

## A N F R A G E

des Abgeordneten Hubert Ulrich (B90/Grüne)

betr.: Neue Leitlinien der EU über die Zulässigkeit von Beihilfen für Flughäfen und Airlines

Am 20. Februar 2014 hat die EU neue Leitlinien über die Zulässigkeit von Beihilfen für Flughäfen und Airlines verabschiedet. Die neuen Richtlinien sind bisher noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht. Sie können jedoch in englischer Sprache unter [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/aviation\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/aviation_guidelines_en.pdf) abgerufen werden.

Laut der neuen Richtlinien können Betriebsbeihilfen für Flughäfen mit Passagierzahlen unter 3 Millionen für eine Übergangsperiode von 10 Jahren zulässig sein. Hierzu müssen die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sein:<sup>1</sup>

1. Die Beihilfe muss einen Beitrag zur Verwirklichung eines Ziels von gemeinsamem Interesse leisten.
2. Der Markt darf in Bezug auf dieses Ziel kein zufriedenstellendes Ergebnis bringen, so dass ein staatliches Einschreiten notwendig ist.
3. Die Beihilfe muss als politisches Instrument geeignet sein.
4. Es muss ein Anreizeffekt vorliegen, d.h. es muss nachgewiesen sein, dass das Angebot signifikant reduziert würde, wenn es keine Betriebsbeihilfe gäbe.
5. Die Beihilfe muss sich auf das erforderliche Minimum beschränken. Hierzu muss anhand eines Business-Plans nachgewiesen werden, dass die Betriebskosten nach der zehnjährigen Übergangszeit komplett gedeckt werden können und sich die jährliche Beihilfe auf 50% des Ausgangsdefizits beschränkt. Für Flughäfen mit Passagierzahlen unter 700.000 gilt dies nicht. Hier wird die Kommission die Situation, die Aussichten auf komplette Deckung der Betriebskosten und die Notwendigkeit anderer Regelungen nach vier Jahren erneut prüfen. Außerdem darf die maximal gewährte Beihilfe für diese Flughäfen in den ersten fünf Jahren 80% des Ausgangsdefizits betragen.
6. Die negativen Effekte auf den Wettbewerb dürfen die positiven Effekte der Beihilfe nicht überschreiten.

Ausgegeben: 02.04.2014

---

<sup>1</sup> Vgl. European Commission (2014), Guidelines on State aid to airports and airlines, Brussels, p. 30-34 (abrufbar unter: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/aviation\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/aviation_guidelines_en.pdf)).

In den Erläuterungen dieser Voraussetzungen lässt die Kommission erhebliche Zweifel gegenüber der Fähigkeit von Flughäfen erkennen, die sich im Einzugsgebiet anderer Flughäfen befinden.

So stellt sie mit Blick auf die erste Voraussetzung – die Verwirklichung eines Ziels von gemeinsamem Interesse – klar, dass der Betrieb mehrerer unrentabler Flughäfen im selben Einzugsgebiet nicht zur Verwirklichung eines Ziels von gemeinsamem Interesse beiträgt:

“[...] the duplication of unprofitable airports does not contribute to an objective of common interest. Where an airport is located in the same catchment area of another airport with spare capacity, the business plan, based on sound passenger and freight traffic forecasts, must identify the likely effect on the traffic of the other airports located in that catchment area.

Accordingly, the Commission will have doubts as to the prospects for an unprofitable airport to achieve full operating cost coverage at the end of the transitional period, if another airport is located in the same catchment area.”<sup>2</sup>

Auch bezüglich der Erfüllung der sechsten Voraussetzung drückt die EU-Kommission ihre Probleme gegenüber einer Situation, in der sich mehrere Flughäfen im gleichen Einzugsgebiet befinden, aus:

„When assessing the compatibility of operating aid the Commission will take account of the distortions of competition and the effects on trade. Where an airport is located in the same catchment area of another airport with spare capacity, the business plan, based on sound passenger and freight traffic forecasts, must identify the likely effect on the traffic of the other airports located in that catchment area.

Operating aid for an airport located in the same catchment area will be considered compatible with the internal market only when the Member State demonstrates that all airports in the same catchment area will be able to achieve full operating cost coverage at the end of the transitional period.”<sup>3</sup>

Im Falle von Flughäfen, die sich im Einzugsgebiet eines anderen Flughafens befinden, verlangt die Kommission daher eine Einzelnotifizierung der Beihilfe. Das Einzugsgebiet ist definiert als eine Entfernung von 100 km oder 60 Minuten Fahrzeit von einem anderen Flughafen.<sup>4</sup>

“Due to a high risk of distortion of competition, the following aid measures should always be notified individually: [...]

(2) operating aid to an airport, if other airports are located within 100 kilometres or 60 minutes travelling time by car, bus, train or high-speed train from an existing airport.”<sup>5</sup>

Die neuen Regelungen gelten ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Richtlinien im Amtsblatt der EU.<sup>6</sup> Die Mitgliedstaaten sollen ihre bestehenden beihilferechtlichen Regelungen innerhalb von 12 Monaten nach Veröffentlichung in Einklang mit den neuen Leitlinien gebracht haben.<sup>7</sup>

---

<sup>2</sup> Ebd., S. 31.

<sup>3</sup> Ebd., S. 33-34.

<sup>4</sup> Vgl. ebd., S. 10.

<sup>5</sup> Ebd., S. 34.

<sup>6</sup> Vgl. ebd. S. 39.

<sup>7</sup> Vgl. ebd. S. 39.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Regierung des Saarlandes:

1. Müssen die gewährten Betriebsbeihilfen für den Flughafen Saarbrücken-Ensheim aufgrund der speziellen Anforderungen für Flughäfen, die sich im Einzugsgebiet anderer Flughäfen befinden, bei der EU-Kommission einzeln angemeldet werden?
2. Wenn ja, ab welchem Zeitpunkt? Ab dem Datum der Veröffentlichung der Leitlinien oder ab dem Datum der Veröffentlichung der Leitlinien plus 12 Monaten?
3. Trifft es also zu, dass die Landesregierung noch nicht sicher sein kann, ob Betriebsbeihilfen für den Flughafen Saarbrücken-Ensheim überhaupt zulässig sein werden, auch nicht für einen Übergangszeitraum?
4. Wenn ja, ist die Landesregierung der Auffassung, dass die EU-Kommission einen Antrag auf Betriebsbeihilfen für den Flughafen Saarbrücken-Ensheim für einen Übergangszeitraum genehmigen wird?
5. Wenn 3. bejaht wird: Wie sieht die Landesregierung diese Auffassung mit den grundsätzlichen Zweifeln der EU-Kommission gegenüber Betriebsbeihilfen von mehreren Flughäfen im gleichen Einzugsgebiet vereinbar (siehe oben)?
6. Welche Konsequenzen hätte es für den Flughafen Saarbrücken-Ensheim und das Land, wenn die EU-Kommission den Antrag auf Genehmigung zur Beihilfe für einen Übergangszeitraum ablehnen wird?
7. Welchen Plan hat die Landesregierung für den Fall, dass die EU-Kommission den Antrag auf Genehmigung zur Beihilfe für einen Übergangszeitraum ablehnen wird?