

Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr

zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 2./3. April 2014 in Leipzig

TOP 7.2 Beihilfeproblematik von Flughäfen

Die Europäische Kommission legte am 3. Juli 2013 den Leitlinienentwurf vor. Gleichzeitig startete die Kommission die Konsultationsphase und gab allen Interessierten Gelegenheit, Stellungnahmen abzugeben. Die Kommission möchte mit dem Entwurf die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrssektors stärken und einen fairen Wettbewerb der Geschäftsmodelle gewährleisten.

Der Leitlinienentwurf gliedert sich in den Anwendungsbereich, die Definition der staatlichen Beihilfe und die Förderung im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse sowie in die Vereinbarkeit von Beihilfen mit dem Binnenmarkt. Hinsichtlich der Beihilfen für Flughäfen unterscheidet der Entwurf in solche für Investitionen und solche für den Betrieb. Zudem sind Regelungen für Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsgesellschaften getroffen. Insgesamt kategorisiert der Entwurf die Flughäfen nach ihrem Aufkommen und damit ihrer vermeintlichen Finanzkraft und staffelt die Beihilfen entsprechend.

Mit den Vorschlägen hätte die Kommission sehr intensiv in den Luftverkehrssektor eingegriffen und insbesondere die Geschäftsmodelle weniger frequentierter Flughäfen in Frage gestellt (vergl. Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 18. September 2013). Die Bundesregierung nahm nach Abstimmung mit den Ländern und den Verbänden am 2. Oktober 2013 gegenüber der Europäischen Kommission zu dem Leitlinienentwurf Stellung. Die Verkehrsministerkonferenz befasste sich am 6./7. November 2013 mit dem Thema und bat den Arbeitskreis Luftverkehr über die Auswirkungen der neuen Leitlinien auf Anlage und Betrieb der Flughafeninfrastruktur in Deutschland zu berichten.

Die Europäische Kommission hat die Leitlinien am 20.02.2014 beschlossen. Seit diesem Tag ist die Leitlinie in englischer Fassung bekannt. Diese trägt den im Rahmen der Konsultation am häufigsten geäußerten Bedenken der Mitgliedstaaten Rechnung. Damit haben die Mitgliedsstaaten deutliche Änderungen des Leitlinienentwurfes erreicht, so dass der Beihilferahmen nun besser mit den tatsächlichen Gegebenheiten des Luftverkehrssektors in Einklang stehen würde.

Im modifizierten Entwurf sind Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsgesellschaften über zwei Jahre bei gleichzeitiger Reduzierung der Flughafenentgelte um bis zu 50 % möglich. Hinsichtlich der Betriebsbeihilfen ist eine feste Übergangszeit von 10 Jahren festgelegt. Hierbei geht die Kommission davon aus, dass die Flughäfen Effizienzverbesserungen erreichen, so dass am Ende des Zeitraumes ein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist. Für den Fall, dass dieses nicht erreicht wird und Betriebsbeihilfen auslaufen müssen, wäre jedoch eine Insolvenz der Unternehmen möglich und im Ergebnis der Flughafen sogar zu schließen. Dann wären in dieser Region die Daseinsvorsorge und die Förderung der Wirtschaft mittels des Luftverkehrs nicht mehr gegeben.

Vor diesem Hintergrund kommt der staatlichen Unterstützung der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten besondere Bedeutung zu. Auch im Bereich der Investitionsbeihilfen erreichten die Mitgliedstaaten zwar Erleichterungen zur Finanzierung der Flughäfen.

Gleichwohl fehlt es im Leitlinienentwurf an überzeugenden Definitionen der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten. Die Mitgliedstaaten sind nun aufgefordert, einen Kriterienkatalog zu erarbeiten. Das BMVI hat bereits erklärt, einen solchen Katalog mit den Ländern zu erarbeiten.