

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Κρατική ενίσχυση C 38/08 (πρώην NN 53/07) — Μέτρα υπέρ του τερματικού σταθμού T2 του αεροδρομίου του Μονάχου

Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/C 5/04)

Η Επιτροπή, με επιστολή της στις 23 Ιουλίου 2008 (εγκρίθηκε διορθωτικό στις 12 Νοεμβρίου 2008) που αναδημοσιεύεται στη γλώσσα του αυθεντικού κειμένου στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, ανακοίνωσε στη Γερμανία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με μέρος των προαναφερθέντων μέτρων.

Η Επιτροπή αποφάσισε να μην εγείρει αντιρρήσεις για ορισμένα άλλα μέτρα, όπως περιγράφονται στην επιστολή που ακολουθεί την παρούσα περίληψη.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους για τα μέτρα για τα οποία η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A — Internal market and Sustainability
Building/Office
B-1049 Brussels
Φαξ +32 22964104

Οι παρατηρήσεις αυτές θα ανακοινωθούν στη Γερμανία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

Στις 15 Ιουλίου 1998, η Flughafen München GmbH (εφεξής: FMG) και η Deutsche Lufthansa AG (εφεξής: LH) υπόγραψαν μνημόνιο συμφωνίας για την κατασκευή και την εκμετάλλευση του τερματικού σταθμού 2 (εφεξής: T2). Σύμφωνα με το εν λόγω μνημόνιο και τις επακόλουθες συμφωνίες, η FMG και η LH ίδρυσαν κοινές επιχειρήσεις, αρμόδιες για την κατασκευή και την εκμετάλλευση του τερματικού σταθμού 2, αποκαλούμενες εταιρείες T2 (Immo T2 και T2 Operating Company, αρμόδιες αντίστοιχα για την κατασκευή και την εκμετάλλευση του T2).

Μετά την παραλαβή καταγγελίας, η Επιτροπή προέβη σε εξέταση της σύστασης και της χρηματοδότησης των εταιρειών T2 (δάνειο χρηματοδοτούμενο από γερμανικές δημόσιες τράπεζες, εισφορά κεφαλαίου της FMG και μίσθωση γηπέδου) καθώς και της ρύθμισης μεταξύ της FMG και της LH για την αποκλειστική χρήση του εν λόγω τερματικού σταθμού.

Στο παρόν στάδιο, σχετικά με τη φύση της κρατικής ενίσχυσης των προαναφερθέντων μέτρων, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες κατά πόσον ορισμένα δάνεια που χορήγησαν οι γερμανικές δημόσιες τράπεζες στις εταιρείες T2 αποκτήθηκαν υπό κανονικές συνθήκες αγοράς. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν έχει στη διάθεσή της πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη τυχόν εγγυήσεων για τα δάνεια που χορηγήθηκαν στις εταιρείες T2, οι οποίες ενδέχεται να περιέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

Ομοίως, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες κατά πόσον συνιστά τιμή αγοράς η τιμή που καταβλήθηκε από την Immo T2 στην FMG για την εκμίσθωση του γηπέδου όπου κατασκευάζεται ο τερματικός σταθμός T2.

Επιπλέον, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να συμπεράνει ότι τα δύο αυτά μέτρα καταλογίζονται στο γερμανικό κράτος.

Τέλος, στο παρόν στάδιο της έρευνας, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να ορίσει τη βάση, σύμφωνα με την οποία μπορεί να δηλώσει ότι τα εν λόγω μέτρα συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, κάθε παράνομη ενίσχυση μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο ανάκτησης από τον αποδέκτη.

KEIMENO THΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von den deutschen Behörden übermittelten Angaben über die Maßnahmen zugunsten des Flughafens München, Terminal 2, beschlossen hat, in Bezug auf besagte Maßnahmen das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags einzuleiten.

1. VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 3. November 2005 hat die Gesellschaft Ryanair (nachstehend ‚Beschwerdeführer‘) ⁽¹⁾ eine Beschwerde in Bezug auf die Finanzierung des Baus von Terminal 2 des Flughafens München sowie die Vereinbarung über dessen exklusive Nutzung zwischen der Deutschen Lufthansa AG und der Flughafen München GmbH eingereicht. Der Beschwerdeführer macht u. a. geltend, dass die Bereitstellung von Finanzmitteln zum Bau von Terminal 2 durch die ‚Gesellschafter der FMG‘ (staatliche Behörden) nicht im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalanlegers stünden und dass die Exklusivrechte der LH und ihrer Partner der Star Alliance zur Nutzung von Terminal 2 in den letzten beiden Jahren zu finanziellen Verlusten der FMG von über 100 Mio. EUR geführt hätten. Aufgrund dessen behauptet Ryanair, dass die betreffenden Maßnahmen durch die Gewährung wirtschaftlicher Vorteile zugunsten von LH eine rechtswidrige staatliche Beihilfe darstellen.
- (2) Die Kommissionsdienststellen haben Deutschland mit Schreiben vom 18. November 2005, 31. Juli 2006, 6. Juni 2007 und 3. Oktober 2007 um weitere Auskünfte im Zusammenhang mit der Beschwerde ersucht. Deutschland antwortete darauf mit Schreiben vom 18. Januar 2006, 8. August 2006, 28. August 2007, 17. September 2007, 21. September 2007, 29. November 2007 und 13. Februar 2008.
- (3) Am 10. Oktober 2007 fand eine Zusammenkunft zwischen den Kommissionsdienststellen und den deutschen Behörden statt.
- (4) Am 31. Juli 2007 hat der Beschwerdeführer gemäß Artikel 232 Absatz 2 des EG-Vertrags offiziell gerügt, dass die Kommission es unterlassen habe, auf seine Beschwerde hin tätig zu werden. Am 15. November 2007 reichte der Beschwerdeführer beim Gericht erster Instanz eine Untätigkeitsklage ein.

2. BESCHREIBUNG DES SACHVERHALTS

- (5) Den öffentlich verfügbaren Informationen zufolge wurde schon wenige Jahre nach Aufnahme des Betriebs im Jahr 1992 deutlich, dass der Flughafen München wegen des enormen Anstiegs des Passagierverkehrsvolumens seine Kapazitätsgrenze eher als erwartet erreichen würde. Das bestehende Terminal 1 war bereits mehrfach erweitert worden, und es wurde davon ausgegangen, dass dessen Höchstkapazität von 20 Mio. Fluggästen bis zum Jahr 2000 erreicht sein würde. Um zu gewährleisten, dass die verfügbare Kapazität zur Bewältigung des erwarteten Anstiegs des Passagierverkehrsvolumens ausreicht, wurde daher der Bau eines zweiten Terminals am Flughafen München beschlossen.

⁽¹⁾ Der Beschwerdeführer Ryanair ist eine der größten europäischen Billigfluggesellschaften, die auf nahezu 550 Strecken zwischen 26 europäischen Staaten Linien- und Charterflüge betreibt. Homepage von Ryanair: <http://www.ryanair.com/site/DE/about.php?page=About&sec=story>

- (6) Am 26. November 1997 gaben die Flughafen München GmbH (nachstehend ‚FMG‘)⁽²⁾ und die Deutsche Lufthansa AG (nachstehend ‚LH‘)⁽³⁾ in einer Absichtserklärung⁽⁴⁾ bekannt, dass beide Gesellschaften bereit seien, die weitere Entwicklung der LH-Basis am Flughafen München sowie Bau, Betrieb und Finanzierung des Terminals 2 zu erörtern.

2.1. Wahl der rechtlichen und finanziellen Struktur des Projekts ‚Terminal 2‘

- (7) Den von den deutschen Behörden übermittelten Informationen zufolge wurden im Januar 1998 intensive Gespräche zwischen FMG und LH über die Umstände und Bedingungen dieser Zusammenarbeit aufgenommen. Es wurde eine Arbeitsgruppe aus Vertretern von FMG und LH eingesetzt, um verschiedene Szenarien der Zusammenarbeit zu prüfen.
- (8) Am 29. April 1998 wurden die Ergebnisse dieser Prüfung der verschiedenen Szenarien dem Aufsichtsrat von FMG vorgestellt⁽⁵⁾. Die Arbeitsgruppe ermittelte drei mögliche Szenarien für die Verwirklichung von Terminal 2:
- Szenario A:* ein neues, dem Terminal 1 ähnliches Terminal für alle am Flughafen München tätigen Luftverkehrsunternehmen (nachstehend ‚OAL-Terminal‘) mit einer Kapazität von 12 Mio. Fluggästen jährlich (s. Nummer 16), sowie ein kurzfristiger Vertrag zwischen FMG und LH;
 - Szenario B:* ein ausschließlich von LH zu nutzendes Terminal mit einer Kapazität von 18 Mio. Fluggästen jährlich (s. Nummer 16) mit langfristigen Niederlassungs- und Mietvereinbarungen zwischen FMG und LH;
 - Szenario C:* ein ausschließlich von LH zu nutzendes Terminal mit einer Kapazität von 18 Mio. Fluggästen jährlich (s. Nummer 16), das von einer gemeinsam durch FMG und LH gegründeten Gesellschaft gebaut und betrieben werden soll, wobei die Partner das Risiko gemeinsam tragen.
- (9) Die oben beschriebenen Szenarien wurden sodann anhand qualitativer und quantitativer Methoden bewertet.

2.1.1. Qualitative Beurteilung

- (10) Der FMG-Vorstand bewertete die zu erwartenden Auswirkungen (positiv, negativ, neutral) der drei oben genannte Szenarien auf die Finanzergebnisse von FMG und auf die weitere Entwicklung des Flughafens (insbesondere Anstieg der Aviation- und Non-Aviation-Erlöse, Fluggäste). Die Beurteilung erfolgte insbesondere anhand folgender Kriterien:
- Optimierung der Baukosten,
 - Anstieg der Gesamterlöse (Aviation- und Non-Aviation-Erlöse),
 - Verringerung der Gesamtkosten,
 - weitere Entwicklung des Flughafens und zunehmende Bedeutung der Drehkreuzfunktion des Flughafens München sowie,
 - Intensität der Zusammenarbeit.

⁽²⁾ Die FMG ist die Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Staatsbesitz, die den Flughafen München betreibt. Anteilseigner sind der Freistaat Bayern (51 %), die Bundesrepublik Deutschland (26 %) sowie die Stadt München (23 %). Den von den deutschen Behörden übermittelten Informationen zufolge ist der Flughafen München seit 1996 der zweitgrößte Flughafen Deutschlands. Am Flughafen München bestehen zwei Terminals, Terminal 1 (Aufnahme des Betriebs am 17. Mai 1992) und Terminal 2 (Aufnahme des Betriebs am 29. Juni 2003). Die Finanzergebnisse von FMG im Zeitraum 2002-2006 sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst:

Finanzergebnisse von FMG 2002-2006 (Mio. EUR)	2002	2003	2004	2005	2006
Ergebnis der gewöhnlichen Tätigkeiten	9,508	- 50,236	- 14,546	5,604	73,581
Ergebnis des Geschäftsjahres (nach Steuern)	6,517	- 51,152	- 54,109	5,220	61,483

2003 verzeichnete FMG vor allem wegen der Aufnahme des Betriebs von Terminal 2 (erwartete) Verluste in Höhe von ca. 51,2 Mio. EUR. Die Verluste von FMG im Jahr 2004 gehen allerdings auf latente Steuern zurück. 2005 wurde die Rentabilitätsschwelle erreicht. 2006 belief sich der Gewinn (nach Steuern) auf 61,5 Mio. EUR.

⁽³⁾ LH ist ein weltweit tätiges, seit 1966 an der deutschen Börse notiertes und seit 13. Oktober 1997 vollständig privatisiertes Luftfahrtunternehmen. Das Unternehmen ist auf fünf Geschäftsfeldern tätig. Die Beförderung von Fluggästen bleibt allerdings das Kerngeschäft. Die anderen Geschäftsfelder sind Dienstleistungen für wesentliche Produktionsfaktoren und Infrastruktur (Logistik, IT-Dienste, Catering, Touristik usw.).

⁽⁴⁾ ‚Absichtserklärung über denkbare Inhalte einer zukünftigen Zusammenarbeit‘.

⁽⁵⁾ Unterlage zur 130. Sitzung des Aufsichtsrats.

- (11) Das Szenario C ging aus dieser qualitativen Beurteilung als die Alternative mit den voraussichtlich günstigsten Auswirkungen auf das Finanzergebnis von FMG hervor.

2.1.2. Quantitative Bestimmung

- (12) Die quantitative Beurteilung der drei Szenarien beruht auf einer mehrstufigen Analyse des Kapitalwerts ⁽⁶⁾ der Nettoergebnisse ⁽⁷⁾ von FMG aus Terminal 2 ⁽⁸⁾ für den Zeitraum 2003-2015 sowie auf einer Analyse der Auswirkungen des Terminals 2 auf die Finanzergebnisse von FMG insgesamt (einschl. Kosten und Erträge aus dem Luftverkehrsbetrieb und dem Nicht-Luftfahrt-Geschäft) im gleichen Zeitraum.

Mehrstufige Analyse

- (13) Jedes Szenario stützt sich auf die folgenden in die Geschäftspläne integrierten Annahmen:

Tabelle 1: Übersicht der Prämissen für die unterschiedlichen Szenarios der Zusammenarbeit zwischen FMG und LH

Prämissen	Szenario A	Szenario B	Szenario C
Fluggäste (Basis 1996)	+ [...] (*) %	+ [...] %	+ [...] %
Starts (Basis 1996)	+ [...] %	+ [...] %	+ [...] %
Preise/Erlöse (EUR)	+ [...] %	+ [...] %	+ [...] %
Gesamtinvestitionen (FMG und LH)	[...] Mio. DM	[...] Mio. DM	[...] Mio. DM
davon betreibergesellschaftsrelevant (FMG und LH)	—	—	—
Zinssatz Fremdfinanzierung	[...] %	[...] %	[...] %
Preissteigerung Sachkosten	[...] %	[...] %	[...] %
Kostensteigerung Personal	[...] %	[...] %	[...] %
Parkerlöse, fixe Start-/Landeentgelte	verbleiben zu 100 % bei der FMG		

(*) Vertrauliche Information.

- (14) Die Ergebnisse der mehrstufigen Analyse des Kapitalwerts sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst:

Tabelle 2: Kapitalwert-Analyse der Nettoergebnisse des Terminal-2-Betriebs durch FMG im Zeitraum 2003-2015

In Mio. DM	Szenario A	Szenario B	Szenario C ⁽¹⁾ (FMG 60 %)
(1) Kapitalwert des ENS ₂₀₀₃₋₂₀₁₅ (nur T2-Finanzierung und Betrieb 2003-2015)	+ [...]	+ [...]	+ [...]
(2) Kapitalwert des ENS ₂₀₀₃₋₂₀₁₅ unter Berücksichtigung der negativen Auswirkungen von Restfinanzierungskosten nach 2015 auf den Wert des Terminals	- [...]	- [...]	+ [...]

