

Amtsblatt der Europäischen Union

L 302



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

59. Jahrgang

9. November 2016

Inhalt

II *Rechtsakte ohne Gesetzescharakter*

BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (EU) 2016/1944 der Kommission vom 23. Juli 2014 zu den Maßnahmen SA.22030-2007/C, SA.29404 und SA.32091-2012/C — Deutschland Finanzierungsvereinbarungen in Bezug auf die Flughafen Dortmund GmbH und Flughafenentgeltordnungen NERES und NEO** (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2014) 5060)⁽¹⁾ 1
- ★ **Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission vom 14. Oktober 2016 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen** (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2016) 6517)⁽¹⁾ 62

⁽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) 2016/1944 DER KOMMISSION

vom 23. Juli 2014

zu den Maßnahmen SA.22030-2007/C, SA.29404 und SA.32091-2012/C — Deutschland Finanzierungsvereinbarungen in Bezug auf die Flughafen Dortmund GmbH und Flughafenentgeltordnungen NERES und NEO

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2014) 5060)

(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 Unterabsatz 1 ⁽¹⁾,

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß dem/den vorgenannten Artikel(n) und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. VERFAHREN SA.22030 (NERES)

- (1) Mit Schreiben vom 27. November 2006 ging bei der Kommission eine Beschwerde eines Privatbürgers wegen mutmaßlicher staatlicher Beihilfen in Verbindung mit dem Programm NERES („*New and Existing Routes Expansion Scheme*“ — Förderregelung für den Ausbau neuer und bestehender Verbindungen) und einem Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag zwischen der Flughafen Dortmund GmbH („FD“) und der Dortmunder Stadtwerke AG („DSW21“) ein.
- (2) Mit Schreiben vom 10. Juli 2007 setzte die Kommission Deutschland von ihrer Entscheidung in Kenntnis, wegen NERES und der Finanzierung der FD das Verfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten („*Einleitungsentscheidung von 2007*“).
- (3) Am 5. Oktober 2007 übermittelte Deutschland seine Stellungnahme zur Einleitungsentscheidung von 2007.

⁽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 z. B. die Ersetzung von „Gemeinschaft“ durch „Union“ und von „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ mit sich gebracht. In diesem Beschluss werden durchgehend die Begriffe des AEUV verwendet.

⁽²⁾ ABl. C 217 vom 15.9.2007, S. 25 und ABl. C 268 vom 5.9.2012, S. 1.

- (4) Die Entscheidung der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽³⁾ veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten zur Stellungnahme zu der Maßnahme auf.
- (5) Die Kommission erhielt Stellungnahmen von 11 Beteiligten. Sie leitete sie am 11. Januar 2008 an die Bundesregierung weiter, die die Möglichkeit erhielt, sich dazu zu äußern. Die Bemerkungen der deutschen Behörden wurden der Kommission mit Schreiben vom 28. Februar 2008 übermittelt.
- (6) Daraufhin verlangte die Kommission am 10. November 2008 und 26. Oktober 2009 weitere Auskünfte, die Deutschland am 19. Dezember 2008 bzw. am 12. November 2009 übermittelte.

1.2. VERFAHREN IN DEN BEIHILFESACHEN SA.29404 UND SA.32091 (NEO)

- (7) Am 14. September 2009 ging bei der Kommission per Fax eine Beschwerde eines Privatbürgers ein, in der geltend gemacht wurde, dass über die neue Entgeltordnung des Flughafens Dortmund (NEO) den Fluggesellschaften, die diesen Flughafen nutzen, rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfen gewährt werden. Darüber hinaus führte der Beschwerdeführer an, dass auch der Flughafen Dortmund GmbH, der öffentlichen Betreiberin des Flughafens Dortmund, eine rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfe gewährt werde. Diese Beschwerde wurde als Beihilfesache SA.29404 (CP 284/2009) registriert.
- (8) Mit Schreiben vom 13. Juli 2010 leitete die Kommission diese Beschwerde an Deutschland mit einem entsprechenden Auskunftsverlangen weiter. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 14. Oktober 2010.
- (9) Am 14. Dezember 2010 erhielt die Kommission eine Beschwerde des Landkreises Paderborn. Diese Beschwerde wurde als Beihilfesache SA.32091 registriert.
- (10) Die Kommission leitete diese Beschwerde an Deutschland weiter und verlangte von der Bundesregierung mit Schreiben vom 20. Dezember 2011 Auskunft. Die deutschen Behörden übermittelten ihre Bemerkungen mit Schreiben vom 1. Februar 2012.
- (11) Am 21. Februar 2012 und am 4. März 2012 verlangte die Kommission weitere Auskünfte, die Deutschland am 12. April 2012 bzw. 24. April 2012 erteilte.
- (12) Mit Schreiben vom 21. März 2012 setzte die Kommission Deutschland von ihrem Beschluss in Kenntnis, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten („*Einleitungsbeschluss von 2012*“). Deutschland übermittelte seine Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss von 2012 am 23. April 2012.
- (13) Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽⁴⁾ veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten auf, innerhalb eines Monats nach der Veröffentlichung zu den betreffenden Maßnahmen Stellung zu nehmen.
- (14) Die Kommission erhielt Stellungnahmen von 7 Beteiligten und leitete diese am 6. März 2013 an Deutschland mit der Gelegenheit zur Stellungnahme weiter. Deutschland übermittelte seine Bemerkungen mit Schreiben vom 8. April 2013.

1.3. GEMEINSAMES VERFAHREN BETREFFEND DIE BEIHILFESACHEN SA.22030, SA.29404 UND SA.32091 (NERES UND NEO)

- (15) Am 10. Dezember 2013 verlangte die Kommission weitere Auskünfte, die Deutschland mit Schreiben vom 9. Januar 2014 und vom 17. Februar 2014 erteilte.
- (16) Mit Schreiben vom 22. Februar 2014 setzte die Kommission Deutschland von der Annahme der Luftverkehrsleitlinien von 2014 ⁽⁵⁾ sowie von der Tatsache in Kenntnis, dass diese Leitlinien ab dem Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* auf den vorliegenden Fall Anwendung finden würden, und forderte Deutschland zur Stellungnahme auf.

⁽³⁾ ABl. C 217 vom 15.9.2007, S. 25.

⁽⁴⁾ ABl. C 268 vom 5.9.2012, S. 1.

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

- (17) Die Luftverkehrsleitlinien von 2014 wurden am 4. April 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ⁽⁶⁾. Sie ersetzen die Flughafenleitlinien von 2005 ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾.
- (18) Am 15. April 2014 wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Bekanntmachung veröffentlicht, in der alle Mitgliedstaaten und Beteiligten aufgefordert wurden, innerhalb von 20 Arbeitstagen nach Veröffentlichung der Bekanntmachung zur Anwendung der Luftverkehrsleitlinien von 2014 zu der in Rede stehende Beihilfesache Stellung zu nehmen ⁽⁹⁾.
- (19) Die Kommission erhielt Stellungnahmen von 6 Beteiligten. Sie leitete diese am 28. März 2014 an Deutschland mit der Gelegenheit zur Stellungnahme weiter. Deutschland übermittelte seine Bemerkungen mit Schreiben vom 13. Juni 2014.
- (20) Aufgrund der Dringlichkeit der Annahme und Bekanntgabe eines Beschlusses erklärte sich Deutschland mit Schreiben vom 17. Juni 2014 damit einverstanden, dass dieser Beschluss in englischer Sprache gefasst wird.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

2.1. HINTERGRUND DER PRÜFVERFAHREN

2.1.1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN ÜBER DEN FLUGHAFEN

- (21) Der Flughafen Dortmund liegt in einer Entfernung von rund 14 km von der in Nordrhein-Westfalen gelegenen Stadt Dortmund mit einer Bevölkerung von annähernd 17,6 Millionen Einwohnern. Er wird von den 5,2 Millionen Einwohnern des Ruhrgebiets und insbesondere der Stadt Dortmund genutzt.
- (22) Tabelle 1 enthält eine Übersicht über Flughäfen mit flugplanmäßigen Verbindungen im Umkreis des Flughafens Dortmund.

Tabelle 1

Übersicht über Flughäfen im Umkreis des Flughafens Dortmund

Flughafen	Entfernung	Anreisezeit per Pkw	Anreisezeit per Bahn
Flughafen Dortmund			
Flughafen Paderborn/Lippstadt	74,1 km	44 Min	1 Std. 44 Min
Flughafen Düsseldorf	76,8 km	56 Min	2 Std. 15 Min
Flughafen Münster/Osnabrück	77,9 km	51 Min	1 Std. 27 Min
Flughafen Köln — Bonn	104 km	1 Std. 03 Min	2 Std. 23 Min
Flughafen Niederrhein-Weeze	123 km	1 Std. 30 Min	2 Std. 57 Min
Flughafen Kassel-Calden	138 km	1 Std. 23 Min	2 Std. 56 Min

⁽⁶⁾ Siehe Fußnote 5.

⁽⁷⁾ Mitteilung der Kommission — 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⁾ Randnr. 171 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽⁹⁾ ABl. C 113 vom 15.4.2014, S. 30.

- (23) Der Flughafen Dortmund befindet sich im Eigentum der Flughafen Dortmund GmbH (FD), einer zu 100 % öffentlichen Gesellschaft, die auch Betreiberin des Flughafens ist ⁽¹⁰⁾.

2.1.2. HISTORISCHER KONTEXT UND ENTWICKLUNG DES VERKEHRSAUFGKOMMENS

- (24) Bereits 1969 beschloss der Stadtrat der Stadt Dortmund einen Allgemeinen Entwicklungsplan für den Flughafen Dortmund ⁽¹¹⁾. Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Infrastrukturausbauprogramme (wie der Bau einer neuen Start- und Landebahn im Jahr 1983 und ihre Verlängerung im Jahr 1987) aufgelegt.
- (25) 1992/93 gab die FD im Zusammenhang mit dem Strukturwandel und den politischen Veränderungen in Deutschland (wie die De-Industrialisierung der Region Rhein-Ruhr, die deutsche Wiedervereinigung und die Öffnung der Grenzen nach Mittel- und Osteuropa) Erhebungen zum Wachstumspotenzial des Fluggastaufkommens in dieser Region in Auftrag ⁽¹²⁾. Aus diesen Erhebungen ging hervor, dass 90 % der Fluggäste den Flughafen Dortmund für Geschäftsreisen gegenüber 10 % für Privatreisen nutzten. Charterflüge in Touristenziele spielten nur eine geringe Rolle. In den Erhebungen wurde mit einer Steigerung des Fluggastaufkommens für den Flughafen Dortmund von 196 000 im Jahr 1991 auf mindestens 664 000 bis 731 000 im Jahr 2000 und 1,1 Millionen Fluggäste pro Jahr im Jahr 2010 gerechnet.
- (26) Angesichts dessen beschlossen die öffentlichen Anteilseigner der FD die Modernisierung und den Ausbau der bestehenden Infrastruktur. Daraufhin wurden im Jahr 2000 der neue Terminal des Flughafens Dortmund und die Verlängerung der Start- und Landebahn abgeschlossen. Seither verfügt der Flughafen Dortmund über eine Abfertigungskapazität von rund 2,5 Millionen Fluggästen pro Jahr. In der Zeit von 2001 bis 2003 wurden nur rund 30 % der Höchstkapazität des Flughafens genutzt.
- (27) Nach den terroristischen Anschlägen vom 11. September 2001 verlor der Flughafen viele Geschäftsreisende. Lufthansa und Eurowings schränkten die Anzahl der angebotenen Flüge und Strecken stark ein. Air Berlin bot sich vorübergehend als Ersatz für diese beiden Fluggesellschaften an, beschloss allerdings 2003, seine Geschäftstätigkeit stärker auf den Flughafen Düsseldorf zu verlagern.
- (28) Tabelle 2 weist die Entwicklung der Fluggastzahlen des Flughafens Dortmund in der Zeit von 1999 bis 2013 aus.

Tabelle 2

Entwicklung der Fluggastzahlen des Flughafens Dortmund 1999-2013

Jahr	Fluggastaufkommen
1999	677 400
2000	719 365
2001	1 064 153
2002	994 508
2003	1 023 339
2004	1 179 278
2005	1 742 891
2006	2 019 666
2007	2 155 064
2008	2 329 455

⁽¹⁰⁾ Anteilseigner der Flughafen Dortmund GmbH sind die Stadt Dortmund (26 %) und die DSW21 (74 %). Einziger Anteilseigner der DSW21 (100 %) ist die Stadt Dortmund. Die DSW21 ist eine Holdinggesellschaft der Stadt Dortmund, die die Versorgungsunternehmen und die Infrastruktur der Stadt verwaltet.

⁽¹¹⁾ Der Flughafen Dortmund hieß seinerzeit „Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede“.

⁽¹²⁾ Vorbringen von Deutschland vom 13. Oktober 2010, Randnr. 58.

Jahr	Fluggastaufkommen
2009	1 716 519
2010	1 747 731
2011	1 822 117
2012	1 902 747
2013	1 924 313

- (29) 2003 hatte der Flughafen Dortmund 1 338 Beschäftigte: 274 arbeiteten direkt für den Flughafenbetreiber, 614 für Fluggesellschaften, die von diesem Flughafen aus Dienste anboten, 365 für Unternehmen, die sich auf dem Flughafen niedergelassen hatten und die verbleibenden 85 für öffentliche Behörden (wie Polizei, Zoll und Feuerwehr).
- (30) 2004 wollten die Anteilseigner der FD den Auslastungsgrad erhöhen und beschlossen einen Strategiewandel. Damit sollten Billigfluggesellschaften angelockt werden, die Verbindungen in Tourismusziele und nach Mittel- und Osteuropa anboten. Am 1. Juli 2004 wurde ein Programm für niedrigere Flughafenutzungsentgelte („*New and Existing Routes Expansion Scheme*“) — „NERES“ genannt — eingeführt. Am 1. Juli 2009 wurde eine neue Entgeltordnung — mit der Bezeichnung „NEO“ — eingeführt.
- (31) Die Kommission prüfte die folgenden vier Maßnahmen: eine staatliche Garantie in Höhe von 100 % für Darlehen an die FD, eine Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevereinbarung zwischen der FD und der öffentlichen Versorgungsgesellschaft DSW21 sowie zwei Maßnahmen zur Senkung der Flughafenutzungsentgelte für bestimmte Fluggesellschaften, NERES und NEO.

2.2. MASSNAHME 1: DIE STAATLICHE GARANTIE ÜBER 100 % ZUGUNSTEN DER FD

- (32) Die Programme zum Ausbau der Infrastruktur des Flughafens Dortmund wurden direkt von der FD über Darlehen finanziert, die zu 100 % mit staatlichen Garantien besichert waren, die in der Zeit von 1987 bis 2000 bereitgestellt wurden.

2.3. MASSNAHME 2: DIE GEWINNABFÜHRUNGS- UND VERLUSTÜBERNAHME-VEREINBARUNG VON 1991

- (33) Am 20. Dezember 1991 beschlossen die Anteilseigner der FD (die Stadt Dortmund und die DSW21) den Abschluss einer Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevereinbarung (Profit and Loss Transfer Agreement, im Folgenden: „*PLTA von 1991*“) zwischen dem Flughafen und der DSW21 ⁽¹³⁾. Nach dieser Vereinbarung deckt die DSW21 sämtliche Verluste der FD. Die Vereinbarung trat am 1. Januar 1992 in Kraft.
- (34) Die PLTA von 1991 sieht die folgenden Bestimmungen vor:
- Die FD bildet zusammen mit der DSW21 eine Steuergruppe (Abschnitt 2),
 - Die DSW21 übernimmt die jährlichen Verluste der FD in voller Höhe (Abschnitt 3(3)).
 - Die Dauer der Vereinbarung wurde mit mindestens fünf Jahre festgelegt. Danach wurde sie automatisch für ein weiteres Jahr verlängert (Abschnitt 4(3)). Nach Angaben Deutschlands ist die Verlustübernahme damit auf unbestimmte Zeit angelegt, da die automatische Verlängerung aus steuerlichen Gründen gewählt wurde.
- (35) Zur Einhaltung der Steuervorschriften wurde 1999 ein Addendum angenommen. Am 12. Dezember 2008 wurde die PLTA von 1991 rückwirkend zum 1. Januar 2008 zur Gewährleistung der steuerrechtlichen Wirksamkeit der Verlustübernahme geändert. Zu diesem Zweck wurde ein Verweis auf die derzeit geltende Fassung des Aktiengesetzes zur Verlustübernahme und (in Einklang mit der ursprünglichen Fassung) eine Mindestdauer von fünf Jahren mit automatischer jährlicher Verlängerung aus Gründen der Rechtssicherheit eingefügt.

⁽¹³⁾ Seinerzeit Dortmunder Stadtwerke AG genannt.

- (36) Die folgenden Tabellen (Tabelle 3, Tabelle 4 und Tabelle 5) weisen die Investitions- und Betriebskosten, die über die PLTA von 1991 finanziert wurden, sowie die durch Aufgaben mit hoheitlichem Bezug bedingten Kosten aus.

Tabelle 3

Nach dem Urteil *Aéroports de Paris* beschlossene und über die PLTA von 1991 finanzierte Investitionen

(EUR)

Jahr	Investition inkl. Nachaktivierungen	Entschieden	Betrag	Abschreibungen zum 31.12.2013	Betrag finanziert durch Verlustübernahme
2002	Erschließung Infrastruktur West	2001	1 276 584	- 978 183	1 276 584
	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	2001	964 529	- 735 373	964 529
	Enteignung von Land	2001	853 382		853 382
	Skidatensystem gebührenpflichtiges Parken West	2001	306 469	306 469	306 469
	Summe:		3 400 964	- 1 407 087	3 400 964
2006	Ausbau Parkplatz West 6, Pr 45	2006	941 215	- 474 310	941 215
	Summe:		941 215	- 474 310	941 215
2008	Erweiterung West, Bauteil C	2008	3 694 700	- 1 148 720	3 694 700
	F — Gepäckförderanlage Umrüstung	2008	2 004 069	- 1 246 012	2 004 069
	G Parkplatz Ost -P3	2008	1 077 466	- 321 267	1 077 466
	Entwässerungsanlagen, G-P3	2008	664 420	- 188 252	664 420
	G — Erschließungsstr/Kreisverkehr	2008	519 789	- 155 023	519 789
	G — P3 2 Bauabschnitt	2008	229 058	- 144 223	229 058
	G-P3 Beleuchtungsanlagen	2008	195 237	- 58 230	195 237
	G-P3 Lärmschutzwall	2008	152 812	- 34 637	152 812
	Skidata, Erweiterung Parksystem P3	2008	150 078	- 109 432	150 078
	3 Wartehäuser P3	2008	18 833	- 13 340	18 833
	Summe:		8 706 462	- 3 419 136	8 706 462

(EUR)

Jahr	Investition inkl. Nachaktivierungen	Entschieden	Betrag	Abschreibungen zum 31.12.2013	Betrag finanziert durch Verlustübernahme
2009	B — Umbau Mitte-West	2009	1 082 791	- 170 520	1 082 791
	Summe:		1 082 791	- 170 520	1 082 791
	Summe:		14 131 432	- 5 471 053	14 131 432

Tabelle 4

Über die PLTA von 1991 finanzierte Betriebskosten einschließlich Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug

(TEUR)

Jahr	Operative Betriebskosten nach Rn 25 22) der LL		Operative Einnahmen	Operatives Ergebnis	Betrag
2007			26 116		
	Materialaufwand	11 980			
	Personal	11 242			
	sonstige betr. Aufwendungen	6 824			
	sonstige Steuern	295			
	— hoheitliche Aufgaben nach Tabelle 3	- 6 173	- 4 179		
	Summe	24 168	21 937	- 2 231	2 231
2008			26 561		
	Materialaufwand	12 932			
	Personal	10 727			
	sonstige betr. Aufwendungen	7 675			
	sonstige Steuern	316			
	— hoheitliche Aufgaben nach Tabelle 3	- 7 078	- 4 047		
	Summe	24 572	22 514	- 2 058	2 058

(TEUR)					
Jahr	Operative Betriebskosten nach Rn 25 22) der LL		Operative Einnahmen	Operatives Ergebnis	Betrag
2009			21 577		
	Materialaufwand	13 343			
	Personal	10 860			
	sonstige betr. Aufwendungen	5 848			
	sonstige Steuern	266			
	— hoheitliche Aufgaben nach Tabelle 3	– 7 475	– 3 396		
	Summe	22 842	18 181	– 4 661	4 661
			[...] (*)		
2010	Materialaufwand	(...)			
	Personal	(...)			
	sonstige betr. Aufwendungen	(...)			
	sonstige Steuern	(...)			
	— hoheitliche Aufgaben nach Tabelle 3	(...)	(...)		
	Summe	22 808	20 035	– 2 773	2 773
2011			(...)		
	Materialaufwand	(...)			
	Personal	(...)			
	sonstige betr. Aufwendungen	(...)			
	sonstige Steuern	(...)			
	— hoheitliche Aufgaben nach Tabelle 3	(...)	(...)		
	Summe	22 642	20 176	– 2 466	2 466

(TEUR)

Jahr	Operative Betriebskosten nach Rn 25 22) der LL		Operative Einnahmen	Operatives Ergebnis	Betrag
2012			(...)		
	Materialaufwand	(...)			
	Personal	(...)			
	sonstige betr. Aufwendungen	(...)			
	sonstige Steuern	(...)			
	— hoheitliche Aufgaben nach Tabelle 3	(...)	(...)		
	Summe	23 908	21 396	- 2 512	2 512
2013			(...)		
	Materialaufwand	(...)			
	Personal	(...)			
	sonstige betr. Aufwendungen	(...)			
	sonstige Steuern	(...)			
	— hoheitliche Aufgaben nach Tabelle 3	(...)	(...)		
	Summe	27 148	24 254	- 2 894	2 894
2014			(...)		
Jan-Mar	Materialaufwand	(...)			
	Personal	(...)			
	sonstige betr. Aufwendungen	(...)			
	sonstige Steuern	(...)			
	— hoheitliche Aufgaben nach Tabelle 3	(...)	(...)		
	Summe	5 842	3 937	- 1 905	1 905

(*) Vertrauliche Angaben

Tabelle 5

über die PLTA von 1991 finanzierte Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug

Jahr	Hoheitliche Aufgabe	Investitionen inkl. Nachaktivierungen (EUR)	Abschreibungen zum 31.12.2013 (EUR)	Betriebskosten finanziert durch Verlustübernahme (TEUR)
2007	Flugsicherung/Wetterdienst	61 300	- 61 300	
	Brandbekämpfung/Rettungsdienst	13 631	- 10 366	
	Summe	74 931	- 71 666	1 994
2008	Flugsicherung/Wetterdienst			1 530
	Brandbekämpfung/Rettungsdienst	616 032	- 343 950	1 501
	Summe	616 032	- 343 950	3 031
2009	Flugsicherung/Wetterdienst	—	—	1 697
	Brandbekämpfung/Rettungsdienst	—	—	2 160
	Eigensicherung VO (EG) Nr. 300/2008	—	—	222
	Summe	—	—	4 079
2010	Flugsicherung/Wetterdienst	(...)	(...)	(...)
	Brandbekämpfung/Rettungsdienst	(...)	(...)	(...)
	Eigensicherung VO (EG) Nr. 300/2008	(...)	(...)	(...)
	Summe	40 455	- 26 970	4 487
2011	Flugsicherung/Wetterdienst	(...)	(...)	(...)
	Brandbekämpfung/Rettungsdienst	(...)	(...)	(...)
	Eigensicherung VO (EG) Nr. 300/2008	(...)	(...)	(...)
	Summe	446 856	- 149 248	5 163

Jahr	Hoheitliche Aufgabe	Investitionen inkl. Nachaktivierungen (EUR)	Abschreibungen zum 31.12.2013 (EUR)	Betriebskosten finanziert durch Verlustübernahme (TEUR)
2012	Flugsicherung/Wetterdienst	(...)	(...)	(...)
	Brandbekämpfung/Rettungsdienst	(...)	(...)	(...)
	Eigensicherung VO (EG) Nr. 300/2008	(...)	(...)	(...)
	Summe	8 400	- 2 012	4 874
2013	Flugsicherung/Wetterdienst	(...)	(...)	(...)
	Brandbekämpfung/Rettungsdienst	(...)	(...)	(...)
	Eigensicherung VO (EG) Nr. 300/2008	(...)	(...)	(...)
	Summe	118 678	- 6 674	4 650
2014	Flugsicherung/Wetterdienst	(...)	(...)	(...)
Jan-Mär	Brandbekämpfung/Rettungsdienst	(...)	(...)	(...)
	Eigensicherung VO (EG) Nr. 300/2008	(...)	(...)	(...)
	Summe	—	—	1 212

(37) In seinem letzten Vorbringen erklärte Deutschland, dass die Kosten für die folgenden von der PLTA von 1991 abgedeckten Aufgaben als Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug zu betrachten seien:

- a) Flugsicherung, Kontrollturm und technische Ausrüstung wie Landesysteme,
- b) Wetterdienst,
- c) Feuerwehr und Rettungsdienst,
- d) Sicherheit nach Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁴⁾ und §8 Luftsicherheitsgesetz⁽¹⁵⁾.

(38) Des Weiteren legte Deutschland die Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug vor, die das *Land* Nordrhein-Westfalen trägt:

- a) Sicherheit bezogen auf Fluggäste und Gepäckkontrolle gemäß §5 Luftsicherheitsgesetz,
- b) Polizei (Kosten für die Bereitstellung von Räumlichkeiten),
- c) Zoll- und Grenzkontrollen (Kosten für die Bereitstellung von Räumlichkeiten).

⁽¹⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

⁽¹⁵⁾ Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) vom 11. Januar 2005 (BGBl I S. 78).

2.4. MASSNAHME 3: DIE FLUGHAFENNUTZUNGSENTGELTORDNUNG NERES

- (39) Zur Steigerung der Einnahmen (aus Flughafennutzungsentgelten und aus luftfahrtunabhängigen Leistungen) und zur Optimierung der Nutzung der Infrastruktur führte die FD am 1. Juli 2004 das NERES-Programm ein, das bis zum 30. Juni 2009 zur Anwendung kam. Fluggesellschaften konnten für jede neue Verbindung und alle bestehenden Verbindungen niedrigere Flughafennutzungsentgelte beantragen. Die Anträge mussten dem Flughafen in der Zeit vom 1. Juli 2004 bis 30. Juni 2009 jeweils 3 Monate vor der Eröffnung einer neuen Verbindung eingereicht werden.
- (40) Für am 1. Juli 2004 bereits bestehende Verbindungen wurde die Ermäßigung nur auf alle nachfolgenden Fluggäste angewandt. Eine Fluggesellschaft erhielt keine Ermäßigung aus dem NERES-Programm, wenn die neu eröffnete Verbindung eine bereits bestehende ersetzte, für die die Ermäßigung bereits gewährt worden war. Die einzige Beschränkung für die Bewilligung der Ermäßigung war die Kapazitätsgrenze des Flughafens Dortmund.
- (41) Wenn eine Fluggesellschaft die Kriterien des Programms erfüllte, wurde ihr aus dem NERES-Programm ein Marketing-Beitrag pro Fluggast und eine Ermäßigung auf die einheitliche Flughafennutzungsgebühr pro Luftfahrzeug in Abhängigkeit vom jährlichen Passagieraufkommen der Fluggesellschaft gewährt.
- (42) Nach der Flughafennutzungsentgeltordnung wurden die Flughafennutzungsentgelte grundsätzlich nach der Gesamtzahl der Flugbewegungen und nicht nach der Anzahl der Fluggäste festgelegt. Sie umfassten die folgenden Kostenelemente: Landeentgelte, Parkentgelte, Infrastrukturnutzungsentgelte (Einchecken, Gepäckabfertigung und Positionsentgelte) und Entgelte für Bodenabfertigungsdienste (Einchecken der Fluggäste, Gepäckaufgabe, Be- und Entladen und ‚Boden-Handling‘).
- (43) Das Programm wurde gleichzeitig mit der damals geltenden Entgeltordnung der FD angewendet, die seit dem 1. November 2000 in Kraft war („Entgeltregelung von 2000“) und vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen genehmigt worden war. Für Verbindungen, die aus dem NERES-Programm gefördert wurden, ersetzte das NERES-Programm die Entgeltregelung von 2000. Anstatt der unterschiedlichen Entgelte gemäß der Regelung von 2000 zahlten die betreffenden Fluggesellschaften ein einheitliches Flughafennutzungsentgelt pro Fluggast. Dieses Entgelt beinhaltete die Entgelte für sämtliche Flughafendienstleistungen mit Ausnahme der Flugsicherheitsgebühr.
- (44) Die Höhe des einheitlichen Flughafennutzungsentgelts hängt von der Anzahl der Sitzplätze im jeweiligen Flugzeug ab. Gemäß der Anzahl der Sitze werden die folgenden fünf Kategorien wie in den Tabellen 6 und 7 dargestellt unterschieden:

Tabelle 6

Die fünf Sitzplatzkategorien

Kategorie 1	Mindestens 140 Sitzplätze
Kategorie 2	Mindestens 100 Sitzplätze
Kategorie 3	Mindestens 70 Sitzplätze
Kategorie 4	Mindestens 40 Sitzplätze
Kategorie 5	Weniger als 40 Sitzplätze

Tabelle 7

Einheitliches Flughafennutzungsentgelt gestaffelt nach Sitzplatzkategorien

1. Juli 2004-30. Juni 2005	5,00 EUR	Kategorie 1
	8,00 EUR	Kategorie 2
	11,00 EUR	Kategorie 3
	20,00 EUR	Kategorie 4
	25,00 EUR	Kategorie 5

1. Juli 2005-3. Juni 2006	6,75 EUR	Kategorie 1
	9,00 EUR	Kategorie 2
	11,75 EUR	Kategorie 3
	20,00 EUR	Kategorie 4
	25,00 EUR	Kategorie 5
1. Juli 2006-30. Juni 2007	6,75 EUR	Kategorie 1
	9,00 EUR	Kategorie 2
	11,75 EUR	Kategorie 3
	20,00 EUR	Kategorie 4
	25,00 EUR	Kategorie 5
1. Juli 2007-30. Juni 2008	7,50 EUR	Kategorie 1
	9,75 EUR	Kategorie 2
	12,25 EUR	Kategorie 3
	20,00 EUR	Kategorie 4
	25,00 EUR	Kategorie 5
1. Juli 2008-30. Juni 2009	7,50 EUR	Kategorie 1
	9,75 EUR	Kategorie 2
	12,25 EUR	Kategorie 3
	20,00 EUR	Kategorie 4
	25,00 EUR	Kategorie 5

- (45) Neben der Ermäßigung des einheitlichen Flughafennutzungsentgelts gewährt der Flughafen für die Einrichtung einer neuen Verbindung einen Marketing-Beitrag pro Fluggast. Dieser Beitrag hängt von der Anzahl der neuen Verbindungen und der Anzahl der Sitzplätze ab, die für die betreffenden Verbindungen zur Verfügung gestellt werden.

Tabelle 8

Marketing-Beitrag

Anzahl der geförderten neuen Flugverbindungen	Marketing-Beitrag pro Fluggast bei der geförderten Verbindung
3 Flugverbindungen mit einer Kapazität von mindestens 100 000 Sitzplätzen pro Jahr	0,30 EUR
4 Flugverbindungen mit einer Kapazität von mindestens 175 000 Sitzplätzen pro Jahr	0,50 EUR
5 Flugverbindungen mit einer Kapazität von mindestens 225 000 Sitzplätzen pro Jahr	1,00 EUR

- (46) Am 1. Juli 2005 trat eine weitere zusätzliche Ermäßigung in Abhängigkeit von der Gesamtzahl der während des Jahres abfliegenden Fluggäste in Kraft. Die Ermäßigung wurde auf die von jeder Fluggesellschaft zu zahlenden einheitlichen Flughafennutzungsentgelte angerechnet. Bei zusätzlicher Berücksichtigung der Ermäßigung in Form des Marketing-Beitrags durften die Nutzungsentgelte jedoch einen Betrag von 5 EUR nicht unterschreiten.

Tabelle 9

Ermäßigungen auf die Gesamtzahl der abfliegenden Fluggäste

Gesamtzahl der pro Jahr abfliegenden Fluggäste	500 000 bis 1 000 000	1 000 001 bis 1 500 000	1 500 001 bis 2 000 000	Über 2 000 000
Ermäßigung des einheitlichen Flughafennutzungsentgelts für jeden abfliegenden Fluggast	1,00 EUR	1,50 EUR	2,00 EUR	3,00 EUR

2.5. MASSNAHME 4: DIE NEUE FLUGHAFENENTGELTORDNUNG (NEO)

- (47) Die neue Entgeltordnung NEO wurde am 1. Juli 2009 zur Ablösung der vorherigen Ermäßigungsregelung NERES⁽¹⁶⁾ und der am 1. November 2000 eingeführten Entgeltordnung eingeführt. NEO war ursprünglich zeitlich nicht befristet, und der Beschluss zur Einführung basierte auf dem 2008 genehmigten Geschäftsplan, der Vorausschätzungen bis 2019 enthielt. NEO wurde am 1. November 2011 geändert, als einige Entgelte erhöht wurden.

2.5.1. DIE START UND LANDEENTGELTE

- (48) Für Flüge im flugplanmäßigen Verkehr sieht die NEO ein einheitliches Start- und Landeentgelt vor⁽¹⁷⁾. Das Startentgelt (einschl. Landeentgelt) bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Passagiere, der Gesamtzahl der pro Kalenderjahr beförderten Passagiere und der Größe des Luftfahrzeugs. Das Startentgelt beträgt mindestens 100 EUR. Bei der Höhe der Entgelte werden drei Kategorien von Luftfahrzeugen nach deren Sitzzahlen unterschieden.
- (49) Tabelle 10 vermittelt einen Überblick über die am 1. Juli 2009 eingeführten Startentgelte für flugplanmäßige Flüge.

Tabelle 10

NEO Startentgelte (einschließlich Landeentgelte) für flugplanmäßige Flüge am Flughafen Dortmund im Zeitraum 07/2009-11/2011

Startentgelte in Kategorie 1 — Luftfahrzeuge mit mehr als 120 Sitzen		
Gesamtzahl der Passagiere pro Kalenderjahr	Höhe des Startentgelts pro Passagier (EUR)	Ermäßigung in %
Mehr als 500 000	2,50	68,75
250 001 bis 500 000	4,00	50,00
0 bis 250 000	8,00	0
Startentgelte in Kategorie 2 — Luftfahrzeuge mit Sitzzahl zwischen 50 und 120 Sitzen		
Gesamtzahl der Passagiere pro Kalenderjahr	Höhe des Startentgelts pro Passagier in Euro (EUR)	Ermäßigung in %
Mehr als 100 000	3,75	68,75
50 001 bis 100 000	6,00	50,00
0 bis 50 000	12,00	0

⁽¹⁶⁾ NERES ist Gegenstand eines förmlichen Prüfverfahrens durch die Kommission: Staatliche Beihilfe C-26/07 (ex NN 28/07) — NERES — Flughafen Dortmund (ABl. C 217 vom 15.9.2007, S. 25.).

⁽¹⁷⁾ Das Landeentgelt war im Startentgelt enthalten.

Startentgelte in Kategorie 3 — Luftfahrzeuge mit maximal 50 Sitzen

Gesamtzahl der Passagiere pro Kalenderjahr	Höhe des Startentgelts pro Passagier in Euro	Ermäßigung in %
Mehr als 50 000	6,00	62,50
25 001 bis 50 000	8,00	50,00
0 bis 25 000	16,00	0

- (50) Bei Flügen im nichtflugplanmäßigen Verkehr wurde in der NEO nach Start- und Landeentgelten unterschieden. Das Landeentgelt betrug 2,23 EUR pro 1 000 kg MTOW (zugelassenes Höchstabfluggewicht). Das Startentgelt richtete sich u. a. nach dem MTOW des Luftfahrzeugs und den Lärmschutzanforderungen.
- (51) Des Weiteren wurde für Luftfahrzeuge, die länger als drei Stunden am Flughafen verbleiben, ein Abstellentgelt erhoben. Die Höhe des Abstellentgelts bemaß sich nach dem MTOW des Luftfahrzeugs. In der Regel fiel bei Billigfluggesellschaften, deren Geschäftsmodell auf einem schnellen Turn-around der Luftfahrzeuge beruht, kein Abstellentgelt an.
- (52) Das Sicherheitsentgelt betrug pro abfliegendem Passagier 0,30 EUR; das PRM-Entgelt ⁽¹⁸⁾ betrug 0,36 EUR pro abfliegendem Passagier.

2.5.2. BODENABFERTIGUNGSENTGELTE

- (53) Die Entgelte für die Bodenabfertigung für Flüge im flugplanmäßigen Verkehr wurden einzelvertraglich zwischen den Fluggesellschaften und dem Flughafenbetreiber vereinbart; die Höhe des Entgelts richtete sich nach dem jeweiligen Leistungsumfang. Mengenrabatte richteten sich nach der Zahl der beförderten Passagiere.
- (54) 2010 bestanden Verträge mit Wizz Air, EasyJet, Air Berlin, Germanwings, Sky Airlines und Sun Express. Am 1. November 2011 bestanden weitere Verträge mit Corendon, Tailwind, Germana, Pegasus, Freebird, Air Arabia, Bulgarian Air Charter und Air Via.
- (55) Bemessungsgrundlage für das Abfertigungsentgelt bei Passagierflugzeugen im nichtplanmäßigen Verkehr war die Sitzplatzkapazität des Luftfahrzeugs. Die Entgelte für Abfertigungsleistungen wurden einzelvertraglich festgesetzt. Die Höhe des für die Enteisung zu entrichtenden Entgelts bemaß sich nach dem MTOW.
- (56) Aus Tabelle 11 geht der Kostendeckungsgrad der Bodenabfertigungsentgelte am Flughafen zwischen 2009 und 2019 hervor. Bei den in der Tabelle angegebenen Bodenabfertigungsentgelten handelt es sich um die durchschnittlichen Kosten der Hauptkunden des Flughafens Dortmund. Selbst mit dem niedrigsten Bodenabfertigungsentgelt von [...] EUR (für [...]) im Jahr 2009 wurden die Kosten der Abfertigungsdienste von rund [...] EUR gedeckt.

Tabelle 11

Kostendeckung durch Entgelte für Bodenabfertigungsdienste

(in EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Einnahmen aus der Bodenabfertigung (EUR)	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[6,2–6,5]	[6,2–6,5]	[6,2–6,5]	[6,5–6,8]	[6,5–6,8]	[6,5–6,8]
Kosten der Bodenabfertigung	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,5–4,9]	[4,5–4,9]	[4,5–4,9]	[4,5–4,9]	[5,0–5,2]	[5,0–5,2]

⁽¹⁸⁾ Passagierbezogene Umlage für Hilfeleistungen auf Flughäfen für behinderte Flugreisende und Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität (im Folgenden: „PRM“) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1).

2.5.3. VON FLUGGESELLSCHAFTEN INSGESAMT ENTRICHTETE ENTGELTE OHNE MARKETING-LEISTUNGEN

- (57) Deutschland legte Tabelle 12 vor, aus der die derzeitigen Einnahmen pro Fluggast hervorgehen, die aus den Startentgelten und allen sonstigen Entgelten erzielt werden; davon sind die Beträge für Marketing-Leistungen ab November 2011 abzuziehen. Die Startentgelte sind in der Zeit zwischen der Einführung der NEO im Jahr 2009 und 2011 erhöht worden.

Tabelle 12

Einnahmen pro abfliegendem Passagier seit dem 1. November 2011

(EUR)

Fluggesellschaft	Startentgelt	Saldierte einzelvertraglich vereinbarte Entgelte (Bodenabfertigung)	Summe
Wizz Air	3,00	[...]	[5–10]
Germanwings	5,00	[...]	[5–10]
EasyJet	5,00	[...]	[5–10]
Air Berlin/Fly Niki	10,00	[...]	[15–20]
Sun Express	10,00	[...]	[15–20]
Sky Airlines	10,00	[...]	[15–20]
Corendon	10,00	[...]	[15–20]
Tailwind	10,00	[...]	[20–25]
Germania	10,00	[...]	[20–25]
Pegasus	10,00	[...]	[20–25]
Freebird	10,00	[...]	[20–25]
Air Arabia	10,00	[...]	[20–25]
Bulgarian Air Charter	10,00	[...]	[20–25]
Air Via	10,00 EUR	[...] EUR	[25–30] EUR

3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES BEIHILFERECHTLICHEN PRÜFVERFAHRENS DURCH DIE KOMMISSION

- (58) In der Einleitungsentscheidung von 2007 und im Einleitungsbeschluss von 2012 leitete die Kommission die Prüfung der 100 %igen staatlichen Garantie, der PLTA von 1991, der NERES-Entgeltordnung und der NEO-Entgeltordnung einschließlich der damit verbundenen Ermäßigungen ein.

3.1. MASSNAHME 1: DIE 100 %IGE STAATLICHE GARANTIE

- (59) Hinsichtlich der 100 %igen staatlichen Garantie hatte die Kommission Zweifel daran, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber unter normalen Marktbedingungen ebenfalls eine 100 %ige Garantie für Darlehen zur Finanzierung von Infrastrukturprogrammen auf dem Flughafen Dortmund bereitgestellt hätte. Sollte man zu dem Schluss kommen, dass dies nicht der Fall wäre, würde die Kommission auch bezweifeln, dass derartige Beihilfen als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden können.

3.2. MASSNAHME 2: DIE PLTA VON 1991

- (60) Im Einleitungsbeschluss von 2012 äußerte die Kommission insbesondere Zweifel, dass die Änderungen von 1999 und 2008 zu einer wesentlichen Änderung der PLTA von 1991 geführt haben. Somit stellte sich die Kommission die Frage, ob die geänderte PLTA von 1991 als neue Maßnahme gewürdigt werden müsste.
- (61) Des Weiteren hatte die Kommission Zweifel, ob bestimmte Verluste im Rahmen von hoheitlichen Aufgaben wie Zoll, Luftverkehrssicherheit und Feuerwehr auch im Hinblick auf staatliche Beihilfen geprüft werden müssten.
- (62) Darüber hinaus stellte die Kommission in Frage, ob die DSW21 beim Abschluss und der Änderung der PLTA von 1991 mit der FD als marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber handelte. Daher hatte die Kommission Zweifel, ob die Übernahme der jährlichen Verluste der FD staatliche Beihilfen darstellen und ob eine derartige Beihilfe als nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden kann. Insbesondere die Übernahme der Betriebsverluste der FD schien auf eine Betriebsbeihilfe hinauszulaufen, die wahrscheinlich nicht die Voraussetzungen der in Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV angeführten Ausnahmetatbestände erfüllt.

3.3. MASSNAHME 3: DIE NERES-ENTGELTORDNUNG

- (63) Hinsichtlich NERES hatte die Kommission Zweifel, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber NERES eingeführt und auf dieser Grundlage ähnliche Vereinbarungen mit Fluggesellschaften eingegangen wäre, die den Flughafen Dortmund nutzen. Sollte sich herausstellen, dass die Entgeltordnung und die Vereinbarung staatliche Beihilfen darstellen, müsste die Kommission auch daran zweifeln, dass diese Maßnahmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden können.

3.4. MASSNAHME 4: DIE NEO-ENTGELTORDNUNG

- (64) Hinsichtlich der NEO-Entgeltordnung hatte die Kommission Zweifel, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber NEO eingeführt und auf dieser Grundlage ähnliche Vereinbarungen mit Fluggesellschaften eingegangen wäre, die den Flughafen Dortmund nutzen. Sollte dies nicht der Fall sein, müsste die Kommission erneut daran zweifeln, dass diese Maßnahmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden können.

4. BEMERKUNGEN DER DEUTSCHEN BEHÖRDEN

4.1. MASSNAHME 1: DIE 100 %IGE STAATLICHE GARANTIE ZUGUNSTEN DER FD

- (65) Nach Ansicht der deutschen Behörden hat die Kommission nicht berücksichtigt, dass die Garantien Teil des Infrastrukturausbauprogramms für den Flughafen Dortmund waren. In diesem Zusammenhang erklärte Deutschland, dass der Flughafen Dortmund seit 1991 eine wichtige Rolle im Verkehrskonzept des Landes Nordrhein-Westfalen spielte.
- (66) Deutschland stellte klar, dass die 100 %ige staatliche Garantie von der Stadt Dortmund und von der DSW21 zur Besicherung von Darlehen zur Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur auf dem Flughafen Dortmund bereitgestellt wurde.
- (67) Deutschland legte eine umfassende Übersicht aller von 1987 bis 2000 zugunsten der FD bereitgestellten (100 % igen staatlichen) Garantien wie in Tabelle 13 zusammengefasst vor ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁹⁾ Die Garantien, die Gegenstand eines Prüfverfahrens sind, belaufen sich auf 74,182 Mio. EUR. In Tabelle 13 sind die Darlehensbeträge aufgeführt, die Ende 2008 noch ausstanden.

