

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/7210 –**

### **Rechtliche Beurteilung von Maßnahmen zur Flughafenförderung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Zum 1. Juli 2004 hat der Flughafen Dortmund das Programm NERES (New and Existing Route Expansion Scheme) eingeführt, welches die Eröffnung neuer Flugverbindungen und den Ausbau bestehender Verbindungen fördern soll. Neben einem deutlich geringeren Flughafennutzungsentgelt als in der bisherigen Entgeltordnung sieht das Programm vor, dass der Flughafen für die Eröffnung einer neuen Verbindung für jeden abfliegenden Fluggast einen „Marketingbeitrag“ gewährt. Dieser Beitrag beläuft sich ab drei Flugverbindungen mit einer Kapazität von mindestens 100 000 Sitzplätzen p. a. auf 0,30 Euro und erhöht sich bis auf 1 Euro bei fünf Flugverbindungen und einer Kapazität von mind. 225 000 Sitzplätzen. Des Weiteren sieht NERES – abhängig vom Fluggastaufkommen – eine Ermäßigung der Flughafengebühr vor.

Neben der Einführung von NERES hat der Betreiber, die Flughafen Dortmund GmbH, seit 2001 alljährlich Verluste erwirtschaftet. Die Verluste wurden der von den Dortmunder Stadtwerken, einer Aktiengesellschaft im Eigentum der Stadt Dortmund, im Wege eines Ergebnisabführungsvertrages übernommen. Seit Einführung von NERES belaufen sich die kumulierten Verluste auf rund 75 Mio. Euro.

Am 15. September 2007 hat die EU-Kommission ein Verfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen Verdachts auf staatliche Beihilfe zu Gunsten des Dortmunder Flughafens eröffnet (Amtsblatt der EU, C 217/25, DE). Demnach hat die vorläufige Untersuchung der Kommission ergeben, dass NERES als Beihilfe zu betrachten ist, weil eine Diskriminierung zwischen Fluggesellschaften eingeführt worden sei, die eine bestimmte Gesellschaft (easy jet) begünstige. Außerdem sei NERES entgegen der Ankündigung zeitlich nicht befristet worden und die Rabatte unter anhaltenden Verlusten angeboten worden. Auch sei die Beihilfe nicht gemäß Artikel 87 Abs. 3c des EG-Vertrages und der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) (in Sachen Charleroi) als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar anzusehen. Den Beteiligten wurde bis Mitte November 2007 Gelegenheit gegeben, eine Stellungnahme abzugeben.

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Kommission und wird sie sich der Stellungnahme der Kommission anschließen?

Die Bundesregierung teilt die Einschätzung der Kommission nicht.

2. Wenn nein, mit welchen Argumenten will die Bundesregierung der vorläufigen Untersuchung der Kommission entgegenreten?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass das Programm NERES eine allgemeine, transparente und nicht diskriminierende Maßnahme ist, die allen Fluggesellschaften offen steht. Es handelt sich deshalb nicht um eine Beihilfe.

Die Verluste – begründet durch in der Vergangenheit durchgeführte Infrastrukturmaßnahmen, die allen Nutzern gleichermaßen zur Verfügung stehen – werden nicht als beihilferelevant bewertet.

3. Wird die Bundesregierung beantragen, das Hauptverfahren binnen zwei Wochen zu entscheiden („keine Genehmigungsfiktion“)?

Die Kommission soll nach der einschlägigen Verordnung eine Entscheidung möglichst innerhalb von 18 Monaten nach Eröffnung des Hauptprüfverfahrens erlassen. Ein Antrag auf Entscheidung innerhalb einer kürzeren Frist ist nicht vorgesehen.

4. In welchem Maße können Investitionen (a) zur Instandhaltung und (b) zur Erweiterung von Anlagen am Flughafen rechtskonform beschlossen und begonnen werden, wenn das (am 15. September 2007 eröffnete) Hauptverfahren noch nicht entschieden ist?

Investitionen zur Instandhaltung und zur Erweiterung von Anlagen am Flughafen können auch während des laufenden Hauptprüfverfahrens rechtskonform beschlossen und begonnen werden. Vorsorglich stimmt die Bundesregierung während des laufenden Hauptprüfverfahrens derartigen Maßnahmen mit der EU-Kommission ab.

5. Wenn die Kommission im Hauptverfahren zu dem Schluss kommen sollte, dass eine mit dem gemeinsamen Markt unvereinbare Beihilfe vorliegt, welche rechtlichen und finanziellen Sanktionen drohen dann für die Bundesrepublik Deutschland und ggf. – im föderalen Innenverhältnis – dem Land Nordrhein-Westfalen bzw. der Stadt Dortmund?

Falls die Kommission zu der Entscheidung kommt, es handle sich um eine mit dem gemeinsamen Markt unvereinbare Beihilfe, wird die Bundesrepublik Deutschland als Mitgliedstaat aufgefordert, die Rückforderung der Mittel innerstaatlich nach nationalem Recht durchzusetzen. Die Bundesregierung hat sicherzustellen, dass die Stelle, welche die Mittel ausgegeben hat, die Rückforderung fristgerecht gegenüber allen Begünstigten vollzieht.

6. Sind der Bundesregierung weitere Beschwerdeverfahren auf unerlaubte Beihilfe anlässlich des Dortmunder Flughafens bekannt, beispielsweise zugunsten der Fluggesellschaft „Sterling“?

Der Bundesregierung sind keine weiteren Beschwerdeverfahren zum Flughafen Dortmund bekannt.

7. Sind der Bundesregierung ähnlich gelagerte Fälle in anderen Ländern bekannt (beispielsweise betreffend den Flughafen München gemäß einer Meldung der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 29. Oktober 2007), und wenn ja, sind diese Fälle dem eingangs beschriebenen vergleichbar, und wo liegen die Gemeinsamkeiten bzw. Unterschiede?

Neben dem Verfahren „Flughafen Dortmund“ laufen zwei weitere Hauptprüfverfahren betreffend die Flughäfen Berlin-Schönefeld und Lübeck. Neben diesen Hauptprüfverfahren hat die Kommission – wie z. B. im Falle Flughafen München – eine Reihe von Auskunftsersuchen aufgrund von Beschwerden an die Bundesregierung gerichtet. Jeder dieser Fälle enthält Besonderheiten. Da es sich um laufende Verfahren handelt, kann auf Gemeinsamkeiten bzw. Unterschiede im Einzelnen nicht eingegangen werden.