⁽¹⁾ Ergebnisse für den 60-prozentigen Anteil an den Gemeinschaftsunternehmen.

⁽⁶⁾ Die Kapitalwertmethode ist eine Standardmethode zur monetären Bewertung langfristiger Projekte. Sie wird bei der Investitionsrechnung verwendet und kommt in der Wirtschaft breit zum Einsatz, um den Barwert von Überschüssen und Defiziten von Cashflows nach Deckung der Finanzierungskosten auszudrücken.

⁽⁷⁾ Ergebnis nach Abzug von Steuern, nachstehend 'ENS'.

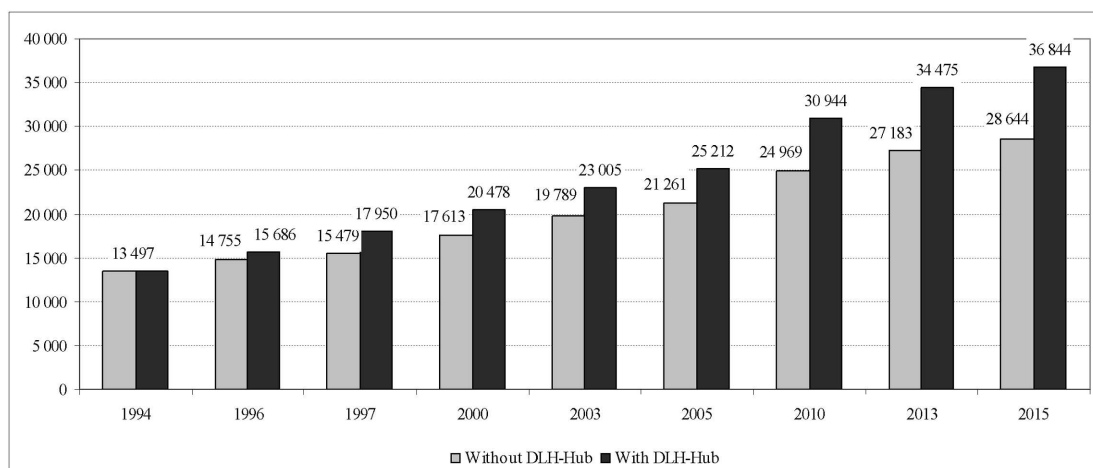
⁽⁸⁾ Diese Finanzergebnisse enthalten in sämtlichen Szenarien lediglich Erträge und Kosten des Betriebs und der Finanzierung von Terminal 2; dem Anstieg der Aviation-Erlöse (d. h. Start-/Landeentgelte) wurde zu diesem Zeitpunkt also noch nicht Rechnung getragen.

- (15) Daraus ergibt sich, dass mit dem Szenario C im Jahr 2015 der höchste Kapitalwert einschließlich der noch nicht amortisierten Kapital- und Zinskosten (noch nicht amortisierte Finanzierungskosten in Höhe von [...] Mio. DM oder [...] Mio. EUR)⁽⁹⁾ erreicht wird. Damit ergibt sich für den Eigenkapitalbeitrag von FMG zu den T2-Gesellschaften ein interner Zinsfuß⁽¹⁰⁾ von ca. [...] %.

Analyse der Auswirkungen von Terminal 2 auf die Finanzergebnisse von FMG insgesamt

- (16) Wie im nachstehenden Schaubild dargestellt, beläuft sich der Effekt der LH-Basis 2003 auf schätzungsweise 3,2 Mio. Fluggäste (23 Mio.-19,8 Mio.) und würde 2015 voraussichtlich ca. 8,2 Mio. Fluggäste erreichen. Es wurde nämlich erwartet, dass die Aufnahme des Drehkreuzbetriebs am Flughafen München durch LH — im Unterschied zum bloßen Punkt-zu-Punkt-Verkehr von/zum Flughafen — mit einem exponentiellen Ansteigen der Fluggastzahlen (um ca. 29 % im Jahr 2015) verbunden sein würde. Der (in der Übernahme teilweiser Eigentümerschaft an Terminal 2 durch LH implizierte) Umstand, dass eine Reihe von Luftfahrzeugen am Flughafen stationiert wird, bringt Netzeffekte mit sich, die zu steigenden Fluggastzahlen führen⁽¹¹⁾.

Abb. 1: Effekt der LH-Basis (in Tsd. Fluggästen jährlich) im Zeitraum 1994 bis 2015⁽¹²⁾



- (17) Auf dieser Grundlage analysierte FMG die Auswirkungen von Terminal 2 auf ihre Gesamtfinanzergebnisse (einschl. Aviation- und Non-Aviation-Erlöse und -Kosten). Die nachstehende Tabelle zeigt, dass der Bau eines zweiten Terminals am Flughafen München in allen drei Szenarien für den Betrieb beider Terminals (Terminal 1 und Terminal 2) trotz Anfangsverlusten langfristig zu einem positiven Kapitalwert für die Gesellschafter von FMG führt.

Tabelle 3: Auswirkungen von Terminal 2 auf die Gesamtfinanzergebnisse von FMG

Gesamtfinanzergebnis von FMG in Tsd. DM	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	NPV
Szenario A	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Szenario B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Szenario C	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (18) Aus dieser Tabelle geht hervor, dass der in Szenario 3 für den Zeitraum 2003-2015 angesetzte Kapitalwert (d. h. [...] Mio. DM oder [...] Mio. EUR) zweifelsfrei am höchsten liegt.

⁽⁹⁾ Wechselkurs: 1 EUR = 1,95583 DM.

⁽¹⁰⁾ Der interne Zinsfuß ist der auf Jahresbasis umgerechnete Zinseszinsbeitrag des investierten Kapitals, also der Ertrag der Investition.

⁽¹¹⁾ 2007 hatte der Flughafen 34 Mio. Fluggäste (im Geschäftsplan war diese Zahl erst für 2012-2013 prognostiziert worden).

⁽¹²⁾ FMG: Unterlage vom 16. April 1998 für die 130. Sitzung des Aufsichtsrats am 29. April 1998 (nachstehend 'Unterlage für die 130. Aufsichtsratsitzung'), Anlage 5.

- (19) Die FMG und ihre Gesellschafter haben sich auf der Grundlage der obigen qualitativen und quantitativen Analyse für Szenario C entschieden.

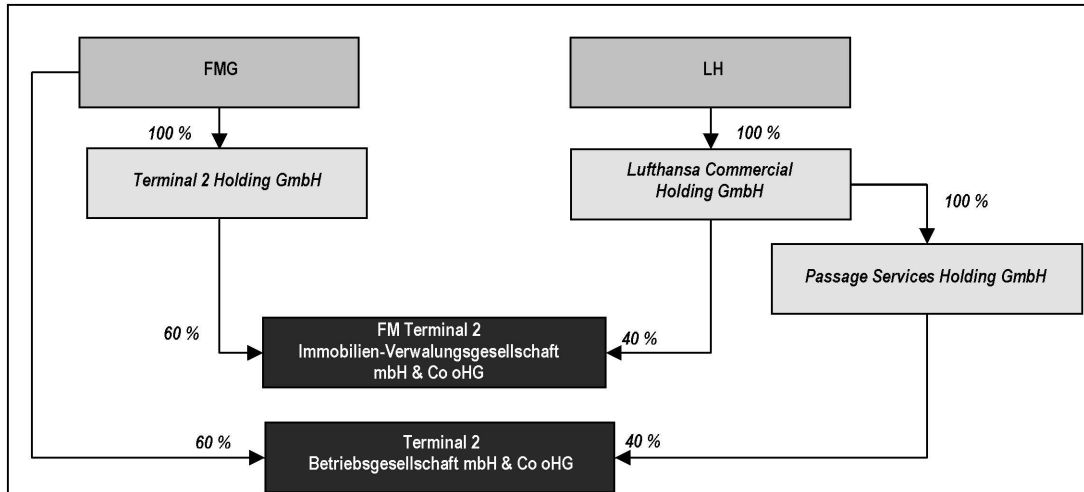
2.2. Rechtliche Struktur des gewählten Szenarios

- (20) Am 15. Juli 1998 unterzeichneten FMG und LH eine vorvertragliche Vereinbarung („Memorandum of Understanding“, MoU) in Bezug auf Bau und Betrieb von Terminal 2 einschließlich der Bereitstellung von und Eigentümerschaft an luftseitiger und landseitiger Infrastruktur durch FMG (allgemeine Infrastruktur, s. Nummer 35-36).

2.2.1. Gründung gemeinsamer Unternehmen, der sogenannten T2-Gesellschaften

- (21) Dem MoU zufolge mussten FMG und LH gemeinsame Unternehmen — die sogenannten T2-Gesellschaften — gründen, denen Bau und Betrieb des Terminals 2 obliegen.
- die *FM Terminal 2 Immobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH* (nachstehend *Immo T2*) ist eine von FMG und LH als Gemeinschaftsunternehmen gegründete Immobilienholdinggesellschaft. Die Verteilung der Anteile zwischen FMG und LH erfolgt im Verhältnis 60:40. Immo T2 ist für den Bau des Terminals 2 zuständig und vermietet das Gebäude im Rahmen eines langfristigen Mietvertrags an die T2-Betriebsgesellschaft⁽¹³⁾,
 - die *Terminal 2 Betriebsgesellschaft mbH* (nachstehend *T2-Betriebsgesellschaft*) ist eine von FMG und LH gemeinsam mit einem festen Anteilsverhältnis von 60:40 konstituierte Gesellschaft für den Betrieb und das Management des Terminals 2.

Abb. 2: Rechtliche Struktur der von FMG und LH gegründeten Terminal-2-Gesellschaften



- (22) Dem Memorandum of Understanding zufolge wurden die Risiken der T2-Gesellschaften entsprechend dem Anteilsverhältnis zwischen FMG und LH ebenfalls im Verhältnis 60:40 zugeteilt. Diese Aufteilung wurde auch in den Untersuchungen zur Klärung der Frage zugrunde gelegt, ob der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalanlegers eingehalten wurde.
- (23) Es ist vorgesehen, dass FMG nach Ablauf von [...] Jahren nach der Inbetriebnahme von Terminal 2 eine Kaufoption auf das Terminal hat. Falls FMG diese Option wahrnimmt, sich aber in der Folge für einen Verkauf entscheidet, so sollte T2-Betriebsgesellschaft ein Vorkaufsrecht haben.

⁽¹³⁾ Am 25. März 2003 schlossen Immo T2 und die T2-Betriebsgesellschaft in Bezug auf das Gelände des Terminal 2 einen Immobilien-Mietvertrag (nachstehend ‚Mietvertrag Immo T2 — T2-BG‘), 26. März 2003, §3 (2)). Die Vertragslaufzeit ist auf [...] Jahre festgelegt und verlängert sich automatisch um weitere [...] Jahre, falls der Vertrag nicht von einer der Parteien gekündigt wird. Den Vertragsbedingungen zufolge zahlt die T2-Betriebsgesellschaft neben der zwischen FMG und Immo T2 vereinbarten jährlichen Miete Verwaltungskosten ([...] der Gesamtinvestitionskosten) sowie andere Nebenkosten (einschließlich aller nicht bereits enthaltenen Kosten für Instandhaltung, Heizung, Elektrizität, Wasser und Abwasser, Versicherungen, Grundsteuer usw.).

2.2.2. Rechtliche Regelung der Grundstücksnutzung („Grundstücksnutzungsvertrag“)

- (24) Daneben schlossen FMG und Immo T2 am 30. März 2000 einen Vertrag ⁽¹⁴⁾, wonach FMG Immo T2 das Recht übertrug, die Grundstücke 4935/3 und 4881 mit einer Gesamtfläche von ca. 170 000 m² für einen Zeitraum von [...] Jahren zu nutzen und das Terminal T2 darauf zu bauen. Als Gegenleistung zahlt Immo T2 jährlich [...] Mio. DM zuzüglich MwSt. (ca. [...] Mio. EUR) Miete für die exklusiven Nutzungsrechte. Die Miete wird nachträglich vierteljährlich ab Aufnahme des Betriebs von Terminal 2 gezahlt ⁽¹⁵⁾. Um Änderungen der Immobilienpreise und Zinssätze Rechnung zu tragen, wird der Betrag der jährlichen Pacht nach zehn Jahren überprüft und erforderlichenfalls angepasst. Die Vertragsdauer ist auf [...] Jahre festgelegt. Der Vereinbarung zufolge verfügt FMG über das Recht, das Terminal 2 nach Ablauf von [...] Jahren zum dann aktuellen Buchwert zu kaufen ⁽¹⁶⁾. Nach Ablauf von [...] Jahren fallen das Terminal und das Grundstück, auf dem es liegt, wieder an FMG, die an Immo T2 dafür den Buchwert bezahlt.

2.2.3. Rechtliche Regelung der Anbindung von Terminal 2 an den Flughafen München

- (25) Den Bestimmungen des MoU zufolge trägt FMG für die Anbindung des Terminals 2 an den Flughafen München Sorge. Dazu gehören Infrastrukturkomponenten wie das Vorfeld, Rollbrücken, Betankungsanlagen und die Anbindung des Terminals an das öffentliche Straßen- und S-Bahn-Netz. Die FMG entstandenen Kosten belaufen sich auf [...] Mio. EUR.

Tabelle 4: Investitionen von FMG in die Anbindung von Terminal 2 an die allgemeine Infrastruktur

Bezeichnung der Investition	Betrag in Mio. EUR	Erlöszuordnung
Parkhäuser, Garagen	[...]	100 % FMG
Landseitige Erschließung	[...]	Keine direkten Erlöse
Schutzeinrichtungen	[...]	Keine direkten Erlöse
Tunnelbauwerke	[...]	Keine direkten Erlöse
Wasser-, Abwassertrassen	[...]	100 % FMG
Stromversorgung	[...]	100 % FMG
Fernwärme- und Fernkälte-Versorgung	[...]	100 % FMG
Vorfelder, Rollbrücke, Rollwege, Befeuerung, Kerosinversorgung	[...]	100 % FMG
Übrige Systeme und sonstige Tiefbauten	[...]	Keine direkten Erlöse
Summe	[...]	

2.2.4. Rechtliche Regelung der Nutzung von Terminal 2 und der zugehörigen Infrastruktur durch LH

- (26) Den von den deutschen Behörden übermittelten Informationen zufolge zahlt LH für die Nutzung des Münchener Flughafens (d. h. Terminal 2 und die Anbindung des T2 an den Flughafen München) Entgelte in gleicher Höhe wie sie anderen Luftfahrtunternehmen in Rechnung gestellt werden, die Flüge von und zum Flughafen München betreiben. Ferner erbringt der Flughafen München gegen Entgelt gesetzlich übertragene Dienste (Feuerwehr, Verkehrsüberwachung, Vorfeldkontrolle, Verkehrskontrollzentrum, Sicherheitsdienste).