Tabelle 13

Übersicht über die 100 %igen staatlichen Garantien zur Besicherung von Darlehen an die FD, 1987-2000

Nr.	Infrastrukturmaßnahme	Darlehensbetrag (EUR)	Jahr der Gewährung	Darlehensgarantie
A. Alte Infrastrukturprojekte 1987-1992				
1	Verlängerung der Start- und Landebahn A, Verlegung einer Hochspannungsleitung	1 278 230	1987	Stadt Dortmund
2	Verlängerung der Start- und Landebahn A, Verlegung einer Hochspannungsleitung	1 278 230	1987	Stadt Dortmund
3	Verlängerung der Start- und Landebahn A, Verlegung einer Hochspannungsleitung	1 022 584	1988	Stadt Dortmund
4	Verlängerung der Start- und Landebahn A, Verlegung einer Hochspannungsleitung	1 278 230	1989	Stadt Dortmund
5	Sonstige Maßnahmen	1 022 584	1992	DSW21
B. Historische Investitionen 1993-2003				
6	Erweiterung der Schallschutzmesskabine, Abwasserkanal Ost, Vorfelderweiterung nach Osten, Entwässerungseinrichtungen	2 812 105	1995	DSW21
7	Grundstück [...]	4 090 335	1996	Stadt Dortmund
8	Grundstück [...]	2 045 168	1996	DSW21
9	Verlängerung der Start- und Landebahn 1 450 m	3 988 077	1997	Stadt Dortmund
10	Tower, Terminal/Parking 1, Vorfeldausbau usw.	17 383 924	1997	Stadt Dortmund
11	Tower, Terminal/Parking 1, Vorfeldausbau usw.	17 383 924	1997	Stadt Dortmund
12	Umbau Terminal A, Luftfrachtzentrum	1 482 747	1998	DSW21
13	Tower, Terminal/Parking 1, Vorfeldausbau usw.	6 876 876	1998	Stadt Dortmund
14	Verkehrsanbindung Nord, Verlegung von Gas- und Wasserleitung	2 172 991	1999	DSW21
15	Mechanisierung Flugbetriebsbereich	6 237 761	1999	DSW21
16	Tower, Terminal/Parking 1, Vorfeldausbau usw.	6 736 782	1999	Stadt Dortmund

Nr.	Infrastrukturmaßnahme	Darlehensbetrag (EUR)	Jahr der Gewährung	Darlehensgarantie
17	Verlängerung Start- und Landebahn, Umstrukturierung des Luftfahrtbereichs usw.	3 195 574	2000	Stadt Dortmund
18	Verlängerung Start- und Landebahn, Umstrukturierung des Luftfahrtbereichs usw.	33 795 393	2000	Stadt Dortmund
19	Tower, Terminal/Parking 1, Vorfeldausbau usw.	11 120 598	2000	Stadt Dortmund
20	Tower, Terminal/Parking 1, Vorfeldausbau usw.	13 484 812	2000	Stadt Dortmund
21	Verlängerung Start- und Landebahn, Umstrukturierung des Luftfahrtbereichs usw.	21 781 034	2000	Stadt Dortmund

Quelle: Vorlage von Deutschland vom 23. April 2012.

- (68) Deutschland erklärte, dass diese Garantien in der Zeit von 1987 bis 2000 unwiderruflich gewährt wurden, d. h. noch bevor klargestellt wurde, dass Flughäfen den Regelungen über staatlichen Beihilfen unterliegen. Deutschland argumentierte ferner, dass diese Garantien mithin bereits vor dem Urteil *Aéroports de Paris* unwiderruflich gewährt worden seien und seither nicht geändert wurden. Deutschland betonte außerdem, dass diese Garantien weder erweitert noch anderweitig geändert wurden.
- (69) Darüber hinaus führte Deutschland an, dass der Flughafenbetreiber für diese Garantien einen marktüblichen Preis zahlte.

4.2. MASSNAHME 2: DIE PLTA VON 1991

- (70) Deutschland führte zur Auslegung und Anwendbarkeit von Artikel 107 Absatz 1 AEUV auf die PLTA von 1991 an, dass diese Vereinbarung bereits vor dem Urteil des Gerichts in der Rechtssache *Aéroports de Paris* ⁽²⁰⁾ unwiderruflich getroffen wurde. Deutschland bekräftigte, dass die PLTA von 1991 bereits 1991 unwiderruflich getroffen worden war und am 1. Januar 1992 in Kraft trat, und dass die Übernahme der jährlichen Verluste durch die DSW21 vollumfänglich auf dieser Vereinbarung basierte. Daher ist Deutschland der Ansicht, dass die Regelung über staatliche Beihilfen folglich nicht auf diese Vereinbarung angewendet werden sollte.
- (71) Deutschland vertrat ferner die Auffassung, dass die Luftverkehrsleitlinien von 2005 auf den vorliegenden Fall nicht angewandt werden können, da die PLTA von 1991 als Teil der Infrastrukturmaßnahmen unterzeichnet worden war, die in den frühen 1990er Jahren durchgeführt wurden, d. h. vor der Annahme und Veröffentlichung der Leitlinien. Des Weiteren erklärte Deutschland, dass die PLTA von 1991 für den Ausbau des Flughafens notwendig war. Der Stadtrat der Stadt Dortmund verständigte sich auf diese Vereinbarung als Alternative zu einem direkten Zuschuss zur Finanzierung des Flughafenausbaus. Deutschland brachte vor, dass die neue Infrastruktur für jeden potenziellen Nutzer diskriminierungsfrei zugänglich sein würde. Der Flughafen Dortmund sollte ein öffentlicher Flughafen werden, was nach deutscher Auffassung im allgemeinen Interesse wäre.
- (72) Deutschland legte Studien zu den Möglichkeiten und Perspektiven des Ausbaus des früheren Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede ⁽²¹⁾ vor. Daraus ergab sich, dass der Ausbau des Verkehrslandeplatzes zu einem Flughafen zu einer Steigerung der Fluggastzahlen im Jahr 1991 auf bis zu 196 000 Fluggästen, 2001 auf bis zu 664 000-731 000 Fluggästen und 2010 sogar auf bis zu 1,1 Millionen Fluggästen führen würde. Deutschland machte geltend, dass die Kapazität des Flughafens vor dem Ausbau auf nur rund 750 000 Fluggäste beschränkt und der Ausbau somit notwendig war. In diesem Zusammenhang bestätigte Deutschland, dass die aus den Studien abgeleiteten Prognosen korrekt waren. Im Jahr 2000 benutzten bereits 719 365 Fluggäste den Flughafen Dortmund, und die für 2010 vorausberechnete Zahl war mit 1 064 153 Fluggästen bereits 2001 erreicht.

⁽²⁰⁾ Rechtssache T-128/98, *Aéroports de Paris/Kommission*, Slg. 2000, II-3929, aufrechterhalten nach Anfechtung in der Rechtssache C-82/01P, Slg. 2002, I-9297.

⁽²¹⁾ Siehe Fußnote 11.

- (73) Deutschland erklärte, dass die PLTA von 1991 weder erweitert noch anderweitig abgeändert worden sei, und dass sie weder aufgehoben wurde noch zeitlich befristet war. Sowohl das Addendum von 1999 als auch die Änderung von 2008 seien rein zur Erfüllung der Anforderungen des deutschen Steuerrechts vorgenommen worden und beträfen nicht den Grundsatz der unbeschränkten Übernahme der jährlichen Verluste. Somit seien die Änderungen von 2008 an der PLTA von 1991 zwischen der FD und der DSW21 keine neue Maßnahme, sondern beträfen immer noch die gleiche Vereinbarung, die bereits Gegenstand der Prüfung im Rahmen der Einleitungsentcheidung von 2007 war.
- (74) Ferner ist Deutschland der Auffassung, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nur im Zusammenhang mit den Verhältnissen zum damaligen Zeitpunkt angewendet werden kann, und argumentiert, dass der Betrieb und der Bau von Flughäfen seinerzeit nicht als wirtschaftliche Tätigkeit und Flughäfen nicht als Unternehmen galten, die in den Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV fallen.
- (75) Deutschland erklärte weiter, dass bestimmte Betriebs- und Kapitalkosten (Abschreibungen und Finanzierungskosten) in den Bereich Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben fallen würden und damit außerhalb des Anwendungsbereichs der Regelungen für staatliche Beihilfen liegen. Nach deutscher Auffassung beträfe dies die Kosten für Polizei, Zoll und Luftverkehrssicherheit.
- (76) Deutschland verwies darauf, dass die PLTA von 1991 die Voraussetzungen des Urteils in der Rechtssache *Altmark* ⁽²²⁾ vom 24. Juli 2003 erfülle. In seinem Vorbringen erklärte Deutschland, dass die FD von der Stadt Dortmund offiziell mit dem Ausbau der Infrastruktur auf dem Flughafen Dortmund betraut worden sei und dass sie dafür keinen übermäßigen Kostenausgleich erhielt. Obwohl der Betrieb des Flughafens nicht ausgeschrieben worden war, war die FD Deutschland zufolge im Durchschnitt ein gut geführtes Unternehmen.
- (77) Deutschland erklärte des Weiteren, dass die Verluste des Flughafens auch die Kosten im Zusammenhang mit Investitionen umfassten, die vor dem Urteil *Aéroports de Paris* von 2000 beschlossen worden waren, sowie die Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug.
- (78) In diesem Zusammenhang legte Deutschland bei mehreren Gelegenheiten verschiedene Listen mit Tätigkeiten vor, die als Aufgaben mit hoheitlichem Bezug betrachtet werden. Eine Übersicht über die jüngsten vorgelegten Tätigkeiten befindet sich in Tabelle 4 und Tabelle 5.
- (79) Aus deutscher Sicht fallen diese Maßnahmen mit Blick auf das Urteil in der Rechtssache *Leipzig/Halle* nicht in den Bereich der Regelung für staatliche Beihilfen. Deutschland zufolge hätte die FD ein positives EBITDA, wenn diese Kosten aus der Kostenbasis herausgerechnet würden.
- (80) Auf jeden Fall wies Deutschland darauf hin, dass die Maßnahme nicht als Betriebsbeihilfe, sondern vielmehr als Investitionsbeihilfe betrachtet werden müsse, die im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe b und c AEUV als mit dem Vertrag vereinbar erachtet werden könne. Deutschland erkannte allerdings an, dass Projekte von gemeinsamem europäischem Interesse im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV von mehr als einem Mitgliedstaat durchgeführt werden sollten. Dennoch argumentierte Deutschland, dass die gesamte strukturelle Umgestaltung, zu der der Ausbau der Flughafeninfrastruktur gehörte, im gemeinsamen Interesse der Union und daher mit dem Binnenmarkt vereinbar sei.

4.3. MASSNAHME 3: NERES

- (81) Deutschland brachte vor, dass die in Form des NERES-Programms durchgeführte Maßnahme nicht als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV betrachtet werden könne. Deutschland betrachtete NERES als ein Programm zur Förderung des Ausbaus des Flughafens Dortmund, das allen Fluggesellschaften offen stand und somit keine Diskriminierung beinhaltete. Auf jeden Fall wurde NERES Deutschland zufolge auf mindestens drei Fluggesellschaften angewandt und konnte daher nicht als *De-facto*-Diskriminierung zugunsten von EasyJet betrachtet werden. Außerdem betonte Deutschland, dass das Programm zeitlich befristet war und nur auf Fluggesellschaften Anwendung fand, die in diesem Zeitraum ihren Betrieb auf dem Flughafen Dortmund aufnahmen oder ausweiteten. Nach deutscher Auffassung handelte es sich bei NERES nicht um selektive Maßnahmen, da sie nicht nur ganz bestimmten Fluggesellschaften einen Vorteil verschafften.
- (82) Aus deutscher Sicht kann NERES nicht dem Staat zugerechnet werden, da die Betriebsleitung der FD das Programm auf eigene Initiative und in eigener Verantwortung einführte. Deutschland bekräftigte, dass weder der Aufsichtsrat der FD noch die Anteilseigner der DSW21 noch die Stadt Dortmund in die Entwicklung von NERES eingebunden waren.

⁽²²⁾ C-280/00 *Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Slg. 2003, I-07747.

- (83) Deutschland legte Alternativszenarien mit und ohne NERES vor und kam zu dem Schluss, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber in gleicher Weise gehandelt hätte. Nach diesen Szenarien rechnete man mit dem NERES-Programm mit höheren Gewinnen als ohne die Einführung des Programms, da es auf die Steigerung der Fluggastzahlen ausgerichtet war. Mit dem NERES-Programm sollte der Flughafen ab 2008 die Rentabilitätsschwelle erreichen können. Deutschland erinnerte die Kommission daran, dass die Stilllegung des Flughafens auch Kosten verursacht hätte und verwies darauf, dass § 45 der *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, („LuftVZO“) eine Erhaltungs- und Betriebspflicht anstatt einer Stilllegung eines Flughafens vorsieht.
- (84) Nach den Anschlägen vom 11. September 2001 ging die Anzahl der Fluggäste zurück und dementsprechend veränderten sich Deutschland zufolge die Marktbedingungen. Daher musste NERES eingeführt werden, um die Fluggastzahlen und den Nutzungsgrad der Infrastruktur wieder zu erhöhen. Deutschland argumentierte, dass die FD im Gegensatz zu anderen Flughäfen die Fluggastzahlen während dieser Zeit aufgrund von NERES auf dem vorherigen Niveau halten konnte.
- (85) Des Weiteren konzentrierte sich die europaweite Nachfrage aus deutscher Sicht zu dieser Zeit auf die Billigfluggesellschaften. Deutschland argumentierte, dass der Hauptkunde des Flughafens Dortmund, Air Berlin, damals seine Flüge zunehmend auf andere Flughäfen verlagerte, und die FD daher zur Einführung von Anreizen wie NERES gezwungen war. Allerdings erklärte Deutschland, dass NERES nicht nur auf Billigfluggesellschaften abzielte; vielmehr war die FD auch an der Anlockung von Linienfluggesellschaften nach Dortmund interessiert, doch ging die Lufthansa nicht auf eine entsprechende Anfrage der FD ein.
- (86) Deutschland erklärte, dass die FD mit der Einführung von NERES kein Risiko einging, sondern eine Strategie zur Rückkehr zu positiven Betriebsergebnissen verfolgte. Ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber hätte ebenso gehandelt, so die Argumentation Deutschlands, insbesondere, da es dem Flughafen mit der Einführung von NERES bereits gelungen war, EasyJet anzulocken. Deutschland legte auch den Geschäftsplan zur Einführung von NERES vor. Der Geschäftsplan enthielt einen Vergleich zwischen dem Best-case-Szenario, dem Ausgangsszenario und dem Worst-case-Szenario für die FD mit und ohne Einführung von NERES. Jedes Szenario ging von einer jährlichen Steigerung der Fluggastzahlen von 4–7 % aus. Diese Erwartungen basierten auf einer europaweiten und globalen Prognose im Rahmen der *Luftverkehrsinitiative*. Dem Geschäftsplan lag für jedes Szenario die Annahme zugrunde, dass die FD auch die gewerblichen Einnahmen außerhalb des Flugverkehrs um 5 % pro Jahr steigern könnte. Diese Annahmen basierten auf der Entwicklung während der Jahre 1999 bis 2003, als das Fluggastaufkommen im Durchschnitt um 14,39 % stieg und gleichzeitig die Einnahmen in Form der Parkentgelte aufgrund der durchschnittlichen jährlichen Anhebung der Parkentgelte um 13,25 % durchschnittlich um 27,64 % pro Jahr stiegen.
- (87) Des Weiteren lag den Szenarien die Annahme zugrunde, dass die FD durch das Outsourcen von Mitarbeitern Kosten sparen könnte. In allen Szenarien wurde davon ausgegangen, dass der Flughafen Dortmund angesichts der Anreize in der Lage sei, die Einnahmen aus den Parkentgelten durch die Steigerung des Fluggastaufkommens um weitere 10 % zu steigern. Im Best-case-Szenario wurde erwartet, dass der Flughafen bis 2015 wieder eindeutig die Rentabilitätsschwelle überschreiten würde. Nach dem Worst-case-Szenario wurde davon ausgegangen, dass diese Steigerungsraten nur für den verbleibenden Zeitraum der Präsenz von EasyJet erreicht werden könnten. Deutschland wies darauf hin, dass das Betriebsergebnis von FD selbst im Worst-case-Szenario mit der Einführung der Anreize besser als ohne die Anreizregelungen ausfallen würde. Aus deutscher Sicht war auch zu erwarten, dass sich letzten Endes so viele Fluggesellschaften am Flughafen Dortmund niederlassen würden, dass die Steigerungsraten des Fluggastaufkommens die Prognosen und Erwartungen noch übersteigen dürften. Deutschland war der Ansicht, dass der Flughafen mit der Einführung des NERES-Programms aufgrund der Steigerung des Fluggastaufkommens und des höheren Auslastungsgrads rentabler würde. Deutschland legte die Szenarien in allen Einzelheiten vor. Ohne die Einführung der Anreizregelungen läge die Kapazitätsauslastung des Flughafens Dortmund nach dem Best-case-Szenario bei 60 %; das entspräche 1,7 Millionen Fluggästen. Nach dem Worst-case-Szenario läge der Auslastungsgrad bei 44 %. Selbst im Best-case-Szenario würde die FD weiterhin Betriebsverluste aufweisen, und in den kommenden Jahren wäre nicht mit einer Rückkehr zur Rentabilität zu rechnen. Nach dem Worst-case-Szenario würden die Betriebsverluste zunächst noch zunehmen und dann gegen 2014 leicht zurückgehen, aber immer noch wesentlich höher als 2003 ausfallen.
- (88) Deutschland machte geltend, die Einführung von NERES sei die rentabelste Option für die FD gewesen, auch verglichen mit der Stilllegung des Flughafens Dortmund. Insbesondere sei sie rentabler als die Alternative der Anwendung des ursprünglichen Programms der am 1. November 2000 eingeführten Flughafenentgeltregelung. Deutschland stellte des Weiteren klar, dass die Erhebung gezeigt habe, dass die FD mit NERES das Fluggastaufkommen, die Einnahmen aus gewerblicher Tätigkeit außerhalb des Flugverkehrs und die Gewinne vor Zinsen, Steuern, und Abschreibungen (EBITDA) maximieren könnte.
- (89) Tabelle 14 enthält eine Zusammenfassung der durch NERES bedingten schrittweisen Verbesserung der Rentabilität. Sie weist die erwarteten Unterschiede bei den Fluggastzahlen, Kosten, Einnahmen und beim Betriebsergebnis der FD im Vergleich zu anderen Szenarien aus. Diese Ergebnisse sind insbesondere auf die Einführung von NERES zurückzuführen.

Tabelle 14

NERES-bedingte inkrementelle Veränderung der Kosten im Vergleich zur Entgeltregelung von 2000

	Vorausschätzungen						Summe
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Fluggäste	340 000	940 000	1 210 000	1 550 000	1 830 000	2 110 000	7 980 000
Einnahmen							
Landeentgelte	366	1 464	1 425	1 936	1 943	1 263	8 397
Serviceentgelte	625	1 938	2 201	2 830	3 326	3 234	14 154
Infrastrukturentgelte	110	401	389	507	586	355	2 348
Provisionseinnahmen	432	1 194	1 537	1 969	2 324	2 680	10 136
Mieteinnahmen	0	200	500	800	1 700	1 750	4 950
Parkentgelte	876	2 586	3 710	5 252	6 879	8 786	28 089
Kostenumlage	0	50	50	100	100	100	400
Sonstige	0	50	50	100	100	100	400
Umsatzerlöse insgesamt	2 409	7 882	9 861	13 493	16 958	18 268	68 871
Sonstige Einnahmen	845	2 336	3 007	3 852	4 546	5 243	19 829
Zinsen und Dividenden	0	0	0	0	0	0	0
Einnahmen	3 254	10 218	12 868	17 345	21 505	23 511	88 701
Kosten							
Löhne und Gehälter	411	5 920	7 545	9 568	11 183	12 766	47 393
Materialaufwand	300	941	1 229	1 591	1 880	2 169	8 110
Abschreibungen	0	0	0	0	1 500	1 450	2 950
Zinsen	0	0	0	1 500	1 485	1 470	4 455
Betriebskosten	1 253	1 629	2 102	2 693	3 158	3 623	14 458
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0

	Vorausschätzungen						Summe
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Marketing-Beiträge	155	426	546	695	825	503	3 150
Betriebliche Aufwendungen insgesamt	2 119	8 916	11 422	16 047	20 031	21 980	80 515
Beiträge insgesamt	1 135	1 303	1 446	1 298	1 474	1 531	8 186
Beitrag zu EBITDA	1 135	1 303	1 446	2 798	4 459	4 451	15 592

- (90) Deutschland erklärte, dass das Hauptziel der Maßnahme in der mittel- bis langfristigen Erwirtschaftung eines höchstmöglichen Gewinns bestand, und dass die kurzfristigen Verluste durch die in Zukunft erwirtschafteten Gewinne ausgeglichen würden, da man sich von der Einführung von NERES ab 2015 ein positives EBITDA (ohne die Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug) versprach.
- (91) Deutschland legte auch Vorausschätzungen vor, die auf den Berechnungen der Gesamtkosten und der Gesamterträge wie in Tabelle 15 zusammengefasst basieren.

Tabelle 15

Prognose für Gewinne und Verluste nach dem NERES-Szenario

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Insgesamt
Fluggäste (in Mio.)	1,24	1,87	2,16	2,53	2,86	3,19	13,85
Erträge ('000 EUR)	22 548,00	28 778,00	31 921,00	37 080,00	42 246,00	45 298,00	207 871,00
Kosten ('000 EUR)	46 029,00	50 487,00	53 165,00	58 095,00	62 649,00	65 160,00	335 585,00
Gewinn/Verlust ('000 EUR)	- 23 481,00	- 21 709,00	- 21 244,00	- 21 015,00	- 20 403,00	- 19 862,00	- 127 714,00
EBITDA ('000 EUR)	- 2 881,00	- 1 159,00	- 744,00	936,00	2 982,00	3 408,00	2 541,00

- (92) Deutschland argumentierte des Weiteren, dass nach der Einführung von NERES bereits in der zweiten Jahreshälfte 2004 positive Wirkungen erkennbar waren. 2005 waren die Verluste des Flughafens Dortmund bereits um 8,5 % gegenüber 2004 zurückgegangen. Deutschland legte einen aktualisierten Geschäftsplan für die FD vor, in dem eine positive Entwicklung für die nachfolgenden Jahre und eine Rückkehr zu positiven EBITDA-Betriebsergebnissen bis 2011 erwartet wurde.
- (93) Deutschland erklärte, dass die Stilllegung des Flughafens Kosten in Höhe von 170 Mio. EUR verursacht hätte. Bei der Erwägung der Stilllegung des Flughafens müsste nach Ansicht Deutschlands Folgendes beachtet werden: die beschleunigte Abschreibung der Vermögenswerte (187 Mio. EUR), Abrissarbeiten (8,5 Mio. EUR) und Entschädigungen wegen Personalabbau (14 Mio. EUR). Der Verkauf des Grundstücks, der Gebäude und Ausrüstung würde bestenfalls 38,75 Mio. EUR erbringen. Eine Stilllegung würde auch eine Überwachung der Gebäude (450 000 EUR pro Jahr) und die Übernahme der unkündbaren Mitarbeiter (1,3 Mio. EUR) mit sich bringen. Ein Vergleich der Stilllegung des Flughafens mit den vorstehenden Szenarien ergab Deutschland zufolge, dass die Fortsetzung der Geschäftstätigkeit der FD die bessere Alternative war ⁽²³⁾.

⁽²³⁾ Eigentlich geht dies auch aus der Entscheidung der Kommission über die Einleitung des Verfahrens hervor (ABl. C 217 vom 15.9.2007, S. 25).

	Prognosen											insgesamt
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Erträge												
Luftverkehr	0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	72 276
Nicht-Luftverkehr	0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	67 797
Betriebl. Erträge insgesamt	0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	140 074
Sonstige Erträge	0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	25 710
Zins- und Beteiligungserträge	0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	0
Erträge insgesamt	0	11 899	12 406	13 324	14 219	15 408	16 661	18 167	19 508	21 177	23 014	165 783
Aufwendungen												
Löhne und Gehälter	0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	20 160
Materialaufwand	0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	80 788
Abschreibungen	0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	155
Zinsaufwand	0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	3 125
Betriebskosten	0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	1 308
Sonstige betriebl. Aufwendungen	0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	0
Aufwendungen insgesamt	0	10 103	10 376	10 671	10 983	11 247	11 543	11 806	12 110	14 007	15 856	118 703
Ergebnis	0	1 796	2 030	2 652	3 235	4 161	5 118	6 362	7 398	7 170	7 159	47 081
Beitrag zu EBITDA	0	1 716	1 950	2 572	3 155	4 081	5 038	6 282	7 318	8 665	10 179	50 956

(102) Deutschland erklärte, dass das Hauptziel der Maßnahme in der mittel- bis langfristigen Erwirtschaftung eines höchstmöglichen Gewinns bestand, und dass die kurzfristigen Verluste durch die in Zukunft erwirtschafteten Gewinne ausgeglichen würden, da man sich von der Einführung von NERES ab 2015 ein positives EBITDA (ohne die Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug) versprach.

(103) Deutschland legte auch Vorausschätzungen auf der Grundlage der Berechnungen der Gesamtaufwendungen und der Gesamterträge wie in Tabelle 18 und Tabelle 19 zusammengefasst vor.

Tabelle 18

Prognostiziertes Betriebsergebnis nach dem NEO-Szenario

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fluggäste (in Mio.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Erträge (in '000 EUR)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Aufwendungen (in '000 EUR)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Ergebnis (in '000 EUR)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
EBITDA (in '000 EUR)	[- 9 000 — - 11 000]	[- 9 000 — - 11 000]	[- 8 000 — - 10 000]	[- 8 000 — - 10 000]	[- 8 000 — - 10 000]	[- 6 000 — - 8 000]	[- 6 000 — - 8 000]	[- 4 000 — - 6 000]	[- 4 000 — - 6 000]	[- 2 000 — - 4 000]	[- 2 000 — - 4 000]

Tabelle 19

Prognostiziertes bereinigtes Betriebsergebnis nach dem NEO-Szenario

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fluggäste (in Mio.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Erträge (in '000 EUR)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Aufwendungen (in '000 EUR)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Ergebnis (in '000 EUR)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
EBITDA (in '000 EUR)	[- 4 000- — - 6 000]	[- 2 000- — - 4 000]	[0 — — - 2 000]	[0 — — - 2 000]	[0-2 000]	[0-2 000]	[2 000- — 4 000]	[2 000- — 4 000]			

1. Bereinigung um Landeentgelte, welche vom Flughafen Dortmund zur (teilweisen) Deckung der Kosten von hoheitlichen Flugsicherungsdiensten erhoben wurden. Diese Aufgaben, welche normalerweise direkt von der DFS übernommen werden, waren in diesem Fall der FD übertragen worden, die dafür direkt Entgelte erhob.
2. Bereinigung um (erstens) hoheitliche Kosten, insbesondere Löhne und Gehälter im öffentlichen Dienst und Verordnung (EG) 300/2008; Materialaufwand für DFS/TTC/Lotsen/Tower, Feuerwehr und (zweitens) Abschreibungen und Zinsen aus historischen Infrastrukturmaßnahmen inkl. Zinsen aus Nachzahlungen, Bauleistungsrechnungen und sonstige mit historischen Investitionen in Verbindung stehende Kosten, insbesondere Grundbesitzabgaben für Infrastruktur, Grundsteuer, Materialaufwand inkl. anteilige Aufwendungen für historische Infrastrukturinvestitionen

- (104) Deutschland wies des Weiteren darauf hin, dass die Ex-ante-Prognosen für NEO durch die definitiven Ergebnisse wie in Tabelle 20 ausgewiesen bestätigt wurden.

Tabelle 20

Definitive Ergebnisse des NEO-Szenarios

	2009 ^a	2010	2011	2012
Anzahl der Fluggäste	1 716 519	1 747 731	1 822 117	1 902 747
In Tausend EUR:				
Erträge	23 110	25 043	25 132	26 637
Aufwendungen	47 644	44 820	44 625	45 136
Ergebnis	- 24 534	- 19 777	- 19 493	- 18 499
EBITDA	[- 7 000 — - 9 000]			

Quelle: Dr. Bergmann, Kauffmann und Partner GmbH & Co.KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft: Flughafen Dortmund GmbH — Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts zum 31.12.2012, von Deutschland vorgelegt.

- (105) Deutschland legte des Weiteren das mit NEO eingeführte einheitliche Startentgelt in Abhängigkeit von der Anzahl der beförderten Fluggäste vor und argumentierte, dass eine höhere Anzahl von Fluggästen zu höheren Erträgen aus dem Luftverkehrs- und insbesondere Nicht-Luftverkehrsgeschäft führen und dies die höheren Ermäßigungen rechtfertigen würde.
- (106) Deutschland bekräftigte, dass alle Entgelte auf der NEO-Entgeltordnung basierten, selbst wenn die FD einzelvertragliche Vereinbarungen mit Fluggesellschaften abgeschlossen hat. Daher hält Deutschland die NEO für transparent.
- (107) Deutschland erklärte außerdem, dass ein Vergleich der Entgelte an die FD mit den Entgelten an anderen nahegelegenen Flughäfen nicht angemessen sei. Deutschland geht davon aus, dass die Kommission nicht überprüft hat, wie die Entgelte an diesen Flughäfen festgelegt werden. Darüber hinaus müssten bei den Entgelten neben den regionalen Unterschieden auch die von den Flughäfen verfolgten Geschäftsmodelle (wie Point-to-Point gegenüber Hub-and-Spoke oder Billigflugverkehr) berücksichtigt werden.
- (108) Deutschland weist ferner darauf hin, dass die Entgelte für die Bodenabfertigungsleistungen einzeln zur Berücksichtigung des Serviceniveaus ausgehandelt wurden, das die verschiedenen Fluggesellschaften verlangen. Nach deutscher Auffassung deckten die Entgelte für die Bodenabfertigungsleistungen stets die zugrunde liegenden Kosten (siehe Tabelle 11).

5. STELLUNGNAHMEN DRITTER BETEILIGTER**5.1. ZUR EINLEITUNGSENTSCHEIDUNG VON 2007****5.1.1. FD**

- (109) Die FD betonte die Bedeutung des Flughafens Dortmund für die Mobilität der Bevölkerung, für die Wirtschaft im Ostteil des Landes Nordrhein-Westfalen und für das Umland von Dortmund. Folglich ist der Flughafen Dortmund nach Ansicht der FD ein wichtiger Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region, die seit dem Ende der 1980iger Jahre eingeleiteten Strukturwandel stagniert hatte. Die FD verwies auch auf die Bedeutung des Flughafens mit Blick auf die Erweiterung der Union nach Osten.

- (110) Des Weiteren legte die FD eine Analyse von Airport Council International vor, in der dargelegt wurde, dass Flughäfen im Durchschnitt 950 Arbeitsplätze pro eine Million beförderte Fluggäste schaffen. Die FD verwies darauf, dass die Zahl der geschaffenen Arbeitsplätze im Fall von Regionalflughäfen sogar noch höher ist. Darüber hinaus zeige diese Analyse, dass Flughäfen neben der Schaffung dieser Arbeitsplätze zu einem höheren regionalen und lokalen Beschäftigungsniveau beitragen.
- (111) Nach Ansicht der FD deuteten die Prognosen auf eine positive Entwicklung des Unternehmens hin. Die 1992 aufgestellten Prognosen für das Jahr 2000 stellten sich als richtig heraus. Dass die Prognosen für die nachfolgenden Jahre sich nicht bewahrheiteten, lag an den Ereignissen des 11. September 2001, die nicht vorhersehbar waren. Dies bedeutete, dass das Fluggastaufkommen nur langsam stieg, insbesondere im Billigflugsegment. Daher nutzte die FD das NERES-Programm zur Anlockung von EasyJet und anderen Fluggesellschaften. Die FD betonte in diesem Zusammenhang noch einmal die Anreizwirkung aufgrund niedriger Flughafenentgelte und der Marketing-Beiträge.
- (112) Die FD erklärte, dass es ihr mit NERES gelungen sei, neue Verbindungen anzubieten und daher das Fluggastaufkommen im Hinblick auf eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur und eine Rückkehr zur betrieblichen Rentabilität zu erhöhen.
- (113) Nach Ansicht der FD stammte der Vorteil nicht aus öffentlichen Mitteln und könne somit nicht als rechtswidrige staatliche Beihilfe betrachtet werden. Die FD wies darauf hin, dass sie diese Entscheidung ohne Rücksprache mit dem Aufsichtsrat des Flughafens getroffen habe, der Einspruch gegen NERES hätte erheben, aber der FD keine Alternative hätte vorschreiben können. Daher könne NERES nach Ansicht der FD auch nicht den staatlichen Behörden zugerechnet werden. Außerdem hätte ein privater Investor NERES ebenso eingeführt. Die FD wies ferner darauf hin, dass Verhandlungen mit Virgin Express und Ryanair aufgenommen worden waren, die jedoch scheiterten, weil beide noch niedrigere Entgelte verlangten, als dies im Rahmen von NERES zulässig war. Darüber hinaus verwies die FD darauf, dass sie auch mit Germanwings Verhandlungen aufgenommen hatte, und dass Germanwings letztendlich einen Vertrag mit dem Flughafen Köln/Bonn abschloss. Demnach hatte der Flughafen Köln/Bonn nach Ansicht der FD wahrscheinlich ähnliche oder noch niedrigere Entgelte als Dortmund angeboten.
- (114) Hinsichtlich ihres Ex-ante-Geschäftsplans für die Einführung des NERES-Programms ist die FD überzeugt, dass ein privater Investor ebenso gehandelt hätte, da es nur durch die Einführung von NERES und der günstigen Behandlung der Billigfluggesellschaften möglich war, betrieblich wieder rentabel zu werden. Die FD erklärte des Weiteren, dass die Entgelte nach der NERES-Entgeltordnung transparent waren und jeder Fluggesellschaft offenstanden, so dass NERES keine selektive Maßnahme war. Außerdem führte die FD an, dass die Maßnahme auf fünf Jahre begrenzt war und angesichts der Anwendung der Kriterien in den Beschlüssen der Kommission in den Beihilfesachen *Manchester* und *Charleroi* keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen könne.

5.1.2. DSW21

- (115) Die DSW21 erklärte, dass der Betrieb des Flughafens in ihren Aufgabenbereich fiel, da sie für die Verwaltung und den Betrieb der Infrastruktur der Stadt Dortmund zuständig ist. Die PLTA von 1991 war als steuerwirksame Alternative zur Finanzierung des Baus und Betriebs des Flughafens im Vergleich zu einem Direktzuschuss abgeschlossen worden. Das Ziel des Ausbaus des Flughafens bestand in der Begleitung des Strukturwandels der Region von der Kohle- und Stahlindustrie zu einer modernen auf Dienstleistungen basierenden Wirtschaft.
- (116) Die DSW21 führte aus, sie habe die Entscheidung des Flughafens zur Einführung von NERES unterstützt. Nach Ansicht der DSW21 war NERES die beste Alternative zur Verbesserung der Ertragslage und des Wachstums des Flughafens. Andere Strategien wie die Stilllegung oder eine andere Positionierung auf dem Markt waren wirtschaftlich weniger vorteilhaft. Die DSW21 vertrat den Standpunkt, dass sich der Erfolg von NERES an der höheren Zahl von Flugverbindungen, der Zahl der Fluggesellschaften und einer besseren Wirtschaftslage des Flughafens im Vergleich zum Szenario ohne NERES ablesen lässt.

5.1.3. DIE STADT DORTMUND

- (117) Die Stadt Dortmund gab an, dass sie weder direkt noch indirekt in den Entscheidungsprozess eingebunden war, an dessen Ende die Einführung von NERES stand. Sie erklärte des Weiteren, dass die FD seit der Unterzeichnung der PLTA von 1991 in die DSW21 integriert war, deren Führungsorgane und Aufsichtsrat sich aus Vertretern der Stadt Dortmund zusammensetzen⁽²⁴⁾, die sich an die Entscheidungen und Weisungen des Stadtrats zu halten haben. Darüber hinaus haben Vertreter der Stadt im Interesse der Stadt zu handeln⁽²⁵⁾.

⁽²⁴⁾ Gemeindeordnung NRW §§ 108 (5) und 113.

⁽²⁵⁾ Gemeindeordnung NRW §§ 113.

- (118) Die Stadt Dortmund führte an, der Flughafen diene dem allgemeinen wirtschaftlichen Interesse. Nach einer Studie der Universität Münster/Osnabrück aus dem Jahr 2006 beschäftigten die FD und rund 70 weitere Unternehmen insgesamt 1 550 Mitarbeiter am Flughafen. Der indirekte Beschäftigungseffekt durch die Investitionen dieser Unternehmen belief sich auf 2 100 Arbeitsplätze, und die induzierte Beschäftigungswirkung durch die von diesen Unternehmen ausgehende Nachfrage schaffe weitere 630 Arbeitsplätze. Darüber hinaus erklärte die Stadt Dortmund, dass der Flughafen sowohl für den Tourismus in der Region als auch für die Wettbewerbsfähigkeit und insbesondere für europaweite Dienstleistungsanbieter wichtig sei.

5.1.4. EASYJET

- (119) EasyJet erklärte, dass die Luftverkehrsleitlinien von 2005 auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finden, da NERES bereits 2004 eingeführt wurde, als die Leitlinien noch nicht angenommen und veröffentlicht waren. Daher ist EasyJet der Meinung, dass die Kommission ihren Beschluss auf der Grundlage ihrer früheren Entscheidungen wie in der Sache *Ryanair/Charleroi* fassen müsse. EasyJet wies außerdem darauf hin, dass NERES die Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV erfülle und daher mit dem Binnenmarkt vereinbar sei.
- (120) Des Weiteren führte EasyJet aus, dass es keinen Nutzen aus den niedrigeren Entgelten ziehen konnte, da EasyJet schon vor Erreichen der Gewinnschwelle seine Geschäftstätigkeit am Flughafen Dortmund eingestellt hatte. Das Geschäftsmodell von EasyJet basiere nicht auf der Ausnutzung günstiger Konditionen, sondern stattdessen auf der Bereitschaft, Risiken einzugehen und mit dem Flughafen zu teilen, was sich auch daran ablesen lasse, dass EasyJet seit 1995 keinen Standort wieder aufgegeben hat.
- (121) Nach Ansicht von EasyJet hätte auch ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber eine Regelung wie NERES konzipieren und einführen können. EasyJet erklärte, dass die Anzahl der Flüge nach der Einführung von NERES in der Zeit von 2002 bis 2004 wieder anstieg. EasyJet wies ferner darauf hin, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber auf kurze Sicht weder die rentabelste Investition anstreben noch Gewinne erzielen muss. Denn wenn sich eine bestehende Investition später auszahlt, ist der Investor eher bereit, vorübergehend niedrigere Erträge hinzunehmen, wie dies in Dortmund der Fall war. EasyJet verwies auf Beispiele von anderen Flughäfen wie Liverpool, Glasgow Prestwick oder London Stansted, wo Privatkapital und nicht staatliche Mittel eingesetzt wurden, um Anreize zu schaffen, das Fluggastaufkommen zu erhöhen und die Ertragslage zu verbessern.
- (122) In seinem Vorbringen vom 6. Mai 2014 betonte EasyJet, dass nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 bei der Prüfung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nur die Grenzkosten herangezogen werden müssen. EasyJet machte geltend, dass dies eine Ex-ante-Rentabilitätsanalyse auf der Grundlage solider mittelfristiger Perspektiven erfordere, was die FD in den Marktstudien mit den zwei Szenarien für die zukünftige Entwicklung mit NERES und ohne NERES unter Beibehaltung der alten Entgeltordnung ja auch getan hat. Nach diesen beiden Szenarien würden bei Einführung von NERES die Erträge aus dem Nicht-Luftverkehrsgeschäft höher ausfallen. Nach Ansicht von EasyJet hat die FD dabei Kosten mit einbezogen, die über die Grenzkosten im ursprünglichen Geschäftsplan für NERES hinausgingen.
- (123) EasyJet wies darauf hin, dass mit den Flughafenentgelten zusammen mit den Erträgen aus den Nicht-Luftverkehrsgeschäft alle Kosten aus den Vereinbarungen mit den Fluggesellschaften und dem Flughafen gedeckt werden konnten und mittelfristig eine solide Grundlage für eine angemessene Gewinnmarge vorhanden war. Daher konnte man nach Ansicht von EasyJet davon ausgehen, dass mit der Einführung von NERES die Fluggastzahlen und damit auch die Erträge aus dem Nicht-Luftfahrtgeschäft steigen würden. Des Weiteren erklärte EasyJet, dass das vorausgesagte höhere Fluggastaufkommen bis 2014 realistisch war, da die Erfahrung gezeigt habe, dass das Fluggastaufkommen des Flughafens bereits in den Jahren 2004 bis 2007 aufgrund der Einführung von NERES deutlich gestiegen war.

Tabelle 21

Zunahme des Fluggastaufkommens nach der Einführung von NERES (von EasyJet vorgelegt)

Jahr	Gesamtzahl der Fluggäste	Zahl der Fluggäste von EasyJet
2004	1 179 278	336 455
2005	1 742 891	891 057
2006	2 019 666	1 052 288
2007	2 155 064	ca. 1 050 000

- (124) EasyJet brachte vor, dass der Flughafenbetreiber 2004 keinen Grund zu Pessimismus hinsichtlich des Wachstumspotenzials beim Fluggastaufkommen hatte, da der Flughafen mit dem Ruhrgebiet und seinen über 10 Millionen Einwohnern über ein großes Einzugsgebiet verfügte und EasyJet entschlossen war, sich auf dem Flughafen niederzulassen. Seit 2008 ergab sich eine Reihe von Entwicklungen, wie der Anstieg der Ölpreise, die Finanzkrise und das Nachtflugverbot durch die Kommunalbehörden, die nicht vorhersehbar waren. EasyJet erklärte, es habe sich aus diesen Gründen gezwungen gesehen, seinen Betrieb trotz des anfänglichen Optimismus zurückzufahren. Allerdings argumentierte EasyJet, dass diese Entwicklungen nicht vorhersehbar waren, weshalb ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber mit dem Wissensstand von 2004 keinen Grund zu einer weniger optimistischen Einschätzung der Wachstumsperspektiven für das Fluggastaufkommen als der Flughafen selbst gehabt hätte.
- (125) Angesichts der empfindlichen Reaktionen der Fluggäste von Billigfluggesellschaften auf eine Anhebung der Parkentgelte sah EasyJet die Zweifel der Kommission als unbegründet an. Nach Ansicht von EasyJet gibt es keinen Grund zu der Annahme, dass ein Fluggast, der beim Preis eines Flugtickets spart, so sensibel auf eine mäßige Anhebung der Parkentgelte reagiert, dass er automatisch nur noch mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreist.
- (126) Schließlich brachte EasyJet vor, dass man sich im Lichte der Luftverkehrsleitlinien von 2014 auf die Frage konzentrieren sollte, ob die Flughafenutzungsentgelte und die durch die Anwendung des NERES-Programms generierten zusätzlichen Erträge aus dem Nicht-Luftfahrtgeschäft ausreichen, um die inkrementellen Kosten mit einer vertretbaren Gewinnmarge abzudecken. Daher sollten die Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug nicht mit berücksichtigt und der maßgebliche zeitliche Rahmen für die Berechnung auf 10 Jahre festgelegt werden. EasyJet kommt zu dem Schluss, dass die mit NERES geschaffenen Anreize den Grundsätzen des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers Genüge tun.

5.1.5. DER KREIS PADERBORN

- (127) Zusammen mit Soest, das nun zum Kreis Lippstadt gehört, hat der Kreis Paderborn den Flughafen Paderborn/Lippstadt eingerichtet. Die Hauptargumente des Kreises Paderborn konzentrierten sich auf die Tatsache, dass der Flughafen Dortmund den Wettbewerb verfälscht, da er nur 95 km vom Flughafen Paderborn/Lippstadt entfernt liegt. Der Flughafen Paderborn/Lippstadt sei der einzige deutsche Regionalflughafen mit einem Bilanzüberschuss. Er erwirtschaftete Gewinne, leide aber unter der Tatsache, dass die Flughäfen Dortmund und Kassel Calden hauptsächlich mit staatlichen Beihilfen finanziert würden. Ferner führte der Kreis Paderborn an, dass die Startentgelte und die Entgelte für die Bodenabfertigung nur [...] % der Kosten der FD abdeckten.

5.1.6. AIR FRANCE

- (128) Air France argumentierte, dass das NERES-Programm eine Diskriminierung zugunsten von Billigfluggesellschaften beinhaltete und dass die Maßnahme nicht zeitlich beschränkt sei. Air France machte geltend, dass das NERES-Programm ähnlichen Verbindungen zugutekomme, wie sie der benachbarte Flughafen Düsseldorf anbiete (wie Alicante, Barcelona, Budapest, London, Malaga, Nizza, Palma, Prag, Rom, Thessaloniki). Daher stehe es mit diesem im Wettbewerb und könne nicht als Anlaufbeihilfe für die Einrichtung neuer Flugverbindungen als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden.

5.1.7. DER VERBAND EUROPÄISCHER FLUGLINIEN

- (129) Nach Ansicht des Verbands Europäischer Fluglinien scheint das NERES-Programm bestimmte Fluggesellschaften und die Geschäftsmodelle der Billigflieger zu begünstigen und erfüllt somit nicht die Bedingungen für Anlaufbeihilfen.

5.1.8. DIE INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU DORTMUND („IHK“)

- (130) Die IHK wies mit Nachdruck auf die Notwendigkeit der Anlockung von Billigfluggesellschaften nach Dortmund hin, da sich die Region nach dem Strukturwandel von der Stahlindustrie zur Dienstleistungswirtschaft auf das Luftverkehrsgeschäft konzentrieren musste. Nach Aussagen der IHK begannen die Schwierigkeiten erst, als die Lufthansa Anteilseigner der Eurowings AG wurde und die Flugverbindungen von Dortmund aus an andere Standorte verlagerte, womit der Flughafen Dortmund seinen Hauptkunden verlor.
- (131) Die IHK erklärte, dass der Flughafen Dortmund der einzige auf Billigflüge spezialisierte Flughafen im Umfeld der Stadt Dortmund war und seine Entgelte in diesem Segment nicht ungewöhnlich niedrig waren. Somit beeinträchtigte das NERES-Programm in dieser Region nicht den Wettbewerb. Die IHK argumentierte außerdem, dass die PLTA von 1991 zwischen der FD und der DSW21 legitim war, da der Ausbau des Flughafens während des Strukturwandels positive Auswirkungen auf die Wirtschaft und die Bevölkerung hatte. Daher diene die PLTA von 1991 dem allgemeinen wirtschaftlichen Interesse der Region.

5.1.9. DER VERKEHRSVERBAND WESTFALEN E.V. („VWV“)

- (132) Nach Ansicht des VWV hätte sich ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber auch für die Investitionen auf dem Flughafen Dortmund entschieden, da im Zusammenhang mit dem Management einer Flughafeninfrastruktur anfangs mit einer Verlustphase zu rechnen ist und diese Verluste auch hingenommen werden. Des Weiteren argumentierte der VWV, dass man zum Zeitpunkt des Investitionsbeschlusses allgemein davon ausging, dass die Finanzierung einer Flughafeninfrastruktur keine staatliche Beihilfe darstellte, und daher eine eventuelle Beihilfe nicht als rechtswidrig gelten konnte. Ferner erklärte der VWV, dass die FD nicht im Wettbewerb mit den nahegelegenen Flughäfen Düsseldorf (das noch nicht einmal mehr Kapazitäten für EasyJet gehabt hätte), Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt stand (die beide nicht auf Billigfluggesellschaften ausgerichtet waren). Somit wurde nach Ansicht des VWV der Binnenmarkt durch NERES nicht beeinträchtigt.

5.1.10. STELLUNGNAHMEN VON PRIVATEN DRITTEN

- (133) Im Rahmen des Verfahrens betreffend staatliche Beihilfen für den Flughafen Dortmund und NERES wurden auch Stellungnahmen von privaten Dritten abgegeben. Sie brachten vor, kein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber würde Maßnahmen wie der Flughafen Dortmund ergreifen, da sich seine Wirtschaftslage *de facto* nicht verbessert habe. Ferner erklärten sie, dass die Prüfung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers Mängel aufweise, da der Flughafen Dortmund darin fälschlicherweise als internationaler Flughafen eingestuft wird und der Flughafen nicht so weit wie im Test angenommen von der Stadt entfernt liegt. Diese privaten Dritten schätzen außerdem, dass die Finanzierung über die Kosten der Aufgaben mit hoheitlichem Bezug wie Brandschutz und Rettungsdienste hinausging.
- (134) Des Weiteren argumentierten die privaten Dritten, dass die staatlichen Beihilfen in Form von staatlichen Garantien der Stadt Dortmund für Darlehen gewährt wurden.
- (135) Ferner stellten die privaten Dritten das Argument in Abrede, dass der Vorstand nicht an der Konzipierung des NERES-Programms beteiligt gewesen sein soll. Als Beweis des Gegenteils legten sie die Protokolle einer Sitzung vor, auf der das Management dem Aufsichtsrat das NERES-Programm unterbreitete.

5.2. DER BESCHLUSS ZUR EINLEITUNG DES VERFAHRENS VON 2012

5.2.1. DSW21 UND FD

- (136) Die Stellungnahmen der DSW21 und der FD deckten sich voll und ganz mit den Stellungnahmen der deutschen Behörden. Darüber hinaus erklärten die DSW21 und die FD, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber die PLTA von 1991 insbesondere unter Berücksichtigung der Kosten für die Stilllegung des Flughafens ebenso abgeschlossen hätte.

5.2.2. EASYJET

- (137) EasyJet erklärte, die neue Entgeltordnung NEO sei mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vereinbar und stelle somit keine staatliche Beihilfe dar. Nach Ansicht von EasyJet war die Einführung von NEO für den Betreiber des Flughafens Dortmund, wirtschaftlich die realistischste Lösung.
- (138) EasyJet erklärte ferner, dass sich auf dem Wachstum des Fluggastaufkommens basierende Anreizsysteme wie im vorliegenden Fall für Flughäfen als hilfreich bei der Erzielung von Kostendegressionen erweisen können. EasyJet weist darauf hin, dass ähnliche Anreizsysteme auch in Schweden, z. B. auf den Flughäfen Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma und Göteborg Landvetter eingeführt wurden. EasyJet betont nachdrücklich, dass sich die Prüfung im Zusammenhang mit der NEO-Entgeltordnung nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 ausschließlich auf die Frage konzentrieren sollte, ob ein gewinnorientierter Flughafenbetreiber die gleichen Konditionen angeboten hätte. Schließlich sei die auf der Grundlage von soliden mittelfristigen Aussichten für NEO vorgenommene Ex-ante-Rentabilitätsbewertung im Geschäftsplan und im Vergleich der verschiedenen Szenarien offengelegt worden und halte damit dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers stand. EasyJet betonte ferner, dass sich das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nur auf die Grenzkosten und Erträge erstrecken sollte. Der Abschluss eines Einzelvertrags mit einer Fluggesellschaft oder die Einführung einer Flughafenutzungsentsgeltordnung lasse bei soliden mittelfristigen Geschäftsaussichten und bei Deckung der Grenzkosten durchaus noch eine angemessene Gewinnmarge zu.
- (139) In diesem Zusammenhang argumentierte EasyJet, dass die FD im NEO-Geschäftsplan auch Kosten berücksichtigt habe, die über die Grenzkosten hinausgehen. Folglich kommt EasyJet zu dem Schluss, dass die durch NEO bedingte Ertragslage nach der Einführung von NEO noch besser gewesen wäre, wenn diese Kosten aus der Rentabilitätsbewertung ausgeschlossen worden wären. EasyJet war des Weiteren der Auffassung, dass auch die Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug und für die historischen Investitionen bei der Beurteilung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nicht mit berücksichtigt werden sollten.

- (140) Darüber hinaus verwies EasyJet darauf, dass die gemäß NEO ermäßigten Entgelte allen am Flughafen Dortmund niedergelassenen Fluggesellschaften offenstanden und dass einzelvertragliche Vereinbarungen zwischen EasyJet und dem Flughafen nicht über den Anwendungsbereich von NEO hinausgingen.

5.2.3. GERMANWINGS

- (141) Germanwings stellte klar, dass sich die Entgelte einschließlich der Entgelte pro abfliegendem Passagier und die Entgelte für Bodenabfertigungsdienste letztendlich auf durchschnittlich zwischen [...] und [...] EUR pro abfliegendem Passagier beliefen.
- (142) Außerdem erklärte Germanwings, dass man zum Vergleich der Entgelte die Billigflieger-Flughäfen und die dort zu entrichtenden Entgelte als relevanten Markt heranziehen müsse. Germanwings stellte ferner klar, dass sich die Entgelte am Flughafen Dortmund nicht von Entgelten an den Flughäfen Graz oder Maastricht unterscheiden hätten.
- (143) Germanwings erklärte ferner, dass auch ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber zumindest in den ersten Jahren eines neuen Programms Verluste hinnehmen müsste.

5.2.4. WIZZ AIR

- (144) Wizz Air erklärte, dass NEO dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gerecht werde und keine staatliche Beihilfe darstelle. Wizz Air stimmte insbesondere der Argumentation zu, dass NEO wirtschaftlicher als die Stilllegung des Flughafens war. Nach Ansicht von Wizz Air sollte die Kommission die hohen Kosten der Stilllegung berücksichtigen, die der Stadt Dortmund entstanden wären.
- (145) Wizz Air betonte nachdrücklich, dass die Marktkonformität von Flughafenentgelten anhand von Entgelten verglichen werden sollte, die Billigfluggesellschaften an verschiedenen europäischen Regionalflughäfen zahlen, da eine Billigfluggesellschaft ihre Ziele nicht auf der Grundlage eines einzigen Einzugsgebiets, sondern europaweit auswählt.
- (146) Wizz Air vertrat letzten Endes die Auffassung, dass seine Vereinbarung mit der FD ebenfalls marktkonform war, da sie für den Flughafen schrittweise immer rentabler wurde. Bei einer solchen Bewertung sollten auch die Netzwerkeffekte mit berücksichtigt werden.
- (147) Zur Untermauerung dieses Arguments der Marktkonformität legte Wizz Air die Oxera-Studie vor.
- (148) In der Oxera-Studie wurden zunächst die von Wizz Air am Flughafen Dortmund gezahlten Entgelte mit denen an den Flughäfen Doncaster, Liverpool, Memmingen, Prestwick und Stockholm-Skavsta verglichen. Diese Flughäfen lassen sich laut Studie in Bezug auf das Verkehrsaufkommen, die Art des Luftverkehrs und das Einzugsgebiet mit Dortmund vergleichen und befinden sich in Privateigentum. Sie hatten öffentliche Finanzhilfen erhalten, allerdings gemessen an ihrem Gesamtvermögensbestand nur in relativ geringem Umfang.
- (149) Oxera brachte vor, dass die von Wizz Air am Flughafen Dortmund gezahlten Entgelte im Durchschnitt erheblich höher waren als die von Wizz Air gezahlten Entgelte an den zum Vergleich herangezogenen Flughäfen, wenn das staatliche Sicherheitsentgelt mit berücksichtigt wird. Ferner erklärte Oxera, dass die von Wizz Air entrichteten Entgelte (ohne Sicherheitsentgelt) durchaus mit der Höhe der Flughafenentgelte an den Vergleichsflughäfen vergleichbar sind. Somit kam Oxera zu dem Schluss, dass Wizz Air am Flughafen Dortmund einen Marktpreis zahlte, und dass die Vereinbarung zwischen Flughafen und Fluggesellschaft mit dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in Einklang steht.
- (150) Zweitens nahm Oxera eine nach Jahren gestaffelte Rentabilitätsanalyse des Beitrags von Wizz Air zur Rentabilität der FD für die Jahre 2009 bis 2014 vor. Oxera ging bei der Berechnung der Grenzkosten und Grenzerträge nach einem anderen als dem von Deutschland vorgelegten Ansatz vor. Oxera bezog in diese Analyse auch die Grenzerträge aus dem Luftfahrt- und dem Nicht-Luftfahrtgeschäft sowie die Grenzkosten pro Fluggast mit ein.
- (151) Dabei berücksichtigte Oxera auch die Erträge aus dem Luftfahrtgeschäft, die aus den Flughafenentgelten ohne die jeweiligen Ermäßigungen herrührten, und die auf den folgenden Vereinbarungen zwischen Wizz Air und der FD beruhten:
- a) Der Vereinbarung Airport Service Agreement (ASA) zwischen der FD und Wizz Air vom 1. Juli 2009: In der ASA sind die Flughafenentgelte festgelegt, die Wizz Air zu zahlen hat. Die Entgelte umfassen ein [...] -Entgelt pro abfliegendem Fluggast, ein Entgelt für [...], ebenfalls pro abfliegendem Fluggast (das [...] -Entgelt), ein Entgelt pro abfliegendem Fluggast für [...], ein Entgelt pro abfliegendem Fluggast für [...] und ein [...] -Entgelt pro abfliegendem Fluggast.

- b) Die Standardvereinbarung über die Bodenabfertigung vom 1. Juli 2009: Sie enthält das Bodenabfertigungsentgelt (das bereits in der ASA enthalten ist) und spezifiziert die Bodenabfertigungsleistungen.
 - c) Der Side Letter zu den Flughafen- und Bodenabfertigungsentgelten vom 1. Juli 2009: Darin ist ein [...] -Entgelt pro abfliegendem Fluggast aufgeführt. [...].
 - d) Die Vereinbarung über zusätzliche Flüge und Marketing-Beiträge vom 10. Dezember 2009: Die FD und Wizz Air vereinbarten eine Kofinanzierung von zusätzlichen Flügen im Wege von Marketing-Beiträgen der FD.
 - e) Der Side Letter Winterfinanzhilfe vom 1. Juli 2010: betreffend Finanzhilfe für Wizz Air in Abhängigkeit von der Steigerung des Fluggastaufkommens um [...] % innerhalb eines Jahres in der Wintersaison 2010.
 - f) Das Anreizsystem für die Steigerung des Fluggastaufkommens (Plan 6) vom 1. Oktober 2010: Einführung einer Ermäßigung für die Zeit vom 1. Oktober 2010 bis 30. September 2011 pro über die Zahl der abfliegenden Fluggäste [...] hinausgehender abfliegender Fluggast und Anhebung des [...] -Entgelts für den gleichen Zeitraum.
 - g) Der Side Letter zu den Flughafenentgelten vom 6. Juni 2011: Darin ist festgelegt, dass die FD Wizz Air den Saldo zwischen [...] ausgleicht. Das unter Punkt (f) genannte Anreizsystem lief am 31. Mai 2011 aus.
 - h) Die Änderung zur ASA vom 1. Oktober 2011: Sie enthält Änderungen bestimmter Entgelte, betrifft aber nicht das vorstehend genannte All-inclusive-Entgelt.
- (152) Oxera nahm Schätzungen der Erträge aus dem Nicht-Luftfahrtgeschäft (wie z. B. Parkplätze, Autovermietung und andere Vermietungen im Bereich Restaurationsleistungen) anhand des von der FD vorgelegten Geschäftsplans vor.
- (153) Ausgehend vom Geschäftsplan der FD bezog Oxera in seine Analyse die aus den in Erwägungsgrund 151, Buchstaben a bis h aufgeführten Vereinbarungen ableitbaren Grenzkosten für Marketing, Anreize und Finanzhilfe mit ein. Darüber hinaus bezog Oxera eine Schätzung der im Geschäftsplan des Flughafens enthaltenen Zusatzkosten, wie Personalkosten, Kosten für Materialaufwand und andere Betriebskosten mit ein, bei denen es sich nicht um spezifische Kosten von Wizz Air handelt.
- (154) Nach Angaben von Oxera wurde zur Ermittlung der zusätzlichen Gemeinkosten, die auf die Vereinbarung zurückzuführen sind, eine Regressionsanalyse durchgeführt. Auf dieser Grundlage lasse sich der Anteil der Kosten bestimmen, der unverändert bleibt, sowie der Anteil, der sich in Abhängigkeit vom Fluggastaufkommen ändert. Nach Schätzungen von Oxera schwanken die folgenden Kostenanteile mit dem Fluggastaufkommen:
- a) die Personalkosten steigen mit jedem zusätzlich abfliegenden Fluggast um ca. [...] EUR;
 - b) die Kosten für Materialaufwand steigen mit jedem zusätzlich abfliegenden Fluggast um ca. [...] EUR;
 - c) die anderen betrieblichen Aufwendungen ⁽²⁶⁾ steigen mit jedem zusätzlich abfliegenden Fluggast um ca. [...] EUR.
- (155) Dabei handelt es sich um Durchschnittskosten für den gesamten Flughafen und alle seine Fluggesellschaften. Oxera hat diese Kosten dann Wizz Air pro rata zum auf sie entfallenden Anteil an der Zahl der abfliegenden Fluggäste zugerechnet.
- (156) Oxera nahm des Weiteren eine Schätzung der Grenzkosten von Investitionen ausgehend vom Investitionsplan für den Zeitraum 2009 bis 2019 sowie der jüngsten Investitionen aus den Jahren 2004 bis 2008 vor, als Wizz Air auch von Dortmund aus Verbindungen anbot. Investitionen aus der Zeit, bevor Wizz Air von Dortmund aus Flüge anbot, wurden als verlorene Kosten eingestuft und entfalteten keine Grenzkostenwirkung. Nach Ansicht von Oxera können die Kosten für Investitionen nicht in dem Jahr den Kunden zugewiesen werden, in dem die Investition getätigt wurde, sondern müssen über die Nutzungsdauer der Investition hin gestreckt werden. Daher berücksichtigte Oxera die Höhe der jährlichen Abschreibungen und die Finanzierungskosten der jeweiligen Investition. Der jährliche Gesamtaufwand für neue Investitionen wurde dann Wizz Air pro rata zu ihrem Anteil an der Fluggastkapazität des Flughafens von — laut Angaben der FD -insgesamt 2,5 Millionen Fluggästen zugerechnet. Oxera hielt dies für eine vorsichtige Schätzung, da nicht alle geplanten Investitionen für die Präsenz von Wizz Air eine inkrementelle Wirkung entfalteten, wie z. B. die ursprünglich für 2014 geplante Verlängerung der Start- und Landebahn.

⁽²⁶⁾ Darin enthalten sind Kosten wie Grundsteuern, Kosten für Gebäudenutzung, Versicherungsprämien, Kosten für Wartung und Reparaturen und Fahrzeugkosten.

Tabelle 22

Erwartete Entwicklung der Grenzerträge und -kosten aufgrund der Präsenz von Wizz Air (in Mio. EUR)

	2009 ^a	2010	2011	2012	2013	2014 ^a
Erträge aus dem Luftfahrtgeschäft	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Erträge aus dem Nicht-Luftfahrtgeschäft	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Betriebsgrenzkosten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Investitionsgrenzkosten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Einmaliger Marketing-Beitrag	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Beitrag zur Rentabilitätssteigerung	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Quelle: Oxera, gestützt auf Daten von der FD

Hinweis: Die Zahlen für 2009 und 2014 verstehen sich im Verhältnis zur Dauer der Vereinbarungen.

- (157) Oxera berechnete den Grenzbeitrag der Präsenz von Wizz Air als Differenz zwischen den Grenzerträgen und Grenzkosten und kam schließlich zu dem Schluss, dass die zwischen Wizz Air und der FD geschlossenen Vereinbarungen zusammen mit der NEO-Entgeltordnung die Rentabilität des Flughafens ab einem bestimmten Zeitpunkt an steigerten.
- (158) Nach Angaben von Oxera führten die Vereinbarungen während der Dauer ihres Bestands (2009 bis 2014) zu einem positiven Nettogegenwartswert von schätzungsweise [300 000-400 000] EUR, weshalb ein privater Investor bereit gewesen wäre, ähnliche Vereinbarungen mit Wizz Air abzuschließen.

5.2.5. DER KREIS PADERBORN

- (159) Der Kreis Paderborn, Eigentümer des Flughafens Paderborn, erklärte, dass die nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 gebotene Möglichkeit der Bereitstellung von weiteren Betriebsbeihilfen für Verluste schreibende Flughäfen für weitere 10 Jahre diesen Flughäfen einen unberechtigten Vorteil gegenüber rentablen Flughäfen verschafft.

5.2.6. PRIVATE DRITTE

- (160) Mehrere private Dritte haben im Rahmen des Verfahrens hierzu ebenfalls Stellung bezogen und erklärt, dass die öffentlichen Finanzmittel für den Flughafen als staatliche Beihilfen zu betrachten sind, und dass die NEO-Entgeltordnung nicht zu Marktbedingungen angewendet wurde.

6. STELLUNGNAHME DEUTSCHLANDS ZU DEN BEMERKUNGEN DRITTER

6.1. DIE EINLEITUNGSENTSCHEIDUNG VON 2007

- (161) Deutschland vertrat in seiner Stellungnahme zu den Bemerkungen Dritter die Ansicht, dass diese in den meisten Fällen der von deutscher Seite vertretenen Auffassung zustimmten, dass die PLTA von 1991 nicht als staatliche Beihilfe betrachtet werden könne. Deutschland bekräftigte noch einmal, dass die PLTA von 1991 mit einem historischen Investitionszuschuss für den Ausbau der Infrastruktur vergleichbar und auf jeden Fall mit dem Binnenmarkt vereinbar sei. In diesem Punkt wurde Deutschland von der FD, dem Verkehrsverband Westfalen e.V., der IHK Dortmund, der DSW21 und der Stadt Dortmund unterstützt.

- (162) Sollte die Kommission zu dem Schluss gelangen, dass die zwischen der DSW21 und der FD vereinbarte PLTA von 1991 als rechtswidrige staatliche Beihilfe zu betrachten sei, dann könnte sie nach Ansicht der Bundesregierung in Übereinstimmung mit der FD nur ab dem Zeitpunkt ihrer Anwendung im Lichte der Luftverkehrsleitlinien von 2005 bewertet werden. Des Weiteren betonte Deutschland, dass die von der DSW21 gewährte Finanzierung als Finanzierung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) zu sehen sei, wofür die Kommission den Mitgliedstaaten in der Regel einen breiten Ermessensspielraum einräumt. Deutschland führte das Argument an, dass es für die Stadt Dortmund kostengünstiger war, die Investitionen auf dem Flughafen im Wege der PLTA von 1991 als über Direktzuschüsse zu finanzieren, da die Verluste in der Zeit von 1998 bis 2008 insgesamt niedriger ausfielen als die Summe, auf die sich Abschreibungen und Zinsen belaufen hätten. Deutschland schloss sich dem Verkehrsverband Westfalen e.V. und der DSW21 in deren Auffassung an, dass die Stilllegung des Flughafens sogar noch ungünstiger gewesen wäre, da die FD so zumindest in der Lage war, einen Teil ihrer eigenen Fixkosten selbst zu finanzieren und sich auf positive Prognosen für das zukünftige Fluggastaufkommen stützen konnte. Ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber hätte sich wie die Stadt und die DSW21 verhalten und zumindest für einen begrenzten Zeitraum investiert. Deutschland stimmte den Ausführungen Dritter insbesondere in der Feststellung zu, dass Flughäfen eine lange wirtschaftliche Nutzungsdauer aufweisen und eine Verlustperiode hinnehmbar sei.
- (163) Deutschland argumentierte des Weiteren, dass die NERES-Entgeltordnung allen Fluggesellschaften auf der Grundlage objektiver Kriterien offen stand. Wie von Dritten bestätigt erfüllten Wizz Air, GermanWings, Sterling, Air Berlin und EasyJet diese Kriterien. Nach Ansicht von Deutschland und auch von EasyJet und der FD war infolge der Einführung von NERES mit einer Zunahme des Fluggastaufkommens und der Erträge zu rechnen.
- (164) Hinsichtlich der Bemerkungen der IHK und des Verkehrsverbands Westfalen e.V., wonach NERES nicht den Wettbewerb und den Binnenmarkt beeinträchtigte, schloss sich Deutschland dieser Sichtweise an und erklärte, dass die nahegelegenen Flughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn, Köln/Bonn und Düsseldorf keinen Billigflugbetrieb abfertigten.
- (165) Deutschland stellte klar, dass NERES nach dem Ausbau des Flughafens Dortmund eingeführt wurde. Es handelte sich um eine Reaktion auf den Rückgang der Fluggastzahlen nach dem 11. September 2001 und diente der besseren Nutzung der ungenutzten Kapazitäten des Flughafens.
- (166) Deutschland erklärte sich mit den Bemerkungen von Air France und dem Verband Europäischer Fluggesellschaften nicht einverstanden, da diese ihre Behauptungen offensichtlich nicht belegen oder erhärten konnten.
- (167) Deutschland räumte ein, dass die Luftverkehrsleitlinien von 2005 erst ab dem 1. Juni 2007 zur Anwendung kommen konnten. Sollten diese Leitlinien von 2005 zur Anwendung kommen, wäre NERES als mit dem Binnenmarkt vereinbar zu betrachten.

6.2. DER EINLEITUNGSBESCHLUSS VON 2012

- (168) Deutschland stimmte grundsätzlich den Bemerkungen von EasyJet, Germanwings, Wizz Air, der DSW21 und der FD zu und bekräftigte, dass die NEO-Entgeltordnung sowie alle mit den Fluggesellschaften, die den Flughafen nutzen, abgeschlossenen einzelvertraglichen Vereinbarungen keine Diskriminierung beinhalteten, da sie allen Fluggesellschaften offen standen, die den Flughafen nutzen wollten.
- (169) Des Weiteren war auch Deutschland der Auffassung, dass die NEO im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers stand, und dass die verschiedenen Szenarien gezeigt hätten, dass steigende Entgelte über das Niveau der NEO-Entgeltordnung hinaus zu einem Rückgang der Fluggastzahlen geführt hätten, was aufgrund der Fixkosten des Flughafens wiederum zu höheren Verlusten geführt hätte. Deutschland brachte vor, dass ein privater Investor Verluste über einen bestimmten Zeitraum hinweg in Kauf genommen hätte. Nach Ansicht von Deutschland ist in diesem Zusammenhang eine Ex-ante-Perspektive ausschlaggebend, da die NEO unter diesem Blickwinkel die beste wirtschaftliche Alternative war. Deutschland wies noch einmal klar darauf hin, dass die NEO auf einem Geschäftsplan basierte.
- (170) Deutschland stimmte des Weiteren der Ansicht zu, dass der relevante Markt zur Klärung der Frage, ob der Wettbewerb beeinträchtigt wurde, über die Direktflugverbindungen hinausgeht und dass es im Umkreis von 100 km um Dortmund herum keine vergleichbaren Flughäfen geben sollte, die mit Dortmund im Wettbewerb stehen. Deutschland begrüßte die Schlussfolgerungen, zu denen man in der von Oxera durchgeführten und von Wizz Air vorgelegten vergleichenden Studie über die auf anderen Flughäfen angewandten Entgelte gekommen war.
- (171) Deutschland wies die Bemerkungen der privaten Dritten zurück, die aus Sicht der deutschen Behörden von teilweise falschen Fakten ausgingen. Deutschland stellte klar, dass der jährliche Verlustausgleich nicht automatisch als Beihilfe betrachtet werden könne, da entgegen den Annahmen der privaten Dritten die Betriebskosten auch die Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug enthalten und auch die Marketing-Beiträge in den Entgelten berücksichtigt waren.

7. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

- (172) Gemäß 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.“
- (173) Damit eine Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne dieser Bestimmung gewertet werden kann, müssen die folgenden Voraussetzungen kumulativ erfüllt sein:
- a) Die Maßnahme muss aus staatlichen Mitteln finanziert werden und dem Staat zurechenbar sein;
 - b) die Maßnahme muss dem Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen;
 - c) es muss sich um einen selektiven Vorteil handeln und
 - d) die Maßnahme muss den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen.

7.1. MASSNAHME 1 — ANWENDBARKEIT DER REGELN FÜR STAATLICHE BEIHILFEN AUF DIE 100 %IGEN STAATLICHEN GARANTIEN ZUGUNSTEN DER FD

- (174) Die Kommission erinnert daran, dass eine Beihilfemaßnahme gemäß Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates ⁽²⁷⁾ als bestehende Beihilfe gilt, wenn nachgewiesen werden kann, dass sie zu dem Zeitpunkt, zu dem sie eingeführt wurde, keine Beihilfe war und später aufgrund der Entwicklung des Gemeinsamen Marktes zu einer Beihilfe wurde, ohne dass sie eine Änderung durch den betreffenden Mitgliedstaat erfahren hat.
- (175) Deutschland bringt vor, dass die zugunsten des Flughafens Dortmund bereitgestellte 100 %ige staatliche Garantie — wenn überhaupt — eine bestehende Beihilfe nach Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 darstelle, da sie eingeführt wurde, als die öffentliche Finanzierung von Flughäfen noch nicht als staatliche Beihilfe betrachtet wurde und sie auch seither keine Änderung erfahren hat.
- (176) In der Tat wurde die Entwicklung von Flughäfen bis in die jüngste Zeit häufig durch rein raumplanerische Gesichtspunkte oder unter Umständen militärische Anforderungen bestimmt. Ihr Betrieb war als Teil der öffentlichen Verwaltung und nicht als Wirtschaftsunternehmen organisiert. Der Wettbewerb zwischen Flughäfen und Flughafenbetreibern war ebenfalls beschränkt und entwickelte sich erst schrittweise. Unter Berücksichtigung dieser Bedingungen war die Finanzierung von Flughäfen und von Flughafeninfrastruktur durch den Staat lange Zeit auch von der Kommission als allgemeine wirtschaftspolitische Maßnahmen betrachtet worden, die grundsätzlich außerhalb der Beihilfenaufsicht steht.
- (177) Allerdings hat sich die Lage geändert. In seinem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* stellte der Gerichtshof fest, dass der Betrieb eines Flughafens einschließlich der Bereitstellung von Flughafenanlagen für Fluggesellschaften und verschiedene Dienstleistungen auf Flughäfen eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt ⁽²⁸⁾. Demzufolge ist es seit der Annahme dieses Urteils (12. Dezember 2000) nicht mehr möglich, den Betrieb und den Bau eines Flughafens als eine Aufgabe zu betrachten, die von einer Verwaltung in Wahrnehmung ihrer hoheitlichen Aufgaben durchgeführt wird und die damit nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfen fällt.
- (178) In seinem Urteil in der Rechtssache Flughafen Leipzig/Halle bestätigte der Gerichtshof, dass die Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen auf Flughäfen nicht mehr von vornherein auszuschließen sei, da der Betrieb eines Flughafens und der Bau von Flughafeninfrastruktur eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt ⁽²⁹⁾. Sobald ein Flughafenbetreiber eine wirtschaftliche Tätigkeit ungeachtet ihres rechtlichen Status oder der Art ihrer Finanzierung ausübt, stellt er ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar, d. h. es gelten die Vorschriften für staatliche Beihilfen ⁽³⁰⁾.

⁽²⁷⁾ 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).

⁽²⁸⁾ Rechtssache T-128/89 *Aéroports de Paris/Kommission*, Slg. 2000, II-3929, bestätigt durch den Gerichtshof in der Rechtssache C-82/01 P, Slg. 2002, I-9297, Randnummer 75 mit weiteren Verweisen.

⁽²⁹⁾ Rechtssache T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH und Mitteldeutsche Flughafen AG/Kommission, Slg. 2011, I-00000, insbesondere die Randnummern 105 und 106.

⁽³⁰⁾ Siehe insbesondere Entscheidung der Kommission vom 17. Juni 2008 in der Beihilfesache C-29/08 Frankfurt-Hahn airport — Alleged State aid to the airport and the agreement with Ryanair (ABl. C 12 vom 17.1. 2009, S. 6), Randnummern 204-208; Beschluss der Kommission vom 21. März 2012 in der Beihilfesache C 76/2002 Charleroi airport — Alleged State aid to the airport and Ryanair (ABl. C 248 vom 17.8.2012, S. 1).

- (179) Im Lichte der Erwägungsgründe 176 bis 178 ist die Kommission der Ansicht, dass öffentliche Behörden vor dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache *Aéroports de Paris* zu Recht davon ausgehen konnten, dass die Finanzierung von Maßnahmen, die definitiv vor dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* eingeführt worden waren, keine staatlichen Beihilfen darstellten und dementsprechend nicht bei der Kommission angemeldet werden mussten. Daraus ergibt sich, dass die Kommission einzelne Finanzierungsmaßnahmen, die nicht nach einer Beihilferegelung⁽³¹⁾ gewährt wurden, die definitiv vor dem Urteil *Aéroports de Paris* eingeführt worden war, nicht mehr auf der Grundlage der Beihilfavorschriften in Frage stellen kann.
- (180) Demnach hat die Kommission erstens zu prüfen, ob die 100 %igen staatliche Garantie vor dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* (12. Dezember 2000) eingeführt wurde, und zweitens, ob die Maßnahme inzwischen Änderungen erfahren hat. Drittens hat die Kommission ebenfalls zu prüfen, ob die vorliegende Maßnahme als ‚*Einzelbeihilfe*‘ im Sinne des Artikels 1 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 oder als ‚*Beihilferegelung*‘ im Sinne des Artikels 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 einzustufen ist. Nur im letzten Fall kann die Kommission geeignete Maßnahmen nach Artikel 108 Ziffer 1 AEUV und Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 vorschlagen.
- (181) Hinsichtlich der 100 %igen staatlichen Garantie, die 1987 eingeführt wurde und bis 2000 Bestand hatte (siehe Tabelle 13), stellt die Kommission fest, dass diese unwiderruflich vor dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* gewährt wurde.
- (182) Wie Deutschland im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens klarstellte, haben die 100 %igen staatlichen Garantien seither keine Änderung erfahren. Allerdings sind sie inzwischen ausgelaufen. Darüber hinaus waren die 100 %igen staatlichen Garantien im Betrag beschränkt und zeitlich befristet. Der Zweck dieser 100 %igen Garantien bestand in der Besicherung konkreter Darlehen zur Finanzierung bestimmter Infrastrukturinvestitionen auf dem Flughafen Dortmund, weshalb sie als Einzelmaßnahmen zu betrachten sind.
- (183) Zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Garantien, die sich Ende 2008 auf 74,182 Mio. EUR beliefen, unwiderruflich gewährt wurden, betrachtete die Kommission die Finanzierung von Flughäfen nicht als Gewährung von staatlichen Beihilfen. Selbst wenn es sich um staatliche Beihilfen gehandelt hätte, wären es bestehende Einzelbeihilfen gewesen und könnten zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr in Frage gestellt werden. Folglich braucht nicht weiter geprüft zu werden, ob die 100 %igen staatlichen Garantien Beihilfen darstellten.

7.2. MASSNAHME 2 — BEIHILFECHARAKTER DER PLTA VON 1991

7.2.1. WIRTSCHAFTLICHE TÄTIGKEIT UND DER BEGRIFF DES UNTERNEHMENS

- (184) Nach ständiger Rechtsprechung muss die Kommission zunächst feststellen, ob die FD ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ist. Der Begriff des Unternehmens umfasst jede Einheit, die ungeachtet ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung eine Wirtschaftstätigkeit ausübt. Eine wirtschaftliche Tätigkeit ist nach ständiger Rechtsprechung jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten.
- (185) In seinem Urteil in der Rechtssache *Leipzig/Halle Airport* bestätigte der Gerichtshof, dass der Betrieb eines Flughafens zu kommerziellen Zwecken und der Bau der Flughafeninfrastruktur eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen. Sobald ein Flughafenbetreiber ungeachtet seiner Rechtsform oder der Art seiner Finanzierung wirtschaftlich tätig wird, indem er Flughafendienstleistungen gegen Vergütung anbietet, bildet er ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV, so dass die vertraglichen Bestimmungen für staatliche Beihilfen auf die diesem Flughafenbetreiber vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährten Vorteile angewendet werden können.

Der Begriff des Unternehmens

- (186) Geschäftszweck der FD ist der Bau, der Unterhalt und der Betrieb des Flughafens Dortmund. Die FD bietet Flughafendienste an und erhebt von den Nutzern des Flughafens Entgelte für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur, d. h. es findet eine kommerzielle Nutzung der Infrastruktur statt. Im Lichte der Ausführungen in den Erwägungsgründen 184 und 185 ist zu schlussfolgern, dass die FD ab dem Zeitpunkt des Urteils in der Rechtssache *Aéroports de Paris* (12. Dezember 2000) eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübte und ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

⁽³¹⁾ Artikel 1 Buchstabe d der Verordnung 659/1999 besagt, dass „Beihilferegelung“ eine Regelung [bedeutet], 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.“

- (187) Daraus folgt, dass die Kommission den Ausgleich der Investitionskosten für Infrastrukturprojekte, die unwiderruflich vor dem 12. Dezember 2000 beschlossen worden waren, nicht mehr in Frage stellt.
- (188) Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Fall legte Deutschland Daten zu den Kapitalkosten in Zusammenhang mit den Investitionen, die unwiderruflich vor dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* beschlossen worden waren, sowie für die Jahre 2000 bis 2012 zu anderen Investitionskosten vor. Siehe Tabelle 23.

Tabelle 23

Kapitalkosten von vor dem Urteil *Aéroports de Paris* beschlossenen Infrastrukturinvestitionen, (in Tausend EUR)

Jahr	Abschreibungen für Investitionen vor dem AdP-Urteil	Sonstige Abschreibungen	Abschreibungen insgesamt 1 + 2	Zinsen für Investitionen vor dem AdP-Urteil	Sonstige Zinsen	Zinsen insgesamt 4 + 5	Kapitalkosten für Investitionen vor dem AdP-Urteil 1 + 4
2007	9 430	2 066	11 496	4 513	10	4 523	13 943
2008	8 947	2 957	11 904	4 009	4	4 013	12 956
2009	8 097	2 169	10 266	3 750	439	4 189	11 847
2010	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2011	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

- (189) Daher gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass sie nicht befugt ist, Verlustausgleiche für die in der Spalte 7 von Tabelle 23 angegebenen Beträge zu prüfen und in Frage zu stellen.

Aufgaben mit hoheitlichem Bezug

- (190) Zwar ist die FD als Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu betrachten, doch sei daran erinnert, dass nicht sämtliche Tätigkeiten eines Flughafeneigentümers und -betreibers zwangsläufig wirtschaftlicher Natur sind ⁽³²⁾.
- (191) Nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 und der Rechtsprechung des Gerichtshofs ⁽³³⁾ sind Tätigkeiten, die normalerweise in die Zuständigkeit des Staates in Ausübung seiner amtlichen Befugnisse als öffentliche Behörde fallen, nicht wirtschaftlicher Natur und fallen damit nicht unter die Regeln über staatliche Beihilfen. Dazu gehören z. B. die Bereiche Sicherheit, Flugsicherung, Polizei und Zoll. Die Finanzierung darf ausschließlich als Ausgleich für die Kosten dienen, die hierdurch entstehen, und darf nicht für andere wirtschaftlicher Tätigkeiten verwendet werden ⁽³⁴⁾.
- (192) Daher stellt die Finanzierung von Tätigkeiten, die in den Bereich der hoheitlichen Aufgaben fallen oder von Infrastruktur in Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten in der Regel keine staatliche Beihilfe dar ⁽³⁵⁾. Auf einem Flughafen gelten Tätigkeiten wie Flugsicherung, Polizei, Zoll, Feuerwehr, Aktivitäten zum Schutz der Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen und die Infrastruktur und Ausrüstung zur Ausübung dieser Aktivitäten in der Regel nicht als wirtschaftliche Tätigkeiten ⁽³⁶⁾.

⁽³²⁾ Randnr. 34 der Luftverkehrsleitlinien von 2014, Rechtssache C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Slg. 1994, I-43.

⁽³³⁾ Randnr. 35 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 und Entscheidung der Kommission N 309/2002 vom 19. März 2003 Luftsicherheit — Ausgleich von Betriebsverlusten nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001.

⁽³⁴⁾ Rechtssache C-343/343, *Calì & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova*, Slg. 1997, I-1547; Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003, N 309/2002; Entscheidung der Kommission vom 16. Oktober 2002, N 438/2002, Subventionen zugunsten der Hafenverwaltungen für die Durchführung hoheitlicher Aufgaben in Belgien.

⁽³⁵⁾ Randnr. 36 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 und Entscheidung der Kommission N 309/2002 vom 19. März 2003.

⁽³⁶⁾ Randnr. 36 der Luftverkehrsleitlinien von 2014, Rechtssache C-364/92 SAT/Eurocontrol, Slg. 1994, I-43, Randnr. 30 und Rechtssache C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati/Kommission*, Slg. 2009, I-2207, Randnr. 71.

- (193) Die öffentliche Finanzierung von nicht-wirtschaftlichen Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit darf jedoch nicht zu einer Diskriminierung zwischen Fluggesellschaften und Flughafenbetreibern führen. Nach ständiger Rechtsprechung liegt in der Tat ein Vorteil vor, wenn öffentliche Behörden Unternehmen Kostenbelastungen vermindern, die sie normalerweise im Zusammenhang mit ihren wirtschaftlichen Tätigkeiten zu tragen haben⁽³⁷⁾. Wenn es daher in einem Rechtssystem die Regel ist, dass Fluggesellschaften oder Flughafenbetreiber die Kosten für bestimmte Dienstleistungen tragen, während einige Fluggesellschaften oder Flughafenbetreiber die gleichen Dienstleistungen im Auftrag der öffentlichen Behörden erbringen und dafür nicht selbst die Kosten zu tragen haben, können sie davon einen Vorteil haben, auch wenn diese Dienstleistungen nicht als wirtschaftliche Tätigkeit gelten. Daher ist eine Analyse der für den Flughafenbetreiber geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen erforderlich, um beurteilen zu können, ob Flughafenbetreiber oder Fluggesellschaften unter den jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen die Kosten für die Bereitstellung von bestimmten Leistungen selbst zu tragen haben, die an sich nicht wirtschaftlicher Art sein müssen, aber bei der Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit mit anfallen.
- (194) Die Auffassung Deutschlands vom Umfang der hoheitlichen Aufgaben hat sich während des Verfahrens verändert. Zu einem Zeitpunkt zählte Deutschland auch die Kosten im Zusammenhang mit den Gehältern der am Flughafen eingesetzten Beamten des öffentlichen Dienstes in den hoheitlichen Aufgabenbereich mit ein. Die Zusatzkosten von Beamten des öffentlichen Dienstes, die in einem gerade erst liberalisierten Sektor eingesetzt werden, können zwar als unwiderrufliche Kosten der Liberalisierung betrachtet werden, doch sind die Flughäfen in Deutschland rechtlich nicht verpflichtet, derartige Beamte einzusetzen. Daher stellen diese Aufwendungen keine Kosten dar, die in den Bereich der hoheitlichen Aufgaben fallen.
- (195) Des Weiteren brachte Deutschland vor, dass auch die Kosten im Zusammenhang mit folgenden Tätigkeiten, sei es in Form von Investitionen oder betrieblichen Aufwendungen, als Kosten mit hoheitlichem Bezug zu sehen sind: Flughafensicherheitsmaßnahmen nach §8 *Luftsicherheitsgesetz*, Maßnahmen zur Gewährleistung der betrieblichen Sicherheit, Flugsicherung und Flugverkehrsdienste nach §27c(2) *Luftverkehrsgesetz*, Wetterdienst und Brandbekämpfung.
- (196) Die Kommission ist der Ansicht, dass Maßnahmen nach §8 *Luftsicherheitsgesetz*, Maßnahmen nach §27c(2) *Luftverkehrsgesetz* (einschließlich Wetterdienst), und Feuerwehr grundsätzlich und vorbehaltlich der nachstehenden Analyse als Tätigkeiten betrachtet werden können, die in den Bereich der hoheitlichen Aufgaben fallen.
- (197) Was die Maßnahmen anbelangt, die allein die Betriebssicherheit betreffen, vertritt die Kommission jedoch den Standpunkt, dass die Gewährleistung der Betriebssicherheit ein normaler Teil der wirtschaftlichen Tätigkeit des Betriebes eines Flughafens ist⁽³⁸⁾. Vorbehaltlich einer genaueren Prüfung einzelner Tätigkeiten und Kosten stellt die Kommission fest, dass Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebs eines Flughafens keine Tätigkeiten mit hoheitlichem Bezug darstellen. Jedes Unternehmen, das einen Flughafen betreiben möchte, hat für die Sicherheit der Einrichtungen wie Start- und Landebahnen und Vorfeldbereich zu sorgen.
- (198) Hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen hat Deutschland vorgebracht, dass es für die Feuerwehr keine rechtlichen Vorschriften gibt, wonach die Kosten unbedingt dem Flughafenbetreiber aufzuerlegen sind. Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass die Vergütung für die Feuerwehrdienste in die Zuständigkeit der Regionalbehörden fällt und diese die einschlägigen Kosten in der Regel übernehmen. Der Ausgleich für diese Kosten hat sich auf das erforderliche Maß zur Deckung dieser Kosten zu beschränken.
- (199) Hinsichtlich der Flugsicherung und des Wetterdienstes stellt die Kommission fest, dass nach §27d und §27f *Luftverkehrsgesetz* die Kosten mit Bezug auf §27c *Luftverkehrsgesetz* für bestimmte Flughäfen vom Staat getragen werden. Zwar braucht die Kommission im vorliegenden Fall nicht zu entscheiden, ob diese Bestimmung denjenigen Flughäfen einen Vorteil verschafft, die in den Genuss einer Finanzierung durch den Staat gemäß §27d und §27f *Luftverkehrsgesetz* gelangen, doch ist damit auch klar, dass das Gesetz vorsieht, dass alle anderen Flughäfen die entsprechenden Kosten selbst zu tragen haben. So gesehen müssen Kosten im Zusammenhang mit Flugsicherung und Wetterdienst als normale Betriebskosten zumindest der Flughäfen eingestuft werden, auf die sich §27d und §27f *Luftverkehrsgesetz* nicht beziehen.
- (200) Hinsichtlich der Maßnahmen nach §8 *Luftsicherheitsgesetz* scheint Deutschland davon auszugehen, dass alle Kosten in Zusammenhang mit den dort beschriebenen Maßnahmen von den jeweiligen öffentlichen Behörden getragen werden können. Die Kommission stellt jedoch fest, dass nach §8(3) *Luftsicherheitsgesetz* nur die Kosten in Zusammenhang mit der Bereitstellung und dem Unterhalt von Flächen und Räumlichkeiten zur Durchführung

⁽³⁷⁾ Randnr. 37 der Luftverkehrsleitlinien von 2014, Rechtssache C-172/03 Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, Slg. 2005, I-01627, Randnr. 36, und die dort zitierte Rechtsprechung.

⁽³⁸⁾ Beschluss der Kommission vom 20. Februar 2014 in der Beihilfesache SA.35847 (2012/N) — Tschechische Republik — Flughafen Ostrava, noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht, Erwägungsgrund 16.

der dort beschriebenen Maßnahmen erstattet werden können. Alle anderen Kosten sind vom Flughafenbetreiber zu tragen. Soweit demnach die FD durch die Bereitstellung öffentlicher Mittel von Kosten entlastet wurde, die sie nach §8(3) *Luftsicherheitsgesetz* selbst zu tragen hätte, kann diese öffentliche Finanzierung in die beihilferechtliche Überprüfung einbezogen werden.