Exklusive Nutzung von Terminal 2

- (27) Einerseits sieht das Memorandum of Understanding für LH und deren Partnerunternehmen (z. B. Star Alliance) das Recht zur exklusiven Nutzung von Terminal 2 im Rahmen langfristiger Verträge vor. Dieses exklusive Nutzungsrecht umfasst folgende Regelungen:

— LH und deren Partner erhalten das ausschließliche Recht zur Nutzung von Terminal 2 ⁽¹⁷⁾,

⁽¹⁴⁾ „Grundstücksnutzungsvertrag“.

⁽¹⁵⁾ Grundstücksnutzungsvertrag (nachstehend „Nutzungsvertrag FMG-Immo T2“ genannt), 30. März 2000, § 6 (1).

⁽¹⁶⁾ Nutzungsvertrag FMG-Immo T2, § 13 (1).

⁽¹⁷⁾ Es ist vorgesehen, dass andere Luftfahrtunternehmen das Terminal 2 nutzen können, falls beide Parteien, FMG und LH, damit einverstanden sind.

- FMG gewährleistet, dass die Auswahl der Konzessionäre für den Betrieb der Geschäfte und Restaurants im Terminal 2 im gegenseitigen Einvernehmen mit LH erfolgt,
 - FMG berücksichtigt die Präferenzen von LH in Bezug auf die Position von Luftfahrzeugen am Terminal 2.
- (28) Andererseits wird LH dem *Memorandum of Understanding* gemäß ihre strategische Planung und Entscheidungsprozesse anpassen, um die Weiterentwicklung ihrer Basis am Flughafen München als zweitgrößten Standort in Deutschland zu fördern.

Vermietung des Terminal-2-Grundstücks

- (29) Dem *Memorandum of Understanding* gemäß schlossen die T2-Betriebsgesellschaft und LH einen Vertrag, wonach die T2-Betriebsgesellschaft das Terminal-2-Gelände an LH und deren Partner sowie an Konzessionäre, die die Geschäfte und Restaurants betreiben, vermietet.
- (30) Den von den deutschen Behörden übermittelten Informationen zufolge haben FMG und LH im Jahr 2000 die Bedingungen der Nutzungsvereinbarung zwischen der T2-Betriebsgesellschaft und LH, d. h. den Nutzungsvertrag, ausgehandelt. Der Vertragsentwurf wurde am 30. März 2000 von beiden Parteien paraphiert. Allerdings konnten die in Absatz 23 dieses Vertrags genannten Anlagen zu diesem Zeitpunkt nicht vorgelegt werden, da die gemietete Fläche und andere Einzelheiten (z. B. Zahl der Räume) nicht aufgeführt war.
- (31) Deshalb schlossen die T2-Betriebsgesellschaft und LH am 8. Dezember 2005 — nach Bereitstellung aller Anlagen zum Vertrag — einen Nutzungsvertrag für den Zeitraum seit Beginn des Betriebs von Terminal 2 ⁽¹⁸⁾.
- (32) Die deutschen Behörden erklärten, dass die Vertragsbedingungen von beiden Parteien eingehalten wurden, obwohl der Nutzungsvertrag zwischen der T2-Betriebsgesellschaft und LH bei Aufnahme des Betriebs von Terminal 2 nicht endgültig festgelegt war. LH bezahlte ab Aufnahme des Betriebs von Terminal 2 den für dessen ausschließliche Nutzung vereinbarten Mietzins (siehe unten, Tabelle 5).

Tabelle 5: Mietzahlungen von LH an die T2-Betriebsgesellschaft 2003-2006

2003 (*)	EUR [...]	EUR [...]
2004	EUR [...]	EUR [...]
2005	EUR [...]	EUR [...]
2006	EUR [...]	EUR [...]

(*) Aufnahme des Betriebs von Terminal 2 am 29. Juni 2003.

- (33) Allerdings erklärten die deutschen Behörden, dass die Miete nur als Anzahlung betrachtet werden könne, weil die im Nutzungsvertrag festgelegte Berechnungsmethode zum Zeitpunkt der Mietzahlungen nicht habe ermittelt werden können. Dafür gebe es eine Reihe von Gründen, beispielsweise hätten die Baukosten für Terminal 2 wegen Garantiestreitigkeiten und Anpassungen noch nicht feststanden. Die Anzahlungen von LH seien nach erfolgter Berechnung der tatsächlichen Baukosten angepasst worden.
- (34) Die Laufzeit des Nutzungsvertrags beträgt [...] Jahre und wird automatisch verlängert, sofern der Vertrag nicht in den 11 Monaten vor Ablauf gekündigt wird. Allerdings verfügt die T2-Betriebsgesellschaft über das Recht, den Vertrag nach [...] Jahren zu kündigen.

⁽¹⁸⁾ Die anderen Flächen, die direkt einem Nutzer zugewiesen werden können (z. B. Flächen für Geschäfte, Restaurants, Büros anderer Luftfahrtunternehmen, Reisebüros usw.) wurden direkt von der T2-Betriebsgesellschaft vermietet. Allgemeine Flächen, z. B. Gates, Warteräume und Verkehrsflächen werden durch die verschiedenen Flughafenentgelte finanziert.

- (35) Nach den Vertragsbestimmungen zahlt LH eine monatliche Miete auf der Grundlage der Mietkosten, die die von der T2-Betriebsgesellschaft an Immo T2 zu zahlende Miete (siehe Fußnote 13) sowie sonstige Kosten umfassen ⁽¹⁹⁾.

Ausgleich von Leerstandskosten

- (36) Daneben verpflichtete LH sich am 30. März 2000, FMG für Leerstandskosten infolge der aus dem Bau von Terminal 2 resultierenden Überkapazität zu entschädigen. Der Ausgleich trägt folgenden Parametern Rechnung ⁽²⁰⁾:
- Differenzbetrag bei den Baukosten für Terminal 2 gegenüber dem Szenario ‚OAL-Terminal‘ in Höhe von [...] Mio. DM;
 - tatsächlicher Kapitalaufwand sowie;
 - Betriebskosten von Terminal 2, die auf [...] % des oben genannten Differenzbetrags bei den Baukosten berechnet wurden.

2.3. Finanzielle Struktur des gewählten Szenarios

2.3.1. Finanzierung der T2-Gesellschaften

Kapitalbeitrag

- (37) Der ursprüngliche Kapitalbeitrag von FMG und LH zu den T2-Gesellschaften wurde auf [...] Mio. EUR festgelegt, die von FMG (insgesamt [...] Mio. EUR) und LH (insgesamt [...] Mio. EUR) nach Maßgabe ihrer jeweiligen Anteile an den T2-Gesellschaften eingebracht wurden.

Kredite

- (38) Daneben haben drei deutsche Banken den T2-Gesellschaften langfristige Darlehen in Höhe von insgesamt [...] Mrd. EUR gewährt, und zwar:
- Bayerische Landesbank (nachstehend ‚BayernLB‘), eine Anstalt des öffentlichen Rechts. Sie befindet sich im gemeinschaftlichen Besitz des Freistaates Bayern (indirekt über die BayernLB Holding AG) und des Sparkassenverbandes Bayern mit einem Anteil von jeweils 50 % ⁽²¹⁾,
 - LfA Förderbank Bayern (nachstehend ‚LfA‘), eine auf die Förderung der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung (einschließlich der lokalen Infrastruktur) in Bayern spezialisierte Anstalt des öffentlichen Rechts ⁽²²⁾. Sie befindet sich zu 100 % im Besitz des Freistaates Bayern,
 - KfW Bankengruppe (nachstehend ‚KfW‘), ebenfalls eine Anstalt des öffentlichen Rechts mit dem Ziel der Entwicklungsförderung auf unterschiedlichen Gebieten, zum Beispiel KMU, Umweltschutz, Infrastruktur usw. Sie befindet sich im Besitz der Bundes (80 %) und der Länder (20 %). Die KfW refinanziert ihr Darlehensgeschäft auf den internationalen Kapitalmärkten ⁽²³⁾.
- (39) Die Bedingungen der Darlehen an die T2-Gesellschaften sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst:

⁽¹⁹⁾ Grundsteuer, Versicherungen, Reinigungskosten für Verkehrsflächen, Kosten des Sicherheitsdienstes, sonstige Kosten für Betrieb und Instandhaltung, Kosten des technischen und kaufmännischen Facility-Managements, Strom- und Beleuchtungskosten sowie Kosten der Abfallentsorgung auf den Verkehrsflächen usw.

⁽²⁰⁾ Auf der Grundlage der Differenz zwischen der Kapazität von Terminal 2 (in Zusammenarbeit mit LH) von 18 Mio. Passagieren und dem Szenario OAL-Terminal 2 (keine Zusammenarbeit zwischen FMG und LH) von 12 Mio. Passagieren wurde die Überkapazität auf 6 Mio. Passagiere jährlich geschätzt. Sobald die Zahl der jährlich abgefertigten Passagiere 32 Mio. erreicht (Gesamtkapazität von Terminal 1 mit 20 Mio. Passagieren und OAL-Terminal 2 mit 12 Mio. Passagieren jährlich) endet die Gültigkeit der Leerstandskostenvereinbarung.

⁽²¹⁾ Homepage der BayernLB:
<http://www.bayernlb.de/internet/en/meta/BayernLB/corpstruc/portrait.html>

⁽²²⁾ Homepage der LfA:
<http://www.lfa.de/website/en/lfa/leitbild/index.php?style=>

⁽²³⁾ Homepage der KfW:
http://www.kfw.de/EN/Home/Investor_Relations/Funding_instruments/Capital_market/index.jsp

Tabelle 6: Darlehen an Immo T2 1999-2005

Nr.	Bank	Volumen (in Mio. EUR)	Anteil an der Darlehens- finanzierung insgesamt	Unterzeichnungs- datum	Laufzeit (Jahre)	Zinssatz (nominal)	Interbanksatz (Reuters DGZF)	Marge
						(a)	(b)	(a)-(b)
1	Bayern LB	[...]	[...] %	16.9.2002	10	[...] %	[...] %	[...] %
2	Bayern LB	[...]	[...] %	3.9.2003	9,5	[...] %	[...] %	[...] %
3	Bayern LB	[...]	[...] %	15.9.2003	12	EURIBOR + [...] % Marge	EURIBOR	[...] %
4	Bayern LB	[...]	[...] %	15.12.2003	12	EURIBOR + [...] % Marge	EURIBOR	[...] %
5	KfW	[...]	[...] %	3.9.1999	20	[...] %	[...] %	[...] %
6	KfW	[...]	[...] %	15.1.2001	20	[...] %	[...] %	[...] %
7	KfW	[...]	[...] %	31.8.2001	20	[...] %	[...] %	[...] %
8	KfW	[...]	[...] %	2.5.2002	10	[...] %	[...] %	[...] %
9	KfW	[...]	[...] %	16.6.2003	10	[...] %	[...] %	[...] %
10	KfW	[...]	[...] %	29.10.2003	10	EURIBOR + [...] % Marge	EURIBOR	[...] %
11	KfW	[...]	[...] %	29.8.2003	10	[...] %	[...] %	[...] %
12	KfW	[...]	[...] %	1.3.2004	10	[...] %	[...] %	[...] %
13	LfA	[...]	[...] %	31.7.2001	10	[...] %	[...] %	[...] %
14	LfA	[...]	[...] %	28.12.2001	10	[...] %	[...] %	[...] %
15	LfA	[...]	[...] %	19.1.2005	10	[...] %	[...] %	[...] %
Total		[...]	100 %					

Tabelle 7: Darlehen an T2-Betriebsgesellschaft 2002-2005

Nr.	Bank	Volumen (Mio. EUR)	Anteil an der Darlehens- finanzierung insgesamt	Unterzeichnungs- datum	Laufzeit (Jahre)	Zinssatz (nominal)	Interbanksatz (Reuters DGZF)	Marge
						(a)	(b)	(a)-(b)
16	BayernLB	[...]	[...] %	22.3.2005	3	[...] %	[...] %	[...] %
17	BayernLB	[...]	[...] %	22.3.2005	3	[...] %	[...] %	[...] %
18	BayernLB	[...]	[...] %	15.9.2003	12	EURIBOR + [...] %	EURIBOR	[...] %
19	BayernLB	[...]	[...] %	29.8.2003	10	[...] %	[...] %	[...] %
20	KfW	[...]	[...] %	23.3.2005	6,5	[...] %	[...] %	[...] %
21	KfW	[...]	[...] %	1.7.2003	8	[...] %	[...] %	[...] %
22	KfW	[...]	[...] %	29.8.2003	9	[...] %	[...] %	[...] %
23	KfW	[...]	[...] %	1.10.2002	10	[...] %	[...] %	[...] %
Total		[...]	100 %					

- (40) Die Zinssätze für die obigen Darlehen wurden nach den Darlehensvereinbarungen auf der Grundlage des Interbanksatzes München/Frankfurt von 11 Uhr am Tage der Zinssatzfestsetzung (nach dem vom Reuters-Informationssystem veröffentlichten Zinssatz) als Basissatz zuzüglich einer Marge festgelegt.
- (41) Die Darlehen Nr. 5, 6 und 7 wurden im Rahmen des KfW-Infrastrukturprogramms (gemäß dem Darlehensvertrag vom 31. August 1999) zur Förderung der Bereitstellung der Infrastruktur unter dem Gesichtspunkt der regionalen und wirtschaftlichen Entwicklung gewährt. Den Angaben der deutschen Behörden zufolge wurden die Zinssätze für die Darlehen Nr. 5, 6 und 7 für 10 Jahre festgesetzt. Daneben bestätigen die deutschen Behörden, dass die Zinssätze nach Ablauf der Zinsbindungsfrist für diese Darlehen (zwischen 2009 und 2011) gemäß dem veröffentlichten Referenzzinssatz der Kommission angepasst werden.
- (42) Nach dem Darlehensvertrag vom 13. September 2000 gelten für die Darlehen Nr. 1, 8, 9, 10, 13, 14, 16, 19, 21, 22 und 23 die folgenden Margen (in Basispunkten, nachstehend ‚BP‘):
- a) BayernLB: [...] BP;
 - b) KfW: [...] BP;
 - c) LfA: [...] BP bzw. [...] BP für auf zehn Jahre zinsgebundene Darlehen.
- (43) Nach dem Darlehensvertrag vom 28. Dezember 2001 hat die *Europäische Investitionsbank* (nachstehend ‚EIB‘) die Bereitstellung von Darlehen zur Finanzierung des Baus von Terminal 2 bewilligt. Aufgrund der Refinanzierung der Darlehen Nr. 3, 4 und 18 durch die EIB beträgt die Zinsmarge für die Darlehen der BayernLB [...] BP.
- (44) Im Juli 2003 vereinbarten die BayernLB, die KfW und die LfA eine Änderung des Darlehensvertrages vom 13. September 2000 infolge des Anstiegs der Baukosten von Terminal 2. Auf der Grundlage dieser Änderung wurde die Zinsmarge für die Darlehen Nr. 2, 11, 12, 15, 17 und 20 wie folgt festgesetzt:
- a) BayernLB: [...] BP;
 - b) KfW: [...] BP;
 - c) LfA: [...] BP.
- (45) Die T2-Gesellschaften stellten für die Darlehen und Kreditfazilitäten folgende Sicherheiten:
- a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...];
 - d) [...].
- (46) Daneben haben die Banken sich das Recht vorbehalten, die Darlehensverträge in folgenden Fällen zu kündigen:
- a) Aufgabe der Gewinn- und Darlehensverträge zwischen den T2-Gesellschaften und ihren Gesellschaftern (FMG und LH) oder deren Änderung zum Nachteil der Banken;
 - b) Verlust (einzeln oder gemeinsam) der absoluten Mehrheit des Freistaates Bayern, der Bundesrepublik Deutschland und der Stadt München am Eigenkapital und/oder den Stimmrechten der FMG; oder
 - c) Abnahme der Beteiligung und/oder der Stimmrechte des Freistaates Bayern an der FMG auf 25 % oder weniger.

2.3.2. Finanzierung des Baus von Terminal 2

- (47) Der Bau und die Ausrüstung von Terminal 2 wurden teilweise mit Eigenkapital der T2-Gesellschaften in Höhe von insgesamt ca. [...] Mio. EUR ([...] Mio. EUR für Immo T2 und [...] Mio. EUR für die T2-Betriebsgesellschaft) finanziert.
- (48) Die Investitionskosten für den Bau von Terminal 2 am Flughafen München einschließlich der allgemeinen Infrastruktur beliefen sich auf insgesamt ca. 1,5 Mrd. EUR ⁽²⁴⁾ und verteilen sich wie folgt ⁽²⁵⁾:
- a) [...] Mio. EUR finanziert durch Immo T2 für den Bau von Terminal 2 ohne Anschluss an die von der FMG bereitgestellte allgemeine Infrastruktur;

⁽²⁴⁾ Siehe <<http://www.munich-airport.de/DE/Areas/T2BG/Zahlen/index.html>> (letzter Besuch 7. Mai 2007).

⁽²⁵⁾ Diese Zahlen entsprechen lediglich den vorläufigen Investitionskosten, da die endgültige Berechnung der Baukosten für das Terminal 2 wegen Garantiestreitigkeiten und Kostenanpassungen noch nicht abgeschlossen war.

- b) [...] Mio. EUR finanziert durch die T2-Betriebsgesellschaft für bewegliche Güter und Ausrüstung von Terminal 2;
- c) [...] Mio. EUR finanziert durch die FMG für die Anbindung von Terminal 2 an die allgemeine Infrastruktur wie in Nummer 25 dieser Entscheidung dargelegt.

2.4. Vergleichende Analyse von Terminal 1 und Terminal 2 des Flughafens München

- (49) Wie bereits festgestellt, bezweckte die FMG mit der Investition in Terminal 2 eine Kapazitätssteigerung, da das bestehende Terminal 1 bereits mehrfach erweitert worden war und das Passagieraufkommen voraussichtlich etwa im Jahr 2000 die Kapazitätsgrenze von ca. 20 Mio. Fluggästen erreichen würde. Mit der Bereitstellung von Terminal 2 wurde die Überlastung von Terminal 1 beendet, wo zu viele Luftfahrtunternehmen sich auf zu engem Raum drängten.
- (50) Beide Terminals haben jeweils eigene Check-in-Bereiche, Sicherheitskontrollzentren, Fluggastwartebereiche, Restaurants und Geschäfte sowie Parkplätze in Terminalnähe, um so die Wege für die Fluggäste zu reduzieren. Die nachstehende Tabelle verdeutlicht, dass beide Terminals etwa gleich ausgerüstet sind:

Tabelle 8: Vergleich zwischen Terminal 1 und Terminal 2

Art der Ausrüstung	Terminal 1	Terminal 2
Kapazität	20 Mio. Fluggäste jährlich	25 Mio. Fluggäste jährlich
Gesamtfläche	198 000 m ²	260 000 m ²
Check-in-Schalter	150	124
Parkpositionen insgesamt	60	75
Terminalpositionen	19	28
Einstiegsstationen im Vorfeldbereich	14	0
Kapazität des Gepäckbeförderungssystems	19 200 Gepäckstücke pro Stunde	15 000 Gepäckstücke pro Stunde
Mindestumsteigezeit	35 Minuten	30 Minuten

- (51) Daneben wurde das Terminal 1, obwohl es älter ist, durch eine Reihe von Modernisierungs- und Renovierungsmaßnahmen an heutige Standards angepasst. Den von den deutschen Behörden übermittelten Informationen zufolge beliefen sich die von FMG im Zeitraum 2004 bis 2006 zur Modernisierung von Terminal 1 getätigten Investitionen auf [...] Mio. EUR. Ziel dieser Investitionen (in Terminal 1) war eine Verbesserung des Gepäckbeförderungssystems, der Anlagen für die Fluggäste (Wartebereiche, Restaurants und Geschäfte) sowie des Check-in-Bereichs.
- (52) FMG hat eine Entgeltordnung, die sechs Tätigkeitsbereiche am Flughafen und die von den verschiedenen Beteiligten berechneten Entgelte abdecken:
- Teil 1 (in Kraft ab 26. Juli 2008) betrifft Lande-, Start-, Passagier-, Fracht-, Abstell- und Sicherheitsentgelte,
 - Teil 2A (in Kraft ab 21. Januar 2008) betrifft die zentrale FMG-Infrastruktur,
 - Teil 2B (in Kraft ab 21. Januar 2008) betrifft die zentrale Infrastruktur der T2-Betriebsgesellschaft,
 - Teil 3 betrifft den Non-Aviation-Bereich — Vermietung und Dienstleistungen,
 - Teil 4A (in Kraft ab 1. April 2004) betrifft die FMG-Bodenverkehrsdienste ⁽²⁶⁾,

⁽²⁶⁾ Bodenverkehrsdienste umfassen die für ein Luftfahrzeug auf dem Vorfeld erbrachten Dienstleistungen. Dazu gehören Be- und Entladung von Gepäck, Fracht und Post und die Beförderung zwischen dem Luftfahrzeug und dem Abfertigungsgebäude. Darüber hinaus umfassen die Bodenverkehrsdienste den Betrieb von Fluggasttreppen.

— Teil 4B betrifft die Bodenabfertigung durch die T2-Betriebsgesellschaft — Bodenabfertigungsdienste werden in diesem Zusammenhang von Aerogate erbracht, das zu 100 % im Eigentum von FMG steht.

- (53) Die einheitlichen Entgelte, die für alle Betreiber am Flughafen München gelten, sind in Teil 1 und Teil 2 der Entgeltordnung festgelegt. Teil 1 muss vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie genehmigt werden.

2.4.1. Lande- und Startentgelt

- (54) Laut Teil 1 der Entgeltordnung hängen die Lande- und Startentgelte nicht davon ab, ob ein Luftfahrzeug von Terminal 1 oder Terminal 2 aus betrieben wird. Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs (MTOM). Zusätzlich zu diesem Entgelt sind ein lärmorientiertes Grundentgelt und ein emissionsorientiertes Grundentgelt zu entrichten.

2.4.2. Passagierentgelt

- (55) Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist im gewerblichen Luftverkehr ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich zum einen nach dem Zielort der Passagiere (in einer Spanne von 10,13 EUR bis 15,72 EUR je Passagier) richtet und zum anderen danach, ob es sich um Zusteiger, Transferfluggäste⁽²⁷⁾ oder Transitfluggäste⁽²⁸⁾ handelt.

2.4.3. Sicherheitsentgelt

- (56) Zusätzlich zu den oben genannten Entgelten ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das ab 1. Januar 2008 in folgender Höhe erhoben wird:

		EUR
Passagierflüge	Je Passagier	0,62
Fracht- und Postflüge	Je Verkehrseinheit (100 kg Fracht oder Post)	0,18

2.4.4. Variable Frachtentgelte

- (57) Im gewerblichen Luftverkehr mit ausschließlicher Fracht-/Postladung bei Landung und/oder Start ist ein variables Frachtentgelt zu entrichten. Dieses Entgelt bemisst sich nach der Zahl der bei Landungs-Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Verkehrseinheiten (= 100 kg Fracht/Post).

2.4.5. Abstellentgelte

- (58) Für jedes Abstellen eines Luftfahrzeugs am Flughafen ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenbetreiber zu entrichten. Das Abstellentgelt bemisst sich nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs. Dabei ist es unerheblich, ob das Luftfahrzeug am Terminal 1 oder Terminal 2 abgestellt wird.

2.4.6. Sicherheitsentgelte

- (59) Das Sicherheitsentgelt für Passagierflüge beläuft sich auf 0,62 EUR je Passagier. Für Fracht- und Postflüge beträgt sie 0,18 EUR je angefangene Verkehrseinheit. Auch hier wird keine Unterscheidung zwischen Luftfahrzeugen getroffen, die von Terminal 1 oder von Terminal 2 betrieben werden.

2.4.7. Entgelt für Personen eingeschränkter Mobilität (PRM-Entgelt)

- (60) Ein PRM-Entgelt zur Finanzierung der Betreuung behinderter und eingeschränkt mobiler Personen in Höhe von 0,23 EUR wird je abfliegenden Fluggast erhoben.

⁽²⁷⁾ Als Transferfluggäste gelten Passagiere, die in München ankommen und am gleichen Tag mit einem anderen Flugzeug mit unterschiedlicher Flugnummer weiterfliegen.

⁽²⁸⁾ Als Transitfluggäste gelten Passagiere, die mit demselben Flugzeug von München abfliegen, mit dem sie angekommen sind.

- (61) Teil 2A umfasst die zentralen Infrastruktureinrichtungen von FMG, nämlich die stationären Einrichtungen für die Luftfahrzeugbetankung, die Schallschutzhalle für Triebwerkstestläufe und Anlagen zur Enteisung sowie Abfertigungspositionen einschließlich der Einrichtungen zur Führung von Luftfahrzeugen bei Ankunft und Abflug.
- (62) Die Entgelte für die zentrale Infrastruktur sind für jeden Flugzeugtyp festgelegt, zusätzliche Entgelte werden für stationäre Stromaggregate, wiederum je nach Flugzeugtyp, erhoben. Ein weiteres Entgelt für die Bereitstellung von Enteisungsflächen und technischen Einrichtungen ist zu entrichten, falls diese genutzt werden. Die Entgelthöhe richtet sich nach der Zahl der beförderten Fluggäste oder Verkehrseinheiten.
- (63) Dieser Teil der Entgeltordnung sieht auch vor, dass bestimmte FMG-Einrichtungen zu nutzen sind, wenn die Abfertigung nicht im Terminal 2 erfolgt. Zu diesen Einrichtungen gehören die Gepäckbeförderungsanlage, Fluggastbrücken, stationäre Stromaggregate, das Fluginformationssystem sowie Abwasser- und Frischwasseranlagen.
- (64) Teil 2B und 4B der Entgeltordnung betreffen das Terminal 2.
- (65) Terminal 1 und Terminal 2 sind durch den zentralen Bereich des Flughafens München verbunden, so dass die Fluggäste Flugverbindungen unabhängig davon wahrnehmen können, auf welchem Terminal ein Betreiber tätig ist.

3. ZU PRÜFENDE MASSNAHMEN

- (66) Nach Ansicht der Kommission umfassen Bau und Betrieb von Terminal 2 des Münchener Flughafens eine Reihe von Maßnahmen, die eine Prüfung anhand der Regeln für staatliche Beihilfen rechtfertigen:
- a) Maßnahmen im Zusammenhang mit der Gründung und Finanzierung der T2-Gesellschaften (Immo T2 und T2-Betriebsgesellschaft), die die T2-Gesellschaften direkt und LH indirekt aufgrund ihres 40-prozentigen Anteil an den T2-Gesellschaften begünstigen könnten:
- die den T2-Gesellschaften von öffentlichen Banken bereitgestellte Darlehensfinanzierung in Höhe von [...] Mrd. EUR,
 - der Kapitalbeitrag von FMG zum Projekt Terminal 2,
 - das Immo T2 gewährte Recht zur Nutzung der Grundstücke Nr. 4935/3 und 4881 für den Bau von Terminal 2;
- b) die Nutzung der Infrastruktur des Flughafens München durch LH.

4. PRÜFUNG DER MASSNAHMEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER GRÜNDUNG UND FINANZIERUNG DER T2-GESELLSCHAFTEN

- (67) Die Kommission muss prüfen, ob die unter obigem Buchstaben a genannten Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags sind und ob gegebenenfalls die im Vertrag vorgesehenen Freistellungen und Ausnahmen greifen.

4.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

- (68) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags *„sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“*.

- (69) Eine Maßnahme eines Mitgliedstaats stellt eine staatliche Beihilfe dar, wenn sie die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt: (1) durch die Maßnahme wird bestimmten Unternehmen ein wirtschaftlicher Vorteil gewährt; (2) dieser wirtschaftliche Vorteil wird durch Mittel der öffentlichen Hand finanziert; (3) die Maßnahme führt potentiell oder tatsächlich zu einer Verfälschung des Wettbewerbs; (4) die Maßnahme ist geeignet, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen ⁽²⁹⁾.
- (70) Nach Ansicht der Kommission sind die letzten beiden Kriterien von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags im vorliegenden Fall erfüllt. Die fraglichen Maßnahmen können den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, da sie auf bestimmte Unternehmen ausgerichtet sind (die T2-Gesellschaften und mittelbar deren Muttergesellschaften FMG und LH), die im Wettbewerb mit anderen Unternehmen in der Gemeinschaft stehen. Diese Maßnahmen können potenziell den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen, da sie Unternehmen begünstigen, deren Geschäftstätigkeit naturgemäß den Handel zwischen Mitgliedstaaten unmittelbar berührt.