Schlussfolgerungen zu den hoheitlichen Aufgaben

- (201) Angesichts der vorstehenden Erwägungen hält es die Kommission für angebracht, besondere Schlussfolgerungen zu Investitionskosten und Betriebskosten zu ziehen, die angeblich in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen.
- (202) Hinsichtlich der Investitions- und Betriebskosten im Zusammenhang mit der Feuerwehr kann die Kommission akzeptieren, dass diese Kosten in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen, soweit die Vergütung für diese Kosten strikt auf das zur Ausübung dieser Tätigkeiten notwendige Maß beschränkt bleibt.
- (203) Hinsichtlich der Investitions- und Betriebskosten im Zusammenhang mit Maßnahmen nach §8 *Luftsicherheitsgesetz* ist die Kommission der Auffassung, dass nur die Aufwendungen als Kosten mit hoheitlichem Bezug in Betracht kommen, für die der Flughafenbetreiber Anspruch auf Erstattung gemäß §8(3) *Luftsicherheitsgesetz* hat.
- (204) Hinsichtlich der Flugsicherung und der Maßnahmen zur Sicherheit des Luftverkehrs gemäß §27c(2) *Luftverkehrsgesetz* und eingedenk der Tatsache, dass der Flughafen Dortmund nicht zu den Flughäfen gehört, für die ein entsprechender Bedarf von der Bundesregierung gemäß §27d(1) und §27f(1) *Luftverkehrsgesetz* anerkannt wurde, ist die Kommission der Ansicht, dass betriebliche Aufwendungen im Zusammenhang mit der Flugsicherung und anderen Luftverkehrssicherheitsmaßnahmen sowie für den Wetterdienst nicht als Kosten mit hoheitlichem Bezug erachtet werden können.
- (205) In jedem Fall ist ungeachtet der rechtlichen Einstufung der Kosten mit oder ohne hoheitlichen Bezug nachgewiesen worden, dass sie nach den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen vom Flughafenbetreiber zu tragen sind. Dementsprechend würde der Flughafenbetreiber da, wo der Staat diese Kosten übernimmt, von Kosten entlastet, die er normalerweise selbst zu tragen hätte.
- (206) Auch gelten betriebliche Aufwendungen im Zusammenhang mit der Gewährleistung der Betriebssicherheit des Flughafens nicht als Kosten mit hoheitlichem Bezug.
- (207) Investitionen im Zusammenhang mit der Gewährleistung der Betriebssicherheit des Flughafens gelten ebenfalls nicht als Kosten mit hoheitlichem Bezug. Die Kommission stellt fest, dass die Aufwendungen zur Verbesserung der Sicherheit des Flughafenbetriebs normale Kosten einer wirtschaftlichen Tätigkeit sind, die nicht als Kosten mit hoheitlichem Bezug gewertet werden können⁽³⁹⁾. Dies bedeutet insbesondere, dass die Investitionen in die Befuerung und Markierung der Start- und Landebahn usw. nicht als Kosten mit hoheitlichem Bezug eingestuft werden können.

7.2.2. STAATLICHE MITTEL UND ZURECHENBARKEIT ZUM STAAT

- (208) Jeder aus staatlichen Mitteln oder unmittelbar vom Staat oder von zwischengeschalteten Einrichtungen, die von ihm mit der Durchführung der Beihilferegelung beauftragt wurden, gewährte Vorteil kann als staatliche Beihilfe eingestuft werden⁽⁴⁰⁾. Bei der Anwendung von Artikel 107 AEUV gelten Mittel von lokalen Behörden staatliche Mittel⁽⁴¹⁾.
- (209) Die PLTA von 1991 zugunsten der FD war mit der DSW21 abgeschlossen worden. Die DSW21 ist eine Holdinggesellschaft von Versorgungsunternehmen und Unternehmen zur Verwaltung der Infrastruktur der Stadt Dortmund. Sie befindet sich zu 100 % im Eigentum der Stadt Dortmund. Aus diesem Grund ist die DWS21 eindeutig ein öffentliches Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission⁽⁴²⁾. Die PLTA von 1991 fiel in den Rahmen der Entscheidung der Stadt Dortmund, die FD aus dem direkten Eigentum der Stadt in die Holdingstruktur der DSW21 zu überführen. Diese Entscheidung wurde von der Stadt Dortmund getroffen und ausgeführt.
- (210) Somit ist die PLTA von 1991 dem Staat zurechenbar und beinhaltet staatliche Mittel.

⁽³⁹⁾ Siehe Beschluss der Kommission in der Beihilfesache SA.35847 (2012/N) — Tschechische Republik — Flughafen Ostrava, S. 16, noch nicht veröffentlicht.

⁽⁴⁰⁾ Rechtssache C-482/99 Frankreich/Kommission („Stardust Marine“), Slg. 2002, I-4397.

⁽⁴¹⁾ Verbundene Rechtssachen T-267/08 und T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, Slg. 2011, II-01999, Randnr. 108.

⁽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).

7.2.3. WIRTSCHAFTLICHER VORTEIL

- (211) Ein wirtschaftlicher Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ist jede wirtschaftliche Vergünstigung, die ein Unternehmen unter normalen Marktbedingungen, d. h. ohne Eingriff des Staates, nicht erhalten hätte ⁽⁴³⁾. Nur die Wirkung der Maßnahme auf das Unternehmen ist hier relevant, nicht die Ursache oder das Ziel des staatlichen Eingriffs ⁽⁴⁴⁾. Wenn sich die Finanzlage eines Unternehmens infolge eines staatlichen Eingriffs verbessert, liegt ein Vorteil vor.
- (212) Die Kommission erinnert des Weiteren daran, 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“ ⁽⁴⁵⁾. Um im vorliegenden Fall bestimmen zu können, ob die PLTA von 1991 der FD einen Vorteil gewährt hat, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte, muss die Kommission das Verhalten der öffentlichen Behörden, die direkte Investitionszuschüsse und Kapitalspritzen gewähren, mit dem eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vergleichen, das von langfristigen Rentabilitätsaussichten geleitet wird ⁽⁴⁶⁾.
- (213) Bei der Bewertung sollten positive Auswirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen liegt, außer Acht gelassen werden, da der Gerichtshof klargestellt hat, dass die relevante Frage zur Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers darin besteht, 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.“ ⁽⁴⁷⁾
- (214) In der Rechtssache Stardust Marine führte der Gerichtshof aus, „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.“ ⁽⁴⁸⁾
- (215) Des Weiteren stellte der Gerichtshof in der Rechtssache EDF, fest dass, „[...] 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 demgegenüber nicht für den Nachweis aus[reichen], dass dieser Mitgliedstaat vor oder gleichzeitig mit dieser Gewährung eine solche Entscheidung in seiner Eigenschaft als Anteilseigner getroffen hat.“ ⁽⁴⁹⁾
- (216) Um das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers anwenden zu können, muss sich die Kommission in die Zeit zurückversetzen, in der die Entscheidung zum Abschluss der PLTA von 1991 zwischen der FD und der DSW21 getroffen wurde. Dabei muss die Kommission bei ihrer Bewertung von den Informationen und Annahmen ausgehen, die der Stadt Dortmund zum Zeitpunkt des Beschlusses der Maßnahme zur Verfügung standen.
- (217) Die Kommission stellt fest, dass die PLTA von 1991 Deutschland zufolge als Alternative zur Finanzierung des Baus der Infrastruktur der FD geschlossen wurde. Diese Funktion behielt die PLTA von 1991 bis heute bei. Später wurde sie auch das Instrument zur Finanzierung der Betriebsverluste der FD. Deutschland macht nicht geltend, dass man sich von der PLTA von 1991 Erträge für Investitionen oder für die Deckung der betrieblichen Aufwendungen versprach. Die Finanzprognosen, die für die NERES-Entgeltordnung (Tabelle 15) und die NEO-Entgeltordnung (Tabelle 18) aufgestellt wurden, zeigen auch, dass die DSW21 nicht davon ausging, dass die FD bei Berücksichtigung sämtlicher Kosten und Erträge die Rentabilitätsschwelle erreichen würde.
- (218) Der Ausgleich der Verluste durch die DSW21 entlastete die FD bei der Deckung der eigenen Verluste. Die DSW21 ging nicht davon aus, dass die zukünftigen Erträge aus der Finanzierung der Verluste des Flughafens die eingetretenen Verluste mit einer angemessenen Gewinnmarge überkompensieren würden.
- (219) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der Flughafen unter normalen Marktbedingungen keinen derartigen wirtschaftlichen Vorteil erhalten hätte.

⁽⁴³⁾ Rechtssache C-39/94 Syndicat français de l'Express international (SFEI) und andere/La Poste und andere, Slg. 1996, I-3547, Randnr. 60 und Rechtssache C-342/96 Königreich Spanien/Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Slg. 1999, I-2459, Randnr. 41.

⁽⁴⁴⁾ Rechtssache 173/73 Italienische Republik/Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Slg. 1974, 709, Randnr. 13.

⁽⁴⁵⁾ Rechtssache C-482/99 Frankreich/Kommission („Stardust Marine“), Slg. 2002, I-4397, Randnr. 69.

⁽⁴⁶⁾ Rechtssache C-305/89 Italien/Kommission („ALFA Romeo“), Slg. 1991, I-1603, Randnr. 23; Rechtssache T-296/97 Alitalia/Kommission, Slg. 2000, II-03871, Randnr. 84.

⁽⁴⁷⁾ Rechtssache 40/85 Belgien/Kommission, Slg. 1986, I-2321.

⁽⁴⁸⁾ Stardust Marine, Randnr. 71.

⁽⁴⁹⁾ Rechtssache C-124/10P Europäische Kommission/Électricité de France („EDF“), Slg. 2012, noch nicht veröffentlicht, Randnr. 85.

7.2.4. SELEKTIVITÄT

- (220) Artikel 107 Absatz 1 AEUV sieht vor, dass eine Maßnahme als staatliche Beihilfe zu betrachten ist, wenn sie zu einer Begünstigung „bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige“ führt.
- (221) Die Kommission stellt fest, dass die Finanzierung der Kapitalkosten nur der FD zugutekam. Somit handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

7.2.5. VERFÄLSCHUNG DES WETTBEWERBS UND BEEINTRÄCHTIGUNG DES HANDELS

- (222) Wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel stärkt, muss letzterer als von der Beihilfe beeinflusst angesehen werden. Nach ständiger Rechtsprechung⁽⁵⁰⁾ ist eine wettbewerbsverfälschende Maßnahme bereits dann gegeben, wenn der Empfänger der Beihilfe auf wettbewerbsoffenen Märkten mit anderen Unternehmen konkurriert.
- (223) Wie bereits in den Erwägungsgründen 184 bis 186 dargelegt handelt es sich beim Betrieb eines Flughafens um eine wirtschaftliche Tätigkeit. Der Wettbewerb findet zwischen Flughäfen statt, die mehr Fluggäste und andere Fluggesellschaften anlocken wollen. Daher steht die FD mit anderen Unternehmen auf einem dem Wettbewerb geöffneten Markt im Wettbewerb. Der wirtschaftliche Vorteil, den die FD erhalten hat, stärkt ihre Stellung gegenüber ihren Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Flughafendienste.
- (224) Der Flughafen Dortmund fertigt gegenwärtig rund 1,9 Millionen Fluggäste pro Jahr ab. Wie in Tabelle 1 dargelegt liegt der Flughafen Dortmund innerhalb von einer Stunde Anreisezeit per Pkw und weniger als 100 km von den Flughäfen Düsseldorf, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt und innerhalb einer Anreisezeit von zwei Stunden von drei weiteren Flughäfen entfernt. Vom Flughafen Dortmund werden internationale Flüge angeboten, u. a. auch an Ziele, die vom Flughafen Münster/Osnabrück und vom Flughafen Paderborn/Lippstadt angeflogen werden (Palma de Mallorca, München und Antalya).
- (225) Angesichts dieser Sachverhalte ist davon auszugehen, dass die öffentlichen Finanzmittel an die FD den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und zumindest das Potenzial zur Beeinträchtigung des Handels bergen.

7.2.6. BESTEHENDE UND NEUE BEIHILFEN

- (226) Im Lichte der Erwägungsgründe 176 bis 178 stellt die Kommission fest, dass die PLTA von 1991 im selben Jahr unwiderruflich und somit vor dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache *Aéroports de Paris* unterzeichnet war, so dass die öffentlichen Behörden zu Recht davon ausgehen können, dass die PLTA von 1991 keine staatliche Beihilfe darstellte.
- (227) Während des förmlichen Prüfverfahrens stellte Deutschland klar, dass die PLTA von 1991 zeitlich unbefristet war und seither keine nennenswerten Änderungen erfahren hat. Die Kommission stellt fest, dass die 1999 und 2008 vorgenommenen Änderungen an der PLTA von 1991 in der Tat keine Veränderung des Verlustausgleichsmechanismus und der Beschaffenheit der PLTA von 1991 bewirkt haben.
- (228) In der Regel kann die Kommission Einzelbeihilfemaßnahmen, die definitiv vor dem Urteil *Aéroports de Paris* ergriffen worden waren, nicht mehr in Frage stellen. Im vorliegenden Fall allerdings deckt die PLTA von 1991 die jährlichen Verluste der FD für unbegrenzte Zeit in unbegrenzter Höhe ab und stellt somit eine Beihilferegelung im Sinne des Artikels 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 dar.
- (229) Nach Artikel 108 Absatz 1 AEUV und Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 kann die Kommission geeignete Maßnahmen für bestehende oder neue Beihilferegelungen vorschlagen. Darüber hinaus hat die Kommission die Mitgliedstaaten gemäß Randnr. 83 der Luftverkehrsleitlinien von 2005⁽⁵¹⁾ aufgefordert, ihre bestehenden Beihilferegelungen für Flughäfen zu ändern, damit sie bis spätestens zum 1. Juni 2007 mit diesen Leitlinien konform sind. Die Mitgliedstaaten waren aufgefordert, ihre Zustimmung zu dieser Aufforderung schriftlich zu bestätigen. Sollte sich ein Mitgliedstaat weigern, im Einklang mit dieser Verpflichtung zu handeln, würden die bestehenden Beihilferegelungen ab diesem in den entsprechenden Maßnahmen festgelegten Zeitpunkt zu rechtswidrigen Beihilfen und könnten zurückgefordert werden.

⁽⁵⁰⁾ Rechtssache T-2014/95 *Het Vlaamse Gewest/Kommission*, Slg. 1998, II-717.

⁽⁵¹⁾ Siehe Fußnote 7.

- (230) Deutschland akzeptierte diese Maßnahmen mit Schreiben vom 30. Mai 2006. Demzufolge hatte Deutschland dafür zu sorgen, dass die Beihilferegelung spätestens zum 1. Juni 2007 mit den Luftverkehrsleitlinien konform war. Ab diesem Zeitpunkt war die öffentliche Finanzierung der FD nach der PLTA von 1991 nicht mehr als bestehende staatliche Beihilfe zu betrachten.
- (231) Infolgedessen beschränkt sich die Kommission in ihrer beihilferechtlichen Würdigung auf die Zeit ab dem 1. Juni 2007.

7.2.7. VORLÄUFIGE SCHLUSSFOLGERUNG

- (232) Aus den in den Erwägungsgründen 184 bis 231 dargelegten Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Beiträge der DSW21 zu den Kapitalkosten für Investitionen auf dem Flughafen Dortmund, die nach dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* gewährt worden waren und ab dem 1. Juni 2007 anfielen, staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

7.2.8. RECHTMÄSSIGKEIT DER BEIHILFE

- (233) Gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV haben die Mitgliedstaaten die Kommission von jeder beabsichtigten Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen rechtzeitig zu unterrichten. Der betreffende Mitgliedstaat darf die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission einen abschließenden Beschluss erlassen hat.
- (234) Da die in Rede stehenden Beiträge ohne vorherige Zustimmung der Kommission gewährt wurden, hat Deutschland das Verbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht eingehalten.

7.3. MASSNAHME 3 — BEIHILFECHARAKTER DER NERES-ENTGELTORDNUNG

7.3.1. WIRTSCHAFTLICHER VORTEIL UND ANWENDUNG DES GRUNDSATZES DES MARKTWIRTSCHAFTLICH HANDELNDEN KAPITALGEBERS

- (235) Zur Klärung der Frage, ob die FD den Luftfahrtunternehmen im Wege der NERES-Entgeltordnung einen Vorteil gewährte, hat die Kommission zu prüfen, ob ein Flughafen, der unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen betrieben wird und sich von langfristigen Ertragsaussichten leiten lässt, unter ähnlichen Umständen die gleichen oder ähnliche Geschäftsvereinbarungen wie die FD eingegangen wäre. In der Regel kann ein Vorteil ausgeschlossen werden, wenn (a) die für Flughafendienste zu entrichtenden Entgelte dem Marktpreis entsprechen oder (b) wenn mittels einer Ex-ante-Analyse nachgewiesen werden kann, dass die Entgeltordnung die Rentabilität des Flughafens inkrementell verbessern wird und Teil einer Gesamtstrategie zur langfristigen Rückkehr zur Rentabilität ist. Darüber hinaus muss die Flughafeninfrastruktur allen Luftfahrtunternehmen offen stehen (was beinhaltet, dass die Infrastruktur wahrscheinlich stärker von bestimmten Kategorien von Luftfahrtunternehmen wie Billigfluggesellschaften oder Charterfluggesellschaften genutzt wird).
- (236) Nach dem Urteil in der Rechtssache *Charleroi*⁽⁵²⁾ muss die Kommission bei der Prüfung der in Rede stehenden Maßnahme alle maßgeblichen Aspekte des Vorgangs und seinen Kontext berücksichtigen. Mit anderen Worten muss die Kommission die erwartete Wirkung von NERES auf die FD unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Aspekte der in Rede stehenden Maßnahme analysieren.
- (237) Im Urteil in der Rechtssache *Stardust Marine* erklärte der Gerichtshof, 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.“⁽⁵³⁾
- (238) Um das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers anwenden zu können, muss sich die Kommission somit in die Zeit zurückversetzen, als die NERES-Entgeltordnung beschlossen wurde. Dabei hat die Kommission ihre Prüfung auf die Informationen und Annahmen zu stützen, die beim Beschluss zur Einführung der NERES-Entgeltordnung vorlagen.

⁽⁵²⁾ Rechtssache T-196/04 *Ryanair/Kommission*, Slg. 2008, II-3643, Randnr. 59 („Urteil *Charleroi*“).

⁽⁵³⁾ Rechtssache C-482/99 *Frankreich/Kommission*, Slg. 2002, I-04397, Randnr. 71 („Urteil *Stardust Marine*“).

7.3.2. RENTABILITÄTSANALYSE ZU NERES

- (239) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist nach Ansicht der Kommission die *Ex-ante*-Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität das am besten geeignete Kriterium für die beihilferechtliche Würdigung von Vereinbarungen, die Flughäfen mit einzelnen Luftfahrtunternehmen schließen.
- (240) In diesem Zusammenhang geht die Kommission davon aus, dass die Preisdifferenzierung eine geschäftliche Standardpraxis ist, solange sie mit allen maßgeblichen wettbewerbsrechtlichen und sektorspezifischen Vorschriften in Einklang steht. Dennoch sollte eine derartige Preisdifferenzierungspolitik kommerziell gerechtfertigt sein, damit sie dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entspricht.
- (241) Nach Ansicht der Kommission können die zwischen Luftfahrtunternehmen und Flughäfen geschlossenen Vereinbarungen als mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in Einklang stehend betrachtet werden, wenn sie von einem *Ex-ante-Standpunkt* betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen. Der Flughafen sollte bei der Aufsetzung eines Vertrags (z. B. in Form eines Einzelvertrags oder einer allgemeine Flughafenentgeltordnung) mit einem Luftfahrtunternehmen aufzeigen, dass er während der Laufzeit der Vereinbarung in der Lage ist, sämtliche aus dieser Vereinbarung herrührenden Kosten bei einer angemessenen Gewinnmarge auf der Grundlage solider mittelfristiger Aussichten abzudecken.
- (242) Um beurteilen zu können, ob eine von einem Flughafen mit einem Luftfahrtunternehmen abgeschlossene Vereinbarung dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gerecht wird, müssen auch die zu erwartenden Erträge aus dem Nicht-Luftverkehrsgeschäft der Fluggesellschaft ebenso mit berücksichtigt werden wie die Flughafenentgelte (abzüglich eventueller Nachlässe, Marketing-Beiträge oder Anreizregelungen). Desgleichen sind alle zu erwartenden inkrementellen Kosten des Flughafens aufgrund des Luftfahrtgeschäfts von Luftfahrtunternehmen auf dem Flughafen zu berücksichtigen. Diese Grenzkosten können alle Kategorien von Ausgaben oder Investitionen wie gestiegene Personal-, Ausrüstungs- oder Investitionskosten umfassen, die durch die Präsenz einer zusätzlichen Fluggesellschaft auf dem Flughafen verursacht werden. Wenn der Flughafen z. B. einen neuen Terminal oder andere Einrichtungen neu errichten oder ausbauen muss, um dem Bedarf einer bestimmten Fluggesellschaft gerecht zu werden, sollten diese Kosten bei der Berechnung der Grenzkosten mit berücksichtigt werden. Hingegen sollten Kosten, die der Flughafen ohne die Vereinbarung mit der Fluggesellschaft in jedem Fall zu tragen hätte, im Hinblick auf die Erfüllung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nicht mit berücksichtigt werden.
- (243) Bei der Prüfung von Vereinbarungen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften berücksichtigt die Kommission auch das Maß, in dem derartige Vereinbarungen als Teil einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens zu betrachten sind.
- (244) Die NERES-Entgeltordnung stand allen Fluggesellschaften offen, die die einschlägigen Bedingungen in Form von Fluggastaufkommen und Einführung neuer Verbindungen erfüllten. Es handelt sich nicht um eine spezifische Vereinbarung mit einer einzigen Fluggesellschaft oder einer Gruppe von Fluggesellschaften. Daher bildet sie eine umfassende Entgeltordnung gemäß Randnr. 63 der Luftverkehrsleitlinien von 2014. Die maßgeblichen NERES-bedingten inkrementellen Kosten und Erträge sind diejenigen, mit denen die FD durch die Einführung von NERES im Vergleich zu einer alternativen Entgeltordnung rechnete. Bis zur Einführung von NERES galt generell die alte Entgeltordnung aus dem Jahr 2000. Somit hatte die FD zum Zeitpunkt der Einführung von NERES zwei Möglichkeiten: entweder (i) Beibehaltung der Regelung aus dem Jahr 2000 mit höheren Flughafenentgelten als allgemeine auf alle Nutzer anwendbare Regelung, oder (ii) Einführung von NERES mit niedrigeren Flughafenentgelten als denen aus der Regelung vom Jahr 2000.
- (245) Aufgrund des umfangreichen Ausbaus der Infrastruktur in der Zeit vor 2000 hat die FD zwangsläufig hohe Fixkosten, d. h. sowohl hohe Fixkosten für den Investitionsaufwand als auch für den betrieblichen Aufwand. Ihre hoch entwickelte Infrastruktur fordert einen hohen Anteil der Betriebskosten, der sich durch die Veränderung der Zahl der Fluggesellschaften oder der Fluggäste nicht verändert.
- (246) Vor dem Beschluss zur Einführung von NERES nahm die FD eine Vorausschätzung der finanziellen Entwicklung und des Verkehrsaufkommens für die beiden Optionen mit oder ohne NERES vor. Dabei ging sie von verschiedenen Annahmen in Form eines Ausgangsszenarios, eines Best-case-Szenarios und eines Worst-case-Szenarios aus. In jedem Szenario hatte die FD mit einem deutlichen Rückgang sowohl der Fluggastzahlen als auch der Kapazitätsauslastung zu rechnen, wenn weiterhin die Entgeltordnung von 2000 zur Anwendung käme. Die Folge wären kontinuierliche Betriebsverluste während des gesamten Prognosezeitraums gewesen. Mit diesen drei alternativen Szenarien wurde die inkrementelle Wirkung von NERES als allgemeine Flughafenentgeltregelung verglichen.
- (247) Die FD nahm auch eine Schätzung der positiven finanziellen Auswirkungen der Einführung von NERES vor. Tabelle 24 enthält eine Zusammenfassung der Auswirkungen von NERES in Form einer inkrementellen Steigerung der Rentabilität. Sie weist die erwarteten Unterschiede bei den Fluggastzahlen, Kosten, Erträgen und beim Betriebsergebnis der FD im Vergleich zu den alternativen Szenarien aus. Diese Ergebnisse sind im Wesentlichen auf die Einführung von NERES zurückzuführen.

Tabelle 24

Inkrementelle Verbesserung der Rentabilität durch NERES von 2004-2009 (in Tausend EUR)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kosten	2 119	8 916	11 422	16 047	20 031	21 980
Erträge	3 254	10 218	12 868	17 345	21 505	23 511
Gewinn	1 135	1 303	1 446	2 278	4 459	4 451
Nettogegegenwartswert ⁽¹⁾	10,7 Mio. EUR					

⁽¹⁾ Der nominale Abzinsungssatz wurde in der von der Kommission in Auftrag gegebenen ECORYS-Studie auf 8,4 % geschätzt.

- (248) Der Nettogegegenwartswert (NGW) der inkrementellen Verbesserung der Gewinne durch NERES in der Zeit von 2004-2009 dürfte sich auf 10,7 Mio. EUR belaufen haben.
- (249) Tabelle 24 weist aus, dass die NERES-Entgeltordnung ab dem ersten Jahr ihrer Einführung und während der gesamten Anwendungsdauer erwartungsgemäß einen positiven Beitrag zur Rentabilität der FD leisten würde. Die FD ging davon aus, dass ihre inkrementellen Erträge aufgrund der Einführung von NERES jedes Jahr höher als ihre inkrementellen Kosten ausfallen würden. Ungeachtet des Ausgangs-, Best-case- oder Worst-case-Szenarios wurde ein positiver inkrementeller Beitrag von NERES erwartet.
- (250) Die Kommission stellt fest, dass angesichts der hohen Fixkosten und der sehr begrenzten inkrementellen Kosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Leistungen infolge der Einführung von NERES diese Prognosen nicht elastisch auf Annahmen zum Gesamtfluggastaufkommen reagierten.
- (251) Deutschland legte auch Ex-post-Daten (wie in Tabelle 25 und Tabelle 26 dargelegt) zu den Kosten und Erträgen vor, die aus deutscher Sicht aufgrund der Präsenz von neuen Fluggesellschaften am Flughafen Dortmund in der Zeit von 2000 und 2011 (einschließlich der Zeit vor der Einführung von NERES) als inkrementell zu betrachten sind. Deutschland betrachtete nur die Marketing-Beiträge (wie in Tabelle 25 dargelegt) als direkt den Fluggesellschaften zurechenbare Betriebskosten. Nach Ansicht der deutschen Behörden sind Investitionskosten und damit auch Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen im Zusammenhang mit Investitionen) nicht den Fluggesellschaften zurechenbar, die auf dem Flughafen präsent sind.
- (252) Diese Daten (bis zum Jahr 2004) lagen vor, als beschlossen wurde, NERES einzuführen, und die Regelung Fluggesellschaften anzubieten. Gestützt auf diese inkrementellen Erträge und die gleichbleibenden Kosten konnte der Flughafen den Fluggesellschaften Ermäßigungen und andere Anreize zur Aufrechterhaltung oder Steigerung der Zahl ihrer Fluggäste am Flughafen anbieten. Soweit die von den Fluggesellschaften erwirtschafteten Erträge die inkrementellen Kosten des Flughafens einschließlich der Nachlässe und Anreize deckten, trugen sie zur Verbesserung der Gesamrentabilität des Flughafens bei.
- (253) Die Kommission stellt fest, dass die erzielten zusätzlichen Einnahmen und Kosten in der Zeit der Anwendung von NERES, d. h. von 2004 bis 2009 tatsächlich einen positiven Beitrag der Vereinbarungen zur Rentabilität des Flughafens bewirkten.
- (254) Die Kommission stellt weiter fest, dass sie bei der Bewertung von Vereinbarungen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften auch prüfen sollte, in welchem Maße die in Rede stehenden Vereinbarungen als Teil einer zumindest langfristig auf Rentabilität ausgerichteten Gesamtstrategie betrachtet werden können. In diesem Zusammenhang hat die Kommission die faktischen Beweiselemente, die zum Zeitpunkt des Beschlusses der Einführung von NERES vorlagen, sowie die seinerzeit zu erwartenden Entwicklungen zu berücksichtigen. Dabei sind insbesondere die vorherrschenden Marktbedingungen — vor allem die durch die Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes bewirkten Marktveränderungen —, die Bedingungen für den Marktzugang und das Aufkommen der Billigfluggesellschaften und anderer Anbieter von Direktverbindungen, die Veränderungen in der Organisations- und Wirtschaftsstruktur der Luftverkehrswirtschaft sowie der Umfang der Diversifizierung und Komplexität der von Flughäfen übernommenen Funktionen, die Zunahme des Wettbewerbs zwischen Fluggesellschaften und Flughäfen, das unsichere wirtschaftliche Umfeld aufgrund von Veränderungen in den vorherrschenden Marktbedingungen oder jede weitere Unsicherheit im wirtschaftlichen Umfeld zu berücksichtigen.

- (255) Tabelle 15 weist das erwartete Betriebsergebnis (in Form von EBITDA) aus, das Teil der *ex ante* durchgespielten Szenarien war, die für die Entscheidungsfindung im Hinblick auf die Einführung von NERES aufgestellt worden waren. Dabei wurde der Rückzug der Full-Service- Fluggesellschaften vom Flughafen Dortmund und die weitere Entwicklung der Billigfluggesellschaften mit berücksichtigt, auf die im Wesentlichen das Wachstum in dieser Region zurückzuführen war.
- (256) Aus Tabelle 15 geht auch hervor, dass die FD damit rechnen konnte, drei Jahre nach der Einführung von NERES auf der EBITDA-Ebene die Rentabilitätsschwelle erneut zu überschreiten.
- (257) Die Regelung sollte ab dem ersten Jahr ihrer Einführung eine inkrementelle Verbesserung des Gewinns bewirken, selbst wenn das Fluggastaufkommen geringer als erwartet ausfallen würde. Auch die von der Kommission in Auftrag gegebene ECORYS-Studie bestätigte, dass durchaus zu erwarten war, dass sich ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber ebenfalls für die Einführung der NERES-Regelung entscheiden würde. Nach der ECORYS-Studie wäre die Stilllegung des Flughafens die kostspieligere Alternative gewesen. Angesichts des positiven Beitrags zur Rentabilität des Flughafens kann die Kommission auch feststellen, dass NERES im Hinblick auf eine langfristig auf Rentabilität orientierte Strategie eingeführt wurde. Folglich steht die Regelung in Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers.
- (258) Schließlich stellt die Kommission fest, dass die Flughafeninfrastruktur sowie die NERES-Entgeltregelung allen interessierten Fluggesellschaften ohne jedwede Diskriminierung offen standen.

7.3.3. SCHLUSSFOLGERUNG

- (259) Angesichts der vorgenommenen Berechnungen zur inkrementellen Rentabilität kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Einführung von NERES in Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers stand, da sie von einem Ex-ante-Standpunkt betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughabens beitrug. Insbesondere wurden alle NERES-bedingten Kosten des Flughafens durch die NERES-bedingten Erträge (aus dem Luftverkehrs- und aus dem Nicht-Luftverkehrsgeschäft) mit einer angemessenen Gewinnmarge gedeckt. Darüber hinaus konnte davon ausgegangen werden, dass die unmittelbar den Einzelvereinbarungen mit bestimmten Fluggesellschaften zuzurechnenden Kosten niedriger als die Erträge sein würden, die auf die Präsenz dieser Fluggesellschaften zurückzuführen wären. Ferner konnte NERES als Teil einer zumindest langfristig an Rentabilität orientierten Gesamtstrategie betrachtet werden. Und schließlich standen die Infrastruktur sowie die Entgeltregelung allen interessierten Fluggesellschaften offen.
- (260) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass NERES den Fluggesellschaften keinen wirtschaftlichen Vorteil verschaffte, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten. Demnach stellt die NERES-Entgeltordnung keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

7.4. MASSNAHME 4 — BEIHILFECHARAKTER DER NEO-ENTGELTORDNUNG

7.4.1. WIRTSCHAFTLICHER VORTEIL UND ANWENDUNG DES GRUNDSATZES DES MARKTWIRTSCHAFTLICH HANDELNDEN KAPITALGEBERS

- (261) Im Lichte der in Abschnitt 7.3.1 dargelegten Erwägungen und zur Klärung der Frage, ob die NEO-Entgeltordnung den sie nutzenden Fluggesellschaften einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat, hat die Kommission zu prüfen, ob ein Flughafenbetreiber, der sich unter ähnlichen marktwirtschaftlichen Bedingungen von den Aussichten auf langfristige Rentabilität leiten lässt, die gleichen oder ähnliche geschäftliche Vereinbarungen wie die FD eingegangen wäre. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt betrachtet die Kommission die Ex-ante-Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität als das am besten geeignete Kriterium für die beihilferechtliche Würdigung von Vereinbarungen, die Flughäfen mit einzelnen Luftfahrtunternehmen schließen.
- (262) Außerdem hat die Kommission nach dem Urteil *Charleroi* ⁽⁵⁴⁾ die erwarteten Auswirkungen von NEO auf die FD unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Aspekte der in Rede stehenden Maßnahme zu analysieren.
- (263) Um das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers anwenden zu können, hat sich die Kommission in die Zeit zurückzusetzen, als die Einführung von NEO beschlossen wurde. Dabei muss sich die Kommission bei ihrer beihilferechtlichen Würdigung auch auf die Informationen und Annahmen stützen, die zum Zeitpunkt der Einführung von NEO vorlagen.

⁽⁵⁴⁾ Siehe Fußnote 52.

7.4.2. RENTABILITÄTSANALYSE DER NEO-ENTGELTORDNUNG

- (264) Was die Ex-ante-Bewertung der durch die NEO bewirkten inkrementellen Rentabilität anbelangt, ist die Kommission der Ansicht, dass die Preisdifferenzierung eine geschäftliche Standardpraxis ist, solange sie mit allen maßgeblichen wettbewerbsrechtlichen und sektorspezifischen Vorschriften in Einklang steht. Dennoch sollte eine derartige Preisdifferenzierungspolitik kommerziell gerechtfertigt sein, damit sie dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entspricht.
- (265) Nach Ansicht der Kommission können die zwischen Luftfahrtunternehmen und Flughäfen geschlossenen Vereinbarungen als mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in Einklang stehend betrachtet werden, wenn sie von einem *Ex-ante-Standpunkt* betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen. Der Flughafen sollte bei der Aufsetzung eines Vertrags (z. B. in Form eines Einzelvertrags oder einer allgemeine Flughafenentgeltordnung) mit einem Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass er während der Laufzeit der Vereinbarung in der Lage ist, sämtliche aus dieser Vereinbarung herrührenden Kosten bei einer angemessenen Gewinnmarge auf der Grundlage solider mittelfristiger Aussichten abzudecken.
- (266) Um beurteilen zu können, ob eine von einem Flughafen mit einem Luftfahrtunternehmen abgeschlossene Vereinbarung dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gerecht wird, müssen auch die zu erwartenden Erträge aus dem Nicht-Luftverkehrsgeschäft der Fluggesellschaft ebenso mit berücksichtigt werden wie die Flughafenentgelte (abzüglich eventueller Nachlässe, Marketing-Beiträge oder Anreizregelungen). Desgleichen sind alle zu erwartenden inkrementellen Kosten des Flughafens aufgrund des Luftfahrtgeschäfts von Luftfahrtunternehmen auf dem Flughafen mit zu berücksichtigen. Diese Grenzkosten können alle Kategorien von Ausgaben oder Investitionen wie gestiegene Personal-, Ausrüstungs- oder Investitionskosten umfassen, die durch die Präsenz einer Fluggesellschaft auf dem Flughafen verursacht werden. Wenn der Flughafen z. B. einen neuen Terminal oder andere Einrichtungen neu errichten oder ausbauen muss, um dem Bedarf einer bestimmten Fluggesellschaft gerecht zu werden, sollten diese Kosten bei der Berechnung der Grenzkosten mit berücksichtigt werden. Hingegen sollten Kosten, die der Flughafen ohne die Vereinbarung mit der Fluggesellschaft in jedem Fall zu tragen hätte, im Hinblick auf die Erfüllung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nicht mit berücksichtigt werden.
- (267) Bei der Prüfung von Vereinbarungen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften berücksichtigt die Kommission auch, in wie weit derartige Vereinbarungen als Teil einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens zu betrachten sind.
- (268) Die NEO-Entgeltordnung stand allen Fluggesellschaften offen, die den Flughafen nutzten. Es handelt sich nicht um eine spezifische Vereinbarung mit einer einzigen Fluggesellschaft oder einer Gruppe von Fluggesellschaften. Dies wurde bereits an der Tatsache deutlich, dass Fluggesellschaften während der Anwendung von NEO den Flughafen verlassen oder sich dort niederlassen konnten, ohne dass die NEO geändert wurde. Daher bildet sie eine umfassende Entgeltordnung gemäß Randnr. 63 der Luftverkehrsleitlinien von 2014. Die maßgeblichen NEO-bedingten inkrementellen Kosten und Erträge sind diejenigen, mit denen die FD durch die Einführung von NEO im Vergleich zu einer alternativen Entgeltordnung rechnete. Bis zum Auslaufen der vorherigen Entgeltordnung NERES würde die alte Entgeltordnung aus dem Jahr 2000 gelten. Somit sah sich die FD zum Zeitpunkt der Einführung von NEO mit drei Möglichkeiten konfrontiert: entweder (i) Beibehaltung der Regelung aus dem Jahr 2000 oder (ii) Einführung von NEO mit niedrigeren Flughafenentgelten als denen aus der Regelung vom Jahr 2000 oder (iii) Einführung einer Mischung aus diesen beiden Regelungen („Mischregelung“).
- (269) Aufgrund des umfangreichen Ausbaus der Infrastruktur in der Zeit vor 2000 hatte die FD zwangsläufig hohe Fixkosten, d. h. sowohl hohe Fixkosten für den Investitionsaufwand als auch für den betrieblichen Aufwand. Ihre hoch entwickelte Infrastruktur fordert einen hohen Anteil der Betriebskosten, der sich durch die Veränderung der Zahl der Fluggesellschaften oder der Fluggäste nicht verändert.
- (270) Vor der Entscheidung über die Einführung von NEO nahm die FD eine Vorausschätzung der finanziellen Entwicklung und des Verkehrsaufkommens für die verschiedenen in Erwägungsgrund 268 aufgeführten Optionen vor. Dabei ging sie von verschiedenen Annahmen in Form eines Ausgangsszenarios, eines Best-case-Szenarios und eines Worst-case-Szenarios aus. In jedem Szenario hatte die FD mit einem deutlichen Rückgang der Fluggastzahlen und der Nutzung der Kapazitätsauslastung zu rechnen, wenn weiterhin die Entgeltordnung von 2000 oder eine Mischentgeltregelung zur Anwendung käme. Die Folge wären kontinuierliche Betriebsverluste während des gesamten Prognosezeitraums gewesen. Mit diesen alternativen Szenarien wurde die inkrementelle Wirkung von NEO als allgemeine Flughafenentgeltregelung verglichen.
- (271) Die FD nahm auch eine Schätzung der positiven finanziellen Auswirkungen der Einführung von NEO wie in den Tabellen 16 und 17 dargestellt vor. Tabelle 16 und Tabelle 17 enthalten eine Zusammenfassung der Auswirkungen von NEO in Form einer inkrementellen Steigerung der Rentabilität. Sie weisen die erwarteten Unterschiede bei den Fluggastzahlen, Kosten, Erträgen und beim Betriebsergebnis der FD im Vergleich zu den alternativen Szenarien aus. Diese Ergebnisse sind im Wesentlichen auf die Einführung von NEO zurückzuführen.

- (272) Tabelle 16 und 17 weisen aus, dass NEO ab dem ersten Jahr seiner Einführung und während der gesamten Anwendungsdauer erwartungsgemäß einen positiven Beitrag zur Rentabilität des Flughafens leisten würde. Die FD ging davon aus, dass ihre inkrementellen Erträge aufgrund der Einführung von NEO jedes Jahr höher als ihre inkrementellen Kosten ausfallen würden. Ungeachtet des Ausgangs-, Best-case- oder Worst-case-Szenarios wurde ein positiver inkrementeller Beitrag erwartet.
- (273) Die Kommission stellt fest, dass angesichts der hohen Fixkosten und der sehr begrenzten inkrementellen Kosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Leistungen infolge der Einführung von NEO diese Prognosen nicht elastisch auf Annahmen zum Gesamtfluggastaufkommen reagierten.
- (274) Deutschland legte auch Ex-post-Daten (wie in Tabelle 25 und Tabelle 26 ausgewiesen) zu den Kosten und Erträgen vor, die aus deutscher Sicht aufgrund der Präsenz von neuen Fluggesellschaften am Flughafen Dortmund in der Zeit von 2000 und 2011 (einschließlich der Zeit vor der Einführung von NEO) als inkrementell zu betrachten sind. Deutschland betrachtete nur die Marketing-Beiträge (wie in Tabelle 25 ausgewiesen) als direkt den Fluggesellschaften zurechenbare Betriebskosten. Nach Ansicht der deutschen Behörden sind Investitionskosten und damit auch Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen im Zusammenhang mit Investitionen) nicht den Fluggesellschaften zurechenbar, die auf dem Flughafen präsent sind.
- (275) Diese Daten (bis zum Jahr 2008) lagen vor, als beschlossen wurde, NEO einzuführen und besondere Einzelvereinbarungen mit Fluggesellschaften zu schließen. Gestützt auf diese inkrementellen Erträge konnte der Flughafen davon ausgehen, dass die von den Fluggesellschaften erwirtschafteten Erträge ihre inkrementellen Kosten decken würden und so einen Beitrag zur Verbesserung der Gesamtrentabilität des Flughafens leisten würden.
- (276) Die Kommission stellt fest, dass die erzielten zusätzlichen Einnahmen und Kosten tatsächlich einen positiven Beitrag der Vereinbarungen zur Rentabilität des Flughafens bewirkten.

Tabelle 25

Fluggesellschaften direkt zurechenbare Kosten

Jahr	Einer Fluggesellschaft direkt zurechenbare Betriebskosten			Einer Fluggesellschaft direkt zurechenbare Kapitalkosten		
	Airline A [...]	Airline C [...]	Airline E [...]	Airline A	Airline B	Airline C
2000	0	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	0	0	0
2002	0	0	0	0	0	0
2003	0	0	0	0	0	0
2004	0	0	0	0	0	0
2005	200	0	0	0	0	0
2006	265	246	0	0	0	0
2007	668	369	597	0	0	0
2008	215	621	0	0	0	0
2009	349	951	233	0	0	0
2010	296	1 119	406	0	0	0
2011	337	962	334	0	0	0

Tabelle 26

Fluggesellschaften direkt zurechenbare Erträge

(TEUR)

Jahr	Erträge aus dem Luftverkehrsgeschäft pro Fluggesellschaft							
	Airline A [...]	Airline B [...]	Airline C [...]	Airline D [...]	Airline E [...]	Airline F [...]	Airline G [...]	Sonstige
2000	—	241	—	5 519	—	—	—	1 844
2001	—	3 732	—	7 540	—	—	122	3 299
2002	—	4 247	—	5 884	—	77	178	3 200
2003	—	7 651	—	2 169	—	105	168	3 120
2004	1 128	3 858	180	1 679	—	176	241	2 423
2005	2 954	1 928	707	558	—	195	202	1 912
2006	3 941	2 057	1 331	623	—	137	259	2 034
2007	3 756	1 882	1 574	502	542	246	265	1 152
2008	2 941	1 968	2 071	134	1 586	353	401	1 300
2009	1 864	2 089	2 801	—	1 272	373	474	561
2010	2 195	2 184	3 505	—	1 664	502	687	933
2011	2 162	1 926	3 629	—	1 408	732	391	1 047

(TEUR)

Erträge aus dem Nicht-Luftverkehrsgeschäft pro Fluggesellschaft							
Airline A [...]	Airline B [...]	Airline C [...]	Airline D [...]	Airline E [...]	Airline F [...]	Airline G [...]	Sonstige
—	26	—	2 307	29	—	—	354
—	631	—	2 951	—	—	19	507
—	903	—	2 640	—	15	36	540
—	1 623	—	1 931	—	22	37	531
844	1 260	116	1 234	—	45	68	560
2 429	1 225	527	801	—	55	78	540
3 004	1 138	1 056	762	—	38	85	526
3 160	1 146	1 356	688	554	77	94	429
2 542	1 239	1 868	435	1 624	111	143	393
1 179	1 048	2 194	252	920	123	163	215

Wichtigste Fluggesellschaften: [...]