4.1.1. Anwendbarkeit von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags

- (71) Nach gängiger Rechtsprechung muss die Kommission zunächst ermitteln, ob es sich bei dem Begünstigten um ein dem gemeinschaftlichen Wettbewerbsrecht unterliegendes Unternehmen handelt. Diesbezüglich ist anzumerken, dass nach ständiger Rechtsprechung der Begriff des Unternehmens jede Einheit unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung umfasst, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt ⁽³⁰⁾, und dass jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter und Dienstleistungen auf dem Markt anzubieten, eine wirtschaftliche Tätigkeit ist ⁽³¹⁾.

FMG als ein dem gemeinschaftlichen Wettbewerbsrecht unterliegendes Unternehmen

- (72) Die Entwicklung der Flughäfen erfolgte bis vor kurzem oft nach rein räumlichen Gesichtspunkten oder gehorchte in bestimmten Fällen militärischen Erfordernissen. Der Betrieb von Flughäfen wurde eher als Teil der öffentlichen Verwaltung und nicht als Wirtschaftsunternehmen organisiert. Auch der Wettbewerb zwischen Flughäfen und zwischen Flughafenbetreibern war begrenzt. In Anbetracht dieser Umstände wurde die Finanzierung von Flughäfen und Flughafeninfrastruktur früher als öffentliche Aufgabe angesehen und warf grundsätzlich keine Bedenken in Bezug auf staatliche Beihilfen auf.
- (73) Dies hat sich jedoch in den letzten Jahren geändert. Zwar mögen raumplanerische Aspekte und Verwaltungsstrukturen mitunter noch eine Rolle spielen, doch wurde in vielen Fällen die Zuständigkeit für die Flughäfen vom Staat an die Regionen übertragen, und mit ihrem Betrieb wurden zum Teil öffentliche Unternehmen oder sogar die Privatwirtschaft betraut. Die Übertragung an die Privatwirtschaft erfolgte in der Regel im Wege der Privatisierung oder der zunehmenden Öffnung des Kapitals. In den letzten Jahren haben Private-Equity-Gesellschaften und Investment- und Pensionsfonds großes Interesse am Erwerb von Flughäfen gezeigt.
- (74) Die Flughafenwirtschaft in der Gemeinschaft durchlief deshalb in den letzten Jahren grundlegende organisatorische Änderungen, die sich nicht nur in einem aktiven Interesse von Privatinvestoren an Flughäfen ausdrückte, sondern auch in einer veränderten Haltung der Behörden gegenüber der Beteiligung des Privatsektors an der Entwicklung der Flughäfen. Dies hat zu einer zunehmenden Vielfalt und Komplexität der Funktionen von Flughäfen geführt.
- (75) Die Veränderungen der jüngsten Zeit haben auch einen Wandel der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Flughäfen bewirkt. Während die Flughäfen in der Vergangenheit meist als Infrastruktur im Hinblick darauf verwaltet wurden, die Zugänglichkeit und räumliche Entwicklung zu gewährleisten, verfolgen in den letzten Jahren immer mehr Flughäfen auch wirtschaftliche Ziele und stehen miteinander im Wettbewerb um den Luftverkehr.
- (76) Der sich wandelnde Charakter der Flughäfen muss sich daher in der Prüfung der Flughafenaktivitäten nach beihilferechtlichen Gesichtspunkten niederschlagen. Es ist nicht länger möglich, den Bau und Betrieb von Flughäfen als Aufgabe einer Verwaltung anzusehen, die grundsätzlich außerhalb der Beihilfenaufsicht steht.

⁽²⁹⁾ Siehe beispielsweise das Urteil des Gerichtshofes in der Rechtssache C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze gegen Cassa di Risparmio di Firenze*, Sammlung der EuGH-Rechtsprechung 2006, I-289, Randnr. 129.

⁽³⁰⁾ Rechtssache C-35/96 *Kommission/Italien*, Slg. 1998, I-3851, Randnr. 36; Rechtssache C-41/90, *Höfner und Elser*, Slg. 1991, I-1979, Randnr. 21; Rechtssache C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances gegen Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Randnr. 14; Rechtssache C-55/96, *Job Centre*, Slg. 1997, I-7119, Randnr. 21.

⁽³¹⁾ Rechtssache 118/85, *Kommission/Italien*, Slg. 1987, 2599, Randnr. 7; Rechtssache C-35/96 *Kommission/Italien*, Slg. 1998, I-3851, Randnr. 36; Rechtssachen C-180/98 bis 184/98, *Pavlov*, Slg. 2000, I-6451.

- (77) Auch der Europäische Gerichtshof bemühte sich in der Rechtssache ‚Aéroports de Paris‘ um eine Klärung der Sachlage und vertrat die Auffassung, dass der Betrieb eines großen internationalen Flughafens, wozu auch die Erbringung von Flughafendienstleistungen für Luftfahrt- und Dienstleistungsunternehmen auf Flughäfen gehört, als wirtschaftliche Tätigkeit anzusehen ist, weil dabei Luftfahrtgesellschaften und verschiedenen Dienstleistern Flughafenanlagen gegen Zahlung einer vom Betreiber frei festgesetzten Abgabe zur Verfügung gestellt werden, und wenn Letzterer eine öffentliche Einrichtung ist, diese Tätigkeit nicht in den Rahmen der Wahrnehmung seiner hoheitlichen Aufgaben fällt und sich von seinen Tätigkeiten bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben trennen lässt⁽³²⁾. Angesichts der Entwicklungen in diesem Sektor wurde dieser Ansatz seither von der Kommission in ihren 2005 angenommenen Leitlinien auf Flughäfen aller Art, einschließlich kleinerer Flughäfen, ausgeweitet.
- (78) Angesichts dieses Wandels in der jüngeren Zeit ist die Kommission der Auffassung, dass die Anwendung der Regeln für staatliche Beihilfe auf Flughäfen ab dem Jahr 2000 nicht mehr von vornherein ausgeschlossen werden kann; sie wird deshalb diese Regeln ab diesem Zeitpunkt umfassend auf den vorliegenden Fall anwenden. Da der Gerichtshof in seinem Urteil keine zeitliche Beschränkung vorgenommen hat, gelten diese aus einer Auslegung von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags resultierenden Feststellungen daher für die faktische und rechtliche Sachlage in diesem Fall in vollem Umfang.
- (79) Daher ist prinzipiell davon auszugehen, dass ein Flughafenbetreiber unabhängig von seiner Rechtsform und der Art seiner Finanzierung einer von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags erfassten wirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht, die den Regeln für staatliche Beihilfen unterliegt.

Die T2-Gesellschaften als dem gemeinschaftlichen Wettbewerbsrecht unterliegende Unternehmen

- (80) Die Kommission muss daneben ermitteln, ob Immo T2 und die T2-Betriebsgesellschaft Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG Vertrag sind.
- (81) Wie oben erwähnt, ist Immo T2 für den Bau und die Vermietung von Terminal 2 zuständig. Auf dieser Grundlage ist die Kommission der Auffassung, dass Immo T2 einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht und ein Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags ist.
- (82) Die T2-Betriebsgesellschaft ist für den Betrieb und das Management von Terminal 2 zuständig. Dabei stellt die T2-Betriebsgesellschaft den Luftfahrt- und verschiedenen Dienstleistungsunternehmen gegen ein von ihr selbst frei festgesetztes Entgelt Flughafenanlagen zur Verfügung. Auf dieser Grundlage und gestützt auf die Rechtsprechung ist die Kommission der Auffassung, dass die T2-Betriebsgesellschaft einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht und ein Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags ist.

4.1.2. Darlehensfinanzierung der T2-Gesellschaften durch BayernLB, LfA und KfW

Selektiver wirtschaftlicher Vorteil

- (83) Um zu prüfen, ob ein Unternehmen durch die Gewährung von Darlehen zu Vorzugsbedingungen einen wirtschaftlichen Vorteil erhalten hat, wendet die Kommission theoretisch das Kriterium des ‚marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers‘ an (Privatinvestortest). Der Privatinvestortest beruht auf dem Grundsatz der Gleichbehandlung des öffentlichen und privaten Sektors. Nach diesem Grundsatz kann Kapital, das einem Unternehmen direkt oder indirekt vom Staat zu Bedingungen zur Verfügung gestellt wird, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, nicht als staatliche Beihilfe gelten⁽³³⁾.
- (84) Im vorliegenden Fall muss die Kommission prüfen, ob die Konditionen, zu denen die Darlehen den T2-Gesellschaften von den staatlichen Banken gewährt wurden und die die Darlehensempfänger auf dem Markt nicht hätten erzielen können, mit der Gewährung eines wirtschaftlichen Vorteils verbunden sind.

⁽³²⁾ EuGH, Rechtssache Aéroports de Paris, a.a.O., Randnr. 75 mit weiteren Verweisen.

⁽³³⁾ Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten: Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Richtlinie 80/723/EWG der Kommission über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie, ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3, Nummer 11. Diese Mitteilung bezieht sich auf die verarbeitende Industrie, gilt aber analog auch für die anderen Wirtschaftssektoren.

- (85) Um zu beurteilen, ob die Darlehen zu Vorzugsbedingungen gewährt wurden, berechnet die Kommission ihrer Entscheidungspraxis gemäß die Differenz zwischen dem Referenzsatz der Kommission gemäß der Mitteilung der Kommission über aktuelle bei Beihilfe-Rückforderungen angewandte Zinssätze sowie Referenz- und Abzinsungssätze für 15 Mitgliedstaaten anwendbar vom 1. Januar 2005 sowie historische Rückforderungszinssätze sowie Referenz- und Abzinsungssätze anwendbar vom 1. August 1997 ⁽³⁴⁾ (nachstehend ‚Mitteilung der Kommission‘) und dem tatsächlich angewandten Zinssatz. Diese Mitteilung gilt für die hier in Rede stehenden Darlehen, da diese den T2-Gesellschaften zwischen 1999 und 2005 gewährt wurden.
- (86) Nach der Mitteilung der Kommission über die Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze ⁽³⁵⁾ entspricht ‚der Richtsatz (...) dem Inter-Bank-Swap-Satz für Laufzeiten von fünf Jahren zuzüglich eines Zuschlags von 0,75 Punkten (75 Basispunkten)‘. ‚Die Referenzsätze sollen‘, wie es in der Mitteilung heißt, ‚die Durchschnittshöhe der in den verschiedenen Mitgliedstaaten geltenden Zinssätze für mittel- und langfristige (5 bis 10 Jahre) mit den üblichen Sicherheiten versehene Darlehen widerspiegeln‘. Der Risikozuschlag von 75 Basispunkten wird als Mindestprämie für Darlehen mit den üblichen Sicherheiten betrachtet und kann im Falle besonderer Risiken ⁽³⁶⁾ erhöht werden.
- (87) Nachfolgend werden die berechneten Zinssätze und die entsprechenden damaligen Referenzsätze der Kommission gemäß der oben genannten Mitteilung der Kommission zusammenfassend verglichen:

Tabelle 9: Zinssätze der Darlehen an Immo T2 im Vergleich zum Referenzsatz der Kommission

Nr.	Bank	Volumen (Mio. EUR)	Anteil an der Darlehensfinanzierung insgesamt	Unterzeichnungsdatum	Laufzeit (Jahre)	Zinssatz (nominal)	Referenzsatz der Kommission	Marge
						(a)	(b)	(a)-(b)
1	Bayern LB	[...]	[...] %	16.9.2002	10	[...] %	[...] %	[...] %
2	Bayern LB	[...]	[...] %	3.9.2003	9,5	[...] %	[...] %	[...] %
3	Bayern LB	[...]	[...] %	15.9.2003	12	EURIBOR + [...] % margin	[...] %	[...] %
4	Bayern LB	[...]	[...] %	15.12.2003	12	EURIBOR + [...] % margin	[...] %	[...] %
5	KfW	[...]	[...] %	3.9.1999	20	[...] %	[...] %	[...] %
6	KfW	[...]	[...] %	15.1.2001	20	[...] %	[...] %	[...] %
7	KfW	[...]	[...] %	31.8.2001	20	[...] %	[...] %	[...] %
8	KfW	[...]	[...] %	2.5.2002	10	[...] %	[...] %	[...] %
9	KfW	[...]	[...] %	16.6.2003	10	[...] %	[...] %	[...] %
10	KfW	[...]	[...] %	29.10.2003	10	EURIBOR + [...] % margin	[...] %	[...] %
11	KfW	[...]	[...] %	29.8.2003	10	[...] %	[...] %	[...] %
12	KfW	[...]	[...] %	1.3.2004	10	[...] %	[...] %	[...] %
13	LfA	[...]	[...] %	31.7.2001	10	[...] %	[...] %	[...] %
14	LfA	[...]	[...] %	28.12.2001	10	[...] %	[...] %	[...] %
15	LfA	[...]	[...] %	19.1.2005	10	[...] %	[...] %	[...] %
Summe		[...]	100 %					

⁽³⁴⁾ ABl. C 88 vom 12.4.2005, S. 5.

⁽³⁵⁾ ABl. C 273 vom 9.9.1997, S. 3.

⁽³⁶⁾ Falls beispielsweise ein Unternehmen sich in Schwierigkeiten befindet oder die normalerweise von Banken geforderten Sicherheiten nicht gestellt werden.

Tabelle 10: Zinssätze der Darlehen an die T2-Betriebsgesellschaft im Vergleich zum Referenzsatz der Kommission

Nr.	Bank	Volumen (Mio. EUR)	Anteil an der Darlehensfinanzierung insgesamt	Unterzeichnungsdatum	Laufzeit (Jahre)	Zinssatz (nominal)	Referenzsatz der Kommission	Marge
						(a)	(b)	(a)-(b)
16	BayernLB	[...]	[...] %	22.3.2005	3	[...] %	[...] %	[...] %
17	BayernLB	[...]	[...] %	22.3.2005	3	[...] %	[...] %	[...] %
18	BayernLB	[...]	[...] %	15.9.2003	12	EURIBOR + [...] %	[...] %	[...] %
19	BayernLB	[...]	[...] %	29.8.2003	10	[...] %	[...] %	[...] %
20	KfW	[...]	[...] %	23.3.2005	6,5	[...] %	[...] %	[...] %
21	KfW	[...]	[...] %	1.7.2003	8	[...] %	[...] %	[...] %
22	KfW	[...]	[...] %	29.8.2003	9	[...] %	[...] %	[...] %
23	KfW	[...]	[...] %	1.10.2002	10	[...] %	[...] %	[...] %
Summe		[...]	100 %					

(88) In Anbetracht obiger Tabellen stellt die Kommission fest, dass die für die Darlehen Nr. 2, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 19 und 22 berechneten Zinssätze über den Referenzsätzen der Kommission liegen.