- (277) Die Kommission stellt ferner fest, dass Wizz Air von allen Fluggesellschaften die höchsten durchschnittlichen Marketing-Beiträge pro Fluggast erhalten hat. In der Oxera-Studie wird eine umfassende Analyse der inkrementellen Kosten vorgenommen und davon ausgegangen, dass aufgrund der Präsenz von Wizz Air auf dem Flughafen noch weitere Kostenkategorien inkrementell gestiegen sind. Die Kommission ist jedoch der Ansicht, dass der inkrementelle Anstieg einiger einbezogener Kosten wie etwa einiger Investitionskosten wahrscheinlich nicht auf die Präsenz von Wizz Air am Flughafen Dortmund zurückzuführen ist. Dennoch stellt die Kommission fest, dass aus dieser Studie hervorgeht, dass die Präsenz von Wizz Air als Nutzer des Flughafens Dortmund auch einen inkrementellen positiven Beitrag zur Rentabilität des Flughafens bewirkt hat.
- (278) Da die Oxera-Methodik auch auf andere Fluggesellschaften angewendet werden kann und deren spezifische Vorteile pro Fluggast niedriger als die von Wizz Air sind, kann der Schluss gezogen werden, dass die anderen Fluggesellschaften ebenfalls inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beigetragen haben.
- (279) Die Kommission stellt ferner fest, dass sie bei der Bewertung von Vereinbarungen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften auch prüfen sollte, in welchem Maße die in Rede stehenden Vereinbarungen als Teil einer zumindest langfristig auf Rentabilität ausgerichteten Gesamtstrategie betrachtet werden können. In diesem Zusammenhang hat die Kommission die faktischen Beweiselemente, die zum Zeitpunkt des Beschlusses der Einführung von NEO vorlagen, sowie die seinerzeit zu erwartenden Entwicklungen zu berücksichtigen. Dabei sind insbesondere die vorherrschenden Marktbedingungen — vor allem die durch die Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes bewirkten Marktveränderungen —, die Bedingungen für den Marktzugang und das Aufkommen der Billigfluggesellschaften und anderer Anbieter von Direktverbindungen, die Veränderungen in der Organisations- und Wirtschaftsstruktur der Luftverkehrswirtschaft sowie der Umfang der Diversifizierung und Komplexität der von Flughäfen übernommenen Funktionen, die Zunahme des Wettbewerbs zwischen Fluggesellschaften und Flughäfen, das unsichere wirtschaftliche Umfeld aufgrund von Veränderungen in den vorherrschenden Marktbedingungen oder jede weitere Unsicherheit im wirtschaftlichen Umfeld zu berücksichtigen.
- (280) Tabelle 15 und Tabelle 19 weisen das erwartete Betriebsergebnis (in Form von EBITDA) mit und ohne Berücksichtigung der Kosten mit Bezug zu hoheitlichen Aufgaben und der Kosten im Zusammenhang mit historischen Investitionen aus. Die Tabelle, in der die Kosten für hoheitliche Aufgaben mit eingerechnet sind, war Teil der ex ante aufgestellten Szenarien, die als Entscheidungshilfe bei der Einführung von NEO dienten. Die angepasste Tabelle 10 war eine Rekonstruktion zur Berücksichtigung der Kosten und Erträge mit Bezug zu hoheitlichen Aufgaben. NEO war als Fortsetzung der Strategie der Konzentration auf Billigfluggesellschaften gedacht, die mit NERES bereits begonnen hatte. Dabei war der Rückzug der Full-Service-Gesellschaften vom Flughafen Dortmund und die weitere Entwicklung der Billigfluggesellschaften bereits mit eingeplant, auf die im Wesentlichen das Wachstum in dieser Region zurückzuführen war.
- (281) Aus Tabelle 15 geht hervor, dass man davon ausgehen konnte, dass sich mit der NEO-Entgeltordnung die betrieblichen Verluste auf EBITDA-Ebene auf mittlere Sicht verringern würden, selbst wenn die dort aufgeführten Kosten auch die Kosten mit Bezug zu den hoheitlichen Aufgaben mit einschlossen. Darüber hinaus geht aus Tabelle 19 das voraussichtliche Betriebsergebnis auf EBITDA-Ebene nach Abzug der Kosten- und Ertrags Elemente hervor, die nach deutscher Auffassung nicht der beihilferechtlichen Kontrolle unterliegen, da sie einen Bezug zu hoheitlichen Aufgaben aufweisen. Deutschland bestätigte später, dass einige der in Tabelle 19 herausgerechneten Kostenelemente keinen Bezug zu hoheitlichen Aufgaben aufweisen. Dennoch ist auch die Kommission der Meinung, dass die NEO-Entgeltordnung bei ihrer Einführung als Teil einer zumindest langfristig auf Rentabilität ausgerichteten Gesamtstrategie betrachtet werden konnte.
- (282) Schließlich stellt die Kommission fest, dass die Flughafeninfrastruktur und die NEO-Entgeltordnung allen interessierten Fluggesellschaften offen standen.

7.4.3. SCHLUSSFOLGERUNG

- (283) Angesichts der vorgenommenen Berechnungen zur inkrementellen Rentabilität kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Einführung von NEO in Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers stand, da sie von einem Ex-ante-Standpunkt betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitrug. Insbesondere wurden alle NEO-bedingten Kosten des Flughafens durch die NEO-bedingten Erträge (aus dem Luftverkehrs- und aus dem Nicht-Luftverkehrsgeschäft) mit einer angemessenen Gewinnmarge gedeckt. Darüber hinaus ging man zu Recht davon aus, dass die unmittelbar den Einzelvereinbarungen mit bestimmten Fluggesellschaften zuzurechnenden Kosten niedriger als die Erträge sein würden, die auf die Präsenz dieser Fluggesellschaften zurückzuführen wären. Ferner konnte NEO als Teil einer zumindest langfristig an Rentabilität orientierten Gesamtstrategie betrachtet werden. Und schließlich standen die Infrastruktur sowie die Entgeltregelung allen interessierten Fluggesellschaften offen.
- (284) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die NEO-Entgeltordnung den Fluggesellschaften keinen wirtschaftlichen Vorteil verschaffte, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten. Demnach stellt die NEO-Entgeltordnung keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

7.5. VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT

7.5.1. DIE ANWENDBARKEIT DER LUFTVERKEHRSLEITLINIEN VON 2014 UND 2005

- (285) Artikel 107 Absatz 3 AEUV sieht gewisse Ausnahmen von der allgemeinen Regel der Unvereinbarkeit von staatlichen Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Artikel 107 Absatz 1 AEUV vor. Die in Rede stehende Beihilfe kann nur anhand von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV geprüft werden, der besagt, 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.
- (286) In dieser Hinsicht geben die Luftverkehrsleitlinien von 2014 einen Rahmen zur Klärung der Frage vor, ob Beihilfen an Flughäfen gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.
- (287) Gemäß den Luftverkehrsleitlinien von 2014 vertritt die Kommission den Standpunkt, dass die Bekanntmachung der Kommission über die zur Beurteilung rechtswidriger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln⁽⁵⁵⁾ auf rechtswidrige Investitionsbeihilfen für Flughäfen anzuwenden ist. Wenn die entsprechenden rechtswidrigen Investitionsbeihilfen vor dem 4. April 2014 bewilligt wurden, wird die Kommission die zum Zeitpunkt der Bewilligung der rechtswidrigen Investitionsbeihilfen geltenden Vereinbarkeitsregeln anwenden. Dementsprechend wird die Kommission für Flughäfen vor dem 4. April 2014 bewilligte rechtswidrige Investitionsbeihilfen die Grundsätze anwenden, die in den Luftverkehrsleitlinien von 2005 niedergelegt sind⁽⁵⁶⁾.
- (288) Nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 geht die Kommission davon aus, dass die Bestimmungen ihrer Bekanntmachung über die zur Beurteilung rechtswidriger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln nicht auf anhängige Fälle von unzulässigen Betriebsbeihilfen angewendet werden sollten, die den betreffenden Flughäfen vor dem 4. April 2014 bewilligt wurde. Stattdessen wird die Kommission die in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 dargelegten Grundsätze auf alle Fälle von Betriebsbeihilfen (anhängige Anmeldungen und rechtswidrige nicht angemeldete Beihilfen) für Flughäfen anwenden, selbst wenn die Beihilfe vor dem 4. April 2014 und dem Beginn des Übergangszeitraums bewilligt wurde⁽⁵⁷⁾.
- (289) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die PLTA von 1991 eine unzulässige staatliche Beihilferegelung darstellt. Daher wird die Kommission auf vor dem 4. April 2014 bewilligte Investitionsbeihilfen die Luftverkehrsleitlinien von 2005 und auf vor dem 4. April 2014 bewilligte Betriebsbeihilfen die Luftverkehrsleitlinien von 2014 anwenden.

7.5.2. UNTERSCHIEDUNG ZWISCHEN INVESTITIONS- UND BETRIEBSBEIHILFEN

- (290) Nach den Bestimmungen der Luftverkehrsleitlinien von 2014 hat die Kommission zu klären, ob es sich bei den in Rede stehenden Maßnahmen um unzulässige Investitions- oder Betriebsbeihilfen handelt.
- (291) Gemäß Randnr. 25 Punkt 18) der Luftverkehrsleitlinien von 2014 sind Investitionsbeihilfen definiert als „Beihilfe zur Finanzierung von Anlagevermögen, insbesondere zur Deckung der Kapitalkosten-Finanzierungslücke“. Darüber hinaus können sich Investitionsbeihilfen nach Randnr. 25 der Leitlinien auf eine vorab geleistete Zahlung (d. h. zur Deckung von vorab anfallenden Investitionskosten) oder in Form einer in regelmäßigen Tranchen ausgezahlten Beihilfe (zur Deckung von Kapitalkosten in Form von jährlichen Abschreibungen und Finanzierungskosten) beziehen.
- (292) Betriebsbeihilfen wiederum sind Beihilfen, die alle oder einen Teil der Betriebskosten eines Flughafens decken, und sind definiert als „die mit der Erbringung von Flughafendienstleistungen eines Flughafens verbundenen Kosten; dazu gehören Kostenkategorien wie Personalkosten, Kosten für fremdvergebene Dienstleistungen, Kommunikation, Abfallentsorgung, Energie, Instandhaltung, Mieten, Verwaltung usw., jedoch weder Kapitalkosten, Marketing-Unterstützung bzw. andere Anreize, die der Flughafen den Luftverkehrsunternehmen bietet, noch Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug“⁽⁵⁸⁾.

⁽⁵⁵⁾ ABl. C 119 vom 22.5.2002, S. 22.

⁽⁵⁶⁾ Randnr. 173 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽⁵⁷⁾ Randnr. 172 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽⁵⁸⁾ Randnr. 25 Punkt 22) der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

- (293) Angesichts der in den Erwägungsgründen 291 und 292 zitierten Definitionen kann davon ausgegangen werden, dass sämtliche Verlustausgleichszahlungen zur Deckung der in der letzten Spalte 7 von Tabelle 23 angegebenen Beträge mit bestimmten Investitionsprojekten verbunden waren und somit Investitionsbeihilfen für die FD darstellen.
- (294) Dagegen ist der Teil der jährlichen Verlustausgleichszahlungen, der zur Deckung der jährlichen Betriebsverluste ⁽⁵⁹⁾ der FD verwendet wurde — allerdings ohne die eingeschlossenen Kosten, bei denen es sich wie in den Erwägungsgründen 190-207 dargelegt um Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug handelt — als Betriebsbeihilfe zugunsten der FD einzustufen.
- (295) Der Teil des Verlustausgleichs schließlich, der die Verluste der FD abdeckte, die noch nicht im EBITDA-Ergebnis berücksichtigt sind, abzüglich der Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug — wie in den Erwägungsgründen 190-207 dargelegt — ist als Investitionsbeihilfe zu betrachten. Investitionsbeihilfen umfassen insbesondere die jährlichen Abschreibungen der Vermögenswerte und die Finanzierungskosten.

7.5.3. VEREINBARKEIT DER INVESTITIONSBEIHILFEN MIT DEM BINNENMARKT

- (296) Nach Randnr. 61 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 muss die Kommission insbesondere die Erfüllung folgender Voraussetzungen prüfen:
- 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; und
 - e) die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem Unionsinteresse zuwiderläuft.
- (297) Darüber hinaus müssen staatliche Beihilfen für Flughäfen — wie jede andere staatliche Beihilfemaßnahme — einen Anreizeffekt aufweisen und im Hinblick auf das angestrebte rechtmäßige Ziel notwendig und angemessen sein, um als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten zu können.
- (298) Deutschland betont, dass die Investitionsbeihilfen zugunsten der FD alle Vereinbarkeitskriterien der Luftverkehrsleitlinien von 2005 erfüllen.
- a) **Die Beihilfe trägt zu einem klar festgelegten Ziel von gemeinsamem Interesse bei**
- (299) Die Finanzierung der Infrastruktur der FD dient hauptsächlich der Finanzierung des Ausbaus der bestehenden Infrastruktur zur Gewährleistung eines besseren Verkehrsflusses am Flughafen, ohne dessen Gesamtkapazität zu erhöhen. Die Investitionsbeihilfen trugen zu stetigen Verkehrsströmen bei, die nach der von der Universität Münster erstellten Studie zur Entwicklung der umliegenden Region und insbesondere des Ruhrgebiets beitrugen. Darüber hinaus entstanden durch den Flughafen — wie in Erwägungsgrund 118 bereits angegeben — direkt und indirekt zahlreiche Arbeitsplätze.
- (300) Die Finanzierung der Investitionen trug auch zur besseren Anbindung der Region bei. Der Flughafen Dortmund liegt im Großraum Rhein-Ruhr, einem der am dichtesten besiedelten Gebiete Europas. Die meisten der von Dortmund abfliegenden Fluggäste kommen aus dem Ruhrgebiet, einer Region mit 5,2 Millionen Einwohnern. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass es in dieser Region drei Flughäfen mit flugplanmäßigem Verkehr gibt, die innerhalb eines Umkreises von 100 km vom Flughafen Dortmund liegen: die Flughäfen Düsseldorf, Paderborn/Lippstadt und Münster/Osnabrück.
- (301) Die FD verfolgt jedoch eine andere Strategie als die benachbarten Flughäfen. Sie konzentriert sich auf Billigflugverbindungen. Genauer gesagt konzentriert sich die FD auf Bestimmungen im Osten Europas (wie die Türkei, Mazedonien, Bulgarien, Serbien, Rumänien, Ukraine, Ungarn, Bosnien, Kroatien, Polen, Litauen und Lettland). Diese Bestimmungen machen annähernd drei Viertel aller vom Flughafen Dortmund abgehenden Flüge aus. Keiner der umliegenden Flughäfen bietet diese Verbindungen so flugplanmäßig wie die FD an. Nur vier von Dortmund aus angeflogene Bestimmungen überschneiden sich in der Sommersaison mit den von den Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt bedienten Verbindungen, nämlich Palma de Mallorca, München, Antalya und Burgas.

⁽⁵⁹⁾ In Form von Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte (im Folgenden: EBITDA).

- (302) Diese Elemente deuten darauf hin, dass Dortmund hinsichtlich der Art des Luftverkehrs (Direktflüge gegenüber Billigflügen) und der angeflogenen Zielregionen (Ost- und Südosteuropa) auf ein anderes Marktsegment als die umliegenden Flughäfen ausgerichtet ist.
- (303) Daher trug die Finanzierung der Investitionen auf dem Flughafen Dortmund trotz dreier weiterer Flughäfen im Umkreis von unter 100 km zur besseren Anbindung der Region sowie zur Regionalentwicklung bei, die beide Ziele von gemeinsamem Interesse sind.
- (304) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Investitionsbeihilfe der Förderung der Regionalentwicklung und der besseren Anbindung der Region diene, und dass die Infrastruktur einem klar definierten Ziel von gemeinsamem Interesse entspricht.

b) Die Infrastruktur ist zur Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen

- (305) Die finanzierten Investitionen führten nicht zu einer Erhöhung der Kapazität des Flughafens Dortmund. Der Ausbau der Infrastruktur war notwendig, damit der Flughafen zur besseren Anbindung und Entwicklung der Region beitragen konnte.
- (306) Daher stellt die Kommission fest, dass die Infrastruktur im vorliegenden Fall zur Erreichung des Ziels notwendig und angemessen war.

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

- (307) 2008 war die Kapazität des Flughafens zur Abfertigung von 2,5 Millionen Fluggästen pro Jahr zu 93 % ausgelastet. Danach ging der Auslastungsgrad 2009 aufgrund der Wirtschaftskrise und der teilweisen Abwanderung einiger Fluggesellschaften zurück, zog dann aber wieder an und lag 2013 bei 77 %.
- (308) Darüber hinaus dürfte die Kapazitätsgrenze des Flughafens nach den Prognosen von 2008 bereits 2017/2018 erreicht werden.
- (309) Daher stellt die Kommission fest, dass für die Nutzung der Infrastruktur auf mittlere Sicht zufriedenstellende Aussichten bestanden.

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

- (310) Die Kommission hat geprüft, ob alle potenziellen Nutzer des Flughafens gleichen und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur haben. In dieser Hinsicht stellt die Kommission fest, dass die Differenzierung bei den Flughafenentgelten gemäß NERES und NEO sowie gemäß den einzelvertraglichen Vereinbarungen kommerziell gerechtfertigt ist (siehe die Abschnitte 7.3 und 7.4).
- (311) Daher kann die Kommission schlussfolgern, dass die Infrastruktur allen Nutzern in gleicher und diskriminierungsfreier Weise offen steht.

e) Der Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem allgemeinen Interesse zuwiderläuft

- (312) Innerhalb des natürlichen Einzugsgebiets des Flughafens Dortmund (1 Stunde Fahrzeit per Pkw bzw. 100 km) befinden sich auch die Flughäfen Düsseldorf, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt. Diese Region gehört zu den am dichtesten besiedelten sowie zu den reicheren Regionen der Union.
- (313) Die Kommission stellt fest, dass das Gesamtfluggastaufkommen in dieser Region seit 2004 stetig gestiegen ist. Aufgrund der Finanzkrise bildet lediglich das Jahre 2009 eine Ausnahme.

- (314) Darüber hinaus konzentrierte sich der Flughafen Dortmund seit 2004 (d. h. ein Jahr nach der Einführung von NERES) stärker auf den Billigflugverkehr, während die benachbarten Flughäfen eine andere Strategie verfolgten. Der Flughafen Düsseldorf ist ein internationales und interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz, während sich die Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt auf Zubringerverkehr zu den deutschen Drehkreuzen wie Frankfurt oder München konzentrieren. Auf die Fluggesellschaften, die alle drei Flughäfen nutzen — Dortmund, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt — entfallen in Dortmund weniger als 20 % des Fluggastaufkommens.
- (315) Rund drei Viertel der von Dortmund aus angeflogenen Bestimmungen befinden sich in Ost- und Südosteuropa. Nur drei Bestimmungen überschneiden sich mit den Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt. Daher unterscheidet sich der Flughafen Dortmund hinsichtlich der Zielfluggesellschaften und der geografischen Zielorte erheblich von den benachbarten Flughäfen.
- (316) Des Weiteren wurden die Investitionen, für die Beihilfen bewilligt wurden, unwiderruflich nach dem Jahr 2000 beschlossen und führten nicht zu einem Ausbau der Kapazitäten des Flughafens Dortmund, sondern waren auf die optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur und die bessere Anbindung des Flughafens ausgerichtet (siehe Tabelle 3).
- (317) Angesichts der vorstehenden Erwägungen stellt die Kommission fest, dass der Handelsverkehr nicht in einem Ausmaße beeinträchtigt wurde, das dem Unionsinteresse zuwiderläuft.

f) **Notwendigkeit und Angemessenheit sowie Anreizeffekt der Beihilfe**

- (318) Ohne Investitionsbeihilfe wäre die Wirtschaftstätigkeit des Flughafens deutlich zurückgegangen, denn gerade durch die Investitionen konnte der Flughafen das Fluggastaufkommen sowie seine Erträge steigern. Die Beihilfe war somit notwendig, da sie nur einen Ausgleich für die tatsächlich angefallenen Kosten darstellte, und ein geringerer Betrag auch zu einem entsprechend geringeren Investitionsniveau geführt hätte.

Schlussfolgerung

- (319) Die Kommission kommt abschließend zu dem Schluss, dass die Investitionsbeihilfen nach der PLTA von 1991 gemäß Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

7.5.4. VEREINBARKEIT MIT DEN DAWI-REGELN

- (320) Deutschland und andere Beteiligte argumentieren, dass die öffentliche Finanzierung von Betriebsbeihilfen zugunsten der FD als mit dem Binnenmarkt vereinbar anzusehen ist, da es sich um eine Ausgleichsleistung für die Bereitstellung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse (DAWI) im Sinne des Artikels 106 Absatz 2 AEUV handelt.
- (321) Artikel 106 Absatz 2 AEUV besagt Folgendes: „Für Unternehmen, die mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind oder den Charakter eines Finanzmonopols haben, gelten die Vorschriften der Verträge, insbesondere die Wettbewerbsregeln, soweit die Anwendung dieser Vorschriften nicht die Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgabe rechtlich oder tatsächlich verhindert. Die Entwicklung des Handelsverkehrs darf nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt werden, das dem Interesse der Union zuwiderläuft.“
- (322) Dieser Artikel sieht eine Ausnahme vom allgemeinen Beihilfeverbot in Artikel 107 Absatz 1 AEUV in dem Maße vor, in dem die Beihilfe zur Gewährleistung der Erbringung einer DAWI unter akzeptablen wirtschaftlichen Bedingungen notwendig und angemessen ist.
- (323) Bis zum 31. Januar 2012 bildete der Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden — der DAWI-Rahmen von 2005⁽⁶⁰⁾ und die DAWI-Beschluss von 2005⁽⁶¹⁾ — die Grundlage für die Politik der Kommission bei der Anwendung von Ausnahmen gemäß Artikel 106 Absatz 2 AEUV.

⁽⁶⁰⁾ Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden (ABl. C 297 vom 29.11.2005, S. 4).

⁽⁶¹⁾ Entscheidung 2005/842/EG der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden (ABl. L 312 vom 29.11.2005, S. 67).

- (324) Die Kommission stellt fest, dass beide Instrumente die Forderung beinhalten, dass das entsprechende Unternehmen mit der Erbringung einer echten DAWI betraut sein muss. Die Übertragung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf einen Flughafenbetreiber muss auf der Grundlage „eines oder mehrerer offizieller Dokumente“ erfolgen, in denen u. a. die „genaue Art der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung“ angegeben sein muss. ⁽⁶²⁾

Echte DAWI

- (325) Was zunächst die Frage angeht, ob der Betrieb des Flughafens Dortmund eine echte DAWI darstellt, erinnert die Kommission daran, dass eine Tätigkeit als DAWI betrachtet werden kann, wenn sie im Vergleich zu anderen gewöhnlichen Wirtschaftstätigkeiten besondere Merkmale aufweist, und das angestrebte Ziel von allgemeinem Interesse nicht einfach nur in der Entwicklung bestimmter wirtschaftlicher Aktivitäten oder Wirtschaftsbereiche im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV bestehen kann. ⁽⁶³⁾ Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Ansicht, dass dies nur der Fall sein kann, wenn ein Teil des vom Flughafen bedienten Gebiets ohne den Flughafen in einem Maße von der übrigen Union abgeschnitten wäre, dass seine soziale und wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigt wäre. ⁽⁶⁴⁾
- (326) Die Kommission stellt fest, dass das Gebiet um den Flughafen Dortmund und insbesondere das Ruhrgebiet eines der am dichtesten bevölkerten Gebiete der Union ist. Neben dem Flughafen Dortmund wird diese Region von mehreren Flughäfen bedient, die weniger als 100 km vom Flughafen Dortmund entfernt liegen. Außerdem ist die Region durch ein dichtes Netz an Autobahnen und Bahnlinien mit dem übrigen Deutschland und der Union verbunden. Daher bedient der Flughafen Dortmund kein Gebiet, das ansonsten von der übrigen Union abgeschnitten wäre.
- (327) Daher stellt die Kommission fest, dass der Betrieb des Flughafens Dortmund keine DAWI darstellt. Wenn Deutschland davon ausgeht, dass der Betrieb des Flughafens Dortmund eine DAWI darstellt, liegt eine eindeutig falsche Auslegung der Definition einer DAWI vor. Dementsprechend stellt die Kommission fest, dass die auf Betriebsbeihilfen hinauslaufende öffentliche Finanzierung zugunsten der FD nicht als eine mit dem Binnenmarkt vereinbare Ausgleichsleistung für die Erbringung einer DAWI betrachtet werden kann.

7.5.5. VEREINBARKEIT VON BETRIEBSBEIHILFEN MIT DEM BINNENMARKT NACH DEN LUFTVERKEHRSLEITLINIEN VON 2014

- (328) Abschnitt 5.2 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 enthält die Kriterien, die die Kommission bei der Bewertung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen mit dem Binnenmarkt gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV anwendet. Nach Randnr. 172 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 wendet die Kommission diese Kriterien auf alle Fälle von Betriebsbeihilfen einschließlich anhängiger Anmeldungen und nicht angemeldete rechtswidrige Beihilfen an.
- (329) Gemäß Randnr. 137 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 gilt Folgendes: Vor Veröffentlichung dieser Leitlinien gewährte Betriebsbeihilfen können als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, sofern die in Abschnitt 5.1.2 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 — mit Ausnahme der Randnummern 115, 119, 121, 122, 123, 126 bis 130, 132, 133 und 134 — dargelegten Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind.
- (330) Vor dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Luftverkehrsleitlinien von 2014 gewährte rechtswidrige Betriebsbeihilfen können bis zur vollen Höhe der ungedeckten Betriebskosten als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
- Beitrag zur Verwirklichung eines genau definierten Ziels von gemeinsamem Interesse: Diese Voraussetzung ist u. a. erfüllt, wenn die Beihilfe die Mobilität der Bürger in der Union und die Anbindung von Gebieten durch die Errichtung neuer Strecken erhöht oder die Regionalentwicklung begünstigt ⁽⁶⁵⁾;
 - Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen: Die Beihilfe muss auf Situationen ausgerichtet sein, in denen sie wesentliche Verbesserungen bewirken können, die der Markt nicht selbst herbeiführen kann ⁽⁶⁶⁾;

⁽⁶²⁾ Luftverkehrsleitlinien von 2005, Randnr. 66. Siehe auch Artikel 4 DAWI-Beschluss von 2005.

⁽⁶³⁾ Siehe Entscheidung N 381/04 — Frankreich — Errichtung eines Hochleistungs-Kommunikationsnetzes in den westlichen Pyrenäen (DORSAL) (Abl. C 162 vom 2.7.2005, S. 5).

⁽⁶⁴⁾ Siehe Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnr. 72.

⁽⁶⁵⁾ Randnrn. 137, 113 und 114 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽⁶⁶⁾ Randnrn. 137 und 116 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

- c) Geeignetheit der staatlichen Beihilfe als politisches Element: Die Beihilfe muss geeignet sein, dass politische Ziel zu erreichen, und den Wettbewerb weniger verfälschen als andere politische Instrumente oder Beihilfeinstrumente, mit denen das Ziel ebenfalls erreicht werden könnte ⁽⁶⁷⁾;
- d) Anreizwirkung: Diese Voraussetzung ist erfüllt, wenn ohne die Betriebsbeihilfe und unter Berücksichtigung möglicherweise vorhandener Investitionsbeihilfen und des Verkehrsaufkommens der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens wahrscheinlich wesentlich geringer ausfallen würde. ⁽⁶⁸⁾;
- e) 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 ⁽⁶⁹⁾;
- f) Vermeidung übermäßiger negative Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel. ⁽⁷⁰⁾
- a) **Beitrag zur Verwirklichung eines klar definierten Ziels von gemeinsamem Interesse**

- (331) Gemäß Abschnitt 5.1.2(a) der Luftverkehrsleitlinien von 2014 gilt Folgendes: 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 als Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse angesehen, wenn sie: i) die Mobilität der Bürger in der Union und die Anbindung von Gebieten durch die Einrichtung von Zugangspunkten zu Flügen innerhalb der Union erhöhen oder ii) der Überlastung an den großen Drehkreuz-Flughäfen in der Union entgegenwirken oder iii) die regionale Entwicklung begünstigen.
- (332) Die Kommission stellt fest, dass die Fortsetzung des Betriebs des Flughafens Dortmund die Mobilität der Bürger in der Union und die Anbindung von Gebieten durch die Einrichtung von Zugangspunkten zu Flügen innerhalb der Union zwischen dem Ruhrgebiet und anderen Teilen Europas, hauptsächlich Osteuropas erhöht. Darüber hinaus begünstigt die Fortsetzung des Betriebs des Flughafens Dortmund die regionale Entwicklung des Ruhrgebiets. Schließlich ist damit zu rechnen, dass der Betrieb und der Ausbau des Flughafens Dortmund der Überlastung des Flughafens Düsseldorf entgegenwirken wird, wenn dieser an seine Kapazitätsgrenzen stößt.
- (333) Des Weiteren müssen die wahrscheinlichen Auswirkungen auf den Verkehr auf den Flughäfen im gleichen Einzugsgebiet ermittelt werden, um die Doppelung unrentabler Flughäfen zu vermeiden.
- (334) In dieser Hinsicht geben die Luftverkehrsleitlinien von 2014 das Einzugsgebiet als räumliche Marktabgrenzung vor, die in der Regel bei einem Umkreis von 100 km oder einer Reisezeit von 60 Minuten mit dem Pkw, Bus, Zug oder Hochgeschwindigkeitszug festgelegt wird. Gleichzeitig gestatten die Luftverkehrsleitlinien von 2014 Abweichungen von der Standarddefinition des Einzugsgebiets eines bestimmten Flughafens, um den Besonderheiten des jeweiligen Flughafens Rechnung tragen zu können. So variieren Größe und Gestalt des Einzugsgebiets von einem Flughafen zum anderen und hängen von den verschiedenen Merkmalen des Flughafens ab wie dem Geschäftsmodell, dem Standort und den bedienten Zielflughäfen.
- (335) Innerhalb des Standardeinzugsbereichs des Flughafens Dortmund (1 Stunde Reisezeit mit dem Pkw oder 100 km Entfernung) liegen die folgenden Flughäfen mit flugplanmäßigen Verbindungen:

Tabelle 27

Flughäfen mit dem gleichen Einzugsbereich wie der Flughafen Dortmund

Flughafen	Entfernung	Reisezeit per Pkw	Fluggastaufkommen jüngster Stand (in Mio.)
Münster/Osnabrück	77,9 km	51 Min	0,86
Düsseldorf	76,8 km	56 Min	21,2
Paderborn/Lippstadt	74,1 km	44 Min	0,79

⁽⁶⁷⁾ Randnrn. 137 und 120 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.⁽⁶⁸⁾ Randnrn. 137 und 124 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.⁽⁶⁹⁾ Randnrn. 137 und 125 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.⁽⁷⁰⁾ Randnrn. 137 und 131 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

- (336) Alle vier Flughäfen liegen im Großraum Rhein-Ruhr mit 11,4 Millionen Einwohnern. Es handelt sich dabei um eine der am dichtesten besiedelten Regionen in Europa mit einer Bevölkerungsdichte von insgesamt über 300 Einwohnern/km² und mit Gebieten mit über 2 000 Einwohnern/km². Der Flughafen Dortmund liegt im Zentrum des Ruhrgebiets mit 5,2 Millionen Einwohnern. Bei einem städtischen Ballungsraum dieser Größe sind mehrere Flughäfen nichts Ungewöhnliches.
- (337) Das Pro-Kopf-BIP in diesem Einzugsgebiet liegt zwischen 111 % und 137 % des Unionsdurchschnitts, und das verfügbare jährliche Einkommen pro Haushalt beläuft sich auf 20 000 EUR. Damit gehört das Einzugsgebiet zu den reicheren Regionen in der Union. An allen vier Flughäfen findet überwiegend ausgehender Flugverkehr statt, wobei es sich um eine Mischung aus Freizeit- und Geschäftsreiseverkehr handelt.
- (338) Deutschland zufolge entspricht der tatsächliche Einzugsbereich des Flughafens Dortmund nicht dem Standardeinzugsbereich (1 Stunde oder 100 km). Die Fluggäste des Flughafens Dortmund kommen hauptsächlich aus dem Ruhrgebiet mit mehr als 5,2 Millionen Einwohnern, d. h. aus der unmittelbaren Umgebung und den Gebieten östlich und nördlich von Dortmund. Daher hat der Flughafen geringere wettbewerbsmäßige Auswirkungen auf den Flughafen Düsseldorf. Darüber hinaus war nach den 2006 aufgestellten Prognosen für das Verkehrsaufkommen und den Studien zum Marktpotenzial davon auszugehen, dass auch die Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt auf mittlere Sicht ein deutliches Wachstum aufweisen würden. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens dieser Flughäfen hatte sich durch die 2008 einsetzende Wirtschafts- und Finanzkrise abgeschwächt, doch angesichts der positiven Wirtschaftslage in Deutschland sei zu erwarten, dass sich die Prognosen zum Verkehrsaufkommen auf mittlere Sicht als realistisch herausstellen.
- (339) Hinsichtlich des **Fluggastaufkommens und der weiteren Entwicklung** sei darauf hingewiesen, dass das Fluggastaufkommen im Einzugsbereich in der Zeit von 2002 und 2008 zugenommen hat und seither stagniert. So stieg das Verkehrsaufkommen am Flughafen Dortmund 2008 von 1 auf 2,3 Millionen Fluggäste an, ging dann 2009 auf 1,7 Millionen zurück und ist seit 2010 schrittweise bis auf den aktuellen Stand von 1,9 Millionen angestiegen. Eine ähnliche Entwicklung ist in Düsseldorf, dem Dortmund am nächsten gelegenen Flughafen, zu beobachten. Das Verkehrsaufkommen am Flughafen Düsseldorf war von 16 Millionen Fluggästen im Jahr 2000 stetig auf über 22 Millionen im Jahr 2013 angestiegen, wobei nur 2009 eine geringfügige Abschwächung aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise eintrat. Das Verkehrsaufkommen am Flughafen Paderborn/Lippstadt stagnierte zwischen 2000 und 2007 bei rund 1,3-1,2 Millionen Fluggästen pro Jahr. Seit 2008 (dem Jahr der Wirtschafts- und Finanzkrise) war das Verkehrsaufkommen stetig rückläufig und fiel von 1,14 Millionen Fluggästen 2008 auf rund 800 000 im Jahr 2013. Eine ähnliche Entwicklung erlebte auch der Flughafen Münster/Osnabrück. Dort stagnierte das Fluggastaufkommen in der Zeit von 1999 bis 2008 bei rund 1,6 Millionen und ging seither schrittweise auf etwas über 900 000 im Jahr 2013 zurück. Der Rückgang der Passagierzahlen an den Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt in den Jahren 2012 und 2013 lässt sich teilweise mit der Umstrukturierung des Netzes von Air Berlin und der Konzentration seines Fluggeschäfts auf den Flughafen Düsseldorf erklären.

Tabelle 28

Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den Flughäfen im Einzugsbereich des Flughafens Dortmund

Veränderungen in Millionen pax p. a.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Pax 2013 Pax 2001
Dortmund	- 0,07	0,03	0,16	0,56	0,28	0,14	0,17	- 0,61	0,03	0,06	0,09	0,02	0,86
Münster/ Osnabrück	- 0,10	0,00	0,00	0,00	0,05	0,05	- 0,02	- 0,19	- 0,06	- 0,01	- 0,32	- 0,14	- 0,74
Paderborn/ Lippstadt	- 0,04	0,03	0,03	0,03	- 0,07	- 0,03	- 0,10	- 0,16	0,02	- 0,03	- 0,14	- 0,04	- 0,5
Düsseldorf	- 0,65	- 0,45	0,96	0,25	1,08	1,24	0,32	- 0,36	1,19	1,36	0,49	0,40	5,83

- (340) Ein Blick auf die Geschäftsmodelle und -profile der Flughäfen zeigt, dass sich die FD seit der Einführung von NERES im Jahr 2004 auf Billigfluggesellschaften konzentriert hat. Heute bieten 13 Fluggesellschaften Flüge von Dortmund aus an. Düsseldorf ist ein Drehkreuz-Flughafen mit Lang- und Mittelstreckenverbindungen. Düsseldorf ist nicht auf das Billigflugsegment spezialisiert und wird hauptsächlich von Fluggesellschaften im mittleren Kostensegment (Air Berlin) und von Full-Service-Fluggesellschaften genutzt. Der Flughafen Düsseldorf bietet 190 Bestimmungen in 50 Ländern an, die im Sommer 2014 von 60 Fluggesellschaften angefliegen wurden. Viele der Flugverbindungen sind Langstreckenflüge nach Afrika, Asien, in die Karibik, die USA und in den Nahen Osten.

- (341) Die Flughäfen Paderborn/Lippstadt und Münster/Osnabrück konzentrieren sich hauptsächlich auf Flugverbindungen mit den Drehkreuz-Flughäfen und in Ferienziele in der Mittelmeerregion. Nur Air Berlin, SunExpress, Germania und Tailwind bedienen sowohl Dortmund als auch Paderborn/Lippstadt und Münster/Osnabrück. Ihr Beitrag zum Fluggastaufkommen in Dortmund liegt bei unter 20 %.
- (342) Mit Blick auf den Umfang der Doppelung von Verbindungen stellt die Kommission fest, dass sich Dortmund auf Bestimmungen in Osteuropa spezialisiert hat (Türkei, Mazedonien, Bulgarien, Serbien, Rumänien, Ukraine, Ungarn, Bosnien, Kroatien, Polen, Litauen, Lettland) und dass diese Verbindungen annähernd drei Viertel aller vom Flughafen Dortmund abgehenden Flüge ausmachen. Nach Angaben Deutschlands entspricht dies einer spezifischen Nachfrage aus der Umgebung von Dortmund. Keiner der Flughäfen im Einzugsgebiet von Dortmund bietet flugplanmäßige Verbindungen zu den meisten dieser Bestimmungen in Osteuropa an.
- (343) Bei den Bestimmungen, die sowohl von den Flughäfen Dortmund, als auch Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt angefliegen werden, handelt es sich um Palma de Mallorca, München, Antalya, Burgas (die von Dortmund aus nur in der Sommersaison angeboten werden).

Tabelle 29

Sowohl von Dortmund als auch von Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt aus angeflogene Bestimmungen

Flüge pro Tag (Durchschnitt)	Dortmund	Münster/Osnabrück	Paderborn/Lippstadt
Palma de Mallorca	2	1 (5 an Sonntagen)	3 (Hub)
München	3	5 (an Wochenenden weniger)	4 (Hub)
Antalya	1	1	3

- (344) Die Bestimmungen in Tabelle 29 werden wegen der hohen lokalen Nachfrage in der Rhein-Ruhr-Region von allen Regionalflughäfen bedient.

Was die Nutzung der Kapazitäten anbelangt hat der Flughafen Dortmund derzeit ein Verkehrsaufkommen von rund 1,9 Millionen Fluggästen pro Jahr bei einer Kapazität von 2,5 Millionen. Der Flughafen weist heute eine Kapazitätsauslastung von 76 % auf. Nach Angaben Deutschlands ist das Fluggastaufkommen des Flughafens seit 2010 um rund 10 % gestiegen. Die Betriebsbeihilfe hat nicht zu einem Ausbau der Kapazität beigetragen, sondern diente der besseren Nutzung der vorhandenen Kapazitäten. Außerdem zählt einer der nächstgelegenen Flughäfen, Düsseldorf, zu den am stärksten überlasteten Flughäfen in Europa und dürfte mittelfristig (etwa im Jahr 2020) an seine äußerste Kapazitätsgrenze stoßen. Daher sollte der Flughafen Dortmund als Sekundärflughafen zu Düsseldorf gesehen werden.

- (345) Bezüglich der Rentabilität der Flughäfen im Einzugsgebiet stellt die Kommission fest, dass alle anderen Flughäfen innerhalb des Einzugsgebiets von Dortmund mit Ausnahme von Dortmund selbst betrieblich rentabel sind, weshalb die Beihilfe nicht zu einer Doppelung unrentabler Flughäfen führen wird.
- (346) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der Ausgleich der Betriebsverluste einem klar definierten Ziel von gemeinsamem Interesse dient und nicht zu einer Doppelung von unrentablen Flughäfen im selben Einzugsgebiet führt.

b) Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen

- (347) Nach Abschnitt 5.1.2(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. Dementsprechend ist jede staatliche Beihilfe zugunsten eines Flughafens auf eine Situation auszurichten, in der die Beihilfe eine wesentliche Verbesserung bewirken kann, die der Markt selbst nicht herbeiführen kann.
- (348) Die Kommission stellt fest, dass der Flughafen Dortmund ein Regionalflughafen mit annähernd 1,9 Millionen Fluggästen pro Jahr ist, der hohe betriebliche Fixkosten aufweist und unter den gegenwärtigen Marktbedingungen nicht in der Lage ist, seine eigenen Betriebskosten zu decken. Daher sind staatliche Maßnahmen erforderlich.

c) Angemessenheit der Beihilfemaßnahmen

- (349) Gemäß Abschnitt 5.1.2(c) der Luftverkehrsleitlinien von 2014 muss jede Beihilfe zugunsten eines Flughafens ein angemessenes politisches Instrument zur Erreichung des Ziels von gemeinsamem Interesse darstellen. Der Mitgliedstaat muss daher aufzeigen, dass es mit keinem anderen Politik- oder Beihilfeinstrument, das den Wettbewerb weniger verfälscht hätte, möglich gewesen wäre, das gleiche Ziel zu erreichen.
- (350) Deutschland ist der Auffassung, dass die in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen angemessen sind, um das angestrebte Ziel von gemeinsamem Interesse zu erreichen, das mit anderen den Wettbewerb weniger verfälschenden Politikinstrumenten nicht erreicht werden könnte.
- (351) Im vorliegenden Fall war der Beihilfebetrug auf den Umfang der ungedeckten betrieblichen Verluste und auf das notwendige Minimum begrenzt, da damit nur die tatsächlich angefallenen Kosten gedeckt wurden. Keine andere politische Maßnahme hätte bewirken können, dass der Flughafen in Betrieb bleibt. Somit ist der Verlustausgleich auf das nötige Minimum beschränkt und verschafft dem Betreiber keinerlei Gewinn.
- (352) Angesichts der vorstehenden Argumentation stellt die Kommission fest, dass die in Rede stehende Maßnahme zur Erreichung eines angestrebten Ziels von gemeinsamem Interesse angemessen war.

d) Anreizeffekt

- (353) Nach Abschnitt 5.1.2(d) der Luftverkehrsleitlinien von 2014 liegt bei einer Betriebsbeihilfe ein Anreizeffekt vor, wenn ohne die Betriebsbeihilfe und unter Berücksichtigung möglicherweise vorhandener Investitionsbeihilfen und des Verkehrsaufkommens der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens wahrscheinlich wesentlich geringer ausfallen würde.
- (354) So konnte der Flughafen insbesondere mit Hilfe der Betriebsbeihilfen, die in früheren Jahren gewährt wurden, seinen Betrieb aufrechterhalten. Ohne diese Beihilfen hätte der Flughafen stillgelegt werden oder seinen Betrieb erheblich einschränken müssen und hätte nicht zur Entwicklung und besseren Anbindung der Region beitragen können. Der Beihilfebetrug war auf den Umfang der Betriebsverluste begrenzt, da er nur zum Ausgleich der tatsächlich angefallenen betrieblichen Verluste diente.
- (355) Angesichts dieser Argumentation kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die in Rede stehende Beihilfemaßnahme eine Anreizwirkung entfaltete.

e) Angemessenheit des Beihilfebetrags (auf das erforderliche Minimum begrenzt)

- (356) Nach Abschnitt 5.1.2(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.
- (357) Im vorliegenden Fall war der Beihilfebetrug auf das Ausmaß der ungedeckten betrieblichen Verluste begrenzt, da er nur zum Ausgleich der tatsächlich angefallenen betrieblichen Verluste diente.
- (358) Daher stellt die Kommission fest, dass der Betriebsbeihilfebetrug im vorliegenden Fall angemessen und auf das erforderliche Minimum beschränkt war, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt werden konnte.

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

- (359) Nach Abschnitt 5.1.2(f) der Luftverkehrsleitlinien von 2014 berücksichtigt die Kommission bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen die Verfälschung des Wettbewerbs und die Auswirkungen auf den Handel.
- (360) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens am Flughafen Dortmund ist hauptsächlich auf die bessere Nutzung der lokalen Nachfrage und nicht auf die Übernahme von Verkehrsaufkommen von den anderen Flughäfen im Einzugsbereich von Dortmund zurückzuführen. Weitere Argumente zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens, zur Differenzierung zwischen den Flughäfen und zum Ausmaß der Überschneidung von Flugverbindungen finden sich in den Erwägungsgründen 334 bis 346.

- (361) Angesichts dieser Erwägungen stellt die Kommission fest, dass sich die negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten auf ein Minimum beschränken.

7.5.6. SCHLUSSFOLGERUNG

- (362) Die Kommission stellt fest, dass die der FD in der Zeit von 2007 bis zum 4. April 2014 gewährten betrieblichen Beihilfen nicht zu einer Doppelung unrentabler Flughäfen im Einzugsbereich von Dortmund führen. Da alle anderen Kriterien für die Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen erfüllt sind, kann die Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden.
- (363) Angesichts dieser Feststellung kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der Ausgleich der Betriebsverluste in der Zeit vom 1. Juni 2007 bis zum 4. April 2014 im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.
- (364) Die Kommission stellt fest, dass Deutschland mit der Annahme dieses Beschlusses in englischer Sprache einverstanden ist.

8. SCHLUSSFOLGERUNG

- (365) Die Kommission stellt fest, dass Deutschland die Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevereinbarung rechtswidrig eingeführt und in der Zeit vom 1. Juni 2007 bis zum 4. April 2014 unter Verletzung des Artikels 108 Absatz 3 der Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig durchgeführt hat. Die im Wege dieser Vereinbarung gewährten Investitions- und Betriebsbeihilfen sind jedoch gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die der Flughafen Dortmund GmbH zwischen dem 1. Juni 2007 und dem 4. April 2014 im Wege der mit der DWS21 abgeschlossenen Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevereinbarung gewährte Investitions- und Betriebsbeihilfe ist im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Die NERES-Flughafenentgeltordnung stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Artikel 3

Die NEO-Flughafenentgeltordnung stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 23. Juli 2014

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

BESCHLUSS (EU) 2016/1945 DER KOMMISSION
vom 14. Oktober 2016
über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen
(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2016) 6517)
(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Richtlinie 2006/126/EG sollten alle von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine gegenseitig anerkannt werden. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung sollte auch für Führerscheine gelten, die vor dem Zeitpunkt der Anwendung dieses Grundsatzes ausgestellt wurden.
- (2) Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Führerscheinen umfasst die volle Anerkennung aller einem Führerscheininhaber im Einklang mit den zum Zeitpunkt der Erteilung geltenden einzelstaatlichen Bestimmungen erteilten Fahrerlaubnisse.
- (3) Gemäß der Richtlinie 2006/126/EG müssen die Mitgliedstaaten Äquivalenzen zwischen den vor dem Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie ausgestellten Führerscheinklassen und den Führerscheinklassen im Sinne des Artikels 4 der Richtlinie festlegen. Die Kommission sollte diesen Äquivalenzen rechtsverbindlich zugestimmt haben.
- (4) Seit der Annahme des Beschlusses 2014/209/EU der Kommission ⁽²⁾ haben Deutschland, Frankreich, Kroatien und die Niederlande Berichtigungen der Äquivalenztabelle im Anhang des Beschlusses notifiziert. Die Kommission hat diese Berichtigungen geprüft und kann ihnen zustimmen. Die Äquivalenztabelle sollten daher entsprechend geändert werden.
- (5) Der Beschluss 2014/209/EU sollte aufgehoben werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Dieser Beschluss gilt für alle von den Mitgliedstaaten ausgestellten im Umlauf befindlichen gültigen Führerscheine.

Artikel 2

Die Kommission stimmt den im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten Tabellen der Äquivalenzen zwischen den Klassen von Führerscheinen, die von den Mitgliedstaaten vor der Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG ausgestellt wurden, und den harmonisierten Führerscheinklassen gemäß Artikel 4 dieser Richtlinie zu.

⁽¹⁾ ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18.

⁽²⁾ Beschluss 2014/209/EU der Kommission vom 20. März 2014 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen (AbI. L 120 vom 23.4.2014, S. 1).

Artikel 3

Die Kommission stimmt Folgendem zu:

- a) Vor der Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG ausgestellte Führerscheine berechtigen den Inhaber, Fahrzeuge der entsprechenden, im Anhang dieses Beschlusses beschriebenen Klassen ohne Umtausch des Führerscheins zu führen;
- b) es gelten bestimmte Beschränkungen, die für die jeweilige Fahrerlaubnis im Anhang festgelegt sind;
- c) beim Umtausch eines Führerscheins gegen einen Führerschein gemäß dem Muster der Europäischen Union (wie in Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG beschrieben) ist die entsprechende, im Anhang dieses Beschlusses beschriebene Fahrerlaubnis zu erteilen.

Artikel 4

Der Beschluss 2014/209/EU wird aufgehoben.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 14. Oktober 2016

Für die Kommission
Violeta BULC
Mitglied der Kommission

ANHANG

Bei den in diesem Anhang verwendeten Codes, die die Beschränkung der entsprechenden Fahrerlaubnisse angeben, handelt es sich um harmonisierte Codes der Europäischen Union gemäß Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG.

IN BELGIEN AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Belgien 1 (B1)

Ausgestellt in Belgien vom 1. Januar 1967 bis zum 31. Dezember 1988

Beschreibung: Das Modell gibt es in folgenden Sprachen: Niederländisch, Französisch und Deutsch. Es bestehen Unterschiede hinsichtlich Farbe und Druck des Modells. Rosafarbenes Papiermodell (105 × 222 mm), 6 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells B1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A2, A, B, BE	
B*	AM, A1, A2, A, B, BE	1
C	A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	
D	A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	
AF	AM, A1, A2, A mit EU-Codes für angepasste Fahrzeuge	2
BF	B mit EU-Codes für angepasste Fahrzeuge	2

Zusatzangaben:

1. B* für Fahrzeuge der Klasse B, die als Taxi, als Mietwagen, für die Beförderung von Fahrgästen usw. verwendet werden.
2. Für die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klassen AF und/oder BF waren sowohl die Gültigkeitserklärung der Führerscheine der Klasse A und/oder B und der Klasse F als auch die Angabe der Nummer des Kennzeichens in der Fahrerlaubnis erforderlich.

Modell Belgien 2 (B2)

Ausgestellt in Belgien vom 1. Januar 1989 bis zum 30. September 1998

Beschreibung: Das Modell gibt es in folgenden Sprachen: Niederländisch, Französisch und Deutsch. Es bestehen Unterschiede hinsichtlich Farbe und Druck des Modells. Rosafarbenes Papiermodell (106 × 222 mm), 6 Seiten.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells B2	Entsprechende Klassen
(A3)	AM
A2	AM, A1, A2, A
A1	AM, A1, A2, A

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells B2	Entsprechende Klassen
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

Modell Belgien 3 (B3)

Ausgestellt in Belgien seit 1. Januar 1998

Beschreibung: Das Modell gibt es in folgenden Sprachen: Niederländisch, Französisch und Deutsch. Rosafarbenes Papiermodell (106 × 222 mm), 6 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells B3	Entsprechende Klassen
(A3)	AM
(G)	—
(A<)	AM, A1, A2
A	AM, A1, A2, A
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C1	AM, B, C1
C1E	AM, B, BE C1, C1E
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B, D1
D1E	AM, B, BE, D1, D1E
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

Modell Belgien 4 (B4)*Ausgestellt in Belgien seit 1. Juli 2010*

Beschreibung: Das Modell gibt es in folgenden Sprachen: Niederländisch, Französisch und Deutsch. Rosafarbenes Polycarbonat-Kartenmodell, hergestellt gemäß Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells B4	Entsprechende Klassen
(A3)	AM
(G)	—
(A<)	AM, A1, A2
A	AM, A1, A2, A
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C1	AM, B, C1
C1E	AM, B, BE, C1, C1E
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B, D1
D1E	AM, B, BE, D1, D1E
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

IN BULGARIEN AUSGESTELLTE MODELLE**Modell Bulgarien 1 (BG1)***Ausgestellt in Bulgarien vom 1. Januar 2010 bis zum 19. Januar 2013*

Beschreibung: Entspricht der Richtlinie 2006/126/EG.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells BG1	Entsprechende Klassen
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells BG1	Entsprechende Klassen
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tr6	—
Ttm	—
Tkt	—

IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Tschechische Republik 1 (CZ1)

Ausgestellt in der Tschechischen Republik vom 1. Januar 2001 bis zum 30. April 2004

Beschreibung: Material: Mehrfarbiges Banknotenpapier, eingebettet in Kunststoff. Ein kreisförmiges Hologramm in Laminat (mit den Buchstaben „CZ“ in der Mitte) überlappt das Lichtbild links unten. Lichtbild: Das Lichtbild (35 × 45 mm) ist in der Umrahmung auf der Vorderseite angebracht und mit einem offiziellen Stempel mit dem Namen der ausstellenden Behörde und dem Staatswappen versehen.

Gültigkeitsdauer des Führerscheins: lebenslang. Dieses Modell musste bis zum 31. Dezember 2013 umgetauscht werden.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells CZ1	Entsprechende Klassen
AM	AM
A1	AM, A1
A (mindestens 18 Jahre)	AM, A1, A2
A (mindestens 21 Jahre)	AM, A1, A2, A
B1	AM, B1
B	AM, B1, B
BE	AM, B1, B, BE

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells CZ1	Entsprechende Klassen
C1	AM, B1, B, C1
C1E	AM, B1, B, BE, C1, C1E
C	AM, B1, B, C1, C
CE	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B1, B, D1
D1E	AM, B1, B, BE, D1, D1E
D	AM, B1, B, D1, D
DE	AM, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE
T (nationale Klasse, landwirtschaftliche Zugmaschinen)	—

Modell Tschechische Republik 2 (CZ2)

Ausgestellt in der Tschechischen Republik seit 1. Mai 2004

Beschreibung: Material: Polycarbonatkarte der Größe ID1 (54 × 86 mm, Kreditkartengröße) mit der Aufschrift „ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ“ und der Landesbezeichnung „ČESKÁ REPUBLIKA“ oben auf der Karte. Auf der rechten Kartenseite finden sich die Angaben „MODEL EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ“ und „FÜHRERSCHEIN“ in den EU-Sprachen. Das Unterscheidungszeichen des ausstellenden Mitgliedstaats („CZ“) im Negativdruck in einem blauen Rechteck, umgeben von zwölf gelben Sternen, erscheint in der oberen linken Ecke der Karte. Personenbezogene Angaben (einschließlich Lichtbild und Unterschrift des Karteninhabers) sind mittels Lasertechnik aufgebracht. Beide Seiten weisen Hochreliefprägung mit Guillochen und die Buchstaben „CZ“ auf. In der rechten oberen Ecke der Vorderseite ist ein „CZ“-Logo in optisch variabler Farbe (gold-grün changierend) angebracht. In der rechten unteren Ecke der Vorderseite erscheint ein variables Bild (Lichtbild des Karteninhabers und Führerscheinnummer, die gleiche Nummer wie in Feld 5).

Gültigkeitsdauer des Führerscheins: 10 Jahre

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells CZ2	Entsprechende Klassen
AM	AM
A1	AM, A1
A (mindestens 18 Jahre)	AM, A1, A2
A (mindestens 21 Jahre)	AM, A1, A2, A
B1	AM, B1
B	AM, B1, B
BE	AM, B1, B, BE
C1	AM, B1, B, C1

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells CZ2	Entsprechende Klassen
C1E	AM, B1, B, BE, C1, C1E
C	AM, B1, B, C1, C
CE	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B1, B, D1
D1E	AM, B1, B, BE, D1, D1E
D	AM, B1, B, D1, D
DE	AM, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE
T (nationale Klasse, landwirtschaftliche Zugmaschinen)	—

IN DÄNEMARK AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Dänemark 1 (DK1)

Ausgestellt in Dänemark bis zum 30. April 1986

Beschreibung: Rosafarbenes Modell, 4 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells DK1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1, A2, A	1
A2	AM, A1, A2, A	1
B	AM, B1, B	2
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Zusatzangaben:

- Bei der dänischen Klasse A1 handelt es sich um Krafträder ohne Beiwagen, bei der Klasse A2 um Krafträder mit Beiwagen. Diese Klassen entsprechen somit nicht den Unterklassen A1 und A2 gemäß der Richtlinie 2006/126/EG. Die Fahrerlaubnis der dänischen Klasse A1 ist auf Krafträder ohne Beiwagen, die Fahrerlaubnis der Klasse A2 auf Krafträder mit Beiwagen beschränkt. Die Inhaber von Führerscheinen der dänischen Klassen A1 und/oder A2 können in anderen Mitgliedstaaten Führerscheine der unbeschränkten Klassen AM, A1, A2 und A erhalten.
- Die Inhaber von Führerscheinen der dänischen Klasse B dürfen auch dreirädrige Kraftfahrzeuge führen.

Dieses Modell ist nicht mehr gültig für Fahrten in Dänemark, da für alle Führerscheine in den Jahren 1991 bis 1993 der Zwangsumtausch vorgeschrieben war. Dieser Führerschein kann jedoch gegen einen neuen, von Dänemark ausgestellten Führerschein umgetauscht werden und ist von anderen Mitgliedstaaten bis zum 19. Januar 2033 anzuerkennen.

Modell Dänemark 2 (DK2)

Ausgestellt in Dänemark vom 1. Mai 1986 bis zum 30. Juni 1996

Beschreibung: Modell mit rosa- und beigefarbenen Linien, 4 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells DK2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1, A2, A	1
A2	AM, A1, A2, A	1
B	AM, B1, B	2
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Zusatzangaben:

- Bei der dänischen Klasse A1 handelt es sich um Krafträder ohne Beiwagen, bei der Klasse A2 um Krafträder mit Beiwagen. Diese Klassen entsprechen somit nicht den Unterklassen A1 und A2 gemäß der Richtlinie 2006/126/EG. Die Fahrerlaubnis der dänischen Klasse A1 ist auf Krafträder ohne Beiwagen, die Fahrerlaubnis der Klasse A2 auf Krafträder mit Beiwagen beschränkt. Die Inhaber von Führerscheinen der dänischen Klassen A1 und/oder A2 können in anderen Mitgliedstaaten Führerscheine der unbeschränkten Klassen AM, A1, A2 und A erhalten.
- Die Inhaber von Führerscheinen der dänischen Klasse B dürfen auch dreirädrige Kraftfahrzeuge führen.

Modell Dänemark 3 (DK3)

Ausgestellt in Dänemark vom 1. Juli 1996 bis zum 13. April 1997

Beschreibung: Modell mit rosa- und beigefarbenen Linien, 4 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells DK3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A (kleine Krafträder)	AM, A1	1
A (große Krafträder)	AM, A1, A2, A	2
B	AM, B1, B	3
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells DK3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Zusatzangaben:

1. Die Inhaber von Führerscheinen der dänischen Klasse A (kleine Krafträder) dürfen folgende Fahrzeuge führen:
 - a) zweirädrige Krafträder ohne Beiwagen mit einem Verhältnis von Leistung/Gewicht (zuzüglich Wasser, Öl und Kraftstoff) von höchstens 0,16 kW/kg und einer Leistung von höchstens 25 kW,
 - b) zweirädrige Krafträder mit Beiwagen mit einem Verhältnis von Leistung/Gewicht (zuzüglich Wasser, Öl und Kraftstoff) von höchstens 0,16 kW/kg,
 - c) dreirädrige Krafträder,
 - d) die unter a, b und c genannten Fahrzeuge mit Anhänger,
 - e) große Kleinkrafträder.
2. Die Inhaber von Führerscheinen der dänischen Klasse A (große Krafträder) dürfen folgende Fahrzeuge führen:
 - a) die unter Nummer 1 genannten Fahrzeuge,
 - b) zweirädrige Krafträder ohne Beiwagen mit einem Verhältnis von Leistung/Gewicht (zuzüglich Wasser, Öl und Kraftstoff) von mehr als 0,16 kW/kg oder einer Leistung von mehr als 25 kW,
 - c) zweirädrige Krafträder mit Beiwagen mit einem Verhältnis von Leistung/Gewicht (zuzüglich Wasser, Öl und Kraftstoff) von mehr als 0,16 kW/kg,
 - d) die unter b und c genannten Fahrzeuge mit Anhänger.
3. Die Inhaber von Führerscheinen der dänischen Klasse B dürfen auch dreirädrige Kraftfahrzeuge führen.

Modell Dänemark 4 (DK4)

Ausgestellt in Dänemark seit 14. April 1997

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG des Rates ⁽¹⁾.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells DK4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A (kleine Krafträder)	AM, A1	1
A (große Krafträder)	AM, A1, A2, A	2
B	AM, B1, B	3
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	

⁽¹⁾ Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 1).

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells DK4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Zusatzangaben:

1. Die Inhaber von Führerscheinen der dänischen Klasse A (kleine Krafträder) dürfen folgende Fahrzeuge führen:
 - a) zweirädrige Krafträder ohne Beiwagen mit einem Verhältnis von Leistung/Gewicht (zuzüglich Wasser, Öl und Kraftstoff) von höchstens 0,16 kW/kg und einer Leistung von höchstens 25 kW,
 - b) zweirädrige Krafträder mit Beiwagen mit einem Verhältnis von Leistung/Gewicht (zuzüglich Wasser, Öl und Kraftstoff) von höchstens 0,16 kW/kg,
 - c) dreirädrige Krafträder,
 - d) die unter a, b und c genannten Fahrzeuge mit Anhänger,
 - e) große Kleinkrafträder.
2. Die Inhaber von Führerscheinen der dänischen Klasse A (große Krafträder) dürfen folgende Fahrzeuge führen:
 - a) die unter Nummer 1 genannten Fahrzeuge,
 - b) zweirädrige Krafträder ohne Beiwagen mit einem Verhältnis von Leistung/Gewicht (zuzüglich Wasser, Öl und Kraftstoff) von mehr als 0,16 kW/kg oder einer Leistung von mehr als 25 kW,
 - c) zweirädrige Krafträder mit Beiwagen mit einem Verhältnis von Leistung/Gewicht (zuzüglich Wasser, Öl und Kraftstoff) von mehr als 0,16 kW/kg,
 - d) die unter b und c genannten Fahrzeuge mit Anhänger.
3. Die Inhaber von Führerscheinen der dänischen Klasse B dürfen auch dreirädrige Kraftfahrzeuge führen.

Das Datum der ersten Ausstellung eines vor dem 1. Mai 1986 ausgestellten Führerscheins ist nicht mehr festzustellen. In diesen Fällen kann im Feld 10 des Führerscheins das Zeichen „<“ oder „≤“ zusammen mit einer Jahreszahl stehen, die angibt, dass dieser Führerschein vor oder in diesem Jahr ausgestellt wurde.

Bis zum 19. Januar 2013 galt in Dänemark folgende Regelung für die Fahrerlaubnis für kleine Kleinkrafträder:

Jede der nachstehenden Voraussetzungen berechtigte in Dänemark zum Führen eines kleinen Kleinkraftrades:

- a) ein Führerschein für Kleinkrafträder,
- b) ein Führerschein für Zugmaschinen oder
- c) die Vollendung des 18. Lebensjahres.

IN DEUTSCHLAND AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Deutschland 1 (D1)

Ausgestellt in Deutschland bis zum 31. März 1986 (in Einzelfällen kann das Ausstellungsdatum nach dem 31. März 1986 liegen)

Beschreibung: grau, 4 Seiten. In der Praxis können zahlreiche Unterschiede in Bezug auf Farbe und Form des Modells auftreten, da dieses Modell über 40 Jahre lang ausgestellt wurde. Im Saarland ausgestellte Modelle können eine andere Größe haben und sind zweisprachig (Deutsch/Französisch).

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells D1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
1	AM, A1, A2, A	1
1 beschränkt auf Leichtkrafträder: 1.4.1980-31.3.1986	AM, A1	7

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells D1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
2	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	2, 3, 5, 8
3	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	3, 4, 5, 9
4	AM	6
5	—	

Zusatzangaben:

Die Führerscheine können sehr spezifische und begrenzte weitere Fahrerlaubnisse enthalten, die in den Tabellen nicht aufgeführt sind. Sollte dieser seltene Fall auftreten, ist die deutsche Ausstellungsbehörde zu kontaktieren, wenn Zweifel bezüglich des Umfangs einer bestimmten Fahrerlaubnis bestehen.

1. Wurde ein Führerschein der „Klasse 1“ vor dem 1. Dezember 1954 (vor dem 1. Oktober 1960 im Saarland) erworben, so ist der Inhaber zusätzlich berechtigt, ein Fahrzeug der Klasse B zu führen, ohne seinen Führerschein umtauschen zu müssen.
2. Hat der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 2“ sein 50. Lebensjahr vor dem 1. Januar 2000 vollendet, so war die Fahrerlaubnis nur bis zum 31. Dezember 2000 gültig. Hat dieser Führerscheininhaber seinen Führerschein vor dem 1. Januar 2001 gegen ein neues Modell umgetauscht, gelten die Gültigkeitsdauer und die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen des neuen Modells. Vollendet ein Führerscheininhaber sein 50. Lebensjahr nach dem 31. Dezember 1999, hat er seinen Führerschein spätestens an seinem 50. Geburtstag gegen ein neues Modell umzutauschen; danach beträgt die Gültigkeitsdauer 5 Jahre.

3. Wurde ein Führerschein der „Klasse 2“ oder „Klasse 3“ vor dem 1. Dezember 1954 (vor dem 1. Oktober 1960 im Saarland) erworben, so ist der Inhaber zusätzlich berechtigt, Fahrzeuge der Klasse A zu führen.

Wurde ein Führerschein der „Klasse 2“ oder „Klasse 3“ nach den vorstehend genannten Daten, aber vor dem 1. April 1980 erworben, so ist der Inhaber zusätzlich berechtigt, ein Fahrzeug der Klasse A1 zu führen.

4. Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 3“ ist ebenfalls berechtigt, ein Fahrzeug der Klasse CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= nicht mehr als drei Achsen insgesamt) zu führen.
5. Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 3“ ist berechtigt, Kraftomnibusse ohne Fahrgäste mit einem Höchstgewicht von bis zu 7,5 t im Inland zu führen. Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 2“ ist berechtigt, Kraftomnibusse ohne Fahrgäste im Inland zu führen.
6. Wurde ein Führerschein der „Klasse 4“ vor dem 1. Dezember 1954 (vor dem 1. Oktober 1960 im Saarland) ausgestellt, so handelt es sich nicht nur um eine nationale Klasse; der Inhaber ist berechtigt, Fahrzeuge folgender Klassen zu führen: A, B.

Wurde ein Führerschein der „Klasse 4“ nach den vorstehend genannten Daten, aber vor dem 1. April 1980 erworben, ist der Inhaber berechtigt, ein Fahrzeug der Klasse A1 zu führen.

7. Die „Klasse A1“ gilt auch für Krafräder der Klasse A1 mit einem Verhältnis Leistung/Gewicht von mehr als 0,1 kW/kg (Code 79.05).
8. Die „Klasse A1“ gilt auch für Krafräder der Klasse A1 mit einem Verhältnis Leistung/Gewicht von mehr als 0,1 kW/kg (Code 79.05). Die „Klasse A“ ist beschränkt auf dreirädrige Fahrzeuge (Code 79.03) und dreirädrige Fahrzeuge mit Anhänger, deren zulässige Höchstmasse nicht mehr als 750 kg beträgt (Code 79.04). Die „Klasse BE“ gilt auch für Fahrzeuge der Klasse BE mit einer zulässigen Höchstmasse des Anhängers von mehr als 3 500 kg (Code 79.06).
9. Die Klassen A1 und A sind beschränkt auf dreirädrige Fahrzeuge (Code 79.03) und dreirädrige Fahrzeuge mit Anhänger, deren zulässige Höchstmasse nicht mehr als 750 kg beträgt (Code 79.04). Die „Klasse BE“ gilt auch für Fahrzeuge der Klasse BE mit einer zulässigen Höchstmasse des Anhängers von mehr als 3 500 kg (Code 79.06).

Modell Deutschland 2 (D2)*Ausgestellt in der Deutschen Demokratischen Republik bis 1969*

Beschreibung: grau, 4 Seiten.

Durch eine Änderung der Vorschriften mit Wirkung vom 1. April 1957 wurden Umfang und Definition der Klassen geändert. Daher sind für dieses Modell zwei Äquivalenztabelle erforderlich.

D2a: bis zum 31. März 1957 ausgestellt Modell

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells D2a	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
1	AM, A1, A2, A, B	
2	AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 3, 4, 5
3	AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C	2, 3, 4, 5
4	AM, A1, A2, A, B	4

D2b: vom 1. April 1957 bis 1969 ausgestellt Modell

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells D2b	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
1	AM, A1, A2, A	
2	AM, A1, B	4
3	AM, A1	6
4	AM, A1, B, BE, C1, C1E	2, 3, 4, 5
5	AM, A1, B, BE, C1, C1E C, CE	1, 3, 4, 5

Zusatzangaben:

Die Führerscheine können sehr spezifische und begrenzte weitere Fahrerlaubnisse enthalten, die in den Tabellen nicht aufgeführt sind. Sollte dieser seltene Fall auftreten, ist die deutsche Ausstellungsbehörde zu kontaktieren, wenn Zweifel bezüglich des Umfangs einer bestimmten Fahrerlaubnis bestehen.

- Hat der Inhaber eines vor dem 1. April 1957 ausgestellten Führerscheins der „Klasse 2“ oder eines nach dem 31. März 1957 ausgestellten Führerscheins der „Klasse 5“ sein 50. Lebensjahr vor dem 1. Januar 2000 vollendet, war die Fahrerlaubnis nur bis zum 31. Dezember 2000 gültig. Hat dieser Führerscheininhaber seinen Führerschein vor dem oder am 1. Januar 2001 gegen ein neues Modell umgetauscht, gelten die Gültigkeitsdauer und die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen des neuen Modells. Vollendet ein Führerscheininhaber sein 50. Lebensjahr nach dem 31. Dezember 1999, hat er seinen Führerschein spätestens an seinem 50. Geburtstag gegen ein neues Modell umzutauschen; danach beträgt die Gültigkeitsdauer 5 Jahre.
- Der Inhaber eines vor dem 1. April 1957 ausgestellten Führerscheins der „Klasse 3“ (D2a) und eines nach dem 31. März 1957 ausgestellten Führerscheins der „Klasse 4“ (D2b) ist ebenfalls berechtigt, ein Fahrzeug der Klasse CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= nicht mehr als drei Achsen insgesamt) zu führen.

3. Der Inhaber eines vor dem 1. April 1957 ausgestellten Führerscheins der „Klasse 3“ (D2a) oder eines nach dem 31. März 1957 ausgestellten Führerscheins der „Klasse 4“ (D2b) ist berechtigt, Kraftomnibusse ohne Fahrgäste mit einem Höchstgewicht von bis zu 7,5 t auch im grenzüberschreitenden Verkehr zu führen.

Der Inhaber eines vor dem 1. April 1957 ausgestellten Führerscheins der „Klasse 2“ (D2a) oder eines nach dem 31. März 1957 ausgestellten Führerscheins der „Klasse 5“ (D2b) ist berechtigt, Kraftomnibusse ohne Fahrgäste im Inland zu führen.

4. Der Inhaber eines vor dem 1. Dezember 1954 ausgestellten Führerscheins der „Klasse 2“, „Klasse 3“ oder „Klasse 4“ (Modell D2a) oder der „Klasse 2“, „Klasse 4“ oder „Klasse 5“ (Modell D2b) ist berechtigt, Fahrzeuge der Klasse A zu führen.
5. Die „Klasse BE“ gilt auch für Fahrzeuge der Klasse BE mit einer zulässigen Höchstmasse des Anhängers von mehr als 3 500 kg (Code 79.06).
6. Die „Klasse A1“ gilt auch für Krafträder der Klasse A1 mit einem Verhältnis Leistung/Gewicht von mehr als 0,1 kW/kg (Code 79.05).

Modell Deutschland 3 (D3)

Ausgestellt in der Deutschen Demokratischen Republik von 1969 bis zum 31. Mai 1982

Beschreibung: Führerscheinheft, 12 Seiten, grauer Umschlag.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells D3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
1	AM, A1, A2, A	5
2	AM, B	4, 5, 7
3	AM	7
4	AM, B, BE, C1, C1E	2, 3, 4, 7, 8
5	AM, A1, A, B, BE, C, C1, C1E, CE	1, 3, 4, 7, 8, 9
§ 6 StVZO, § 85 StVZO	—	7

Zusatzangaben:

Die Führerscheine können sehr spezifische und begrenzte weitere Fahrerlaubnisse enthalten, die in den Tabellen nicht aufgeführt sind. Sollte dieser seltene Fall auftreten, ist die deutsche Ausstellungsbehörde zu kontaktieren, wenn Zweifel bezüglich des Umfangs einer bestimmten Fahrerlaubnis bestehen.

- Hat der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 5“ sein 50. Lebensjahr vor dem 31. Dezember 1999 vollendet, war die Fahrerlaubnis nur bis zum 1. Januar 2000 gültig. Hat dieser Führerscheininhaber seinen Führerschein vor dem 1. Januar 2001 gegen ein neues Modell umgetauscht, gelten die Gültigkeitsdauer und die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen des neuen Modells. Vollendet ein Führerscheininhaber sein 50. Lebensjahr nach dem 31. Dezember 1999, hat er seinen Führerschein spätestens an seinem 50. Geburtstag gegen ein neues Modell umzutauschen; danach beträgt die Gültigkeitsdauer 5 Jahre.
- Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 4“ ist ebenfalls berechtigt, ein Fahrzeug der Klasse CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= nicht mehr als drei Achsen insgesamt) zu führen.
- Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 4“ ist berechtigt, Kraftomnibusse ohne Fahrgäste mit einem Höchstgewicht von bis zu 7,5 t im Inland zu führen. Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 5“ ist berechtigt, Kraftomnibusse ohne Fahrgäste im Inland zu führen.
- Der Inhaber eines ursprünglich vor dem 1. Dezember 1954 ausgestellten Führerscheins der „Klasse 2“, „Klasse 4“ oder „Klasse 5“ ist berechtigt, Fahrzeuge der unbeschränkten Klasse A zu führen.
- Wurde ein Führerschein der „Klasse 1“ vor dem 1. April 1957 ausgestellt, so ist der Inhaber nur berechtigt, Fahrzeuge der Klasse B zu führen.

6. Wurde ein Führerschein der „Klasse 2“ vor dem 1. Dezember 1954 ausgestellt, ist der Inhaber berechtigt, Fahrzeuge der Klasse B 79 zu führen.
7. Hat ein Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 2“, „Klasse 3“, „Klasse 4“ oder „Klasse 5“ oder gemäß § 6 StVZO oder § 85 StVZO diesen vor dem 1. April 1980 erworben, so ist er zusätzlich berechtigt, Fahrzeuge der Klasse A1 zu führen.
8. Die „Klasse BE“ gilt auch für Fahrzeuge der Klasse BE mit einer zulässigen Höchstmasse des Anhängers von mehr als 3 500 kg (Code 79.06).
9. Die Klassen A1 und A sind beschränkt auf dreirädrige Fahrzeuge (Code 79.03).

Modell Deutschland 4 (D4)

Ausgestellt in der Deutschen Demokratischen Republik vom 1. Juni 1982 bis zum 2. Oktober 1990

Beschreibung: leuchtend rosafarbenes Papiermodell, 4 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells D4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A1, A2, A	4
B	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	2, 3, 5, 6
C	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C	1, 3, 5, 6
D	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, D	1, 5, 6
BE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	2, 3, 5, 6
CE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 5, 6
DE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, D, DE	1, 5, 6

Zusatzangaben:

Die Führerscheine können sehr spezifische und begrenzte weitere Fahrerlaubnisse enthalten, die in den Tabellen nicht aufgeführt sind. Sollte dieser seltene Fall auftreten, ist die deutsche Ausstellungsbehörde zu kontaktieren, wenn Zweifel bezüglich des Umfangs einer bestimmten Fahrerlaubnis bestehen.

1. Hat der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse C“, „Klasse CE“, „Klasse D“ und „Klasse DE“ sein 50. Lebensjahr vor dem 1. Januar 2000 vollendet, war die Fahrerlaubnis nur bis zum 31. Dezember 2000 gültig. Hat dieser Führerscheininhaber seinen Führerschein vor dem 1. Januar 2001 gegen ein neues Modell umgetauscht, gelten die Gültigkeitsdauer und die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen des neuen Modells. Vollendet ein Führerscheininhaber sein 50. Lebensjahr nach dem 31. Dezember 1999, hat er seinen Führerschein spätestens an seinem 50. Geburtstag gegen ein neues Modell umzutauschen; danach beträgt die Gültigkeitsdauer 5 Jahre.
2. Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse B“ und der „Klasse BE“ ist ebenfalls berechtigt, ein Fahrzeug der Klasse CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= nicht mehr als drei Achsen insgesamt) zu führen.
3. Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse B“ und der „Klasse BE“ ist berechtigt, Kraftomnibusse ohne Fahrgäste mit einem Höchstgewicht von bis zu 7,5 t im Inland zu führen.

Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse C“ ist berechtigt, Kraftomnibusse ohne Fahrgäste im Inland zu führen.

4. Die „Klasse A1“ gilt auch für Krafräder der Klasse A1 mit einem Verhältnis Leistung/Gewicht von mehr als 0,1 kW/kg (Code 79.05).
5. Die Klassen A1 und A sind beschränkt auf dreirädrige Fahrzeuge (Code 79.03).
6. Die „Klasse BE“ gilt auch für Fahrzeuge der Klasse BE mit einer zulässigen Höchstmasse des Anhängers von mehr als 3 500 kg (Code 79.06).

Modell Deutschland 5 (D5)

Ausgestellt in Deutschland vom 1. April 1986 bis zum 31. Dezember 1998

Beschreibung: leuchtend rosafarbenes Papiermodell, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells D5	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
1	AM, A1, A2, A	2, 7
1a	AM, A1, A2, A	7
1b	AM, A1	7
2	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 3, 5, 8, 9
3	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	3, 4, 5, 8, 9
4	AM	6
5	AM	

Zusatzangaben:

Die Führerscheine können sehr spezifische und begrenzte weitere Fahrerlaubnisse enthalten, die in den Tabellen nicht aufgeführt sind. Sollte dieser seltene Fall auftreten, ist die deutsche Ausstellungsbehörde zu kontaktieren, wenn Zweifel bezüglich des Umfangs einer bestimmten Fahrerlaubnis bestehen.

1. Hat der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 2“ sein 50. Lebensjahr vor dem 31. Dezember 1999 vollendet, war die Fahrerlaubnis nur bis zum 1. Januar 2000 gültig. Hat dieser Führerscheininhaber seinen Führerschein vor dem oder am 1. Januar 2001 gegen ein neues Modell umgetauscht, gelten die Gültigkeitsdauer und die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen des neuen Modells. Vollendet ein Führerscheininhaber sein 50. Lebensjahr nach dem 31. Dezember 1999, hat er seinen Führerschein spätestens an seinem 50. Geburtstag gegen ein neues Modell umzutauschen; danach beträgt die Gültigkeitsdauer 5 Jahre.
2. Wurde ein Führerschein der „Klasse 1“ des Modells D1 vor dem 1. April 1954 (vor dem 1. Oktober 1960 im Saarland) erworben, so ist der Inhaber berechtigt, Fahrzeuge der Klasse B zu führen.

Das Vorstehende gilt für Modell D5 nur, wenn für den gleichen Inhaber vor dem jeweiligen Datum ein Modell D1 ausgestellt wurde, das später gegen ein Modell D5 umgetauscht wurde.

3. Wurde ein Führerschein der „Klasse 2“ oder „Klasse 3“ des Modells D1 vor dem 1. Dezember 1954 (vor dem 1. Oktober 1960 im Saarland) erworben, so ist der Inhaber zusätzlich berechtigt, Fahrzeuge der Klasse A zu führen. Wurde ein Führerschein der „Klasse 2“ oder der „Klasse 3“ nach den vorstehend genannten Daten, aber vor dem 1. April 1980 erworben, so ist der Inhaber zusätzlich berechtigt, ein Fahrzeug der Klasse A1 zu führen.

Das Vorstehende gilt für Modell D5 nur, wenn für den gleichen Inhaber vor dem jeweiligen Datum ein Modell D1 ausgestellt wurde, das später gegen ein Modell D5 umgetauscht wurde.

4. Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 3“ ist ebenfalls berechtigt, ein Fahrzeug der Klasse CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= nicht mehr als drei Achsen insgesamt) zu führen.
5. Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 3“ ist berechtigt, Kraftomnibusse ohne Fahrgäste mit einer Höchstmasse von bis zu 7,5 t im Inland zu führen. Der Inhaber eines Führerscheins der „Klasse 2“ ist berechtigt, Kraftomnibusse ohne Fahrgäste im Inland zu führen.

6. Wurde ein Führerschein der „Klasse 4“ des Modells D1 vor dem 1. Dezember 1954 (vor dem 1. Oktober 1960 im Saarland) ausgestellt, so handelt es sich nicht nur um eine nationale Klasse, sondern um eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge folgender Klassen: A, B. Wurde ein Führerschein der „Klasse 4“ nach den vorstehend genannten Daten, aber vor dem 1. April 1980 erworben, so ist der Inhaber berechtigt, ein Fahrzeug der Klasse A1 zu führen.

Das Vorstehende gilt für Modell D5 nur, wenn für den gleichen Inhaber vor dem jeweiligen Datum ein Modell D1 ausgestellt wurde, das später gegen ein Modell D5 umgetauscht wurde.

7. Die „Klasse A1“ gilt auch für Krafräder der Klasse A1 mit einem Verhältnis Leistung/Gewicht von mehr als 0,1 kW/kg (Code 79.05).
8. Die Klassen A1 und A sind beschränkt auf dreirädrige Fahrzeuge (Code 79.03) und dreirädrige Fahrzeuge mit Anhänger, deren zulässige Höchstmasse nicht mehr als 750 kg beträgt (Code 79.04).
9. Die „Klasse BE“ gilt auch für Fahrzeuge der Klasse BE mit einer zulässigen Höchstmasse des Anhängers von mehr als 3 500 kg (Code 79.06).

Modell Deutschland 6 (D6)

Ausgestellt in Deutschland vom 1. Januar 1999 bis zum 18. Januar 2013

Beschreibung: Plastikkartenmodell nach Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells D6	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1	1
A (beschränkt)	AM, A1, A2	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A, B	2
BE	AM, A1, A, B, BE	2, 3
C1	AM, A1, A, B, C1	2
C1E	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	2, 3
C	AM, A1, A, B, C1, C	2
CE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	2, 3
D1	AM, A1, A, B, D1	2
D1E	AM, A1, A, B, BE, D1, D1E	2, 3
D	AM, A1, A, B, D1, D	2
DE	AM, A1, A, B, BE, D1, D1E, D, DE	2, 3
M	AM	
S	AM	

Zusatzangaben:

- Die „Klasse A1“ gilt auch für Krafräder der Klasse A1 mit einem Verhältnis Leistung/Gewicht von mehr als 0,1 kW/kg (Code 79.05).
- Die Klassen A1 und A sind beschränkt auf dreirädrige Fahrzeuge (Code 79.03) und dreirädrige Fahrzeuge mit Anhänger, deren zulässige Höchstmasse nicht mehr als 750 kg beträgt (Code 79.04).
- Die „Klasse BE“ gilt auch für Fahrzeuge der Klasse BE mit einer zulässigen Höchstmasse des Anhängers von mehr als 3 500 kg (Code 79.06).

IN ESTLAND AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Estland 1 (EST1)

Ausgestellt in Estland vom 1. November 1999 bis zum 30. September 2004

Beschreibung: Rosafarbener Führerschein aus synthetischem Papier (TESLIN, ISO 9002:1994), vollständig von Sicherheitskunststoff umhüllt. Die Folie weist ein netzartiges Sicherheitsmuster auf. Auf der Rückseite trägt die Plastikummhüllung die Prägung „EST“ und sechs Wellenlinien. Die Angaben sind gedruckt, das Foto ist gescannt.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells EST1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
—	AM	
A1	A1	
A	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

1. Bei Klasse A sollte die maximale Leistung nicht mehr als 25 kW oder 0,16 kW/kg betragen.

Zusatzangaben:

Beschränkungen (in kodierter Form):

- 1 — Brille oder Kontaktlinsen erforderlich;
- 2 — Hörgerät erforderlich;
- 3 — gültig für von Hand zu führende Fahrzeuge;
- 4 — maximale Leistung bei Klasse A sollte nicht mehr als 25 kW oder 0,16 kW/kg betragen;
- 5 — Automatikgetriebe.

Das Wort „ESMANE“ auf der Vorderseite unten (Mitte) gibt an, dass es sich bei dem Führerscheininhaber um einen Fahranfänger handelt; die Gültigkeitsdauer eines solchen Führerscheins ist auf zwei Jahre begrenzt.

Modell Estland 2 (EST2)

Ausgestellt in Estland vom 1. Oktober 2004 bis zum 7. September 2008

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Die Führerscheinkarte ist aus Kunststoff mit einem rosafarbenen Hintergrundmuster, das für den estnischen Führerschein charakteristisch ist. Personenbezogene Angaben (einschließlich digitales Lichtbild und Unterschrift des Karteninhabers) sind mittels Lasertechnik aufgebracht.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells EST 2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
—	AM	
A1	A1	1
A	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

1. Bei Klasse A sollte die maximale Leistung nicht mehr als 25 kW oder 0,16 kW/kg betragen.

Zusatzangaben:

Beschränkungen (in kodierter Form):

101 — Vorläufiger Führerschein. Fahranfänger müssen die Abbildung eines grünen Ahornblattes auf den Fahrzeugfenstern anbringen (vorne und hinten), wenn es sich bei ihrem Führerschein um einen vorläufigen Führerschein (für 2 Jahre) handelt. Die Geschwindigkeit ist auf 90 km/h begrenzt.

102 — Klassen, deren Inhaber nur während seines Wehrdienstes über eine Fahrerlaubnis verfügt.

103 — Klasse D. Der Fahrer ist ausschließlich zum Führen von Oberleitungsbussen berechtigt.

105 — Krafträder mit einer maximalen Leistung von 25 kW oder einer effektiven Motorleistung von maximal 0,16 kW/kg.

106 — Klasse D. Beschränkt auf Strecken von 50 km.

Modell Estland 3 (EST3)*Ausgestellt in Estland seit dem 8. September 2008*

Beschreibung: Identisch mit Modell 2, bis auf die Angaben „Driving Licence“ und „Permis de conduire“, die auf der Vorderseite neben dem Wort „JUHILUBA“ hinzugefügt werden.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells EST 3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
AM	AM	
A1	A1	
A	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

IN GRIECHENLAND AUSGESTELLTE MODELLE**Modell Griechenland 1 (GR1a)***Ausgestellt in Griechenland bis zum 11. Januar 1987*

Beschreibung: Blau und gelb, schwarze Schrift.

Klassen B, Γ, Δ, E, 12 Seiten.

Modell Griechenland 1 (GR1b)*Ausgestellt in Griechenland bis zum 11. Januar 1987*

Beschreibung: Rosafarben und gelb, schwarze Schrift

Klasse A, 8 Seiten.

Bis zum 30. Januar 1985 beinhalteten die Führerscheine aller Klassen (B, Γ, Δ, E) auch eine Fahrerlaubnis für die Klasse AM. Ab diesem Datum bis zum 18. Januar 2013 wurde die Fahrerlaubnis für die Klasse AM ausschließlich durch von der griechischen Verkehrspolizei ausgestellte separate Führerscheine erteilt.

Äquivalenztabelle

Klassen der Modelle GR1a und GR1b	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, B1, B	
E	BE	1
Γ	C1, C	
E	BE, C1E, CE	1
Δ	D1, D	
E	BE, D1E, DE	1

Zusatzangaben:

Unter Punkt 4b wird für diese Modelle zwar eine bestimmte Gültigkeitsdauer angegeben, diese wurde jedoch durch den Präsidentialerlass 255/1984 bis zum Alter von 65 Jahren verlängert.

1. Klasse E war eine separate Klasse, jedoch nur in Verbindung mit dem Führerschein einer anderen Klasse gültig.

Modell Griechenland 2 (GR2)

Ausgestellt in Griechenland vom 12. Januar 1987 bis zum 31. März 1997

Beschreibung: rosafarben mit schwarzer Schrift, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells GR2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A1, A2, A	
B	B1, B	
E	BE	1
Γ/C	C1, C	
E	BE, C1E, CE	1
Δ/D	D1, D	
E	BE, D1E, DE	1

Zusatzangaben:

Vom 30. Januar 1985 bis zum 18. Januar 2013 wurde die Fahrerlaubnis für die Klasse AM ausschließlich durch von der griechischen Verkehrspolizei ausgestellte separate Führerscheine erteilt.

1. Klasse E war eine separate Klasse, jedoch nur in Verbindung mit dem Führerschein einer anderen Klasse („B“ oder „Γ“ oder „Δ“) gültig.

Modell Griechenland 3 (GR3)

Ausgestellt in Griechenland vom 1. April 1997 bis zum 30. April 2001

Beschreibung: rosafarben mit schwarzer Schrift.

6 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells GR3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A/A1	AM, A1	
A/A	AM, A1, A2, A	
B/B1	B1	
B/B	B1, B	1
BE	BE	
Γ1/C1	C1	
Γ1E/C1E	BE, C1E	
Γ/C	C1, C	
ΓE/CE	BE, C1E, CE	
Δ1/D1	D1	
Δ1E/D1E	BE, D1E	
Δ/D	D1, D	
ΔE/DE	BE, D1E, DE	

Zusatzangaben:

Vom 30. Januar 1985 bis zum 18. Januar 2013 wurde die Fahrerlaubnis für die Klasse AM ausschließlich durch von der griechischen Verkehrspolizei ausgestellte separate Führerscheine erteilt.

- Gemäß der Richtlinie 91/439/EWG, die durch den Präsidentialerlass 19/1995 in einzelstaatliches Recht umgesetzt wird, sind Inhaber eines Führerscheins der Klassen B1 oder B berechtigt, dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge zu führen. Somit kann die Klasse A mit Code 79.03 eingegeben werden.

Modell Griechenland 4 (GR4)

Ausgestellt in Griechenland vom 1. Mai 2001 bis zum 18. Januar 2009

Beschreibung: rosafarben mit schwarzer Schrift.

6 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells GR4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A/A (≤ 25 kW und $\leq 0,16$ kW/kg), A/A	AM, A1	
A/A	AM, A1, A2, A	
B	B1, B	1

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells GR4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
BE	BE	
Γ1/C1	C1	
Γ1E/C1E	BE, C1E	
Γ/C	C	
ΓE/CE	BE, C1E, CE	
Δ1/D1	D1	
Δ1E/D1E	BE, D1E	
Δ/D	D1, D	
ΔE/DE	BE, D1E, DE	

Zusatzangaben:

Vom 30. Januar 1985 bis zum 18. Januar 2013 wurde die Fahrerlaubnis für die Klasse AM ausschließlich durch von der griechischen Verkehrspolizei ausgestellte separate Führerscheine erteilt.

- Gemäß der Richtlinie 91/439/EWG, die durch den Präsidialerlass 19/1995 in einzelstaatliches Recht umgesetzt wird, sind Inhaber eines Führerscheins der Klassen B1 oder B berechtigt, dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge zu führen. Somit kann die Klasse A mit Code 79.03 eingegeben werden.

Modell Griechenland 5 (GR5)

Ausgestellt in Griechenland vom 19. Januar 2009 bis zum 18. Januar 2013

Beschreibung: rosafarben mit schwarzer Schrift.

Abmessungen: Breite: 85,6 mm, Höhe: 54 mm (Dicke: 0,75 mm).

Neue Führerscheine werden nach internationalen Qualitätsnormen (ISO) und gemäß den technischen Anforderungen des Anhangs I der Richtlinie 2006/126/EG in Form einer Plastikkarte hergestellt. Auf der Vorderseite (linke Ecke) ist diese durch ein Hologramm gesichert. Die Schriftzeichen werden mittels Mikrodruck und optisch variabler Farbe (OVI) auf einem sicher gestalteten Hintergrund aufgebracht. Dual-Image-Technik und fühlbare Sicherheitsmerkmale sollen ebenfalls verwendet werden. Auf der Rückseite ist die Karte durch ein 3D-Hologramm und einen speziellen Hintergrund mit exklusiven Bildern und sich überschneidenden Linien gesichert. Unter UV-Licht ist der Aufdruck beider Seiten sichtbar; dies beeinträchtigt jedoch die Qualität der Führerscheinkarte in keiner Weise.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells GR5	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A/A (≤ 25 kW und ≤ 0,16 kW/kg), A/A	AM, A1	
A/A	AM, A1, A2, A	
B	B1, B	1
BE	BE	
Γ1/C1	C1	
Γ1E/C1E	BE, C1E	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells GR5	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
Γ/C	C1, C	
ΓE/CE	BE, C1E, CE	
Δ/D	D1, D	
ΔE/DE	BE, D1E, DE	

Zusatzangaben:

Vom 30. Januar 1985 bis zum 18. Januar 2013 wurde die Fahrerlaubnis für die Klasse AM ausschließlich durch von der griechischen Verkehrspolizei ausgestellte separate Führerscheine erteilt.