(89) Dagegen sind die Zinssätze für die Darlehen Nr. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 21 und 23 niedriger als die entsprechenden Referenzsätze der Kommission. Ferner stellt die Kommission fest, dass aus dieser Liste die Darlehen Nr. 3, 4 und 18 durch die EIB refinanziert wurden⁽³⁷⁾. Nach dem Darlehensvertrag vom 28. Dezember 2001 hat die EIB beschlossen, sich an der Finanzierung dieses Projekts zu beteiligen (s. auch Nummer 43). Nur aufgrund der Refinanzierung der Darlehen Nr. 3, 4 und 18 durch die EIB konnte die BayernLB die Zinsmarge für die Darlehen auf [...] BP absenken. Aus diesem Grund nimmt die Kommission die Darlehen Nr. 3, 4 und 18 von ihrer Prüfung aus.

(90) In Anbetracht obiger Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass auf der Grundlage der einschlägigen Rechtsvorschriften nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Bedingungen, zu denen die Darlehen Nr. 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 und 23 gewährt wurden, nicht mit wirtschaftlichen Vorteilen für die T2-Gesellschaften verbunden waren.

(91) Die deutschen Behörden haben mitgeteilt, dass ihrer Ansicht nach die Prüfung des Vorliegens etwaiger Vorteile keinen Vergleich mit den Referenzsätzen der Kommission beinhalten sollte. Daneben sollte die Kommission nach Auffassung der deutschen Behörden die Risikozuschläge und die Höhe der Sicherheitsleistung untersuchen. Im vorliegenden Fall haben die betreffenden Banken den deutschen Behörden zufolge die Risikozuschläge nach Maßgabe der Risikoanalyse, der Kreditwürdigkeit der T2-Gesellschaften — hierbei handelt es sich um gemeinsame Unternehmen von FMG und LH, beides Gesellschaften mit hoher Kreditwürdigkeit — der gestellten Sicherheiten und des Kündigungsrechts der Banken festgesetzt.

⁽³⁷⁾ Nach Artikel 267 des EG-Vertrags besteht die Aufgabe der Europäischen Investitionsbank darin, ohne Verfolgung eines Erwerbszwecks zu einer ausgewogenen und reibungslosen Entwicklung des gemeinsamen Marktes im Interesse der Gemeinschaft beizutragen.

- (92) In Anbetracht der Bemerkungen der deutschen Behörden stellt die Kommission fest, dass die Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze derzeit von der Kommission überarbeitet wird. Nach der Mitteilung der *Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze* vom 12. Dezember 2007 ⁽³⁸⁾ (nachstehend ‚neue Methode‘) wird bei der neuen Methode dem Rating (auch Kreditwürdigkeit) des betreffenden Unternehmens und den gebotenen Sicherheiten bei der Festsetzung der Risikozuschläge Rechnung getragen. Da die neue Methode erst am 1. Juli 2008 in Kraft getreten ist, bildet sie nicht die Rechtsgrundlage für die Prüfung des vorliegenden Falls.
- (93) Gleichwohl stellt die Kommission fest, dass ihr — selbst wenn sie diese neue Methode auf den vorliegenden Fall anwenden würde — kein Rating der Bonität der T2-Gesellschaften vorliegt. Allerdings sollten angesichts des Umstandes, dass die Banken die Darlehensverträge bei Änderungen des Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrags kündigen können, die Bonitätsratings von LH und FMG berücksichtigt werden.
- (94) Die Kommission stellt fest, dass im Ratingbericht von Standard & Poor's vom 7. August 2007 in Bezug auf LH die stabile Einstufung der Bonität des Unternehmens als ‚BBB‘ bestätigt wurde ⁽³⁹⁾. Die Kommission verfügt zwar nicht über das Rating von FMG, ihr ist aber bekannt, dass ähnliche Flughäfen, zum Beispiel Kopenhagen, Brüssel, Birmingham und Schiphol (Amsterdam) von Standard & Poor's ebenfalls das Rating ‚BBB‘ erhielten ⁽⁴⁰⁾.
- (95) Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass mit der neuen Methode die Zuschläge für Unternehmen mit dem Bonitätsrating ‚BBB‘ bei einem hohen Besicherungsgrad auf 75 BP und bei einem geringen Maß an Besicherung auf 220 BP festgesetzt werden, stellt die Kommission fest, dass die Bedingungen für die Darlehen Nr. 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 und 23 für die T2-Gesellschaften günstiger zu sein scheinen als die zu normalen Marktbedingungen erhältlichen Konditionen.
- (96) Die deutschen Behörden haben der Kommission auch Beispiele für Darlehen vorgelegt, um zu zeigen, dass Risikozuschläge zwischen [...] und [...] BP ⁽⁴¹⁾ die Marktbedingungen in Deutschland widerspiegeln. Die deutschen Behörden führten das Beispiel der FMG an, der 2006 von einem Konsortium aus 21 nationalen und internationalen Banken ohne zusätzliche Besicherung ein Konsortialdarlehen in Höhe von [...] Mio. EUR mit Risikozuschlägen zwischen [...] und [...] BP (abhängig von der Darlehenslaufzeit) gewährt wurde. Ferner führten die deutschen Behörden weitere Beispiele an, die nachfolgend zusammengefasst sind:

Tabelle 11: Beispiel für Darlehen mit Risikozuschlägen zwischen 17,50 und 30,00 BP ⁽¹⁾

Darlehensnehmer	Unterzeichnungsdatum	Darlehenshöhe (Mio. EUR)	Marge in BP	Banken
Deutsche Telekom AG	2. Oktober 2000	5 000	30,00	31 nationale und internationale Banken (z. B. JP Morgan Securities, Citibank NA, HSBC etc.)
Bayer AG	5. Juli 2002	3 500	22,50	31 nationale und internationale Banken (z. B. Deutsche Bank, KBC, Barclays Bank plc, Citibank etc.)
Volkswagen AG	11. Juli 2002	10 000	20,00	31 nationale und internationale Banken (z. B. KBC, ABN AMRO Bank etc.)

⁽³⁸⁾ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

⁽³⁹⁾ Das bedeutet, dass das mit ‚BBB‘ bewertete Unternehmen gute Sicherheitsmerkmale aufweist, gegenüber ungünstigen wirtschaftlichen Bedingungen aber anfälliger ist als höher eingestufte Unternehmen. Insbesondere die Beteiligung am zyklischen, kapitalintensiven und durch preislichen Wettbewerb gekennzeichneten Luftfahrtgeschäft, die relativ hohe Kostenbasis und die geringe Umsatzrendite sind die wesentlichen Schwachpunkte von LH.

⁽⁴⁰⁾ Ratingberichte von Standard & Poor's zum Flughafen Kopenhagen vom 11. Dezember 2006, zu Brussels Airport Co. vom 10. April 2007, zu Birmingham Airport Holding vom 31. Oktober 2006, zu N.V. Luchthaven Schiphol vom 13. Juni 2006.

⁽⁴¹⁾ Basispunkte.

Darlehensnehmer	Unterzeichnungsdatum	Darlehenshöhe (Mio. EUR)	Marge in BP	Banken
Deutsche Börse AG	25. Juni 2002	400	17,50	16 nationale und internationale Banken (z. B. BNP Paribas, ING BHF-Bank AG)

(¹) Angaben der deutschen Behörden; Quelle: öffentlich zugängliche Informationen von Dealogic.

- (97) In Bezug auf die von den deutschen Behörden angeführten Beispiele ist die Kommission der Auffassung, dass die Bedingungen der Gewährung dieser Darlehen mit der Situation im vorliegenden Fall nicht vergleichbar sind. Bei den T2-Gesellschaften handelt es sich um neu gegründete, zweckgerichtete Unternehmen ohne Kredit-/Rating-Vorgeschichte. Auch unterscheidet sich das geschäftliche Umfeld von LH und FMG von jenem der in der obigen Tabelle angeführten Unternehmen (überwiegend in der verarbeitenden Industrie und im Dienstleistungssektor tätige und seit langem etablierte Gesellschaften). LH ist mit relativ hoher Kostenbasis und geringer Umsatzrendite im zyklischen, kapitalintensiven und durch preislichen Wettbewerb gekennzeichneten Luftfahrtgeschäft tätig. Wie bereits festgestellt, ist FMG stark von der Geschäftsstrategie von LH abhängig.
- (98) In Bezug auf das Darlehen an FMG von 2006 ist die Kommission der Ansicht, dass die deutschen Behörden ihr keine ausreichenden Informationen zur Bewertung der Umstände der Gewährung dieses Darlehens übermittelt haben.
- (99) Aufgrund obiger Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass es sich bei den Bedingungen der Gewährung der Darlehen Nr. 2, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 19 und 22 um Marktbedingungen handelt, die demzufolge nicht mit einem wirtschaftlichen Vorteil für die T2-Gesellschaften verbunden sind. Die Kommission ist deshalb der Auffassung, dass die Bedingungen der Gewährung dieser Darlehen keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen.
- (100) Gleichzeitig bezweifelt die Kommission gestützt auf ihre Mitteilung von 1997, dass die Konditionen, zu denen die Darlehen Nr. 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 und 23 den T2-Gesellschaften von den staatlichen Banken gewährt wurden, unter normalen Marktbedingungen hätten erzielt werden können.
- (101) Deshalb fordert die Kommission die deutschen Behörden und Dritte erneut zu Stellungnahmen zu der Frage auf, ob die oben genannten Darlehen im vorliegenden Fall zu Marktbedingungen gewährt wurden.

Staatliche Mittel

- (102) Es muss ermittelt werden, ob die Darlehen Nr. 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 und 23, die von den oben genannten staatlichen Banken (⁴²) gewährt wurden, als staatliche Mittel zu betrachten sind.
- (103) Diesbezüglich ist daran zu erinnern, dass Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags alle Geldmittel erfasst, auf die die Behörden tatsächlich zur Unterstützung von Unternehmen zurückgreifen können, unabhängig davon, ob diese Mittel auf Dauer zum Vermögen des Staates gehören. Auch wenn die aus der fraglichen Maßnahme resultierenden Beträge nicht auf Dauer dem Staat gehören, genügt folglich der Umstand, dass sie ständig unter staatlicher Kontrolle und somit den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen, damit sie als staatliche Mittel qualifiziert werden können.
- (104) Die Kommission stellt fest, dass im vorliegenden Fall alle drei Banken Anstalten des öffentlichen Rechts sind. Aufgrund ihres öffentlichen Status spielen sie eine grundlegende Rolle in der Politik der regionalen oder nationalen Entwicklung.
- (105) Die Art ihrer Tätigkeiten und ihre erklärten Ziel sind ebenfalls Elemente, auf die die Kommission ihr erstes Fazit stützen kann.

(⁴²) Die staatlichen Banken sind öffentliche Unternehmen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission.

- (106) Die BayernLB betrachtet sich als die größte Bank des Freistaates Bayern. Sie engagiert sich insbesondere in der strukturellen Entwicklung (zum Beispiel Finanzierung von Infrastruktur). Der Aufsichtsrat besteht zur Hälfte aus Vertretern staatlicher Behörden (z. B. Finanzminister des Freistaates Bayern, Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie).
- (107) Die LfA spezialisiert sich auf die umfassende Förderung der Unternehmen in Bayern (bayerische Entwicklungsbank). Die Mitglieder des Verwaltungsrats sind überwiegend Vertreter staatlicher Behörden (z. B. des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie). Der Verwaltungsrat kontrolliert den Geschäftsbetrieb der Bank und berät die Geschäftsleitung; daneben ist er befugt, Empfehlungen auszusprechen und Untersuchungen einzuleiten.
- (108) Die KfW ist die deutsche Entwicklungsbank und nimmt nach dem KfW-Gesetz ⁽⁴³⁾ im Rahmen eines staatlichen Mandats Förderaufgaben wahr, insbesondere die Infrastrukturfinanzierung. Direkt gewährte Darlehen, wie im vorliegenden Fall, bedürfen der Zustimmung des Verwaltungsrats. Die Mitglieder des Verwaltungsrats sind überwiegend Vertreter staatlicher Behörden (z. B. Bundesfinanzminister, Bundesaußenminister, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).
- (109) Allerdings hat der EuGH auch festgestellt, dass selbst wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann nach Maßgabe der Autonomie, die ihm von staatlicher Seite gewährt wird, mehr oder weniger unabhängig agieren. Deshalb genügt die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens wie die fraglichen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen dem Staat zuzurechnen. Es muss auch geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren. Diesbezüglich hat der Gerichtshof darauf hingewiesen, dass die Zurechenbarkeit einer Beihilfemaßnahme eines öffentlichen Unternehmens an den Staat aus einem Komplex von Indizien abgeleitet werden kann, die sich aus den Umständen des konkreten Falles und aus dem Kontext ergeben, in dem diese Maßnahme ergangen ist ⁽⁴⁴⁾.
- (110) Im vorliegenden Falle scheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Gewährung der Darlehen durch die KfW der Zustimmung des KfW-Aufsichtsrats bedürft zu haben, dessen Mitglieder überwiegend Vertreter staatlicher Behörden sind, und die Maßnahme mithin dem Staat zurechenbar zu sein. In Bezug auf die von der BayernLB und der LfA gewährten Darlehen, die offenbar nicht der ausdrücklichen Zustimmung des Aufsichtsrats bedürften, ist die Sachlage allerdings weniger klar.
- (111) Daher bezweifelt die Kommission angesichts obiger Ausführungen, dass die den T2-Gesellschaften von den staatlichen Banken gewährten Darlehen staatliche Mittel im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags sind. Die Kommission ersucht die deutschen Behörden insbesondere in Bezug auf die BayernLB und die LfA um Stellungnahmen zur Zurechenbarkeit an den Staat.

Fazit

- (112) Die Kommission kann daher zum derzeitigen Stand ihrer Ermittlungen nicht zu dem Schluss kommen, dass die Darlehen Nr. 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 und 23 keine Elemente staatlicher Beihilfe enthalten.
- (113) Zudem hat die Kommission keine Informationen zur Art der Besicherung sämtlicher Darlehen, die den T2-Gesellschaften gewährt wurden.

4.1.3. Kapitalbeitrag von FMG zum Projekt Terminal 2

- (114) Die Kommission muss gemäß Nummer 69 und Nummer 83 dieser Entscheidung prüfen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber die im MoU und den späteren Verträgen vorgesehenen Investitionen der FMG in das Projekt Terminal 2 (Kapitalzuführung in Höhe von [...] Mio. EUR und Investition in Höhe von [...] Mio. EUR) getätigt hätte.

⁽⁴³⁾ KfW-Gesetz vom 5. November 1948 in der zuletzt am 31. Oktober 2006 geänderten Fassung vom 23. Juni 1969.

⁽⁴⁴⁾ Urteil des Gerichtshofes vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache 482/99, Frankreich/Kommission, Slg. 2002, I-4397, Randnr. 55.

Rechtlicher Bezugsrahmen

- (115) Es ist daran zu erinnern, dass die FMG sich zu 100 % im Besitz staatlicher Stellen befindet und aus diesem Grund zweifellos ein öffentliches Unternehmen im Sinne von Artikel 2 Buchstab b der 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 ⁽⁴⁵⁾ ist.
- (116) Aus der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 92 und 93 des EWG-Vertrags auf staatliche Holdinggesellschaften ⁽⁴⁶⁾ ergibt sich, dass keine staatliche Beihilfe vorliegt, wenn neues Kapital unter Umständen bereitgestellt wird, die für einen marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgeber akzeptabel wären. Dies kann u. a. dann gelten, wenn eine neue Gesellschaft gegründet wird, wobei staatliche Stellen das gesamte Kapital, eine Mehrheits- oder Minderheitsbeteiligung halten und nach denselben Kriterien vorgehen wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber.

Anwendung auf den vorliegenden Fall

- (117) Im vorliegenden Fall ist zu prüfen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber beim Bau und Betrieb von Terminal 2 in gleicher Weise investiert hätte wie FMG.
- (118) Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass zum betreffenden Zeitpunkt davon ausgegangen wurde, dass die Kapazitätsgrenze des Terminals 1 (von 20 Mio. Fluggästen jährlich) bis zum Jahr 2000 erreicht würde. Es bestand also die Notwendigkeit, ein neues Terminal zusätzlich zu Terminal 1 zu bauen, da Letzteres bereits mehrfach erweitert worden war und nicht weiter ausgebaut werden konnte. Um dieser Notwendigkeit zu begegnen, hat die FMG eine qualitative und quantitative Bewertung der unterschiedlichen Möglichkeiten der Bereitstellung eines neuen Terminals — einschließlich einer gemeinsamen Investition mit LH — durchgeführt und daraufhin die Einzelheiten und Bedingungen ihres Beitrags im MoU vereinbart.
- (119) Wie oben ausgeführt, haben beide Bewertungen die FMG zu dem Schluss geführt, dass unter den drei alternativen Szenarien die günstigste Lösung — d. h. die Lösung mit dem höchsten Kapitalwert der von FMG getätigten Investition und dem besten Finanzergebnis für FMG — darin bestünde, die mit der Finanzierung und dem Betrieb des neuen Terminals verbundenen Verlustrisiken und Verantwortlichkeiten mit LH zu teilen.
- (120) Daneben stellt die Kommission fest, dass der von der FMG berechnete interne Zinsfuß für das eingesetzte Kapital sich auf ca. [...] % beläuft, was uneingeschränkt akzeptabel ist.
- (121) Schließlich stellt die Kommission fest, dass die Entscheidung von FMG zur Investition von [...] Mio. EUR in Infrastruktur zur Anbindung von Terminal 2 an den Flughafen München im Einklang mit der Handlungsweise eines marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers unter den gegebenen Umständen steht. Wie in Tabelle 3 gezeigt, ergibt sich bei Szenario C, das diese Investition von [...] Mio. EUR einschließt, im Hinblick auf die Gesamtfinanzergebnisse der höchste Kapitalwert aller von FMG im Vorfeld der Entscheidung zur Investition in Terminal 2 untersuchten Szenarien.
- (122) Auf dieser Grundlage gelangt die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass die FMG angesichts der Notwendigkeit zum Bau eines neuen Terminals durch die Wahl der nach Steuern, Amortisierung des investierten Kapitals sowie dessen Verzinsung barwertmäßig rentabelsten Investitionsmöglichkeit als rationaler Investor gehandelt hat.
- (123) Die von der Kommission angeführten Bedenken in Bezug auf bestimmte Darlehen, die der T2-Betriebsgesellschaft von den deutschen Banken gewährt wurden, stellen diese Schlussfolgerung nicht in Frage. Selbst wenn die fraglichen Darlehen uneingeschränkt zu Marktbedingungen gewährt worden wären, hätten die daraus eventuell resultierenden höheren Zinssätze in allen drei von FMG geprüften Szenarien die gleichen Auswirkungen auf den errechneten Kapitalwert gehabt. Deshalb bleibt Szenario C (ungeachtet der Bedenken der Kommission in Bezug auf die Marktkonformität einiger Darlehen) angesichts der Notwendigkeit zum Bau eines neuen Terminals und aufgrund des Umstands, dass der Cashflow in allen drei Szenarien gleichermaßen berührt wäre, die beste Option für FMG.
- (124) In Anbetracht obiger Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Investition von FMG in das Projekt Terminal 2 keinerlei Elemente staatlicher Beihilfe enthält.

⁽⁴⁵⁾ ABL L 318 vom 17. November 2006, S. 17. Die Begriffsbestimmung, auf die Bezug genommen wird, war zu dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des MoU zwischen FMG und LH, d. h. 15. Juli 1998, bereits gültig.

⁽⁴⁶⁾ EG-Bulletin 9-1984, Punkt 3.2.

4.1.4. Nutzungsrecht der Immo T2 für die Grundstücke Nr. 4935/3 und 4881 zum Bau von Terminal 2

- (125) Wie oben ausgeführt, hat die FMG der Immo T2 gemäß dem MoU das Recht zur Nutzung der Grundstücke Nr. 4935/3 und 4881 (circa 170 000 m²) für den Bau von Terminal 2 gewährt. Als Gegenleistung zahlt Immo T2 eine jährliche Miete von ca. [...] Mio. EUR. Dieser Vertrag hat eine Laufzeit von [...] Jahren und gibt der FMG die Option, das Terminal 2 nach Ablauf von [...] Jahren zum dann aktuellen Buchwert zu kaufen.

Selektiver wirtschaftlicher Vorteil

- (126) Die Kommission muss diesbezüglich prüfen, ob die Konditionen dieses Vertrages im Einklang mit normalen Marktbedingungen vereinbart worden sind.
- (127) Nach den vorliegenden Informationen zahlt Immo T2 an die FMG eine jährliche Miete von ca. [...] Mio. EUR. Die Höhe des Mietzinses wird regelmäßig überprüft, um der Entwicklung der Immobilienpreise und Zinssätze Rechnung zu tragen.
- (128) Derzeit verfügt die Kommission über keinerlei Informationen, aufgrund deren sie ausschließen könnte, dass der von Immo T2 an FMG für die Bereitstellung des oben genannten Grundstücks und für das Recht zu dessen Bebauung gezahlte Preis nicht mit einem wirtschaftlichen Vorteil für Immo T2 verbunden ist.

Staatliche Mittel

- (129) Wie bereits erwähnt, befindet sich die FMG zu 100 % im Besitz staatlicher Stellen und ist aus diesem Grund zweifellos ein öffentliches Unternehmen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der 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⁽⁴⁷⁾.
- (130) Damit die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die fragliche Maßnahme aus staatlichen Mitteln finanziert wurde, muss gezeigt werden, dass die Maßnahme im Lichte der ständigen Rechtsprechung der Bundesrepublik Deutschland zuzurechnen ist (s. Nummer 109 dieser Entscheidung).
- (131) Die Kommission verfügt zum derzeitigen Zeitpunkt über keinerlei Informationen zur Klärung der Frage, ob die vom Gerichtshof genannten Kriterien erfüllt sind, so dass die Zurechenbarkeit der Maßnahme an die Bundesrepublik Deutschland gezeigt werden könnte.

Fazit

- (132) In Anbetracht obiger Ausführungen bezweifelt die Kommission, dass die fragliche Maßnahme keinerlei Elemente staatlicher Beihilfe enthält. Die Kommission ersucht die deutschen Behörden, mit entsprechenden Angaben entweder zu belegen, dass die von Immo T2 gezahlte Miete den Marktpreisen entspricht, oder zu zeigen, dass die erwartete Rendite der Investitionen von FMG in die T2-Gesellschaften den Kapitalerträgen vergleichbar ist, die ein privatwirtschaftliches Unternehmens beim Bau eines Flughafenterminals erwartet. Die deutschen Behörden werden auch um eine Stellungnahme zur Zurechenbarkeit an den Staat ersucht.

4.2. Würdigung der Vereinbarkeit

- (133) Nachdem die Kommission zu dem Schluss gelangt ist, dass zwei der oben genannten Maßnahmen Elemente staatlicher Beihilfe enthalten können, muss sie ermitteln, ob diese Maßnahmen für die in Artikel 86 Absatz 2 sowie Artikel 87 Absätze 2 und 3 des EG-Vertrags vorgesehenen Ausnahmen in Frage kommen.
- (134) Die T2-Gesellschaften wurden nicht mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse im Sinne von Artikel 86 des EG-Vertrags betraut; die dort vorgesehene Ausnahme kann also für die fraglichen Maßnahmen nicht gelten.

⁽⁴⁷⁾ ABl. L 318 vom 17. November 2006, S. 17. Die Begriffsbestimmung, auf die Bezug genommen wird, war zu dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des MoU zwischen FMG und LH, d. h. 15. Juli 1998, bereits gültig.

- (135) Die in Artikel 87 Absatz 2 vorgesehenen Ausnahmen für Beihilfen sozialer Art an einzelne Verbraucher, für Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind sowie für Beihilfen für die Wirtschaft bestimmter, durch die Teilung Deutschlands betroffener Gebiete der Bundesrepublik Deutschland kommen im vorliegenden Fall nicht in Frage.
- (136) Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a sieht eine Ausnahme für Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten vor, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht. Die Region München kommt für diese Ausnahme nicht in Frage.
- (137) Die fraglichen Maßnahmen können zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht als wichtiges Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe b betrachtet werden.
- (138) Ziel der oben genannten Maßnahmen ist auch nicht die Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe d.
- (139) Letztlich sind die fraglichen Maßnahmen im Lichte von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c zu betrachten, wonach 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 gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können.

4.2.1. Darlehensgewährung und Grundstücksbereitstellung an Immo T2 zum Bau von Terminal 2

- (140) In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass sie am 19. Januar 2005 einen Beschluss bezüglich eines Rahmenplans für die Errichtung und den Ausbau von Regionalflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland ⁽⁴⁸⁾ gefasst hat, in dem sie zu dem Schluss kam, dass Entwicklung und Ausbau von Regionalflughäfen möglicherweise zu beihilferechtlichen Bedenken Anlass geben können, aber unter bestimmten Umständen als mit dem EG-Vertrag vereinbar erklärt werden können. In den Luftverkehrsleitlinien von 2005 werden diese Bedingungen berücksichtigt und die einschlägige Praxis der Kommission konsolidiert. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass es ihrer ständigen Praxis entspricht, eine Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c unter bestimmten Bedingungen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären, wenn die Maßnahmen die Finanzierung von Flughafeninfrastrukturen bezwecken.
- (141) Da im vorliegenden Fall die Darlehen Nr. 1, 5, 6, 7, 9 und 10 und das Grundstück, das Immo T2 für den Bau von Terminal 2 überlassen wurde, in diese Kategorie fallen, muss die Kommission prüfen, ob die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- i) Bau und Betrieb der Infrastruktur dienen einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit, Anbindung usw.)
- (142) Im vorliegenden Fall besteht eine Reihe von Hinweisen darauf, dass die Infrastruktur gebaut wurde, um im Interesse der Förderung der regionalen und wirtschaftlichen Entwicklung Verkehrsbedarf in der Region München und in Deutschland zu decken. Daneben sollte der Bau des neuen Terminals die Anbindung der Region München verbessern. Aufgrund von Kapazitätsengpässen am Flughafen Frankfurt ist es ferner notwendig, Kapazitäten für Interkontinentalflüge in Deutschland bereitzustellen.
- (143) Allerdings haben die deutschen Behörden bislang nicht hinreichend dargelegt, dass der Bau und der Betrieb von Terminal 2 einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dienen.
- (144) Die Kommission verfügt daher nicht über hinreichende Informationen für die Schlussfolgerung, dass der Bau und der Betrieb der Infrastruktur einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dienen. Die deutschen Behörden im Besonderen und Dritte sind daher aufgefordert, weitere Angaben zum Ziel des Baus und des Betriebs der Infrastruktur zu machen und darzulegen, warum dieses als Ziel von allgemeinem Interesse betrachtet werden sollte.

⁽⁴⁸⁾ Beihilfesache N644j/2002, Ausbau der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur nach Teil II Ziffer 7 des Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe ‚Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur‘. i) Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen in Deutschland, ABl. C 126, 25. Mai 2005, Seite 12.

ii) Die Infrastruktur ist zum Erreichen des angestrebten Ziels notwendig und angemessen

- (145) Wie bereits oben festgestellt, wurde erwartet, dass die Kapazitätsobergrenze des Terminals 1 (ca. 20 Mio. Fluggäste jährlich) bis zum Jahr 2000 erreicht sein würde (s. o., Abb. 2). Der Zweck der Darlehen zur Finanzierung der Investitionen besteht im Ausbau der Kapazitäten am Flughafen München, um so die steigende Nachfrage von Luftfahrtunternehmen und Fluggästen befriedigen zu können.
- (146) Allerdings haben die deutschen Behörden nicht dargelegt, warum der Bau von Terminal 2 als dem angestrebten Ziel angemessen betrachtet werden sollte.
- (147) Die Kommission kann daher nicht feststellen, ob die Investitionen in den Bau von Terminal 2 zum Erreichen des angestrebten Ziels notwendig und angemessen waren. Die Kommission ersucht die deutschen Behörden und Dritte um ihre Stellungnahmen zur Frage der Notwendigkeit und Angemessenheit der Investitionen in Terminal 2. Die Kommission ersucht die deutschen Behörden insbesondere um eine detaillierte Berechnung der Beihilfeintensität der Darlehen.

iii) Die mittelfristigen Perspektiven für die Infrastrukturnutzung und insbesondere für die Nutzung der bestehenden Infrastruktur sind zufriedenstellend

- (148) Am Flughafen München war in den letzten Jahren eine erhebliche Zunahme der Passagierzahlen mit stetig steigender Tendenz zu verzeichnen (s. o., Abb. 2). Für das Jahr 2015 werden am Flughafen München ca. 36 Mio. Passagiere erwartet. Daneben zeigt die vorgelegte Berechnung des Kapitalwerts von FMG (s. o., Tabelle 3), dass das Terminal 2 zufriedenstellende mittelfristige Aussichten erreichen wird. Es bestehen also sehr gute mittelfristige Aussichten für die Nutzung beider Terminals.
- (149) In Anbetracht obiger Ausführungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass für die Nutzung und die Rentabilität von Terminal 2 auch unter Berücksichtigung der Nutzung bestehender Infrastruktur zufriedenstellende mittelfristige Aussichten bestehen.

iv) Alle potenziellen Nutzer erhalten gleichen und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur

- (150) Es muss geprüft werden, ob alle potenziellen Nutzer der gesamten Infrastruktur des Flughafens München gleichen und diskriminierungsfreien Zugang hierzu haben.
- (151) Angesichts der obigen Beschreibung der Terminals des Münchner Flughafens ist die Kommission der Auffassung, dass kein qualitativer Unterschied zwischen Terminal 1 und Terminal 2 besteht. Während Letzterer zwar ein neueres Gebäude sein mag, wurde das Terminal 1 durch eine Reihe von Modernisierungs- und Renovierungsmaßnahmen zwischen 2004 und 2006 an heutige Standards angepasst. Den von den deutschen Behörden übermittelten Informationen zufolge wird die Qualität der an Terminal 1 erbrachten Dienstleistungen von den Kunden generell als zufriedenstellend betrachtet; durch den Wechsel der Lufthansa und ihrer Partner von Terminal 1 zu Terminal 2 habe sie sich verbessert.
- (152) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass beide Terminals (Terminal 1 und Terminal 2) in vergleichbarer Weise ausgerüstet sind und daher alle potenziellen Nutzer der Terminalinfrastruktur am Münchner Flughafen gleichen und diskriminierungsfreien Zugang zu gleichwertiger Infrastruktur haben.

v) Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft

- (153) Die Kommission kann gemäß obigen Ausführungen derzeit nicht ermitteln, ob der Handelsverkehr in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.