- Gemäß der Richtlinie 91/439/EWG, die durch den Präsidentialerlass 19/1995 in einzelstaatliches Recht umgesetzt wird, sind Inhaber eines Führerscheins der Klassen B1 oder B berechtigt, dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge zu führen. Somit kann die Klasse A mit Code 79.03 eingegeben werden.

IN SPANIEN AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Spanien 1 (E1)

Ausgestellt in Spanien vom 27. Juni 1997 bis zum 1. November 2004

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell mit sechs Seiten gemäß Anhang I der Richtlinie 91/439/EWG.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells E1	Entsprechende Klassen
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Modell Spanien 2 (E2)*Ausgestellt in Spanien vom 2. November 2004 bis zum 7. Dezember 2009*

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells E2	Entsprechende Klassen
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(btp)	—

Modell Spanien 3 (E3)*Ausgestellt in Spanien seit 8. Dezember 2009*

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß Anhang I Nummer 3 der Richtlinie 2006/126/EG.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells E3	Entsprechende Klassen
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
—	B1
B	B

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells E3	Entsprechende Klassen
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(btp)	—

Zusatzangaben:

Die Klassen AM und A2 werden seit dem 8. Dezember 2009 ausgestellt.

IN FRANKREICH AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Frankreich 1 (F1)

Ausgestellt in Frankreich bis zum 31. Dezember 1954

Beschreibung: rosafarbene Karte, 2 Seiten, Lichtbild auf der Vorderseite.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells F1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
—	AM, A1, B1, B	1, 2
1° voitures affectés à des transports en commun	AM, A1, B1, B, D1, D	2
2° véhicules pesant en charge plus de 3 000 kg	AM, A1, B1, B, C1, C, C1E, CE	2
3° motocycles à deux roues	AM, A1, A2, A, B1	

Zusatzangaben:

1. Enthält die Rückseite des Führerscheins keine Angaben, so berechtigt er nicht zum Führen von Fahrzeugen der Klassen 1°, 2° oder 3°. Daher kann die der Führerscheinklasse B entsprechende Fahrerlaubnis, die in keiner der drei genannten Klassen enthalten ist, nicht auf dem Dokument vermerkt werden. In einer Zeile der Tabelle ist dies wie folgt eingetragen: „—“.
2. Die Gleichwertigkeit mit der Klasse A1 (Kleinkrafträder und Fahrzeuge der Klasse L4e) ist nur dann gegeben, wenn für die 5 Jahre vor dem 1. Januar 2011 Fahrpraxis nachgewiesen wird (durch Informationen des Versicherungsunternehmens) oder eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer Schulung von 3 oder 7 Stunden vorgelegt wird.

Modell Frankreich 2 (F2)

Ausgestellt in Frankreich vom 1. Januar 1955 bis zum 19. Januar 1975

Beschreibung: rosafarbener Papierführerschein (deutlich größer als die Modelle in Anhang I der Richtlinie 91/439/EWG), 6 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells F2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1*, B1, B + Code 79	1, 2
C	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
D	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1, 3
E(B)	AM, A1*, B1, B, BE	1
E(C)	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(D)	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	3
FA1	AM, A1, B1 + Code (10, 15, ...)	
FA	AM, A1, A2, A, B1 + Code (10, 15, ...)	
FB	B1, B + Code (10, 15, ...)	

Zusatzangaben:

1. A1*: In diesem Fall ist die Gleichwertigkeit mit der Klasse A1 (Leichtkrafträder und Fahrzeuge der Klasse L5e) dann gegeben, wenn für die 5 Jahre vor dem 1. Januar 2011 konkrete Fahrpraxis mit diesem Fahrzeug nachgewiesen wird (durch Erklärung des Versicherers) oder, in Ermangelung dieser Fahrpraxis, eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer 3- oder 7-stündigen Schulung bei einer zugelassenen Einrichtung vorgelegt wird.
2. B: Der Inhaber eines vor dem 20. Januar 1975 ausgestellten Führerscheins der Klasse B, auf dem der Code 79 (Reisemobil — zulässiges Gesamtgewicht > 3 500 kg) vermerkt ist, ist berechtigt, Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg zu führen.
3. Wog das Fahrzeug, mit dem der Führerscheininhaber den praktischen Teil der Führerscheinprüfung für die Klasse D oder die Klasse DE abgelegt hat, weniger als 3 500 kg, so ist der Führerscheininhaber nur zum Führen von Fahrzeugen der Klassen AM, A1*, B1, B, BE, D1 79 (< 3 500 kg) und D79 (< 3 500 kg) berechtigt.

Modell Frankreich 3 (F3)

Ausgestellt in Frankreich vom 20. Januar 1975 bis zum 29. Februar 1980

Beschreibung: rosafarbener Papierführerschein (deutlich größer als die Modelle in Anhang I der Richtlinie 91/439/EWG), 6 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells F3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells F3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t)	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
FA1	AM, A1, B1 + Code (10, 15, ...)	
FA	AM, A1, A2, A, B1 + Code (10, 15, ...)	
FB	B1, B + Code (10, 15, ...)	

Zusatzangaben:

- Die Gleichwertigkeit mit der Klasse A1 (Kleinkraftmädrer und Fahrzeuge der Klasse L5e) ist nur dann gegeben, wenn für die 5 Jahre vor dem 1. Januar 2011 konkrete Fahrpraxis für diese Fahrzeugart nachgewiesen wird (durch Informationen des Versicherungsunternehmens) oder eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer Schulung von 3 oder 7 Stunden vorgelegt wird.
- Hatte das für die Fahrprüfung des Inhabers eines Führerscheins der Klasse D oder DE verwendete Fahrzeug eine Masse $\leq 3\,500$ kg (im Zeitraum zwischen dem 20. Januar 1975 und dem 31. Mai 1979) oder $\leq 7\,000$ kg (im Zeitraum zwischen dem 1. Juni 1979 und dem 1. März 1980), ist der Führerscheininhaber nur zum Führen von Fahrzeugen der Klassen AM, A1 (siehe Anmerkung 1), B1, B, BE, D1 79 ($\leq 3\,500$ kg) und D 79 ($\leq 3\,500$ kg) berechtigt.

Modell Frankreich 4 (F4)

Ausgestellt in Frankreich vom 1. März 1980 bis zum 31. Dezember 1984

Beschreibung: rosafarbener Papierführerschein (deutlich größer als die Modelle in Anhang I der Richtlinie 91/439/EWG), 6 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells F4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1, B1	
A2	AM, A1, A2, A, B1	
A3	AM, A1, A2, A, B1	
A4	AM, A1, B1	3
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t)	1
C1	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1, 2

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells F4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1, 2
FA1	AM, A1, B1 + Code (10, 15, ...)	
FA2	AM, A, A2, A, B1 + Code (10, 15, ...)	
FA3	AM, A1, A2, A, B1 + Code (10, 15, ...)	
FA4	AM, B1 + Code (10, 15, ...)	
FB	AM, B1, B + Code (10, 15, ...)	

Zusatzangaben:

- Die Gleichwertigkeit mit der Klasse A1 (Kleinkraftträder und Fahrzeuge der Klasse L5e) ist nur dann gegeben, wenn für die 5 Jahre vor dem 1. Januar 2011 konkrete Fahrpraxis für diese Fahrzeugart nachgewiesen wird (durch Informationen des Versicherungsunternehmens) oder eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer Schulung von 3 oder 7 Stunden vorgelegt wird.
- Hatte das für die Fahrprüfung des Inhabers eines Führerscheins der Klasse D verwendete Fahrzeug eine Masse $\leq 7\,000$ kg, ist der Führerscheininhaber nur zum Führen von Fahrzeugen der Klassen AM, A1 (siehe Anmerkung 1), B1, B, BE, D1 79 ($\leq 3\,500$ kg) und D 79 ($\leq 3\,500$ kg) berechtigt.
- Für A1: Code 79 L5e ≤ 15 kW.

Modell Frankreich 5 (F5)

Ausgestellt in Frankreich vom 1. Januar 1985 bis zum 30. Juni 1990

Beschreibung: rosafarbener Papierführerschein, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells F5	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
C limité	AM, A1, B1, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t)	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1, 2
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ($\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE	1, 2

Zusatzangaben:

- Die Gleichwertigkeit mit der Klasse A1 (Kleinkraftträder und Fahrzeuge der Klasse L5e) ist nur dann gegeben, wenn für die 5 Jahre vor dem 1. Januar 2011 konkrete Fahrpraxis für diese Fahrzeugart nachgewiesen wird (durch Informationen des Versicherungsunternehmens) oder eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer Schulung von 3 oder 7 Stunden vorgelegt wird.

2. Hatte das für die Fahrprüfung des Inhabers eines Führerscheins der Klasse D verwendete Fahrzeug eine Masse $\leq 3\,500$ kg, ist der Führerscheininhaber nur zum Führen von Fahrzeugen der Klassen AM, A1 (siehe Anmerkung 1), B1, B, BE, D1 79 ($\leq 3\,500$ kg) und D 79 ($\leq 3\,500$ kg) berechtigt.
3. Für A1: Code 79 L5e ≤ 15 kW.

Modell Frankreich 6 (F6)

Ausgestellt in Frankreich vom 1. Juli 1990 bis zum 15. November 1994

Beschreibung: rosafarbener Papierführerschein, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells F6	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Zusatzangaben:

1. Die Gleichwertigkeit mit der Klasse A1 (Kleinkrafträder und Fahrzeuge der Klasse L5e) ist nur dann gegeben, wenn für die 5 Jahre vor dem 1. Januar 2011 konkrete Fahrpraxis für diese Fahrzeugart nachgewiesen wird (durch Informationen des Versicherungsunternehmens) oder eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer Schulung von 3 oder 7 Stunden vorgelegt wird.
2. Für A1: Code 79 L5e ≤ 15 kW.

Modell Frankreich 7 (F7)

Ausgestellt in Frankreich vom 16. November 1994 bis zum 28. Februar 1999

Beschreibung: rosafarbener Papierführerschein, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells F7	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells F7	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Zusatzangaben:

- Die Gleichwertigkeit mit der Klasse A1 (Kleinkrafträder und Fahrzeuge der Klasse L5e) ist nur dann gegeben, wenn für die 5 Jahre vor dem 1. Januar 2011 konkrete Fahrpraxis für diese Fahrzeugart nachgewiesen wird (durch Informationen des Versicherungsunternehmens) oder eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer Schulung von 3 oder 7 Stunden vorgelegt wird.
- Für A1: Code 79 L5e ≤ 15 kW.

Modell Frankreich 8 (F8)

Ausgestellt in Frankreich vom 1. März 1999 bis zum 18. Januar 2013

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell gemäß Anhang I der Richtlinie 91/439/EWG.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells F8	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B1	AM, A1, B1	2
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, DE	1, 3
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Zusatzangaben:

- Die Gleichwertigkeit mit der Klasse A1 (Kleinkrafträder und Fahrzeuge der Klasse L5e) ist nur dann gegeben, wenn für die 5 Jahre vor dem 1. Januar 2011 konkrete Fahrpraxis für diese Fahrzeugart nachgewiesen wird (durch Informationen des Versicherungsunternehmens) oder eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer Schulung von 3 oder 7 Stunden vorgelegt wird.
- Für A1: Code 79 L5e ≤ 15 kW.
- Inhaber eines Führerscheins der Klasse CE sind zum Führen von Fahrzeugen der Klasse DE berechtigt, sofern sie auch über einen Führerschein der Klasse D verfügen.

IN KROATIEN AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Kroatien 1 (HR1)

Ausgestellt in Kroatien vom 1. April 1993 bis zum 19. November 2004

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, gefaltet, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells HR1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
H	AM	1
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, B1, B	
C	AM, B1, B, C1, C	
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D	
E(B)	AM, B1, B, BE	3
E(C)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	3
E(D)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	3
F	—	4
G	—	2
H	—	1

Zusatzangaben:

1. Klasse H galt für Kleinkraftträder und Arbeitsmaschinen wie Lader, Gabelstapler usw.
2. Klasse G galt für Zugmaschinen. Die Klassen G und H waren eigene Klassen, sie wurden aber auch für die Inhaber von Führerscheinen der Klassen B, C oder D ausgestellt.
3. Klasse E war eine eigene Klasse, jedoch nur in Verbindung mit einer anderen Klasse (B, C oder D) gültig.
4. Klasse F galt für Straßenbahnen.

Modell Kroatien 2 (HR2)

Ausgestellt in Kroatien vom 20. November 2004 bis zum 31. Januar 2009

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, gefaltet, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells HR2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
M	AM	
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, B1, B	
B + E	AM, B1, B, BE	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells HR2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
C1	AM, B1, B, C1	
C1 + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E	
C	AM, B1, B, C1, C	
C + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D	
D + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	
F	—	1
G	—	2
H	—	3

Zusatzangaben:

1. Klasse F gilt für Zugmaschinen mit oder ohne Anhänger.
2. Klasse G gilt für Arbeitsmaschinen wie Lader, Gabelstapler usw. Die Klassen F, G und M waren eigene Klassen, sie wurden aber auch für die Inhaber von Führerscheinen der Klassen B, C oder D ausgestellt.
3. Klasse H gilt für Straßenbahnen.

Modell Kroatien 3 (HR3)

Ausgestellt in Kroatien vom 1. Februar 2009 bis zum 30. Juni 2013

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, gefaltet, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells HR2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
M	AM	
A1	AM, A1	
A2	AM, A1, A2	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, B1, B	
B + E	AM, B1, B, BE	
C1	AM, B1, B, C1	
C1 + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E	
C	AM, B1, B, C1, C	
C + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells HR2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D	
D + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	
F	—	1
G	—	2
H	—	3

Zusatzangaben:

1. Klasse F gilt für Zugmaschinen mit oder ohne Anhänger.
2. Klasse G gilt für Arbeitsmaschinen wie Lader, Gabelstapler usw. Die Klassen F, G und M waren eigene Klassen, sie wurden aber auch für die Inhaber von Führerscheinen der Klassen B, C oder D ausgestellt.
3. Klasse H gilt für Straßenbahnen.

IN IRLAND AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Irland 1 (IRL1)

Ausgestellt in Irland vom 25. Juni 1992 bis zum 16. November 1999

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell mit Kunststofflaminat.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells IRL1	Entsprechende Klassen
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells IRL1	Entsprechende Klassen
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Zusatzangaben:

Dieses Modell wurde in zweisprachiger Fassung ausgestellt, wobei der irische (gälische) Text dem englischen Text vorangeht.

Modell Irland 2 (IRL2)

Ausgestellt in Irland ungefähr vom 17. November 1999 bis zum 4. Juli 2005

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell mit Kunststofflaminat.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells IRL2	Entsprechende Klassen
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
W	—

Zusatzangaben:

Dieses Modell wurde in zweisprachiger Fassung ausgestellt, wobei der irische (gälische) Text dem englischen Text vorangeht.

Modell Irland 3 (IRL3)*Ausgestellt in Irland seit 4. Juli 2007*

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell mit Kunststofflaminat.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells IRL3	Entsprechende Klassen
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

IN ITALIEN AUSGESTELLTE MODELLE**Modell Italien 1 (I1)***Ausgestellt in Italien von 1959 bis 1989*

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A2, A, B1, B	1, 2
BE	AM, A1, A2, A, B1, B, BE	1, 2
C	AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C	1, 2
CE	AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 2

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
D	AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D	1, 2
DE	AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1, 2
F	—	

Zusatzangaben:

1. Jede Klasse gilt auch für die Klassen A1, A2 und A, sofern der Führerschein vor dem 1. Januar 1986 ausgestellt wurde.
2. Jede Klasse gilt, nur auf italienischem Hoheitsgebiet, auch für die Klasse A1, sofern der Führerschein vor dem 1. Januar 1986 ausgestellt wurde.

Modell Italien 2 (I2)

Ausgestellt in Italien von 1989 bis 1990

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1

Zusatzangaben:

1. Die Klasse A1 gilt nur auf italienischem Hoheitsgebiet.

Modell Italien 3 (I3)

Ausgestellt in Italien von 1990 bis 1995

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1

Zusatzangaben:

1. Die Klasse A1 gilt nur auf italienischem Hoheitsgebiet.

Modell Italien 4 (I4)

Ausgestellt in Italien seit 1995

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1

Zusatzangaben:

1. Die Klasse A1 gilt nur auf italienischem Hoheitsgebiet.

Modell Italien 5 (I5)

Ausgestellt in Italien seit 1996

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I5	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I5	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1

Zusatzangaben:

- Die Klasse A1 gilt nur auf italienischem Hoheitsgebiet.

Modell Italien 6 (I6)

Ausgestellt in Italien von 1996 bis 1997

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I6	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B1	AM, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C1	AM, A1, B1, B, C1	1
C1E	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D1	AM, A1, B1, B, D1	1
D1E	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D, D1, DE	1

Zusatzangaben:

- Die Klasse A1 gilt nur auf italienischem Hoheitsgebiet.

Modell Italien 7 (I7)

Ausgestellt in Italien von 1997 bis 1999

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I7	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I7	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
B1	AM, B1	
B	AM, A1, A2, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C1	AM, A1, B1, B, C1	1
C1E	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D1	AM, A1, B1, B, D1	1
D1E	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1

Zusatzangaben:

1. Die Klasse A1 gilt nur auf italienischem Hoheitsgebiet.

Modell Italien 8 (I8)

Ausgestellt in Italien von 1999 bis 2004

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I8	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1, 2
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1, 2

Zusatzangaben:

1. Die Klasse A1 gilt nur auf italienischem Hoheitsgebiet.
2. Die Klassen C1, C1E, C und CE gelten nur, wenn der Führerschein der Klasse D vor dem 1. Oktober 2004 ausgestellt wurde.

Modell Italien 9 (I9)*Ausgestellt in Italien von 2005 bis 2007*

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I9	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Zusatzangaben:

1. Die Klasse A1 gilt nur auf italienischem Hoheitsgebiet.

Modell Italien 10 (I10)*Ausgestellt in Italien von 2007 bis 2013*

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells I10	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Zusatzangaben:

1. Die Klasse A1 gilt nur auf italienischem Hoheitsgebiet.

IN ZYPERN AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Zypern 1 (CY1)*Ausgestellt in Zypern seit 1. Mai 2004*

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells CY1	Entsprechende Klassen
I	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
Γ1/C1	C1
Γ1E/C1E	C1E
Γ/C	C
ΓE/CE	CE
Δ1/D1	D1
Δ1E/D1E	D1E
Δ/D	D
ΔE/DE	DE
(ΣT (F), H (H), Z (G), Θ (I), I (J), IA (K), IB (L))	—

IN LETTLAND AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Lettland 1 (LV1)*Ausgestellt in Lettland vom 28. September 1993 bis zum 30. April 2004*

Beschreibung: rosafarbenes Plastikkartenmodell.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells LV1	Entsprechende Klassen
—	AM
A1	A1
A2	A2
A	A

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells LV1	Entsprechende Klassen
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Zusatzangaben:

Die nationalen Führerscheinklassen TRAM und TROL berechtigen zum Führen von Straßenbahnen bzw. Oberleitungsbussen.

Für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen werden separate Führerscheine ausgestellt.

Modell Lettland 2 (LV2)

Ausgestellt in Lettland seit 1. Mai 2004

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells LV2	Entsprechende Klassen
M	AM
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells LV2	Entsprechende Klassen
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Zusatzangaben:

1. Die nationalen Führerscheinklassen TRAM und TROL berechtigen zum Führen von Straßenbahnen bzw. Oberleitungsbussen.
2. Für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen werden separate Führerscheine ausgestellt.

IN LITAUEN AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Litauen 1 (LT1)

Ausgestellt in Litauen bis zum 1. April 2000

Beschreibung: laminiertes Kartenmodell (2 Seiten), gelb, mit Siegel.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells LT1	Entsprechende Klassen
A	A
B	B
BE	BE
C	C
CE	CE
D	D
DE	DE

Zusatzangaben:

Auf diesem Modell ist kein Ablaufdatum vermerkt.

Der Inhaber jedes dieser Führerscheine ist ferner berechtigt, Fahrzeuge der Klasse AM zu führen.

Modell Litauen 2 (LT2)

Ausgestellt in Litauen vom 1. April 2000 bis zum 31. Dezember 2002

Beschreibung: laminiertes Kartenmodell (2 Seiten), gelb, mit Siegel.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells LT2	Entsprechende Klassen
A1	A1
A	A

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells LT2	Entsprechende Klassen
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Zusatzangaben:

Die Führerscheine dieses Modells sind gültig bis zu dem auf dem Dokument vermerkten Ablaufdatum.

Der Inhaber jedes dieser Führerscheine ist ferner berechtigt, Fahrzeuge der Klasse AM zu führen.

Modell Litauen 3 (LT3)

Ausgestellt in Litauen vom 1. Januar 2003 bis zum 31. Oktober 2005

Beschreibung: rosafarbenes Plastikkartenmodell. Die Angaben (Lichtbild, Klassen und Angaben zur Person) sind mittels Lasertechnik in eine Polykarbonatschicht eingebracht.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells LT3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	A1	
A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg)	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells LT3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(T)	—	

Zusatzangaben:

1. Der Inhaber eines Führerscheins der Klasse A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg) kann nach zwei Jahren die Fahrerlaubnis für die unbeschränkte Klasse A erhalten, wenn er den Führerschein umtauscht.

Der Inhaber jedes dieser Führerscheine ist ferner berechtigt, Fahrzeuge der Klasse AM zu führen.

Modell Litauen 4 (LT4)

Ausgestellt in Litauen seit 1. November 2005

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells LT4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
AM	AM	
A1	A1	
A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg)	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells LT4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
DE	DE	
(T)	—	

Zusatzangaben:

- Der Inhaber eines Führerscheins der Klasse A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg) kann nach zwei Jahren die Fahrerlaubnis für die unbeschränkte Klasse A erhalten, wenn er den Führerschein umtauscht.

Der Inhaber jedes dieser Führerscheine ist ferner berechtigt, Fahrzeuge der Klasse AM zu führen.

Gültigkeitsdauer: 3 Monate, 2 Jahre, 10 Jahre.

IN LUXEMBURG AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Luxemburg 1 (L1)

Ausgestellt in Luxemburg bis zum 31. Dezember 1985

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells L1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
(A3)	AM	3
(A2)	—	3
—	A1	
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/B2	B	1
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C1/C2	C	
CE2	CE	2
—	D1	
—	D1E	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells L1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	3

Zusatzangaben:

1. Wurde ein Führerschein der Klasse B1/B2 vor dem 1. Juli 1977 ausgestellt, ist der Inhaber zum Führen von Fahrzeugen der Klasse A berechtigt.
2. Klasse E2 umfasst die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge mit Anhängern und Sattelanhängern mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 1 750 kg.
3. Nationale Klassen.

Modell Luxemburg 2 (L2)

Ausgestellt in Luxemburg bis zum 31. Dezember 1985

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells L2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
(A3)	AM	3
(A2)	—	3
—	A1	
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/B2	B	1
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C1 + 2	C	
CE2	CE	2
—	D1	
—	D1E	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells L2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	3

Zusatzangaben:

1. Wurde ein Führerschein der Klasse B1/B2 vor dem 1. Juli 1977 ausgestellt, ist der Inhaber zum Führen von Fahrzeugen der Klasse A berechtigt.
2. Klasse E2 umfasst die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge mit Anhängern und Sattelanhängern mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 1 750 kg.
3. Nationale Klassen.

Modell Luxemburg 3 (L3)

Ausgestellt in Luxemburg vom 1. Januar 1986 bis zum 30. September 1996

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells L3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
(A3)	AM	1
(A2)	—	1
—	A1	
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/BE1	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
CE2	CE	
—	D1	
—	D1E	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells L3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	1

Zusatzangaben:

- Nationale Klassen.

Modell Luxemburg 4 (L4)*Ausgestellt in Luxemburg seit 1. Oktober 1996*

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell gemäß Anhang I der Richtlinie 91/439/EWG.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells L4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
(A3)	AM	2
(A2)	—	2
A1	A1	
—	A2	
A	A	
—	B1	
B	B	1
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(F1/2/3)	—	2

Zusatzangaben:

- Klasse B berechtigt auch zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse B1.
- Nationale Klassen.

IN UNGARN AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Ungarn 1 (H1)*Ausgestellt in Ungarn vom 1. Januar 1964 bis zum 1. Januar 1984*

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, gefaltet, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells H1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A, A1	
B	B	
C	C, C1	
D	D, D1	
E	E	1
F	—	

Zusatzangaben:

- Die Klasse „E“ ist nur gültig in Kombination mit einer Fahrerlaubnis einer harmonisierten Klasse, über die der Fahrer bereits verfügt. So werden beispielsweise die Fahrerlaubnis der Klasse „B“ und eine Fahrerlaubnis der Klasse „E“ zusammen als kombinierte Klasse „B + E“ bezeichnet.

Modell Ungarn 2 (H2)*Ausgestellt in Ungarn vom 1. Januar 1984 bis zum 31. Dezember 2000*

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, 4 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells H2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A, A1	
B	B	
C	C, C1	
D	D, D1	
E	E	1
F	—	

Zusatzangaben:

- Die Klasse „E“ ist nur gültig in Kombination mit einer Fahrerlaubnis einer harmonisierten Klasse, über die der Fahrer bereits verfügt. So werden beispielsweise die Fahrerlaubnis der Klasse „B“ und eine Fahrerlaubnis der Klasse „E“ zusammen als kombinierte Klasse „B + E“ bezeichnet.

Modell Ungarn 3 (H3)

Ausgestellt in Ungarn vom 1. Januar 2000 bis zum 31. Dezember 2004

Beschreibung: rosafarbenes Plastikkartenmodell. Dieses Modell wird innerhalb der Grenzen Ungarns auch als Personalausweis anerkannt. Das Dokument der Sicherheitsklasse „A“ wird mit Lasertechnik hergestellt und zentral ausgestellt.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells H3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	A1	
A	A, A1	
B	B	
C1	C1	
C1E	C1E	1
C	C, C1	
CE	CE, C1E	3
D1	D1	
D1E	D1E	2
D	D, D1	
DE	DE, D1E	4

Zusatzangaben:

Ein Führerschein einer kombinierten Klasse kann nur einer Person ausgestellt werden, die zum Führen des Zugfahrzeugs berechtigt ist.

1. Die kombinierte Klasse „E“, die zusammen mit der Klasse „C1“ erworben wurde, gilt auch für die Klassen „B“ und „D1“.
2. Die kombinierte Klasse „E“, die zusammen mit der Klasse „D1“ erworben wurde, gilt auch für die Klasse „B“.
3. Die kombinierte Klasse „E“, die zusammen mit der Klasse „C“ erworben wurde, gilt für alle Klassen, für die der Fahrer eine Fahrerlaubnis hat und die im Führerschein aufgeführt sind.
4. Die kombinierte Klasse „E“, die zusammen mit der Klasse „D“ erworben wurde, gilt auch für die Klassen „B“ und „D1“.

Modell Ungarn 4 (H4)

Ausgestellt in Ungarn seit 5. August 2004

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG. Dieses Modell wird innerhalb der Grenzen Ungarns als Personalausweis anerkannt. Das Dokument der Sicherheitsklasse „A“ wird mit Lasertechnik hergestellt und zentral ausgestellt.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells H4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	A1	
A	A, A1	
B	B	
BE	BE	

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells H4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
C1	C1	
C1E	C1E	1
C	C, C1	
CE	CE, C1E	3
D1	D1	
D1E	D1E	2
D	D, D1	
DE	DE, D1E	4

Zusatzangaben:

Ein Führerschein einer kombinierten Klasse kann nur einer Person ausgestellt werden, die zum Führen des Zugfahrzeugs berechtigt ist.

1. Die kombinierte Klasse „E“, die zusammen mit der Klasse „C1“ erworben wurde, gilt auch für die Klassen „B“ und „D1“.
2. Die kombinierte Klasse „E“, die zusammen mit der Klasse „D1“ erworben wurde, gilt auch für die Klasse „B“.
3. Die kombinierte Klasse „E“, die zusammen mit der Klasse „C“ erworben wurde, gilt für alle Klassen, für die der Fahrer eine Fahrerlaubnis hat und die im Führerschein aufgeführt sind.
4. Die kombinierte Klasse „E“, die zusammen mit der Klasse „D“ erworben wurde, gilt auch für die Klassen „B“ und „D1“.

IN MALTA AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Malta 1 (M1)

Ausgestellt in Malta vom 1. Juli 1991 bis zum 31. Dezember 2000

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, gefaltet, 6 Seiten, geöffnet 221 × 100 mm, zum ersten Mal ausgestellt im Juli 1991.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells M1	Entsprechende Klassen
A	A, A1, B1
B	B, BE
C	C, CE, C1, C1E
D	D, DE, D1, D1E

Zusatzangaben:

Der Führerschein wird auf Maltesisch und Englisch ausgestellt. Der Papierführerschein trägt auf zwei Seiten eine laufende Nummer und überall das Emblem der maltesischen Polizei in kleinem Format. Ein Emblem in größerem Format ist zum Teil auf das Lichtbild, zum Teil auf das Führerscheinpapier geprägt. Der große Kasten in der Mitte über der laufenden Nummer zeigt ein großes Wappen Maltas.

Modell Malta 2 (M2)*Ausgestellt in Malta seit 1. Januar 2001*

Beschreibung: rosafarbenes Plastikkartenmodell mit Lichtbild, 85,4 × 54 mm, Personalausweisformat, ausgestellt seit 2001 im Einklang mit der Richtlinie 91/439/EWG.

Der Führerschein besteht aus zwei Teilen: einer Plastikkarte mit Lichtbild und einem „Gegenstück“. Die Lichtbildkarte trägt außer dem Lichtbild des Führerscheininhabers dessen Anschrift und Unterschrift sowie die Fahrerlaubnisse. Das Gegenstück ist ein Begleitdokument zum Führerschein und enthält die laufende Nummer, die Angaben zur Person des Fahrers, die Führerscheinnummer, eine gescannte Unterschrift des Führerscheininhabers, die Fahrerlaubnisse und deren Gültigkeitsdauer, Informationscodes, die Strafpunkte, die Gültigkeitsdauer des Führerscheins bei Inhabern von über 70 Jahren und sonstige relevante Angaben. Der untere Teil dient als Empfangsbestätigung. Die Rückseite des Gegenstücks trägt die Anschrift der ausstellenden Behörde sowie die Beschreibung der Führerscheinklassen und der EU-Codes und der nationalen Informationscodes.

Der Führerschein ist dadurch gesichert, dass es sich um eine äußerst dauerhafte, flexible Lichtbildkarte nach Art der Kreditkarten handelt, die gegenüber ultravioletter Licht empfindlich ist. In der Mitte der Kartenvorderseite ist ein rosafarbenes Malteserkreuz zu sehen. Die Übersetzungen von „Führerschein“ in den Sprachen der EU-Mitgliedstaaten nehmen (ohne Leerstellen zwischen den Wörtern) als Wellenlinien einen Großteil der Vorderseite ein. Auf der Karte ist ferner ein Sekundärlichtbild des Führerscheininhabers zu sehen, und die das blaue Rechteck umgebenden Mikrozeichen bestehen aus den Buchstaben „M“ und 12 gelben Sternen. Auf der Rückseite des Führerscheins sind links 5 maltesische Wappen durch Prägung aufgebracht. Auch die gesamte Rückseite weist Linien mit dem Wort „Führerschein“ auf. Die Fahrerlaubnisse für die jeweiligen Klassen, ihre Gültigkeitsdauer und sonstige Informationscodes sind der Rückseite ebenfalls zu entnehmen. Bei dem „Gegenstück“ handelt es sich um ein gelbliches (früher blau- und rosafarbenes) Dokument mit Wasserzeichen. Die laufende Nummer ist oben rechts unterhalb des Logos der Behörde angebracht. Sie ist auch auf der Empfangsbestätigung vermerkt.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells M2	Entsprechende Klassen
—	AM
A1	A1
A	A2
A+	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F	—
G	—

IN DEN NIEDERLANDEN AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Niederlande 1 (NL1)*Ausgestellt in den Niederlanden vom 1. Juli 1987 bis zum 1. Juni 1996*

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, 106 × 222 mm.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells NL1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A1, A2, A	
B	B	1
BE	BE	2
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1, DE	

Zusatzangaben:

Obgleich die Gültigkeitsdauer dieser Führerscheine abgelaufen ist, wird dieses Modell hier aufgeführt, da diese Führerscheine verlängert werden können.

Wird ein solcher Führerschein umgetauscht, gelten die nachstehenden erworbenen Rechte.

1. Das erworbene Recht, dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B zu führen (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.03 verwendet werden).
2. Das erworbene Recht, einen Anhänger der Klasse BE von mehr als 3 500 kg zu ziehen (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.06 verwendet werden).

Modell Niederlande 2 (NL2)*Ausgestellt in den Niederlanden vom 1. Juni 1996 bis zum 1. Juni 2002*

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, 106 × 222 mm.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells NL2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A1, A2, A	
B	B	1
BE	BE	2
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1, DE	

Zusatzangaben:

Obgleich die Gültigkeitsdauer dieser Führerscheine abgelaufen ist, wird dieses Modell hier aufgeführt, da diese Führerscheine verlängert werden können.

Wird ein solcher Führerschein umgetauscht, gelten die nachstehenden erworbenen Rechte.

1. Das erworbene Recht, dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B zu führen (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.03 verwendet werden).
2. Das erworbene Recht, einen Anhänger der Klasse BE von mehr als 3 500 kg zu ziehen (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.06 verwendet werden).

Modell Niederlande 3 (NL3)

Ausgestellt in den Niederlanden vom 1. Juni 2002 bis zum 1. Oktober 2006

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, 106 × 222 mm.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells NL3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A beschränkt	A1, A2	
A	A1, A2, A	
B	B	1
BE	BE	2
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1, DE	

Zusatzangaben:

Die Führerscheine dieses Modells können noch gültig sein oder die Gültigkeitsdauer kann abgelaufen sein. Diese Führerscheine können nach Ablauf der Frist verlängert werden.

Für diesen Führerschein gelten folgende erworbene Rechte:

1. Das erworbene Recht, dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B zu führen (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.03 verwendet werden).
2. Das erworbene Recht, einen Anhänger der Klasse BE von mehr als 3 500 kg zu ziehen (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.06 verwendet werden).

Modell Niederlande 4 (NL4)

Ausgestellt in den Niederlanden vom 1. Oktober 2006 bis zum 19. Januar 2013

Beschreibung: Rosafarbenes Plastikkartenmodell (Kreditkartenformat).

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells NL4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
AM	AM	
A beschränkt	A1, A2	
A	A	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells NL4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
B	B	1
BE	BE	2
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Zusatzangaben:

Für diesen Führerschein gelten folgende erworbene Rechte:

1. Das erworbene Recht, dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B zu führen (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.03 verwendet werden).
2. Das erworbene Recht, einen Anhänger der Klasse BE von mehr als 3 500 kg zu ziehen (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.06 verwendet werden).

Modell Niederlande 5 (NL5)

Ausgestellt in den Niederlanden vom 19. Januar 2013 bis zum 14. November 2014

Beschreibung: Rosafarbenes Plastikkartenmodell (Kreditkartenformat).

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells NL5	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
AM	AM	
A1	A1	
A2	A2	
A	A	
B	B	1
BE	BE	2
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells NL5	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Zusatzangaben:

In den Niederlanden gelten nur die infolge des Inkrafttretens der Richtlinie 2006/126/EG erworbenen Rechte. Nach Angaben der Europäischen Kommission können erworbene Rechte durch harmonisierte Codes vermerkt werden, doch ist dies nicht zwingend vorgeschrieben. Diese Rechte können auch auf andere Art und Weise auf dem Führerschein vermerkt werden.

Da es sich um erworbene Rechte handelt, die in der gesamten EU gelten, haben sich die Niederlande dafür entschieden, die Codes nicht zu verwenden. Die erworbenen Rechte können aus dem Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung für diese Klasse abgeleitet werden. Liegt das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung vor dem 19. Januar 2013, so gilt das erworbene Recht.

Dies betrifft folgende erworbenen Rechte:

1. Das erworbene Recht, dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einem Führerschein der Klasse B zu führen, wenn die erste Fahrerlaubnis für die Klasse vor dem 19. Januar 2013 erteilt wurde (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.03 verwendet werden).
2. Das erworbene Recht, einen Anhänger der Klasse BE von mehr als 3 500 kg zu ziehen, wenn die erste Fahrerlaubnis für die Klasse vor dem 19. Januar 2013 erteilt wurde (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.06 verwendet werden).

Modell Niederlande 6 (NL6)

Ausgestellt in den Niederlanden seit 14. November 2014

Beschreibung: Rosafarbenes Plastikkartenmodell, Kreditkartenformat (ausgestattet mit einem kontaktlosen Mikrochip).

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells NL6	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
AM	AM	
A1	A1	
A2	A2	
A	A	
B1	B1	3
B	B	1
BE	BE	2
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells NL6	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Zusatzangaben:

In den Niederlanden gelten nur die infolge des Inkrafttretens der Richtlinie 2006/126/EG erworbenen Rechte. Nach Angaben der Europäischen Kommission können erworbene Rechte durch harmonisierte Codes vermerkt werden, doch ist dies nicht zwingend vorgeschrieben. Diese Rechte können auch auf andere Art und Weise auf dem Führerschein vermerkt werden.

Da es sich um erworbene Rechte handelt, die in der gesamten EU gelten, haben sich die Niederlande dafür entschieden, die Codes nicht zu verwenden. Die erworbenen Rechte können aus dem Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung für diese Klasse abgeleitet werden. Liegt das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung vor dem 19. Januar 2013, so gilt das erworbene Recht.

Dies betrifft folgende erworbenen Rechte:

1. Das erworbene Recht, dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einem Führerschein der Klasse B zu führen, wenn die erste Fahrerlaubnis für die Klasse vor dem 19. Januar 2013 erteilt wurde (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.03 verwendet werden).
2. Das erworbene Recht, einen Anhänger der Klasse BE von mehr als 3 500 kg zu ziehen, wenn die erste Fahrerlaubnis für die Klasse vor dem 19. Januar 2013 erteilt wurde (hierfür kann der Harmonisierte Code 79.06 verwendet werden).
3. Gegebenenfalls wird die Klasse B1 auf dem niederländischen Führerschein durch den Code 73 unter der Klasse B vermerkt.

IN ÖSTERREICH AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Österreich 1 (A1)

Ausgestellt in Österreich vom 25. März 1947 bis zum 15. Mai 1952

Beschreibung: 15 × 10,5 cm, graues, dickes, einfaches Papier.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells A1	Entsprechende Klassen
—	AM
a	A1
—	A2
b	A
—	B1
c 1	B
c 2	B
—	BE
—	C1
—	C1E

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells A1	Entsprechende Klassen
d	C, CE
—	D1
—	D1E
d	D, DE
(e)	—
(f)	—

Zusatzangaben:

Auf Modellen, die zwischen 1947 und September 1951 ausgestellt wurden, befindet sich auf Seite 4 ein Aufdruck mit dem Hinweis, dass diese Modelle im Tausch gegen einen deutschen Führerschein ausgestellt wurden.

Modell Österreich 2 (A2)

Ausgestellt in Österreich vom 16. Mai 1952 bis zum 31. Dezember 1955

Beschreibung: 22 × 10,5 cm, graues, dickes, einfaches Papier.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells A2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
—	AM	
a	A1	
—	A2	
b	A	
—	B1	
c 1	B	
c 2	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
d 1	C, CE	
—	D1	
—	D1E	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells A2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
d 2	D, DE	1
(e)	—	
(f)	—	

Zusatzangaben:

1. Klasse d2: 5 Jahre gültig.

Modell Österreich 3 (A3)

Ausgestellt in Österreich vom 1. Januar 1956 bis zum 1. November 1997

Beschreibung: 22 × 10,5 cm, rosafarbenes, widerstandsfähiges Papier. Das Layout dieses Modells kann unterschiedlich sein. Im Verlauf des Zeitraums, während dessen dieses Modell ausgestellt wurde, hat sich jedoch in Bezug auf den Inhalt der Fahrerlaubnisse nichts Wesentliches geändert.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells A3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
—	AM	
—	A1	
—	A2	
A	A	
—	B1	
B	B	
—	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
—	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
—	DE	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells A3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
E	—	1
F	—	
G	—	
H	—	

Zusatzangaben:

- Die Klassen BE, CE und DE existierten vor der Einführung des Modells A4 nicht in der Richtlinie 91/439/EWG. Klasse E ist nur in Kombination mit mindestens einer der Klassen B, C oder D gültig; die 5-jährige Gültigkeitsdauer der Klasse D gilt auch für Klasse E in Verbindung mit Klasse D.

Modell Österreich 4 (A4)

Ausgestellt in Österreich vom 1. November 1997 bis zum 1. März 2006

Beschreibung: 22 x 10,5 cm, rosafarbenes, widerstandsfähiges Papier, Kunststofflaminat auf Seite 2 (Angaben zum Führerscheininhaber und Lichtbild).

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells A4	Entsprechende Klassen
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
—	B
—	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
F	—

Modell Österreich 5 (A5)*Ausgestellt in Österreich seit 1. März 2006*

Beschreibung: 8,5 × 5,5 cm, rosafarbenes Plastikkartenmodell.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells A5	Entsprechende Klassen
—	AM
A (≤ 25 kW und $\leq 0,16$ kW/kg)	A2
A	A
—	B1
B	B
—	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
F	—

IN POLEN AUSGESTELLTE MODELLE**Modell Polen 1 (PL1)***Ausgestellt in Polen vom 1. Juli 1999 bis 30. September 2001*

Beschreibung: Ausweis (horizontales Layout), 53,98 × 85,60 mm. Plastikkarte in Rosatönen, 0,76 mm dick, mit einer durchsichtigen Schutzschicht.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells PL1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
*	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells PL1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Zusatzangaben:

1. Der Führerschein für Kleinkraftträder ist die Fahrerlaubnis für Kleinkraftträder für 13- bis 18-Jährige; über 18-Jährige dürfen Kleinkraftträder ohne Fahrerlaubnis fahren.
2. Der Führerschein der Klasse „T“ berechtigt zum Führen einer landwirtschaftlichen Zugmaschine mit Anhänger(n) oder eines langsam fahrenden Fahrzeugs mit Anhänger(n) ausschließlich auf polnischem Staatsgebiet.

Modell Polen 2 (PL2)

Ausgestellt in Polen vom 1. Oktober 2001 bis 30. April 2004

Beschreibung: Ausweis (horizontales Layout), 53,98 × 85,60 mm. Plastikkarte in Rosatönen, 0,76 mm dick, mit einer durchsichtigen Schutzschicht.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells PL2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells PL2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Zusatzangaben:

1. Der Führerschein für Kleinkraftträder ist die Fahrerlaubnis für Kleinkraftträder für 13- bis 18-Jährige; über 18-Jährige dürfen Kleinkraftträder ohne Fahrerlaubnis fahren.
2. Der Führerschein der Klasse „T“ berechtigt zum Führen einer landwirtschaftlichen Zugmaschine mit Anhänger(n) oder eines langsam fahrenden Fahrzeugs mit Anhänger(n) ausschließlich auf polnischem Staatsgebiet.

Modell Polen 3 (PL3)

Ausgestellt in Polen seit 1. Mai 2004

Beschreibung: Ausweis (horizontales Layout), 53,98 × 85,60 mm. Plastikkarte in Rosatönen, 0,76 mm dick, mit einer durchsichtigen Schutzschicht.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells PL3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells PL3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Zusatzangaben:

1. Der Führerschein für Kleinkraftträder ist die Fahrerlaubnis für Kleinkraftträder für 13- bis 18-Jährige; über 18-Jährige dürfen Kleinkraftträder ohne Fahrerlaubnis fahren.
2. Der Führerschein der Klasse „T“ berechtigt zum Führen einer landwirtschaftlichen Zugmaschine mit Anhänger(n) oder eines langsam fahrenden Fahrzeugs mit Anhänger(n) ausschließlich auf polnischem Staatsgebiet.

IN PORTUGAL AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Portugal 1 (P1)

Ausgestellt in Portugal vom 30. August 1965 bis zum 1. September 1984

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell mit schwarzen Zeichen, 6 Seiten, 105 × 222 mm.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells P1	Entsprechende Klassen
A	AM, A1, A2, A
B	B1, B, BE
C	C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
D	Landwirtschaftliche Zugmaschinen

Modell Portugal 2 (P2)

Ausgestellt in Portugal vom 1. September 1984 bis zum 1. Juli 1994

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell mit schwarzen Zeichen, 4 Seiten, 106 × 148 mm.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells P2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	AM	
A	A1, A2, A	1
B	B1, B	
C	C1, C	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells P2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
E	E	2
D	D1, D	
F (landwirtschaftliche Zugmaschinen)	—	
G (Berufskraftfahrer)	—	

Zusatzangaben:

- Ein besonderer Führerschein existiert für Krafträder mit einem Hubraum von weniger als 50 cm³ und Kleinkrafträder. Diese dürfen auch von Inhabern eines Führerscheins der Klasse A geführt werden.
- Die Führerscheinklasse E wird ausschließlich Fahrern ausgestellt, die über einen Führerschein einer anderen Klasse verfügen.