4.2.2. Darlehen an die T2-Betriebsgesellschaft für den Betrieb von Terminal 2

- (154) Die Darlehen Nr. 16, 17, 20, 21 und 23, die der T2-Betriebsgesellschaft für den Betrieb von Terminal 2 gewährt worden, stehen — falls sie zu Vorzugsbedingungen gewährt wurden — jedenfalls nicht im Zusammenhang mit Investitionen, der Schaffung von Arbeitsplätzen oder spezifischen Vorhaben. Sie stellen lediglich eine Verringerung der Lasten dar, die normalerweise von den betreffenden Unternehmen im Rahmen der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit getragen werden müssten und sind deshalb als Betriebsbeihilfen zu betrachten, deren Vorteile nicht mehr bestehen, sobald die Beihilfe eingestellt wird. Entsprechend der ständigen Praxis der Kommission kann nicht davon ausgegangen werden, dass eine solche Beihilfe die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftssektoren nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags fördert. Betriebsbeihilfen können nur unter außergewöhnlichen Umständen oder unter Sonderbedingungen gewährt werden, die im vorliegenden Fall offenbar nicht gegeben sind.
- (155) Demzufolge kann die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu dem Schluss gelangen, dass die fraglichen Maßnahmen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

5. NUTZUNG DER INFRASTRUKTUR DES FLUGHAFENS MÜNCHEN (TERMINAL 2 UND ZUGEHÖRIGE INFRASTRUKTUR)

- (156) Wie oben erwähnt, nutzt LH entsprechend dem MoU die Infrastruktur von Terminal 2 ausschließlich und ist daneben zur Nutzung der in Tabelle 4 aufgeführten Infrastrukturkomponenten berechtigt, die das Terminal 2 an die übrige Infrastruktur des Flughafens München anbinden.
- (157) Die Kommission muss daher prüfen, ob die Bereitstellung der Infrastruktur des Flughafens München durch ein öffentliches Unternehmen an eine Gesellschaft, die einer dem Wettbewerb ausgesetzten Geschäftstätigkeit nachgeht, nicht mit einem wirtschaftlichen Vorteil für diese verbunden ist. Dazu muss die Kommission nach ständiger Rechtsprechung prüfen, ob der von LH bezahlte Preis dem Marktpreis für die Nutzung der Infrastruktur des Flughafens München entspricht.
- (158) Die Kommission nimmt zunächst zur Kenntnis, dass LH eine Monatsmiete bezahlt, die sämtliche von FMG und der T2-Betriebsgesellschaft getragenen Kosten (einschließlich der Kosten für die Finanzierung und den Betrieb des Terminals, der an FMG gezahlten Grundstückspacht und eines angemessenen Gewinns) sowie sonstiger üblicher Gebühren (Sicherheitsdienste, Reinigung usw.) abdeckt.
- (159) In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass LH, wie von den deutschen Behörden dargelegt und von der Kommission überprüft (siehe Nummern 52-64), den gleichen Bedingungen unterliegt sowie Flughafen- und Infrastrukturentgelte in gleicher Höhe zahlt, wie sie FMG allen anderen auf dem Flughafen München verkehrenden Luftfahrtunternehmen in Rechnung stellt. Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass FMG einen Gewinn erwirtschaftet, ebenso wie die T2-Betriebsgesellschaft, wodurch belegt wird, dass die FMG-Preisstruktur auf den Kosten basiert.
- (160) Daneben ist die Kommission vor dem Hintergrund von Nummer 151 dieser Entscheidung der Auffassung, dass die von FMG und der T2-Betriebsgesellschaft für LH erbrachten Dienstleistungen quantitativ und qualitativ den Dienstleistungen vergleichbar sind, die FMG im Terminal 1 anderen Luftfahrtunternehmen erbringt.
- (161) Aufgrund dessen ist die Kommission unter Berücksichtigung der gleichen Dienstleistungsniveaus der Ansicht, dass der Umstand, dass LH Flughafen- und Infrastrukturentgelte in gleicher Höhe zahlt wie die anderen auf dem Flughafen München verkehrenden Luftfahrtunternehmen, impliziert, dass der von LH gezahlte Preis dem Marktpreis für die Nutzung der Terminals des Flughafens München entspricht.

Exklusive Nutzung von Terminal 2 und zugehöriger Infrastruktur

- (162) Der einzige Unterschied in der Behandlung von LH und anderen Luftfahrtunternehmen liegt darin, dass LH de jure einen Anspruch auf die ausschließliche Nutzung von Terminal 2 hat und de facto die Anbindung von Terminal 2 an den Flughafen München ausschließlich nutzt.

- (163) Außerdem könnte die Vorzugsbehandlung eines bestimmten Unternehmens bei der Infrastrukturnutzung unter Beihilfegesichtspunkten tatsächlich bedenklich sein.
- (164) Die Kommission muss daher ermitteln, ob die Bedingungen des Vertrags über die ausschließliche Nutzung mit LH im Rahmen der Entwicklung des Flughafens München zu einem internationalen Drehkreuz als wirtschaftlich rationale Entscheidung der T2-Betriebsgesellschaft betrachtet werden kann und insbesondere, ob die Höhe der für das ausschließliche Nutzungsrecht bezahlten Miete dem unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen zu zahlenden Preis entspricht.
- (165) Die Kommission stellt zunächst fest, dass de facto oder de jure gewährte Rechte für Luftfahrtunternehmen zur ausschließlichen Nutzung von Flughafenterminals in der Branche nicht unüblich sind. Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass das neue Terminal 5 am Flughafen Heathrow, das sich im Besitz von BAA Limited ⁽⁴⁹⁾ befindet, ausschließlich von British Airways und deren Partnern genutzt wird, wobei British Airways — im Unterschied zur Situation von LH im vorliegenden Fall — nicht das unternehmerische Risiko des Betriebs von Terminal 5 trägt.
- (166) Zweitens stellt die Kommission fest, dass, wie bereits oben angemerkt, davon ausgegangen wurde, dass die Kapazitätsobergrenze des Terminals 1 (ca. 20 Mio. Fluggäste jährlich) bis zum Jahr 2000 erreicht sein würde. FMG stand daher vor der Entscheidung zum Bau eines neuen Terminals (Terminal 2). Wie oben ausgeführt, bestand das für die FMG vorteilhafteste Szenario für die Realisierung von Terminal 2 in der Lösung mit gemeinsamen Unternehmen (T2-Gesellschaften) mit LH. Zum Zeitpunkt der Entscheidung wurden (ohne Berücksichtigung der von den LH-Partnern der Star Alliance durchgeführten Flüge) ca. 55 % aller Fluggäste am Flughafen München von LH befördert. Zum Zeitpunkt der Aufnahme des Betriebs von Terminal 2 im Jahr 2003 wurde erwartet, dass die LH-Basis 3,2 Mio. zusätzliche Fluggäste mit sich bringen würde und dass dieser Effekt bis 2015 auf 8 Mio. zusätzliche Fluggäste jährlich ansteigen würde. Daher war FMG der Auffassung, dass sie von der Geschäftsstrategie der LH und ihrer Partner abhängig sei und auch weiterhin bleiben würde, selbst wenn sie Terminal 2 selbst gebaut und betrieben hätte.
- (167) Drittens verpflichtete LH sich gemäß dem *Memorandum of Understanding*, ihre strategische Planung und Entscheidungsprozesse anpassen, um die Weiterentwicklung ihrer Basis am Flughafen München als zweitgrößten Standort in Deutschland zu fördern.
- (168) Viertens ist die Kommission der Auffassung, dass die LH im Gegenzug für das ausschließliche Nutzungsrecht durch die gemeinsame Eigentümerschaft an der T2-Betriebsgesellschaft zusätzlich zu den Flughafenentgelten die folgenden Verantwortlichkeiten übernimmt:
- Entsprechend dem Verhältnis der gehaltenen Anteile zahlt LH 40 % der Investitionen in Terminal 2 und trägt 40 % der damit verbundenen Risiken. Der Eigenkapitalbeitrag von LH zu den T2-Gesellschaften beläuft sich auf [...] Mio. EUR ([...] Mio. EUR für Immo T2 und [...] Mio. EUR für die T2-Betriebsgesellschaft). Der Wert der von LH gehaltenen Anteile an Terminal 2 könnte daher als die Differenz zwischen dem Kapitalwert in Szenario A und dem Kapitalwert in Szenario C (s. o., Tabelle 2 und 3) angesetzt werden.
 - LH bezahlt auch für den Kapazitätsüberschuss an Terminal 2 wie in Nummer 36 dieser Entscheidung dargelegt Miete und Gebühren.
- (169) Schließlich ist die Kommission der Auffassung, dass weitere Elemente berücksichtigt werden müssen:
- Die Kommission ist der Auffassung, dass ein Flughafenbetreiber die Möglichkeit haben muss, Terminals und Terminalfläche sowie Start- und Landebahnkapazität einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen so zur Verfügung zu stellen, dass ein reibungsloser Flughafenbetrieb, eine optimale Nutzung der Flughafenkapazität und ein rentabler Flughafenbetrieb möglich sind. Dabei muss der Flughafenbetreiber in der Lage sein, seine Entscheidungen auf der Grundlage seiner Einschätzung eines breiten Spektrums relevanter Faktoren — darunter die Art des Luftverkehrs am betreffenden Flughafen, die von den verschiedenen dort verkehrenden Luftfahrtunternehmen benutzten Flugzeugmuster, die Verfügbarkeit physischer Kapazität sowie die Möglichkeit zum Erbringen zugehöriger Dienstleistungen wie Flugsicherungs- und Bodenabfertigungsdienste — zu treffen. Gleichzeitig muss der Betreiber bei seinen Entscheidungen in Bezug auf den Flughafenbetrieb legitimen wirtschaftlichen Interessen der einzelnen Luftfahrtunternehmen und -unternehmensgruppen Rechnung tragen, die in der einen oder anderen Weise zusammenarbeiten.

⁽⁴⁹⁾ BAA Limited befindet sich zu 100 % im Besitz eines Konsortiums unter der Führung von Ferrovial. Das Terminal 5 des Flughafens Heathrow mit einer Kapazität von 40 Mio. Fluggästen jährlich hat am 27. März 2008 den Betrieb aufgenommen; die Baukosten belaufen sich auf 4,3 Mrd. £.

- b) Mit der Bereitstellung von Terminal 2 wurden an Terminal 1 Kapazitäten freigesetzt, die es anderen Unternehmen als LH und ihren Partnern ermöglichen, in den Genuss dieser zusätzlichen Flughafenkapazitäten zu kommen.
 - c) LH ist auf dem Flughafen München das vorherrschende Luftfahrtunternehmen, und FMG ist als Betreiber desselben von LH abhängig. Es muss daran erinnert werden, dass LH nach dem *Memo-randum of Understanding* ihre strategische Planung und Entscheidungsprozesse anpassen wird, um die Weiterentwicklung ihrer Basis am Flughafen München als zweitgrößten Standort in Deutschland zu fördern.
- (170) In Anbetracht obiger Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die vereinbarten Bedingungen der Nutzung von Terminal 2 durch LH dieser keinen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen und mithin keine staatliche Beihilfe darstellen.

6. ENTSCHEIDUNG

- (171) Die Kommission gelangt angesichts obiger Ausführungen zu dem Schluss, dass die Kapitalinvestition von FMG in das Projekt Terminal 2 keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags zu Gunsten der T2-Gesellschaften oder der LH darstellt.
- (172) Die Kommission ist daneben der Auffassung, dass die Nutzung der Infrastruktur des Flughafens München durch LH keine staatliche Beihilfe zu Gunsten von LH im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellt.
- (173) In Bezug auf die den T2-Gesellschaften von der KfW, der BayernLB und der LfA für die Realisierung von Terminal 2 gewährten Darlehen ist die Kommission der Auffassung, dass die Darlehen Nr. 2, 3, 4, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19 und 22 keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen.
- (174) Die Kommission kann derzeit nicht ermitteln, ob die Bedingungen der Gewährung der Darlehen Nr. 1, 5, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 21 und 23 sowie die Verpachtung des Grundstücks von FMG an Immo T2 Elemente staatlicher Beihilfe enthalten. Die Kommission hegt Zweifel in Bezug auf die Fragen, ob die von der T2-Betriebsgesellschaft und Immo T2 gezahlten Preise Marktpreise sind und ob die fraglichen Maßnahmen der Bundesrepublik Deutschland zuzurechnen sind. Die Kommission verfügt über keinerlei Informationen zur etwaigen Besicherung sämtlicher den T2-Gesellschaften gewährten Darlehen durch Garantien, die eventuell Elemente staatlicher Beihilfe enthalten könnten.
- (175) Schließlich bezweifelt die Kommission, dass die in Nummer 174 genannten Maßnahmen, sofern sie Elemente staatlicher Beihilfe enthalten, mit dem gemeinsamen Markt vereinbar sind.

Daher fordert die Kommission Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens eine Stellungnahme abzugeben und alle für die beihilferechtliche Würdigung der oben genannten Maßnahmen sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Sie bittet Ihre Behörden, den etwaigen Empfängern der Beihilfe unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.

Die Kommission verweist Deutschland auf die aufschiebende Wirkung von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags sowie auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999, wonach alle zu Unrecht gewährten Beihilfen vom Empfänger zurückzufordern sind.

Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie die Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung desselben im Amtsblatt der Europäischen Union von der Beihilfe in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt der Europäischen Union* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle vorerwähnten Beteiligten werden aufgefordert, sich innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung zu äußern.»