Modell Portugal 3 (P3)

Ausgestellt in Portugal vom 1. Juli 1994 bis zum 18. Oktober 1998

Beschreibung: Rosafarbenes Papiermodell mit schwarzen Zeichen, 6 Seiten. Höhe/Breite: 106 × 221 mm.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells P3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A1, A2, A	1
B	B1, B	
E	BE, C1E, CE, D1E, DE	2
C	C1, C	
D	D1, D	

Zusatzangaben:

- Ein besonderer Führerschein existiert für Krafträder mit einem Hubraum von weniger als 50 cm³ und Kleinkrafträder. Diese dürfen auch von Inhabern eines Führerscheins der Klasse A geführt werden.
- Führerscheine der Klasse E werden ausschließlich in Kombination mit Führerscheinen einer anderen Klasse ausgestellt.

Modell Portugal 4 (P4)

Ausgestellt in Portugal vom 18. Oktober 1998 bis zum 1. Juli 1999

Beschreibung: Rosafarbenes Papiermodell mit schwarzen Zeichen, 6 Seiten. Höhe/Breite: 106 × 221 mm.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells P4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1, A	AM	
A1	A1	
A ≥ 25 kW und 0,16 kW/kg	A2	1
A ≥ 25 kW und 0,16 kW/kg	A	1

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells P4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
B	B1, B	
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Zusatzangaben:

- Ein besonderer Führerschein existiert für Krafräder mit einem Hubraum von weniger als 50 cm³ und Kleinkrafräder. Diese dürfen auch von Inhabern eines Führscheins der Klasse A geführt werden.

Modell Portugal 5 (P5)

Ausgestellt in Portugal vom 1. Juli 1999 bis zum 25. Mai 2005

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß der Richtlinie 91/439/EWG und ISO 7810/7816. Überprüfung nach ISO 10 373.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells P5	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1, A	AM	1
A1	A1	
A < 25 kW und 0,16 kW/kg	A2	1
A ≥ 25 kW und 0,16 kW/kg	A	1
B	B1, B	
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Zusatzangaben:

- Ein besonderer Führerschein existiert für Krafräder mit einem Hubraum von weniger als 50 cm³ und Kleinkrafräder. Diese dürfen auch von Inhabern eines Führscheins der Klasse A geführt werden.

Vom 1. Juli 1999 bis zum 31. Dezember 1999 wurden sowohl Führerscheine des Modells P5 als auch des Modells P6 ausgestellt.

Modell Portugal 6 (P6)*Ausgestellt in Portugal seit 25. Mai 2005*

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß der Richtlinie 91/439/EWG und ISO 7810/7816. Überprüfung nach ISO 10 373.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells P6	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1, A	AM	1
A1	A1	
A < 25 kW und 0,16 kW/kg	A2	1
A ≥ 25 kW und 0,16 kW/kg	A	1
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Zusatzangaben:

- Ein besonderer Führerschein existiert für Krafräder mit einem Hubraum von weniger als 50 cm³ und Kleinkrafräder. Diese dürfen auch von Inhabern eines Führerscheins der Klasse A geführt werden.

IN RUMÄNIEN AUSGESTELLTE MODELLE**Modell Rumänien 1 (ROU1)***Ausgestellt in Rumänien vom 29. April 1966 bis zum 28. Juni 1984*

Beschreibung: Führerscheinheft mit einem Papierblatt darin, rosafarben. Abmessungen einer Seite: 74 × 105 mm.

Dieses Modell ist nicht mehr gültig für Fahrten in Rumänien, da für alle Führerscheine in den Jahren 1995-2001 der Zwangsumtausch vorgeschrieben war. Dieser Führerschein kann jedoch gegen einen neuen, von Rumänien ausgestellten Führerschein umgetauscht werden und ist von anderen Mitgliedstaaten bis zum 19. Januar 2033 anzuerkennen.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells ROU1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A	
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	1

Zusatzangaben:

- Bei Klasse E handelte es sich um eine eigene Klasse; dieser Führerschein war nur gültig in Kombination mit dem Führerschein einer anderen Klasse: E + B = BE; E + C = CE; E + D = DE.

Modell Rumänien 2 (ROU2)

Ausgestellt in Rumänien vom 1. Juli 1984 bis zum 9. April 1990

Beschreibung: Schweres Papier von Banknotenqualität (rosafarben), bedruckt mit Sicherheitsmuster. Abmessungen: 76 × 112 mm.

Dieses Modell ist nicht mehr gültig für Fahrten in Rumänien, da für alle Führerscheine in den Jahren 1995-2001 der Zwangsumtausch vorgeschrieben war. Dieser Führerschein kann jedoch gegen einen neuen, von Rumänien ausgestellten Führerschein umgetauscht werden und ist von anderen Mitgliedstaaten bis zum 19. Januar 2033 anzuerkennen.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells ROU2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A	
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	1
F	—	
G	A1	
H	—	
I	—	

Zusatzangaben:

- Bei Klasse E handelte es sich um eine eigene Klasse; dieser Führerschein war nur gültig in Kombination mit dem Führerschein einer anderen Klasse: E + B = BE; E + C = CE; E + D = DE.

Modell Rumänien 3 (ROU3)

Ausgestellt in Rumänien vom 9. April 1990 bis zum 1. Dezember 1995

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, 6 Seiten. Abmessungen einer Seite: 75 × 103 mm. Zwei Seiten sind lose und für regelmäßige medizinische Überprüfungen bestimmt.

Dieses Modell ist nicht mehr gültig für Fahrten in Rumänien, da für alle Führerscheine in den Jahren 1995-2001 der Zwangsumtausch vorgeschrieben war. Dieser Führerschein kann jedoch gegen einen neuen, von Rumänien ausgestellten Führerschein umgetauscht werden und ist von anderen Mitgliedstaaten bis zum 19. Januar 2033 anzuerkennen.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells ROU3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A	
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	1
F	—	
G	A1	
H	—	
I	—	

Zusatzangaben:

- Bei Klasse E handelte es sich um eine eigene Klasse; dieser Führerschein war nur gültig in Kombination mit dem Führerschein einer anderen Klasse: E + B = BE; E + C = CE; E + D = DE.

Modell Rumänien 4 (ROU4)

Ausgestellt in Rumänien vom 1. Dezember 1995 bis 2008

Beschreibung: laminiertes Kartenmodell, rosafarben. Die Abmessungen entsprechen der Norm ISO 7810. Das Plastikartenmodell wurde ab dem 1. Dezember 1995 schrittweise eingeführt. Vom 1. Dezember 1995 bis zum 31. Oktober 1996 wurde sowohl das Modell ROU3 als auch das Modell ROU4 ausgestellt.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells ROU4	Entsprechende Klassen
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E

Äquivalenztafel

Klassen des Modells ROU4	Entsprechende Klassen
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tb	—
Tr	—
Tv	—

Zusatzangaben:

Die Führerscheine dieses Modells sind gültig bis zu dem auf dem Dokument vermerkten Ablaufdatum (10 Jahre).

Mehrfachschutz vor Fälschungen: nicht nachahmbares Spezialpapier (Litho-Multiplex-Verfahren, kopiersichere Linienmuster, optisch variables Element, Prismadruck, Silberdruck, gescanntes Lichtbild, Hologramm neben dem Lichtbild, unter UV-Strahlung sichtbares Element (sichtbar/unsichtbar, fluoreszierend), Mikrozeichen (ROMANIA) an den Rändern des Lichtbilds, Microplex bei Fahrzeugabbildung auf der Rückseite der Karte.

Modell Rumänien 5 (ROU5)

Ausgestellt in Rumänien von 2008 bis zum 19. Januar 2013

Beschreibung: Das Führerscheinmodell ROU5 entspricht der Richtlinie 2006/126/EG: Polycarbonatkarte gemäß ISO 7810 und ISO 7816-1; Fälschungsschutz: spezielle Hologramme; sichtbare und transparente UV-Farbe; IR-Pigmente oder phosphoreszierende Pigmente; fühlbare Felder; Materialien ohne optische Aufheller; Hintergrund mit Sicherheitsmuster; optisch variable Elemente; Lasergravur; Sicherheitsuntergrund im Lichtbildbereich.

Zusätzliche Merkmale: transparentes Fenster, Wellenlinien.

Äquivalenztafel

Klassen des Modells ROU5	Entsprechende Klassen
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E

Äquivalenztafel	
Klassen des Modells ROU5	Entsprechende Klassen
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tb	—
Tr	—
Tv	—

Zusatzangaben:

Die Führerscheine dieses Modells sind gültig bis zu dem auf dem Dokument vermerkten Ablaufdatum (10 Jahre).

2008 wurden sowohl das Modell ROU4 als auch das Modell ROU5 ausgestellt.

IN SLOWENIEN AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Slowenien 1 (SLO1)

Ausgestellt in Slowenien vom 15. Februar 1992 bis 2006

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, gefaltet, 6 Seiten.

Das Modell kann in folgenden Sprachen ausgestellt werden: Slowenisch; Slowenisch und Italienisch (zweisprachig); Slowenisch und Ungarisch (zweisprachig).

Äquivalenztafel		
Klassen des Modells SLO1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A	1
B	B	2
C	B, C	
D	B, C, D	
E	BE, CE	3
(F)	—	
(G)	—	
H	A1 79 (< 50 km/h)	

Zusatzangaben:

1. Für Klasse A können folgende Beschränkungen gelten (vermerkt im Abschnitt „Bemerkungen“):

„A — LE DO 50 KM/H“ oder „21800 A LE DO 50 KM/H“ oder „A 79 (< 50 KM/H“): berechtigt nur zum Führen eines Kraftrades der Klasse A1 79 (< 50 km/h);

„A — DO 125 CCM“ oder „20500 A <= 125 CCM“ oder „A <= 125 CCM IN <= 11 KW“ oder „20800 A <= 125 CCM IN <= 11 KW“ oder „72. (A1)“: berechtigt nur zum Führen eines Kraftrades der Klasse A1;

„A <= 25 KW ALI <= 0,16 KW/KG“ oder „20900 A <= 25 KW ALI <= 0,16 KW/KG“ oder „A 209. (<= 25 KW ALI <= 0,16 KW/KG“): berechtigt zum Führen eines Kraftrades der Klasse A mit einer Motorleistung von höchstens 25 kW und einem Verhältnis von Leistung/Gewicht von höchstens 0,16 kW/kg;

„A — DO 350 CCM“ oder „20700 A <= 350 CCM“: berechtigt zum Führen eines Kraftrades der Klasse A ab Vollendung des 20. Lebensjahres.

2. Ist Folgendes unter „Bemerkungen“ angegeben:

„E — LE Z VOZILI B KATEGORIE“ oder „20600 E LE Z VOZILI B KATEGORIE“ oder „E 206. LE Z VOZILI B KAT.“, so ist der Inhaber ferner berechtigt, Fahrzeuge der Klasse BE zu führen.

3. Der Inhaber eines Führerscheins der Klasse E ist zusätzlich berechtigt, Fahrzeuge der Klasse DE zu führen, sofern er zuvor den Führerschein der Klasse D erworben hat.

Modell Slowenien 2 (SLO2)

Ausgestellt in Slowenien vom 1. Januar 2006 bis zum 13. Juli 2009

Beschreibung: rosafarbenes Papier in thermoplastischer Folie.

Das Modell kann in folgenden Sprachen ausgestellt werden: Slowenisch; Slowenisch und Italienisch (zweisprachig); Slowenisch und Ungarisch (zweisprachig).

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells SLO2	Entsprechende Klassen
A1	A1
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells SLO2	Entsprechende Klassen
F	—
G	—
H	—

Modell Slowenien 3 (SLO3)

Ausgestellt in Slowenien vom 13. Juli 2009 bis zum 18. Januar 2013

Beschreibung: Polycarbonatkarte gemäß ISO/IEC 7810:2003, 85,6 × 53,98 mm.

Das Modell kann in folgenden Sprachen ausgestellt werden: Slowenisch; Slowenisch und Italienisch (zweisprachig); Slowenisch und Ungarisch (zweisprachig).

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells SLO3	Entsprechende Klassen
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F	—
G	—

IN DER SLOWAKEI AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Slowakei 1 (SK1)

Ausgestellt vom 1. Januar 1993 bis zum 30. April 2004

Beschreibung: rosa Plastikkartenmodell, 2 Seiten.

Abmessungen: 105 × 74mm, Papier in thermoplastischer Folie.

Sicherheitsmerkmale: UV-fluoreszierender Druck der Führerscheinnummer, guillochierter Hintergrund (Offsetdruck) auf beiden Seiten.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells SK1	Entsprechende Klassen
A/50	AM
—	A1
—	A2
A	AM, A1, A2, A
—	B1
B	AM, B1, B
E (B+E)	AM, B1, B, BE
—	C1
—	C1E
C	AM, B1, B, C1, C
E (C+E)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
—	D1
—	D1E
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D
E (D+E)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
(T)	—

Zusatzangaben:

Bis zum 1. Januar 2004 waren die Wörter „skúšobná lehota“ (Probezeit) in der Tabelle „Osobitné záznamy“ (zusätzliche Angaben) auf der Rückseite des Führerscheins vermerkt. Die zweijährige Probezeit lief ab dem Ausstellungsdatum. Daher hatten diese Führerscheine eine begrenzte Gültigkeitsdauer (2 Jahre), die unter Punkt 7 vermerkt wurde. Nach dem Umtausch eines solchen Führerscheins war auf dem neuen Führerschein keine Gültigkeitsdauer vermerkt. Alle Führerscheinklassen sind lebenslang gültig.

Harmonisierte Codes:

Okuliare potrebné = 01

Ručné riadenie = Diese Beschränkung wird in Abhängigkeit von der physischen Beeinträchtigung des Führerscheininhabers vermerkt; sie kann einem oder mehreren EU-Codes entsprechen: 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 42, 43 und 44.

Modell Slowakei 2 (SK2)*Ausgestellt seit 1. Mai 2004*

Beschreibung: rosa Plastikkartenmodell gemäß Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Sicherheitsmerkmale:

- a) runde, transparente beugungsoptisch wirksame Mikrostruktur (DOVID/Diffractive Optically Variable Image Device) auf der Vorderseite, zwischen transparenter Folie und Polycarbonatschicht, die den Gesichtsscan des Führerscheininhabers teilweise überlagert.
- b) verkehrsbezogene Elemente, grafische Elemente in der Form von Verkehrsschildern und Fahrzeugpiktogramme auf der Vorderseite auf der Polycarbonatoberfläche,
- c) Reliefelement mit dem Schriftzug „SLOVENSKÁ REPUBLIKA“ über dem oberen linken Teil der Abbildung des Gesichts des Führerscheininhabers und dem Rest der Karte,
- d) Sicherheitsfaden (auf der Rückseite) mit einem optisch variablen Zeichen und dem sich wiederholenden Schriftzug „SLOVENSKO/SLOVAKIA“,
- e) zwei sichtbare Pastellfarben auf beiden Seiten mit doppeltem Regenbogendruck, die dem Dokument einen rosafarbenen Gesamteindruck verleihen,
- f) etwa 15 mm breiter blauer Streifen am Rand, der unter Kurzwellen-UV-Strahlung rot und unter Langwellen-UV-Strahlung blau erscheint, blaue EU-Flagge in der oberen linken Ecke, Schriftzug: „VODIČSKÝ PREUKAZ SLOVENSKÁ REPUBLIKA“ auf der Vorderseite und Fahrzeugsymbole auf der Rückseite.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells SK2	Entsprechende Klassen
AM	AM
A1	A1
A ≤ 25 kW	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
T	—

IN FINNLAND AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Finnland 1 (FIN1)*Ausgestellt in Finnland vom 1. Juli 1972 bis zum 30. September 1990*

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, zwei Seiten.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells FIN1	Entsprechende Klassen
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
(KT)	A
(T)	—

Modell Finnland 2 (FIN2)*Ausgestellt in Finnland vom 1. Oktober 1990 bis zum 30. Juni 1996*

Beschreibung: rosafarbenes Plastikkartenmodell.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells FIN2	Entsprechende Klassen
—	AM
—	A1
—	A2

Äquivalenztafelte	
Klassen des Modells FIN2	Entsprechende Klassen
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Modell Finnland 3 (FIN3)

Ausgestellt in Finnland vom 1. Juli 1996 bis zum 31. Dezember 1997

Beschreibung: rosafarbenes Plastikkartenmodell.

Äquivalenztafelte	
Klassen des Modells FIN3	Entsprechende Klassen
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells FIN3	Entsprechende Klassen
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Modell Finnland 4 (FIN4)

Ausgestellt in Finnland seit 1. Januar 1998

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells FIN4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
M	AM	1, 4
A1	A1	
—	A2	
A	A	3
—	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells FIN4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
DE	DE	
(M)	—	
(T)	—	2

Zusatzangaben:

- Die nationale Klasse M (für vierrädrige Leichtfahrzeuge, Standardkleinkrafträder, jedoch nicht für Kleinkrafträder mit geringer Leistung) wurde am 1. Januar 2000 eingeführt. Personen, die vor diesem Datum das 15. Lebensjahr vollendet haben, sind noch berechtigt, Kleinkrafträder ohne Führerschein zu führen (jedoch keine vierrädrigen Leichtfahrzeuge).
- Die Klasse T wurde bereits vor dem ersten Führerscheinmodell (FIN1) eingeführt. Die Klasse T gilt für Zugmaschinen (ausgenommen straßengängige Zugmaschinen), motorisierte Arbeitsmaschinen und Motorschlitten sowie alle von diesen gezogenen Fahrzeuge. Alle anderen Führerscheinklassen mit Ausnahme der Klasse M/AM berechtigen auch zum Führen von Fahrzeugen der Klasse T. Die Fahrerlaubnis für Klasse T wurde auf dem Führerschein nicht vermerkt, wenn dieser andere Klassen beinhaltet, die die Klasse T umfassen. Die Klasse T kann nur dann vermerkt werden, wenn die Prüfung für die Klasse T separat abgelegt wurde. Ab dem 19. Januar 2013 wurde eine neue Klasse LT für straßengängige Zugmaschinen eingeführt. Die Führerscheinklassen C1 und C berechtigen auch zum Führen von Fahrzeugen der Klasse LT.
- Seit dem 19. Januar 2013 entspricht die Klasse A der Klasse A2, sofern der entsprechende Zweijahreszeitraum nicht abgelaufen ist, anderenfalls entspricht sie der Klasse A, wenn der Führerschein vor diesem Datum ausgestellt wurde.
- Seit dem 19. Januar 2013 wird das Bestehen einer praktischen Prüfung für die Klasse AM (Handhabungsprüfung für Kleinkrafträder und Fahrprüfung für vierrädrige Leichtfahrzeuge) im Führerschein der Klasse AM mittels unterschiedlicher nationaler Codes verzeichnet.

Modell Finnland 5 (FIN5)

Ausgestellt auf dem Gebiet der Ålandinseln vom 1. August 1973 bis zum 31. Mai 1992

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell, 2 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells FIN5	Entsprechende Klassen
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells FIN5	Entsprechende Klassen
D	D
DE	DE
(KT)	A
(T)	—

Modell Finnland 6 (FIN6)

Ausgestellt auf dem Gebiet der Ålandinseln vom 1. Juni 1992 bis zum 31. Dezember 1997

Beschreibung: rosafarbenes Plastikkartenmodell.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells FIN6	Entsprechende Klassen
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Zusatzangaben:

Klasse A1 wurde am 1. Juli 1996 eingeführt.

Die Klassen B1, C1, C1E, D1 und D1E wurden am 1. September 1996 eingeführt.

Mit der Einführung der Klassen A1, B1, C1, C1E, D1 und D1E änderte sich das Aussehen des Führerscheins nicht.

Modell Finnland 7 (FIN7)

Ausgestellt auf dem Gebiet der Ålandinseln seit 1. Januar 1998

Beschreibung: Plastikkartenmodell nach Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells FIN7	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
—	AM	
A1	A1	
—	A2	5
A	A	3
B1	B1	4, 6
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
M	AM	1, 7
(T)	—	2

Zusatzangaben:

- Die Klasse M (für vierrädrige Leichtfahrzeuge, Standardkleinkrafträder, jedoch nicht für Kleinkrafträder mit geringer Leistung) wurde am 1. Juni 2004 eingeführt.
- Die Klasse T gilt für Zugmaschinen (ausgenommen straßengängige Zugmaschinen), motorisierte Arbeitsmaschinen und Motorschlitten sowie alle von diesen gezogenen Fahrzeuge.
- Führerscheine der Klasse A werden für Krafträder mit einer Leistung von höchstens 25 kW und einem Verhältnis von Leistung/Gewicht von höchstens 0,16 kW/kg oder für jede Art von Krafträdern ausgestellt. Nach zweijährigem Besitz eines Führerscheins der Klasse A für Krafträder mit einer Leistung von höchstens 25 kW und einem Verhältnis von Leistung/Gewicht von höchstens 0,16 kW/kg sind die Führerscheininhaber zum Führen jeder Art von Krafträdern berechtigt.
- Die Klasse B1 ist nicht auf Seite 2 des Führerscheins vermerkt.
- Die Klasse A2 wurde am 19. Januar 2013 eingeführt.
- Die Klasse B1 wurde am 19. Januar 2013 gestrichen.
- Die Klasse M wurde am 19. Januar 2013 durch die Klasse AM ersetzt.

IN SCHWEDEN AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Schweden 1 (S1)

Ausgestellt in Schweden vom 1. Juni 1999 bis zum 30. November 2007

Beschreibung: Führerschein im ID1-Kartenformat, Polycarbonat.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells S1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
—	AM	
A1	A1	1, 3, 4
—	A2	
A	A	1, 3, 5
—	B1	
B	B	2, 6
BE	BE	7
—	C1	
—	C1E	
C	C	
CE	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
DE	DE	

Zusatzangaben:

1. Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse A vor dem 1. Juli 1996 mit der Beschränkung auf Leichtkrafträder erhalten haben, sind berechtigt, Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³ ohne Beschränkung der Motorleistung (kW) zu führen. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Bei der Ausstellung eines neuen Führerscheins nach Entzug der Fahrerlaubnis ist der Inhaber gemäß der Richtlinie 2006/126/EG nur berechtigt, Fahrzeuge der Klasse A1 zu führen. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.
2. Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse B vor dem 1. Juli 1996 erhalten haben, sind berechtigt, Personenkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t zu führen, sofern das Fahrzeug als Personenkraftwagen und nicht als Leichtlastwagen zugelassen ist. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Bei der Ausstellung eines neuen Führerscheins nach Entzug der Fahrerlaubnis ist der Inhaber gemäß der Richtlinie 2006/126/EG nur berechtigt, Fahrzeuge der Klasse B zu führen. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.
3. Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klassen A1 oder A vor dem 19. Januar 2013 erhalten haben, sind berechtigt, vierrädrige Krafträder zu führen. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Bei der Ausstellung eines neuen Führerscheins nach Entzug der Fahrerlaubnis ist der Inhaber gemäß der Richtlinie 2006/126/EG nur berechtigt, Fahrzeuge der Klassen A1 oder A zu führen. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.

4. Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse A1 vor dem 19. Januar 2013 erhalten haben, sind berechtigt, Krafträder der Klasse A1 mit einem Verhältnis von Leistung/Gewicht von mehr als 0,1 kW/kg (Code 79.05) zu führen. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Bei der Ausstellung eines neuen Führerscheins nach Entzug der Fahrerlaubnis ist der Inhaber gemäß der Richtlinie 2006/126/EG nur berechtigt, Fahrzeuge der Klasse A1 zu führen. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.
5. Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse A vor dem 19. Januar 2013 erhalten haben, sind nur nach mindestens zweijährigem Besitz eines Führerscheins der Klasse A oder Bestehen einer Fahrprüfung auf einem Kraftrad dieser Art nach Erreichen des 21. Lebensjahres berechtigt, Krafträder mit einer Leistung von mehr als 25 kW oder einem Verhältnis von Leistung/Gewicht von mehr als 0,16 kW/kg zu führen.
6. Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse B vor dem 19. Januar 2013 erhalten haben, sind berechtigt, dreirädrige Kraftfahrzeuge mit jeglicher Leistung zu führen. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Inhaber von nach dem 19. Januar 2013 ausgestellten Führerscheinen der Klasse B sind berechtigt, dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Nutzleistung von mehr als 15 kW nur auf schwedischem Hoheitsgebiet zu führen, sofern der Inhaber mindestens 21 Jahre alt ist. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.
7. Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse BE vor dem 19. Januar 2013 erhalten haben, sind berechtigt, Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse des Anhängers von mehr als 3,5 t (Code 79.06) zu führen. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Bei der Ausstellung eines neuen Führerscheins nach Entzug der Fahrerlaubnis ist der Inhaber gemäß der Richtlinie 2006/126/EG nur berechtigt, Fahrzeuge der Klasse BE zu führen. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.

Modell Schweden 2 (S2)

Ausgestellt in Schweden vom 27. November 2007 bis zum 18. Januar 2013

Beschreibung: Führerschein im ID1-Kartenformat, Polycarbonat. Rosafarbene Karte mit transparentem Fenster in der Kartenmitte unter der Unterschrift.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells S2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
AM	AM	3
A1	A1	1, 4, 5
—	A2	
A	A	1, 4, 6
—	B1	
B	B	2, 7
BE	BE	8
—	C1	
—	C1E	
C	C	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells S2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
CE	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
DE	DE	

Zusatzangaben:

- Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse A vor dem 1. Juli 1996 mit der Beschränkung auf Leichtkrafträder erhalten haben, sind berechtigt, Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³ ohne Beschränkung der Motorleistung (kW) zu führen. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Bei der Ausstellung eines neuen Führerscheins nach Entzug der Fahrerlaubnis ist der Inhaber gemäß der Richtlinie 2006/126/EG nur berechtigt, Fahrzeuge der Klasse A1 zu führen. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.
- Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse B vor dem 1. Juli 1996 erhalten haben, sind berechtigt, Personenkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t zu führen, sofern das Fahrzeug als Personenkraftwagen und nicht als Leichtlastwagen zugelassen ist. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Bei der Ausstellung eines neuen Führerscheins nach Entzug der Fahrerlaubnis ist der Inhaber gemäß der Richtlinie 2006/126/EG nur berechtigt, Fahrzeuge der Klasse B zu führen. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.
- Die Klasse AM wurde in Schweden am 1. Oktober 2009 als nationale Klasse eingeführt.
- Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klassen A1 oder A vor dem 19. Januar 2013 erhalten haben, sind berechtigt, vierrädrige Krafträder zu führen. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Bei der Ausstellung eines neuen Führerscheins nach Entzug der Fahrerlaubnis ist der Inhaber gemäß der Richtlinie 2006/126/EG nur berechtigt, Fahrzeuge der Klassen A1 oder A zu führen. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.
- Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse A1 vor dem 19. Januar 2013 erhalten haben, sind berechtigt, Krafträder der Klasse A1 mit einem Verhältnis von Leistung/Gewicht von mehr als 0,1 kW/kg (neuer Code 79.05 ab 31. Dezember 2013) zu führen. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Bei der Ausstellung eines neuen Führerscheins nach Entzug der Fahrerlaubnis ist der Inhaber gemäß der Richtlinie 2006/126/EG nur berechtigt, Fahrzeuge der Klasse A1 zu führen. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.
- Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse A vor dem 19. Januar 2013 erhalten haben, sind nur nach mindestens zweijährigem Besitz eines Führerscheins der Klasse A oder Bestehen einer Fahrprüfung auf einem Kraftrad dieser Art nach Erreichen des 21. Lebensjahres berechtigt, Krafträder mit einer Leistung von mehr als 25 kW oder einem Verhältnis von Leistung/Gewicht von mehr als 0,16 kW/kg zu führen.
- Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse B vor dem 19. Januar 2013 erhalten haben, sind berechtigt, dreirädrige Kraftfahrzeuge mit jeglicher Leistung zu führen. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Inhaber von nach dem 19. Januar 2013 ausgestellten Führerscheinen der Klasse B sind berechtigt, dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Nutzleistung von mehr als 15 kW nur auf schwedischem Hoheitsgebiet zu führen, sofern der Inhaber mindestens 21 Jahre alt ist. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.
- Führerscheininhaber, die ihren Führerschein der Klasse BE vor dem 19. Januar 2013 erhalten haben, sind berechtigt, Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse des Anhängers von mehr als 3,5 t (neuer Code 79.06 ab 31. Dezember 2013) zu führen. Diese Fahrerlaubnis bleibt bis zum Ablauf des Führerscheins bestehen. Bei der Ausstellung eines neuen Führerscheins nach Entzug der Fahrerlaubnis ist der Inhaber gemäß der Richtlinie 2006/126/EG nur berechtigt, Fahrzeuge der Klasse BE zu führen. Bei Verlängerung oder Ausstellung eines Führerscheins in anderen Fällen als nach Entzug der Fahrerlaubnis bleiben frühere Rechte unberührt.

IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH AUSGESTELLTE MODELLE**Modell Vereinigtes Königreich 1 (UK1)***Ausgestellt in Großbritannien von Januar 1976 bis Januar 1986*

Beschreibung: längliches grünes Modell, gefaltet.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells UK1 (Großbritannien)	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	B, BE, C1, C1E 79 ($\leq 8,25$ t)	1
B	B 78, BE 78, C1 78, C1E 78, 79 ($\leq 8,25$ t)	2
C	B1 79 (≤ 425 kg)	
D	A	
(E, F, G, H, J, K, L, M, N)	—	

Zusatzangaben:

- Inhaber von Führerscheinen der Gruppe A sind berechtigt, Fahrzeuge der Klassen D1 und D1E nicht für die gewerbliche Nutzung (nicht für berufliche Zwecke, keine direkt oder indirekt zahlenden Fahrgäste) und der Klasse C1E zu führen, sofern das Gesamtgewicht des Anhängers und des Zugfahrzeugs 8,25 t nicht überschreitet.
- Wie Inhaber eines Führerscheins der Gruppe A, jedoch nur Fahrzeuge mit automatischer Kraftübertragung.

Modell Vereinigtes Königreich 2 (UK2)*Ausgestellt in Großbritannien von Januar 1986 bis Juni 1990*

Beschreibung: rosafarbenes Modell, gefaltet. Nur bei einem Teil handelt es sich um den eigentlichen Führerschein, der Rest ist das so genannte Gegenstück.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells UK2 (Großbritannien)	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	B, BE, C1, C1E	1
B	B 78, BE 78, C1 78, C1E 78	2
C	A79 (≥ 550 kg) B1 79	3
D	A	
E	AM, A1	4
(E, F, G, H, J, K, L, M, N)	—	

Zusatzangaben:

- Inhaber von Führerscheinen der Gruppe A sind berechtigt, Fahrzeuge der Klassen D1 und D1E nicht für die gewerbliche Nutzung (nicht für berufliche Zwecke, keine direkt oder indirekt zahlenden Fahrgäste) und der Klasse C1E zu führen, sofern das Gesamtgewicht des Anhängers und des Zugfahrzeugs 8,25 t nicht überschreitet.
- Wie Inhaber eines Führerscheins der Gruppe A, jedoch nur Fahrzeuge mit automatischer Kraftübertragung.

3. Beschränkt auf Fahrzeuge der Klasse A (dreirädrige Kraftfahrzeuge) oder Fahrzeuge der Klasse B1 (vierrädrige Kraftfahrzeuge) mit einer zulässigen Gesamtmasse von ≥ 550 kg in beiden Fällen.
4. Beschränkt auf Fahrzeuge der Klasse A1 mit einem Hubraum von ≤ 50 cm³ und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h.

Modell Vereinigtes Königreich 3 (UK3)

Ausgestellt in Großbritannien von Juni 1990 bis Dezember 1996

Beschreibung: rosa-grünes Modell, gefaltet. Nur bei einem Teil handelt es sich um den eigentlichen Führerschein, der Rest ist das so genannte Gegenstück.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells UK3 (Großbritannien)	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B, C1E	2
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	3
B1 (Behindertenfahrzeuge)	—	4
F, G, H, K, L		

Zusatzangaben:

1. Beschränkt auf Fahrzeuge der Klasse A (dreirädrige Kraftfahrzeuge) oder Fahrzeuge der Klasse B1 (vierrädrige Kraftfahrzeuge) mit einer zulässigen Gesamtmasse von ≥ 550 kg in beiden Fällen.
2. Inhaber von Führerscheinen der Gruppe A sind berechtigt, Fahrzeuge der Klassen D1 und D1E nicht für die gewerbliche Nutzung (nicht für berufliche Zwecke, keine direkt oder indirekt zahlenden Fahrgäste) und der Klasse C1E zu führen, sofern das Gesamtgewicht des Anhängers und des Zugfahrzeugs 8,25 t nicht überschreitet.
3. Beschränkt auf Fahrzeuge der Klasse A1 mit einem Hubraum von ≤ 50 cm³ und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h.
4. Nationale Klasse, für Behinderte konzipierte und gebaute Fahrzeuge mit einem Gewicht von ≤ 254 kg.

Modell Vereinigtes Königreich 4 (UK4)

Ausgestellt in Großbritannien von Januar 1997 bis März 2000

Beschreibung: rosa-grünes Modell, gefaltet. Nur bei einem Teil handelt es sich um den eigentlichen Führerschein, der Rest ist das so genannte Gegenstück.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells UK4 (Großbritannien)	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (Behindertenfahrzeuge) F, G, H, K, P		3

Zusatzangaben:

1. Beschränkt auf Fahrzeuge der Klasse A (dreirädrige Kraftfahrzeuge) oder Fahrzeuge der Klasse B1 (vierrädrige Kraftfahrzeuge) mit einer zulässigen Gesamtmasse von ≥ 550 kg in beiden Fällen.
2. Beschränkt auf Fahrzeuge der Klasse A1 mit einem Hubraum von ≤ 50 cm³ und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h.
3. Wurde nur für Personen ausgestellt, die bereits vor dem 12. November 1999 über diese Fahrerlaubnis verfügten.

Die Ausstellungszeiträume der Modelle 4 und 5 überschneiden sich.

Modell Vereinigtes Königreich 5 (UK5)

Ausgestellt in Großbritannien von Juli 1998 bis ausschließlich 19. Januar 2013

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Das sogenannte „Gegenstück“, auf dem Verurteilungen wegen Verkehrsverstößen vermerkt sind, wird gesondert ausgestellt. Der Zeitraum, innerhalb dessen dieses Modell ausgestellt wurde, überschneidet sich mit dem Ausstellungszeitraum des Modells UK4, da das neue Modell schrittweise eingeführt wurde.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells UK5 (Großbritannien)	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (Behindertenfahrzeuge) F, G, H, K, P		3

Zusatzangaben:

- Beschränkt auf Fahrzeuge der Klasse A (dreirädrige Kraftfahrzeuge) oder Fahrzeuge der Klasse B1 (vierrädrige Kraftfahrzeuge) mit einer zulässigen Gesamtmasse von ≥ 550 kg in beiden Fällen.
- Beschränkt auf Fahrzeuge der Klasse A1 mit einem Hubraum von ≤ 50 cm³ und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h.
- Wurde nur für Personen ausgestellt, die bereits vor dem 12. November 1999 über diese Fahrerlaubnis verfügten.

Modell Vereinigtes Königreich 6 (UK6)

Ausgestellt in Nordirland vom 1. April 1999 bis ausschließlich 19. Januar 2013

Beschreibung: Plastikkartenmodell nach Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Das sogenannte „Gegenstück“, auf dem Verurteilungen wegen Verkehrsverstößen vermerkt sind, wird gesondert ausgestellt.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells UK6 (Nordirland)	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (Behindertenfahrzeuge)	—	
F, G, H, K	—	

Zusatzangaben:

- Beschränkt auf Fahrzeuge der Klasse A (dreirädrige Kraftfahrzeuge) oder Fahrzeuge der Klasse B1 (vierrädrige Kraftfahrzeuge) mit einer zulässigen Gesamtmasse von ≥ 550 kg in beiden Fällen.
- Beschränkt auf Fahrzeuge der Klasse A1 mit einem Hubraum von ≤ 50 cm³ und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h.

Modell Vereinigtes Königreich 7 (UK7)

Ausgestellt in Gibraltar vom 2. Dezember 1990 bis zum 15. Januar 1997

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell gemäß Anhang I der Richtlinie 80/1263/EWG des Rates ⁽¹⁾, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells UK7 (Gibraltar)	Entsprechende Klassen
A	A, B1 79 (≤ 400 kg) nur dreirädrige Fahrzeuge
B	B, B1 (nur vierrädrige Fahrzeuge)
BE	BE
C	C, C1
CE	CE C1E
C1	BE, C, C1E, CE, und — für Inhaber der Klasse D — D1E und DE
D	D, D1
DE	DE
(F, G, H, I, J, K)	—

Modell Vereinigtes Königreich 8 (UK8)

Ausgestellt in Gibraltar vom 16. Januar 1997 bis zum 24. August 2006

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell gemäß Anhang I der Richtlinie 91/439/EWG, 6 Seiten.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells UK8 (Gibraltar)	Entsprechende Klassen
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C

⁽¹⁾ Richtlinie 80/1263/EWG des Rates vom 4. Dezember 1980 zur Einführung eines EG-Führerscheins (ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 1).

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells UK8 (Gibraltar)	Entsprechende Klassen
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(F, G, H, I, J, K)	—

Modell Vereinigtes Königreich 9 (UK9)*Ausgestellt in Gibraltar seit 15. August 2006*

Beschreibung: rosafarbenes Papiermodell gemäß Anhang I der Richtlinie 91/439/EWG, 6 Seiten. Wie bei Modell UK8, aber mit geänderter Vorderseite, die den Beitritt neuer Mitgliedstaaten widerspiegelt.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells UK9 (Gibraltar)	Entsprechende Klassen
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(F, G, H, I, J, K)	—

IN ISLAND AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Island 1 (ÍS1)*Ausgestellt in Island vom 12. April 1960 bis 1981*

Beschreibung: grünes Papier, laminiert, 2 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells ÍS1	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A, B1 79 (\leq 400 kg)	
B	B, BE, C1, C1E, D1, D1E	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Zusatzangaben:

1. Die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C betrifft nur das berufliche Führen von Fahrzeugen der Klasse B und/oder E und ist in Bezug auf die Richtlinie 91/439/EWG nicht von Bedeutung.

Modell Island 2 (ÍS2)*Ausgestellt in Island von 1981 bis zum 1. März 1988*

Beschreibung: rosafarbenes Papier, laminiert, 2 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells ÍS2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A, B1 79 (\leq 400 kg)	
B	B, BE, C1, C1E, D1, D1E	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Zusatzangaben:

1. Die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C betrifft nur das berufliche Führen von Fahrzeugen der Klasse B und/oder E und ist in Bezug auf die Richtlinie 91/439/EWG nicht von Bedeutung.

Modell Island 3 (ÍS3)*Ausgestellt In Island vom 1. März 1988 bis zum 31. Mai 1993*

Beschreibung: rosafarbenes Papier, laminiert, 2 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells ÍS3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A, B1 79 (≤ 400 kg)	
B	B, BE, C1, C1E	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Zusatzangaben:

- Die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C betrifft nur das berufliche Führen von Fahrzeugen der Klasse B und/oder E und ist in Bezug auf die Richtlinie 91/439/EWG nicht von Bedeutung.

Modell Island 4 (ÍS4)*Ausgestellt In Island vom 1. Juni 1993 bis zum 14. August 1997*

Beschreibung: rosafarbenes Papier, laminiert, 2 Seiten.

Äquivalenztabelle		
Klassen des Modells ÍS4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	A	
B	B, BE	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Zusatzangaben:

- Die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C betrifft nur das berufliche Führen von Fahrzeugen der Klasse B und/oder E und ist in Bezug auf die Richtlinie 91/439/EWG nicht von Bedeutung.

Modell Island 5 (ÍS5)*Ausgestellt in Island seit 15. August 1997*

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells ÍS5	Entsprechende Klassen
A	A
B	B

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells ÍS5	Entsprechende Klassen
BE	BE
C	C
CE	CE
D	D
DE	DE

IN LIECHTENSTEIN AUSGESTELLTE MODELLE

Modell Liechtenstein 1 (FL1)

Ausgestellt in Liechtenstein von 1978 bis 1993

Beschreibung: blaues Papiermodell, A5.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells FL1	Entsprechende Klassen
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B (für berufliche Zwecke)
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G	—

Modell Liechtenstein 2 (FL2)*Ausgestellt in Liechtenstein von 1993 bis April 2003*

Beschreibung: blaues Papiermodell, A5.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells FL2	Entsprechende Klassen
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
A2-79 (≤ 400 kg)	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G	—

Modell Liechtenstein 3 (FL3)*Ausgestellt in Liechtenstein seit April 2003*

Beschreibung: Kreditkartenformat nach EU-Muster.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells FL3	Entsprechende Klassen
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells FL3	Entsprechende Klassen
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G, M	—

IN NORWEGEN AUSGESTELLTE MODELLE

Allgemeine Bemerkung zu allen Modellen: In allen norwegischen Führerscheinen ist der Text in „bokmål“ oder „nynorsk“ vorgedruckt. Beide Sprachformen sind gleichwertig. Die Wörter „førerkort“ und „Norge“ zeigen an, dass der Text in „bokmål“ geschrieben ist; „førarkort“ und „Noreg“ zeigen an, dass es sich um „nynorsk“ handelt.

Modell Norwegen 1 (N1)

Ausgestellt in Norwegen vom 23. April 1967 bis zum 31. März 1979

Beschreibung: dunkelgrüner Umschlag, Modell in Format A7, gefaltet, 6 Seiten. Auf der Vorderseite des Umschlags ist das Wort „Førerkort“ oder „Førarkort“ gedruckt.

Äquivalenztabelle	
Klassen des Modells N1	Entsprechende Klassen
Klasse 1	AM, A1, B, BE
Klasse 2	AM, A1, B, BE
Klasse 3	AM, A
Klasse 4	—

Zusatzangaben:

War der Führerschein am 2. April 1982 gültig und besaß eine Gültigkeit von zehn Jahren, so ist dieses Modell bis zum 100. Geburtstag des Inhabers gültig. Die norwegischen Behörden empfehlen Inhabern dieses Führerscheinmodells, es vor dem Führen eines Fahrzeugs im Ausland in das Modell N4 umzutauschen oder zusätzlich eine beglaubigte Übersetzung oder einen internationalen Führerschein gemäß dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (1968) mit sich zu führen.

Modell Norwegen 2 (N2)

Ausgestellt in Norwegen vom 1. April 1979 bis zum 1. März 1989

Beschreibung: leuchtend rosafarbenes Papiermodell, eingeschlossen in durchsichtigen Kunststoff, 2 Seiten. In nach Juli 1985 ausgestellten Führerscheinen ist das Datum der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins für den Inhaber vermerkt („Første førerkort“).

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells N2	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A	
A + „Klasse A gjelder bare lett motorsykkel“	AM, A1	1
B	B	2
BE	BE	3
C	C	
CE	CE	
D	D	
DE	DE	
A + „Klasse A gjelder bare beltemotorsykkel“	—	
T	—	

Zusatzangaben:

1. Der Stempel mit dem einschränkenden Text befindet sich auf der Rückseite des Führerscheins.
2. Die auf die Rückseite des Führerscheins gestempelte Fahrerlaubnis wurde mit dem 1. Januar 2002 ungültig.
3. Inhaber von Führerscheinen der Klassen 1 oder 2, die vor dem 1. April 1979 ausgestellt und später gegen das Modell N2 der Klasse BE umgetauscht wurden, sind zusätzlich berechtigt, Fahrzeuge der Klassen AM und A1 zu führen.

Modell Norwegen 3 (N3)

Ausgestellt in Norwegen vom 1. März 1989 bis zum 31. Dezember 1997

Beschreibung: leuchtend rosafarbenes und graues Papiermodell, eingeschlossen in durchsichtigen Kunststoff, 2 Seiten.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells N3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A	
A + „Klasse A gjelder bare lett motorsykkel“	AM, A1	1
A1	AM, A1	2
B	B	3
BE	BE	4

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells N3	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
B1	B1	
C	C	
CE	CE	
C1	C1	5
C1E	C1E	5
D	D	
DE	DE	
D1	D1	6
D1E	D1E	6
D2	D1	
D2E	D1E	
A + „Klasse A gjelder bare beltemotorsykkel“	—	
S	—	
T	—	

Zusatzangaben:

1. Der Stempel mit dem einschränkenden Text befindet sich auf der Rückseite des Führerscheins.
2. Die Klasse A1 wurde zum 1. Januar 1997 eingeführt.
3. Die auf die Rückseite des Führerscheins gestempelte Fahrerlaubnis wurde mit dem 1. Januar 2002 ungültig.
4. Inhaber von Führerscheinen der Klassen 1 oder 2, die vor dem 1. April 1979 ausgestellt und später gegen das Modell N2 und/oder das Modell N3 der Klasse BE umgetauscht wurden, sind zusätzlich berechtigt, Fahrzeuge der Klasse A1 zu führen.
5. Die Führerscheinklassen C1 und C1E wurden am 1. Januar 1997 eingeführt.
6. Die am 1. Januar 1997 eingeführten Klassen D1 und D1E ersetzen die 1989 eingeführten Klassen D2 und D2E.

Modell Norwegen 4 (N4)

Ausgestellt in Norwegen seit dem 1. Januar 1998

Beschreibung: Plastikkartenmodell gemäß Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG.

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells N4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
A	AM, A2, A	
A1	AM, A1	
B	B	

Äquivalenztabelle

Klassen des Modells N4	Entsprechende Klassen	Anmerkungen
BE	BE	
B1	B1	
C	C	
CE	CE	
C1	C1	
C1E	C1E	
D	D	
DE	DE	
D1	D1	
D1E	D1E	
M	AM	1
S, T	—	

Zusatzangaben:

1. Die nationale Klasse M umfasst alle Kleinkrafträder gemäß der Definition in Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG. Die Fahrerlaubnis kann auf zweirädrige Kleinkrafträder und auf drei-/vierrädrige Kleinkrafträder mit einer Leermasse von nicht mehr als 150 kg beschränkt sein (M 145 oder M 146). Sie kann auch auf alle drei-/vierrädrigen Kleinkrafträder beschränkt sein (M 147).

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE