



Brüssel, 19.12.2012  
C(2012) 9469 final

**Betreff: Staatliche Beihilfe SA.35378 (2012/N) – Deutschland  
Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg**

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

**1. VERFAHREN**

- (1) Am 28. November 2012 meldete Deutschland im Anschluss an ein Pränotifizierungsverfahren die Maßnahmen zur Finanzierung von Bau und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg („BER-Flughafen“) durch die Länder Berlin und Brandenburg sowie durch die Bundesrepublik Deutschland aus Gründen der Rechtssicherheit bei der Kommission an. Diese Anmeldung wurde unter dem Aktenzeichen SA.35378 (2012/N) registriert.

**2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME**

**2.1. Hintergrund der Anmeldung**

- (2) Aus historischen Gründen hatte Berlin ursprünglich drei Flughäfen, zwei in West-Berlin (Tegel und Tempelhof, wobei letzterer 2008 geschlossen wurde) und einen in Ostberlin (Schönefeld). Im Anschluss an die Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1990 wurden die drei Berliner Flughäfen und ihre Betreibergesellschaften (im Folgenden „Flughafenbetreiber“) zusammengefasst und später teilweise in einer einzigen Holdinggesellschaft, der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (im Folgenden „FBB“)<sup>1</sup> zusammengeschlossen, die von der Berliner Flughafengruppe verwaltet wird. Diese Holdinggesellschaft steht im Eigentum der Länder Berlin (37 %) und Brandenburg (37 %) sowie der Bundesrepublik Deutschland (26 %).

---

<sup>1</sup> Vor der Umfirmierung im Jahr 2012 hieß die Gesellschaft, die die Berliner Flughafengruppe verwaltete, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH.

Seiner Exzellenz Herrn Dr Guido WESTERWELLE  
Bundesminister des Auswärtigen  
Werderscher Markt 1  
D - 10117 Berlin

- (3) Anfang der 1990er Jahre begann die unausgewogene Kapazitätsauslastung der drei Berliner Flughäfen erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen zu zeigen. Daher war unmittelbar nach der Wiedervereinigung ein Flughafen für den Raum Berlin-Brandenburg im Gespräch. Das Ziel bestand in der Zusammenfassung der drei vorhandenen Flughäfen Schönefeld, Tempelhof und Tegel an einem Standort. Zudem wurde auf der Grundlage von Prognosen für die Passagierzahlen der Berliner Flughäfen angenommen, dass eine Zunahme des Flugverkehrs nach und ab Berlin nur von einem einzigen, mit moderner Technologie ausgestatteten, Flughafen angemessener Größe bewältigt werden könnte.
- (4) Daher begannen die Behörden in den 1990er Jahren mit der Planung. 1999 wurde Schönefeld als Standort für den neuen zentralen BER-Flughafen gewählt. Der Flughafen Schönefeld war der einzige Flughafen im Raum Berlin, der alle rechtlichen und faktischen Voraussetzungen für die Errichtung des neuen zentralen Flughafens erfüllte. Die Bauarbeiten für den BER-Flughafen begannen 2006 auf einem an den bestehenden Flughafen Schönefeld angrenzenden freien Gelände.
- (5) Auf dem Höhepunkt der Finanzkrise im Jahr 2009 genehmigte die Kommission staatliche Beihilfen (mit einer Beihilfeintensität von rund 27 %) für den Bau des neuen BER-Flughafens<sup>2</sup>. Die von der Kommission genehmigten Maßnahmen umfassten einen Schulden-Swap in Höhe von 224 Mio. EUR, eine von den öffentlichen Anteilseignern vorgenommene Kapitalerhöhung um 430 Mio. EUR sowie eine 100%ige staatliche Bürgschaft für ein langfristiges Darlehen bis zu 2,4 Mrd. EUR. Damals wurden die Gesamtkosten für den Bau des Flughafens auf rund [...] <sup>3</sup> Mrd. EUR veranschlagt. Abgesehen von diesen Maßnahmen hatte der Berliner Flughafenbetreiber FBB (auch Eigentümer und Betreiber des neuen BER-Flughafens) keine staatlichen Beihilfen erhalten, da er stets Gewinne erzielt hat.
- (6) Ursprünglich sollte der neue BER-Flughafen am 30. Oktober 2011 eröffnet werden. Im Juni 2010 erklärten die Eigentümer jedoch, dass sich die Eröffnung bis zum 3. Juni 2012 verzögern würde. Im Mai 2012 stellte sich heraus, dass die Eröffnung aufgrund unvorhergesehener Probleme in den Bereichen Planung und Bau erneut verschoben werden musste, und zwar auf das Jahr 2013. So war vor allem die Brandschutzanlage des zentralen Terminals nicht von der zuständigen örtlichen Behörde genehmigt worden. Zudem hatte ein deutsches Gericht im Juni 2012 unerwartet angeordnet, dass der Flughafen den Schallschutz für die Anwohner erheblich verbessern musste. Als neues Eröffnungsdatum wurde der 27. Oktober 2013 festgesetzt.
- (7) Infolge der zuletzt genannten Verzögerung und des unerwarteten Gerichtsurteils musste die FBB ihre Bau- und Finanzplanung ändern; dabei zeigte sich, dass auf den Flughafen Zusatzkosten in Höhe von 1,2 Mrd. EUR zukommen würden.

## ***2.2. Die angemeldete Finanzierungsmaßnahme***

- (8) Die FBB wird die Zusatzkosten von 1,2 Mrd. EUR nicht aus ihren eigenen (internen) Mitteln finanzieren können, da sich insbesondere durch die spätere Eröffnung des BER-Flughafens auch die Einführung der neuen Flughafenentgeltordnung, mit der die

---

<sup>2</sup> Entscheidung der Kommission vom 13. Mai 2009 in der Beihilfesache SA.28141 (NN 25/2009) – Deutschland – Flughafen Berlin Brandenburg International (ABl. C 179 vom 1.8.2009, S. 5, im Folgenden „Entscheidung von 2009“).

<sup>3</sup> Kennzeichnung von Geschäftsgeheimnissen im Sinne der Mitteilung der Kommission C(2003) 4582 vom 1. Dezember 2003 zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen, Amtsblatt C 297 vom 9.12.2003, S.6

Entgelte für alle Nutzer des neuen Flughafens angehoben werden und zusätzliche Mittel für die FBB generiert werden können, verzögern wird.

- (9) Die Bauarbeiten am neuen BER-Flughafen sind zu 95 % abgeschlossen. Die öffentlichen Eigentümer der FBB haben ihre Absicht erklärt, das BER-Projekt zu Ende zu führen; sie beabsichtigen daher, der FBB Kapital in Höhe von 1,2 Mrd. EUR zuzuführen.
- (10) Die zusätzlichen Finanzmittel, die die FBB benötigt, um den Bau zum Abschluss zu bringen und den neuen Flughafen in Betrieb zu nehmen, umfassen die folgenden Kostenpositionen:

<b>Maßnahmen</b>	<b>Veranschlagte Kosten in Mio. EUR</b>
Schallschutzprogramm für die Anwohner des Flughafens (insbesondere Entschädigungszahlungen)	[...]
Zusätzliche Bauarbeiten (insbesondere Brandschutzanlage usw.)	[...]
Mit der verzögerten Eröffnung verbundene Kosten [...] und Risikovorsorge	[...]
<b>Mehraufwand insgesamt</b>	<b>1200</b>

(11) [...]

### **3. PRÜFUNG DES BEIHILFECHARAKTERS DER ANGEMELDETEN MASSNAHME**

- (12) Nach Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.
- (13) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien sind kumulativ. Um festzustellen, ob die angemeldete Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt, ist zu prüfen, ob alle nachfolgend aufgeführten Bedingungen erfüllt sind. Die finanzielle Unterstützung
- ist eine staatliche Unterstützung oder wird aus staatlichen Mitteln gewährt,
  - begünstigt bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige (selektiver wirtschaftlicher Vorteil),
  - verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und
  - beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

### **3.1. Trennbarkeit der angemeldeten Maßnahme von zuvor gewährten staatlichen Beihilfen**

- (14) Im vorliegenden Fall ist nach Auffassung der Kommission zunächst zu prüfen, ob der FBB mit der angemeldeten Kapitalzuführung ein Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV gewährt wird, d. h. ein Vorteil, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.
- (15) Deutschland argumentiert in Bezug auf die in Rede stehende Kapitalzuführung, dass die Gesellschafter der FBB marktwirtschaftlich handeln, wenn sie der FBB zusätzliches Kapital in Höhe von 1,2 Mrd. EUR zuführen. Zur Stützung dieses Arguments hat Deutschland einen Ex-ante-Businessplan des neuen Flughafens BER vorgelegt.
- (16) Um festzustellen, ob der FBB durch die angemeldete Kapitalzuführung ein Vorteil gewährt wird, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte, muss die Kommission prüfen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber der FBB das zusätzliche Kapital unter vergleichbaren Umständen ebenfalls zugeführt hätte. In diesem Fall wäre die Kapitaleinlage beihilfefrei.
- (17) Dazu muss die Kommission zunächst prüfen, ob die angemeldete Maßnahme von der staatlichen Beihilfe, die die Kommission im Rahmen des Baus des neuen Flughafens bereits genehmigt hat (vgl. Entscheidung von 2009), getrennt werden kann oder zusammen mit dieser Beihilfe zu betrachten ist.
- (18) In der Rechtssache BP Chemicals/Kommission<sup>4</sup> erstellte das Gericht eine nicht erschöpfende Liste von Kriterien, die angewandt werden sollten, um festzustellen, ob eine bestimmte Maßnahme sinnvollerweise von den vorherigen getrennt werden kann. Bei diesen Kriterien handelt es sich um i) die zeitliche Abfolge der Maßnahmen, ii) ihren Zweck und iii) die finanzielle und die risikospezifische Lage des betreffenden begünstigten Unternehmens<sup>5</sup>.
- (19) In Bezug auf das erste Kriterium prüfte das Gericht erster Instanz in der Rechtssache BP Chemicals drei Kapitaleinlagen, die während eines vergleichsweise kurzen Zeitraums von Oktober 1992 bis Juli 1994 getätigt wurden. Nach Auffassung des Gerichts lagen die drei Kapitaleinlagen zeitlich eng beieinander<sup>6</sup>.
- (20) In der vorliegenden Sache wurden die Maßnahmen, die Gegenstand der Entscheidung von 2009 sind, im Jahr 1996 und zwischen 2005 und 2009 gewährt. Die nun angemeldete Kapitalzuführung soll Anfang 2013 gewährt werden (d. h. vier Jahre nach der Genehmigung der letzten Maßnahmen). Folglich ist zwischen der geplanten Kapitalzuführung und den in der Entscheidung von 2009 geprüften Maßnahmen eine erhebliche Zeit vergangen, so dass die Maßnahmen nicht als zeitlich eng beieinanderliegend zu betrachten sind.
- (21) In Bezug auf das zweite Kriterium betonte das Gericht erster Instanz in der Rechtssache BP Chemicals, dass die drei Kapitaleinlagen dem gemeinsamen Zweck zu dienen schienen, die Umstrukturierung des Unternehmens zu ermöglichen. Im vorliegenden Fall zielten die vor 2009 gewährten Beihilfemaßnahmen auf die

---

<sup>4</sup> EuG, Urteil vom 15. September 1998, BP Chemicals Limited/Kommission der Europäischen Gemeinschaften (BP Chemicals), Rechtssache T-11/95, Slg. 1998, II-3235.

<sup>5</sup> Urteil in der Rechtssache T-11/95 BP Chemicals/Kommission, Randnr. 171.

<sup>6</sup> Urteil in der Rechtssache T-11/95 BP Chemicals/Kommission, Randnr. 178.

Finanzierung des Flughafenbaus ab. Ziel der im vorliegenden Beschluss geprüften Kapitalzuführung ist u.a. die Finanzierung des Schallschutzes und die Gewährleistung eines umfassenden Brandschutzes. Alle diese Maßnahmen dienen dem allgemeinen Zweck, den neuen BER-Flughafen betriebsbereit zu machen.

- (22) In Bezug auf das dritte Kriterium musste die Kommission erstens die finanzielle und zweitens die risikospezifische Lage des begünstigten Unternehmens prüfen. Die Kommission stellt fest, dass der Flughafenbetreiber FBB sich seit jeher in einer finanziell gesunden Lage befindet. Zwischen 2007 und 2011 betrug die mittlere jährliche Wachstumsrate (im Folgenden „CAGR“) für die Passagierzahlen an den Berliner Flughäfen 4,7 %, während die aller deutschen Flughäfen bei 2 % lag. Auch der Güterumschlag an den Berliner Flughäfen hat in diesem Zeitraum zugenommen. Die FBB hat durchweg rentabel gewirtschaftet. Die durchschnittliche EBITDA-Marge lag im Zeitraum 2007 bis 2011 bei 33 %. Mit Ausnahme des Jahres 2011 hat die FBB positive Ergebnisse nach Steuern erzielt. Zwischen 2007 und 2010 betrug die durchschnittliche Gewinnspanne nach Steuern 5 %.
- (23) Die öffentliche Förderung im Jahr 2009 war notwendig geworden, weil es während der Finanzkrise und aufgrund der Kreditklemme nicht möglich war, auf dem Finanzmarkt ausreichende Mittel für ein derart großes Infrastrukturprojekt aufzunehmen. Angesichts der fortlaufenden Rentabilität des Flughafenbetreibers FBB wären die öffentlichen Fördermaßnahmen 2009 möglicherweise zu Marktbedingungen konzipiert und durchgeführt worden, wenn auf dem Finanzmarkt 2009 andere Rahmenbedingungen vorgelegen hätten.
- (24) Im Hinblick auf die risikospezifische Lage macht Deutschland geltend, dass die FBB in ihrer Finanzplanung Rückstellungen für allgemeine Risiken und für Baurisiken vorgesehen hatte, die Umstände, die die Zusatzkosten verursachten, der FBB aber im Jahr 2009 (d. h. zu dem Zeitpunkt, zu dem die Kommission ihre Entscheidung von 2009 erließ) nicht bekannt waren.
- (25) Die zusätzlichen Schallschutzvorschriften ergeben sich aus einer einstweiligen Anordnung des Obergerichtspräsidenten Berlin-Brandenburg, die erst im April 2012 durch einige Bürger beantragt worden war. In ihrer vorherigen Planung hatte die FBB ihr Schallschutzbudget für die Anwohner auf die damals geltenden einschlägigen Vorschriften gegründet. Die einstweilige Anordnung vom Juni 2012 verlangte jedoch ein neues Schallschutzniveau, das im Vergleich zu den bei anderen Flughäfen gesetzten Standards (z. B. für Düsseldorf und München) beispiellos hoch ist. Ferner verlangt das Gericht tagsüber ein höheres Schutzniveau als nachts. Das Schallschutzniveau wurde in einer Weise festgelegt, dass der effektive Schallschutz bei der großen Mehrheit der den Flughafen umgebenden Immobilien nicht durch bauliche Maßnahmen an den jeweiligen Häusern verwirklicht werden kann, sondern dass die Vorschriften nur in Form von Entschädigungszahlungen an die betroffenen Anwohner erfüllt werden können. Nur der verbleibende kleinere Teil deckt Zahlungen ab, die auf direkte Kosten für bauliche Maßnahmen an den Häusern von Anwohnern entfallen.
- (26) Weder zum Zeitpunkt der Erstellung des Investitionsplans für den neuen Flughafen noch zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung von 2009 hätte die FBB vorhersehen können, dass ein zusätzliches Budget für über die geltenden gesetzlichen Standards hinausgehende Schallschutzmaßnahmen notwendig sein würde. Da die geltenden gesetzlichen Standards bei anderen Flughäfen akzeptiert wurden, hatte sie keinen Grund für die Annahme, dass höhere Standards zur Anwendung kommen könnten. Ferner konnte die FBB im Jahr 2009 nicht wissen, dass die

Flughafenanwohner trotz des mit dem bislang geltenden Standard im Einklang stehenden Schallschutzes Rechtsmittel einlegen würden.

- (27) In Bezug auf die für die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Brandschutzanlage anfallenden Zusatzkosten stellte Deutschland heraus, dass diese Probleme auf unerwartete Planungs- und Konstruktionsfehler zurückzuführen seien. Die FBB hatte ein Planungskonsortium mit der Vorbereitung und Betreuung der Bauphase, die im Jahr 2006 begann, beauftragt. Die Konstruktionsplanung, die die erforderlichen Maßnahmen für die Brandschutzanlage für das zentrale Terminal umfasste, wurde 2007 von den zuständigen deutschen Behörden genehmigt.
- (28) Die technische Bewertung der installierten Brandschutzanlage war für das Frühjahr 2012 geplant, unmittelbar vor der geplanten Eröffnung des Flughafens. Die geplante abschließende Erprobung der Brandschutzanlage sollte nämlich unter realen Bedingungen erfolgen, d. h. das zentrale Terminal sollte betriebsbereit sein. Bei diesen Probedurchläufen stellte sich heraus, dass die Brandschutzanlage aufgrund von Koordinierungsfehlern bei der Planung dieses komplexen Systems nicht, wie ursprünglich geplant, betriebsbereit war. Daher konnten die zuständigen deutschen Behörden die Inbetriebnahme der Brandschutzanlage für eine Eröffnung im Juni 2012 nicht genehmigen.
- (29) Die anfängliche Finanzplanung der FBB umfasst Rückstellungen für das Risiko, dass zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Brandschutzanlage auftreten könnten. Das Risiko, dass die Eröffnung eines großen Vorhabens wie des BER-Flughafens sich unter Umständen verzögert, ist in der Regel nicht nur durch eine einzige Ursache bedingt, da zahlreiche Teilprojekte abgeschlossen werden müssen, um den Erfolg des Gesamtprojekts zu gewährleisten. Daher ist es nach Angaben Deutschlands allgemein üblich, dass Bauprojekte eines derartigen Umfangs nicht durch eine Gesamtprojekterfolgsversicherung gedeckt werden, ansonsten würden die entsprechenden Versicherungsprämien die Baukosten auf ein wirtschaftlich nicht mehr akzeptables Niveau treiben.
- (30) Die FBB hat rechtliche Schritte gegen das Planungskonsortium eingeleitet und verlangte Schadenersatz in Höhe von [...]Mio. EUR für die durch etwaige Planungsfehler bedingte verzögerte Eröffnung des BER-Flughafens. Die Versicherung des Planungskonsortiums deckt jedoch nur Planungsfehler bis zu [...] Mio. EUR („Planungshaftungsversicherung“). Angesichts des Umfangs der zu erwartenden Kosten der zusätzlichen Arbeiten an der Brandschutzanlage stellt der Betrag, den die FBB unter Umständen vom Planungskonsortium wieder eintreiben könnte, nur einen sehr geringen Teil dieser Kosten dar. Sollte die Schadenersatzklage schließlich zu einer Zahlung an die FBB führen, würde dies deren Rentabilität steigern. Deutschland hat zugesagt, dass es bewerten wird, wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber, der an der Erzielung einer Rendite für seine Investition interessiert ist, vorgehen würde, wenn die FBB im Rahmen der anhängigen Rechtssache Schadenersatz erhalte.
- (31) Weder zum Zeitpunkt der Erstellung des Investitionsplans für den neuen Flughafen noch zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung von 2009 hätte die FBB vorhersehen können, dass möglicherweise zusätzliche Mittel erforderlich werden könnten, um die Brandschutzanlage fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen, da alle vorhergehenden Planungsschritte ordnungsgemäß umgesetzt und von den zuständigen deutschen Behörden genehmigt worden waren.

- (32) Schließlich sind die erheblichen Kosten für eine Verzögerung (längerer Baustellenbetrieb und geringere Einnahmen aufgrund der verschobenen Eröffnung des neuen Flughafens) Folgen der vorstehend genannten Ereignisse, so dass sie der FBB im Jahr 2009 nicht bekannt waren.
- (33) Angesichts des Vorstehenden kann die Kommission den Schluss ziehen, dass die angemeldete Maßnahme zwar demselben Zweck dient, wie die im Rahmen der Entscheidung von 2009 geprüften Maßnahmen, und zwar der Verwirklichung der Betriebsbereitschaft des neuen Berliner Flughafens, dass sie aber dennoch sinnvollerweise von den in der Entscheidung von 2009 genehmigten Maßnahmen getrennt werden kann, da sie erst erhebliche Zeit nach der Durchführung der ersten Maßnahme erforderlich wurde und sich auf die Finanzierung von Kosten bezieht, die nicht vorhersehbar waren, als der Investitionsplan für den Flughafen erstellt wurde und die Kommission ihre Entscheidung von 2009 erließ. Folglich kann die geplante Maßnahme getrennt von den mit der Entscheidung von 2009 genehmigten Maßnahmen geprüft werden.

### **3.2. Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers**

- (34) Um im vorliegenden Fall festzustellen, ob der FBB durch die angemeldete Maßnahme ein Vorteil gewährt wird, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte, muss die Kommission das Verhalten der FBB-Gesellschafter mit dem eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vergleichen, der sich von langfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt<sup>7</sup>. Zudem muss die Kommission nach dem Charleroi-Urteil<sup>8</sup> bei der Bewertung der fraglichen Maßnahmen alle maßgeblichen Aspekte der Maßnahmen und ihren Kontext berücksichtigen.
- (35) Ferner ist das Verhalten eines öffentlichen Kapitalgebers mit dem eines privaten im Hinblick darauf zu vergleichen, wie sich ein privater Kapitalgeber bei dem fraglichen Vorgang angesichts der zum entsprechenden Zeitpunkt verfügbaren Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen verhalten hätte<sup>9</sup>.
- (36) Bei der Würdigung von Beteiligungsentscheidungen wird in der Regel der Eigenkapitalwert des Unternehmens, das heißt der den Anteilseignern zustehende Teil des Unternehmenswertes betrachtet. Der Eigenkapitalwert eines Unternehmens ist die Differenz zwischen Unternehmenswert und Unternehmensschulden. Der Unternehmenswert ist die Summe aller künftigen Cashflows (*"free cash flows to the firm"*), die mit einer angemessenen Rendite abgezinst werden. Als Diskontsatz wird im Allgemeinen der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz (im Folgenden „WACC“) verwendet, der das Risiko der Cashflows widerspiegelt. Diese Methode wird in der in Abschnitt 3.2.1 dargelegten Weise angewendet.
- (37) Um festzustellen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber das zusätzliche Kapital zugeführt hätte, muss nach Auffassung der Kommission der Eigenkapitalwert des Unternehmens bei Vornahme der geplanten Investition (im Folgenden

---

<sup>7</sup> EuGH, Urteil vom 21. März 1991, Italien/Kommission, Rechtssache C-305/89 („Alfa Romeo“), Slg. 1991, I-1603, Randnr. 20; EuG, Urteil vom 12. Dezember 2000, Alitalia/Kommission, Rechtssache T-296/97, Slg. 2000, II-3871, Randnr. 84.

<sup>8</sup> EuG, Urteil vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, Rechtssache T-196/04, Slg. 2008, II-3643, Randnr. 59 („Charleroi-Urteil“).

<sup>9</sup> EuGH, Urteil vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, Rechtssache C-482/99, Slg. 2002, I-04397, Randnr. 71 („Stardust Marine-Urteil“).

„Basisszenario“, bei dem der neue BER-Flughafen in Betrieb genommen wird) mit dem Eigenkapitalwert des Unternehmens bei Nichtvornahme der Investition (das „kontrafaktische oder alternative Szenario“, bei dem der neue BER-Flughafen nicht in Betrieb genommen, sondern die beiden bestehenden Berliner Flughäfen Tegel und Schönefeld weitergeführt werden) verglichen werden.

- (38) Ist der Eigenkapitalwert im Basisszenario höher als der Eigenkapitalwert beim kontrafaktischen Szenario und höher als der zugeführte Betrag, kann die Kapitalzuführung als marktkonform betrachtet werden.

### **3.2.1. Eigenkapitalwert im Basisszenario: Bau und Eröffnung des neuen BER-Flughafens**

- (39) Wie bereits weiter oben dargelegt, hat Deutschland einen Ex-Ante-Businessplan vorgelegt, um die erwarteten Zukunftsaussichten für den BER-Flughafen aufzuzeigen. Der Businessplan ist relevant, da ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber seine Entscheidung über die zusätzliche Kapitalzuführung auf die aktuellen Zukunftsaussichten des Unternehmens stützen würde. Deutschland hat die künftigen Cashflows dargestellt, die auf der Grundlage konservativer Annahmen für die Jahre 2012 bis 2033 zu erwarten wären, wenn der Businessplan umgesetzt wird. Dieser Zeitraum ist zwar vergleichsweise lang, nach Auffassung der Kommission aber nicht unrealistisch, da bei Investitionen in große Infrastrukturprojekte wie das vorliegende in der Regel eine positive Rendite nur über einen langen Zeitraum zu erwarten ist.

- (40) Die wichtigsten Annahmen des Businessplans für das Basisszenario sind nachstehend zusammengefasst:

- Die Prognosen für die Passagierzahlen basieren auf der mittleren jährlichen Wachstumsrate der Passagierzahlen, die sich auf [...] % p. a. beläuft (die CAGR<sub>2007-2011</sub> der vorhandenen Berliner Flughäfen betrug 4,7 % p. a.).
- Die Einnahmen im Bereich Aviation berechnen sich auf der Grundlage des prognostizierten Passagieraufkommens unter Berücksichtigung eines möglichen Rückgangs des Verkehrs aufgrund einer [...] in den Jahren [...] und [...] und der Auswirkungen einer möglichen wirtschaftlichen Rezession 2013/2014. Die [...] der Entgelte [...] wurde auf der Grundlage eines Vergleichs mit anderen großen deutschen Flughäfen (z. B. Frankfurt/Main, München, Stuttgart, Düsseldorf) berechnet, um die optimale, auf Gewinnmaximierung ausgerichtete Flughafenentgeltordnung zu ermitteln, bei der etwaige negative Auswirkungen auf das prognostizierte Passieraufkommen so gering wie möglich gehalten werden sollen und die für die den BER-Flughafen anfliegenden Luftverkehrsgesellschaften akzeptabel wäre.
- Die Betriebskosten dürften entsprechend der Entwicklung von Passagierverkehr und Infrastrukturerweiterungen zunehmen.
- Neben den Betriebskosten berücksichtigt der Businessplan die durch die Zunahme des Passagieraufkommens bedingten Investitionsaufwendungen für Infrastrukturerweiterungen (rund [...] Mio. EUR). Dem Businessplan zufolge sind diese Erweiterungen von der tatsächlichen Passagiernachfrage abhängig und werden beginnend ab [...] durchgeführt werden.

- (41) Die Kommission stellt fest, dass die vorstehenden Annahmen realistisch und konservativ sind, da die für die Berechnung verwendete Wachstumsrate des

Verkehrsaufkommens nur [...] der historischen Wachstumsrate des Verkehrsaufkommens an den Berliner Flughäfen entspricht und mit der durchschnittlichen historischen Wachstumsrate des Flugverkehrs an deutschen Flughäfen in den [...] im Einklang steht. Auch die für die Berechnung verwendete Wachstumsrate von [...] % entspricht nur [...] der Wachstumsrate von 4 %, die von der Luftfahrtindustrie für den europäischen Luftfahrtmarkt in ihrer langfristigen Prognose angenommen wird<sup>10</sup>. Ferner veranschlagt der Businessplan für die Jahre 2013 und 2014 in der Annahme einer wirtschaftlichen Rezession und aufgrund der [...] beim neuen BER-Flughafen einen Rückgang der Passagierzahlen um [...] % bzw. [...] %. Darüber hinaus tragen die Annahmen zur Entwicklung der Betriebskosten einem erheblichen Anstieg der Energie- und Personalkosten entsprechend der Zunahme des Flugverkehrs Rechnung. Schließlich sind die bereits vorhersehbaren Investitionen vollständig im Businessplan enthalten.

- (42) Für die Abzinsung der künftigen Cashflows hat Deutschland einen WACC von [...] % zugrunde gelegt, der wie folgt berechnet wurde:

$$\text{WACC} = \text{Eigenkap.kennz.} \cdot \text{Eigenkap.kostens.} + \text{Fremdkap.kennz.} \cdot \text{Fremdkap.kostens.} \cdot (1 - \text{Steuersatz})$$

$$= \text{[...] \%} \cdot \text{[...] \%} + \text{[...] \%} \cdot \text{[...] \%} \cdot \text{[...] \%}$$

- (43) Die Fremdkapitalkosten basieren auf einem risikofreien Basiszinssatz von [...] % (auf der Grundlage der Rendite langfristiger Staatsanleihen) und einer Risikoprämie von [...] bps, die auf der Tabelle in der Mitteilung zu den Referenz- und Abzinsungssätzen aus dem Jahr 2008<sup>11</sup> beruht, wobei das Rating [...] und eine normale Besicherung angenommen werden<sup>12</sup>.
- (44) Die derzeitigen langfristigen Darlehen der FBB haben eine Zinsmarge von rund [...] bps. In Bezug auf die Kosten des durch die 100 %ige staatliche Bürgschaft abgesicherten Fremdkapitals ist festzustellen, dass die Risikomarge für diesen Teil aufgrund der Bürgschaft [...] verringert wurde (d. h. es gelten Bedingungen, die mit denen für Großstädte oder für Deutschland geltenden Bedingungen vergleichbar sind). Bei der Bestimmung der Kosten des durch die 100 %ige staatliche Bürgschaft abgesicherten Fremdkapitals muss auch das Bürgschaftsentgelt von [...] berücksichtigt werden. Folglich belaufen sich die Kosten des abgesicherten Teils des Fremdkapitals auf den EURIBOR-Satz zuzüglich [...] <sup>13</sup>.
- (45) Angesichts des Vorstehenden zieht die Kommission den Schluss, dass die Fremdkapitalkosten auf konservativen Annahmen beruhen.
- (46) Die Eigenkapitalkosten berechnen sich auf der Grundlage des Capital-Asset-Pricing-Modells („CAPM“), das als Marktstandard betrachtet werden kann. Dem CAPM zufolge entsprechen die Eigenkapitalkosten eines Unternehmens dem risikofreien

<sup>10</sup> Airbus, Globale Marktprognose (Global Market Forecast) 2012-2031 und Boeing, Derzeitige Marktprognose (Current Market Outlook) 2012-2031.

<sup>11</sup> Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6).

<sup>12</sup> Das Rating der FBB liegt zwischen [...] und [...]. Das gewählte FBB-Rating (d. h. [...]) ist [...] als das in der Entscheidung der Kommission von 2009 zugrunde gelegte Rating BBB. Ferner hat die FBB ihre Fremdkapitalkosten langfristig durch einen Zinsswap abgesichert, um das Risiko künftiger Zinssteigerungen zu begrenzen. Zudem basieren die derzeitigen Fremdkapitalkosten trotz hoher Besicherung (Ausfallquote < 20 %, was nach der Mitteilung über die Referenz- und Abzinsungssätze aus dem Jahr 2008 zu einer Risikomarge von [...] bps führen würde) auf einer normalen Besicherung (d. h. [...] bps).

<sup>13</sup> Vgl. Erwägungsgrund 60 der Entscheidung von 2009.

Basiszinssatz plus einem Beta-Faktor (Maß für das Unternehmensrisiko im Verhältnis zum Marktrisiko), multipliziert mit der allgemeinen Marktrisikoprämie<sup>14</sup>. Der Beta-Faktor wurde auf der Grundlage des historischen Betafaktors einer Peer Group börsennotierter europäischer Flughäfen ermittelt.

- (47) Die Peer Group umfasst die folgenden [...] Flughäfen: [...] Die historischen Beta-Faktoren für diese [...] Flughäfen stammen von Reuters und wurden auf der Grundlage [...] Beobachtungen über die vergangenen [...] Jahre berechnet. Deutschland führte Stichhaltigkeitsprüfungen durch, um zu ermitteln, ob die Beta-Faktoren bei einem anderen Beobachtungszeitraum oder einer anderen Beobachtungshäufigkeit anders ausfallen würden<sup>15</sup>.
- (48) Nach Auffassung der Kommission muss die Schätzung des Beta-Faktors grundsätzlich zukunftsgerichtet sein<sup>16</sup>. Im vorliegenden Fall legte Deutschland historische Beta-Faktoren zugrunde, aber die Kommission stellte fest, dass selbst bei extremen Werten der Beta-Faktoren [...] das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nach wie vor erfüllt wäre. Das bedeutet, dass der Eigenkapitalwert erstens größer wäre als der zugeführte Betrag und zweitens größer als der Eigenkapitalwert beim nachstehend dargelegten kontrafaktischen Szenario. Selbst wenn der Beta-Faktor auf zukunftsgerichteten Betas basiert würde, wäre das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in dieser Sache daher sehr wahrscheinlich erfüllt.
- (49) Für die allgemeine Marktrisikoprämie legt Deutschland [...] % zugrunde, was aktuellen Kapitalmarktstudien entspricht<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> CAPM:  $k_{EK} = r_f + \beta_{FBB} \times (r_M - r_f) = [\dots]$

<sup>15</sup> Ein Beta-Faktor zeigt, wie risikobehaftet eine Aktie im Vergleich zum Markt ist. Unter ansonsten gleichen Bedingungen sind Aktien von Unternehmen, die (mehr) Fremdkapital haben, stärker risikobehaftet als Aktien von Unternehmen ohne Fremdkapital (oder mit weniger Fremdkapital), denn selbst ein geringer Betrag an Fremdkapital steigert das Insolvenzrisiko, und die für die entsprechenden Zinszahlungen aufgebrauchten Mittel können nicht für den Betrieb und das Wachstum des Unternehmens eingesetzt werden. Mit anderen Worten: Fremdkapital verringert die Flexibilität bei der Unternehmensführung, so dass eine Beteiligung an dem Unternehmen riskanter wird.

Die Flughäfen der Peer Group haben sowohl öffentliche als auch private Anteilseigner, und ihre Anteile werden an der Börse gehandelt. Die festgestellten Betas werden auf der Grundlage des Aktienkurses (wie an der Börse beobachtet) berechnet. Das Beta basiert somit auf Marktinformationen. Der Beta-Faktor wird anhand folgender Formel berechnet:

Beta = Kovarianz ( $r_s$ ,  $r_b$ ) / Varianz ( $r_b$ ). Dabei gilt:  $r_s$  ist die Rendite der Aktie und  $r_b$  die Rendite eines Benchmarkindex.

Jede Abweichung bei der Fremdkapitalquote der Flughäfen der Peer Group (die bei öffentlich kontrollierten Flughäfen abweichen könnte) wird korrigiert. Die beobachteten Betas sind von der Kapitalstruktur des jeweiligen Unternehmens abhängig („levered“ Betas). Vor der Berechnung des entsprechenden Betas für den BER-Flughafen wurde für die einzelnen Flughäfen der Peer Group zunächst ein von der Kapitalstruktur unbeeinflusster Beta-Faktor ermittelt („unlevered“ Beta).

Nach Ermittlung der von der Kapitalstruktur unbeeinflussten Betas der Flughäfen der Peer Group wurde das „branchenspezifische Beta“ (z. B. der Mittel- bzw. Medianwert der vergleichbaren, von der Kapitalstruktur unbeeinflussten Betas) wieder an die Zielkapitalstruktur der FBB angepasst. Das sich ergebende Beta wird in der CAPM-Formel für die Berechnung der Eigenkapitalkosten verwendet.

<sup>16</sup> Vgl. den Beschluss der Kommission vom 8. Mai 2012 in der Beihilfesache SA.22668, Ciudad de la Luz studios, Erwägungsgrund 73 und dessen Anhang (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>17</sup> Empfehlung des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IdW). Vgl. auch: Stehle, Richard: Die Festlegung der Risikoprämie von Aktien im Rahmen der Schätzung des Wertes von börsennotierten Kapitalgesellschaften, in: Die Wirtschaftsprüfung, Heft 17/2004, S. 906-927.

- (50) Angesichts des Vorstehenden stellt die Kommission fest, dass der (als WACC ermittelte) Abzinsungssatz auf konservativen Annahmen beruht, die dem Risikoprofil des betroffenen Unternehmens und der erwarteten Investitionsrendite Rechnung tragen.
- (51) Durch Abzinsung der auf der Grundlage des Ex-ante-Businessplans des BER-Flughafens erwarteten Cashflows mit dem relevanten WACC ([...] %) ergibt sich für das Unternehmen ein Marktwert von [...] Mrd. EUR. Der Eigenkapitalwert der FBB errechnet sich dann durch Abzug des Fremdkapitalwerts von [...] Mrd. EUR vom Eigenkapitalwert von [...] Mrd. EUR, was einen Wert von [2-7] Mrd. EUR ergibt.
- (52) Die Kommission stellt fest, dass der Eigenkapitalwert beim Basisszenario positiv ist. Mit [2-7] Mrd. EUR liegt er eindeutig höher als die geplante Kapitalzuführung von 1,2 Mrd. EUR.

### ***3.2.2. Eigenkapitalwert im kontrafaktischen/alternativen Szenario: hypothetische Einstellung des BER-Flughafenprojekts***

- (53) Beim kontrafaktischen Szenario wird, wie die Kommission feststellt, davon ausgegangen, dass die FBB-Gesellschafter das zusätzliche Kapital nicht bereitstellen und die FBB den Bau des neuen BER-Flughafens einstellt und den Betrieb der bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld in ihrer jetzigen Form fortsetzt; dabei bestünde jedoch nicht die Möglichkeit, die Kapazität der bestehenden Flughäfen weiter auszubauen (die Kapazität von Tegel liegt bei rund [...] Millionen Flugpassagieren pro Jahr und die von Schönefeld bei rund [...] Millionen Flugpassagieren pro Jahr).
- (54) Für die hypothetische Situation, dass die FBB-Gesellschafter das zusätzliche Kapital nicht bereitstellen, hat Deutschland die zu erwartenden künftigen Cashflows vorgelegt.
- (55) Wie beim Basisszenario basiert der Ex-Ante-Businessplan des kontrafaktischen Szenarios auch auf konservativen Annahmen:
- Den Verkehrsprognosen zufolge wird es eine Zuwachsrate von rund [...] % pro Jahr geben.
  - Angesichts des beschränkten Wachstumspotenzials und den beschränkten Einzelhandels-/Parkmöglichkeiten sind die erwarteten Erträge wesentlich geringer als beim Basisszenario.
  - Die Kosten für Nachholinvestitionen in die bestehende Struktur in Höhe von rund [...] Mio. EUR werden ebenfalls berücksichtigt.
- (56) Die Kommission stellt fest, dass der Eigenkapitalwert beim kontrafaktischen Szenario auf der Grundlage der bei diesem Szenario erwarteten Cashflows und des angenommenen Abzinsungssatzes von [...] % negativ ist und minus [0,5 - 2] Mrd. EUR beträgt.
- (57) In diesem Zusammenhang muss auch berücksichtigt werden, dass die Aufgabe des neu gebauten Flughafens die FBB nicht von den bestehenden Zahlungsverpflichtungen in Bezug auf das BER-Flughafenprojekt befreien würde (ungeachtet der Tatsache, dass sie durch eine 100 %ige staatliche Bürgschaft abgedeckt sind). Um keine Beeinträchtigung ihrer Kreditwürdigkeit zu riskieren,

müsste die FBB ihren Zahlungsverpflichtungen nachkommen, ohne in der Lage zu sein, mit der neuen Flughafeninfrastruktur Einnahmen zu erzielen. Angesichts der beschränkten Kapazitäten der beiden bestehenden Flughäfen wäre die FBB auch mit erheblichen Opportunitätskosten konfrontiert.

- (58) Darüber hinaus wäre die Umsetzung dieses Szenarios für die FBB unmittelbar mit erheblichen versunkenen Kosten ("*sunk costs*") verbunden. Folglich würde [...], was [...] würde. [...] Infolgedessen wäre eine unmittelbare Reaktion seitens der Gesellschafter erforderlich, um eine Insolvenz der FBB zu vermeiden.
- (59) Die Kommission stellt fest, dass die Analyse Deutschlands zeigt, dass der Eigenkapitalwert beim Basisszenario höher ist als der Eigenkapitalwert beim kontrafaktischen Szenario und dass, wie bereits dargelegt, der Eigenkapitalwert beim Basisszenario auch höher ist als der zuzuführende Betrag (1,2 Mrd. EUR). Folglich steht die Entscheidung der FBB-Gesellschafter, der FBB 1,2 Mrd. EUR zuzuführen, mit dem Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Einklang.

### ***3.2.3. Sensitivitätsanalysen zu den Ergebnissen der Prüfung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers***

- (60) Wenngleich der Ex-ante-Businessplan des BER-Flughafens auf konservativen Annahmen beruht, ist die Kommission der Auffassung, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber das Basisszenario einer Sensitivitätsanalyse unterziehen würde, d. h. er würde die Auswirkungen möglicher negativer wie positiver Entwicklungen auf den Businessplan und damit auf die erwartete Investitionsrendite prüfen.
- (61) Um die Sensitivität der Ergebnisse der von den FBB-Gesellschaftern zugrunde gelegten Annahmen zu prüfen, hat die Kommission Deutschland aufgefordert, die berechneten Ergebnisse einem Stresstest zu unterziehen: Dabei sollten ein Szenario, das optimistischer ist als das Basisszenario (Best Case), und zwei weitere Szenarios, die pessimistischer sind als das Basisszenario (Worst Cases), betrachtet werden:
- Best Case: ein niedrigerer WACC ([...] %), eine Wachstumsrate von [...] % und die Eröffnung des BER-Flughafens im Oktober 2013 (d. h. keine weitere Verzögerung)
  - Worst Case i): ein höherer WACC ([...]%), eine sehr niedrige Wachstumsrate ([...]%) und eine weitere Verschiebung der Eröffnung um [...].
  - Worst Case ii): eine niedrige Wachstumsrate ([...]%) und [...]
- (62) Die Kommission stellt fest, dass der Eigenkapitalwert der FBB im Rahmen des optimistischen Szenarios (Best Case) positiv wäre und sich auf [4-10] Mrd. EUR beläuft (gegenüber [2-7] Mrd. EUR beim Basisszenario / Base Case). Was die beiden pessimistischen Annahmen (Worst Case i) und ii) betrifft, ist der Eigenkapitalwert beim Basisszenario, d. h. bei Verwirklichung der geplanten Kapitalzuführung, nichtsdestoweniger nach wie vor positiv und höher als der zugeführte Betrag von 1,2 Mrd. EUR. Dies ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

	Eigenkapitalwert der FBB
<b>Worst Case i):</b> höherer WACC ([...] %), sehr niedrige Wachstumsrate ([...] %) und weitere Verzögerung der Eröffnung um [...]	[1,2-5] Mrd. EUR
<b>Worst case ii):</b> niedrige Wachstumsrate ([...] %) und [...]	[1,2-5] Mrd. EUR

- (63) Die Kommission hat zusätzlich zu den von Deutschland untersuchten negativen Szenarios noch weitere negative Szenarios geprüft und bestimmte in den von Deutschland untersuchten Szenarios angenommene negative Entwicklungen kumuliert. Selbst bei einem Szenario, bei dem der [...], geringe Wachstumsprognosen für das Passagieraufkommen und eine Verzögerung der Eröffnung des neuen Flughafens um [...] angenommen wird, würde der Eigenkapitalwert [1,2 - 5] Mrd. EUR betragen. In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der beiden von der Kommission geprüften Varianten der Worst-Case-Szenarios zusammengefasst:

	Eigenkapitalwert der FBB
<b>Variante a des Worst Case:</b> höherer WACC ([...] %), niedrige Wachstumsrate ([...] %) und [...]	[1,2-5] Mrd. EUR
<b>Variante b des Worst Case:</b> niedrige Wachstumsrate ([...] %), [...] und weitere Verzögerung der Eröffnung um [...].	[1,2-5] Mrd. EUR

- (64) Angesichts der vorstehenden Sensitivitätsanalysen für den Businessplan und des verwendeten höheren Abzinsungsfaktors stellt die Kommission fest, dass der Eigenkapitalwert selbst bei diesen pessimistischen Annahmen noch höher ist als der Eigenkapitalwert beim kontrafaktischen Szenario und auch höher als der zugeführte Betrag von 1,2 Mrd. EUR<sup>18</sup>. Die Anwendung dieser pessimistischen Annahmen auf das kontrafaktische/alternative Szenario führt bei beiden Worst-Case-Varianten zu negativen Eigenkapitalwerten.
- (65) Folglich zieht die Kommission den Schluss, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber die geplante Kapitalzuführung auch bei Zugrundelegung pessimistischer Szenarios vornehmen würde.

#### ***3.2.4. Ergebnisse des Vergleichs des Basisszenarios mit dem kontrafaktischen/alternativen Szenario***

- (66) Wie bereits festgestellt, ist das Basisszenario nicht die einzige Option für die Gesellschafter der FBB. Daher reicht es nicht aus, dass das Basisszenario zu einem positiven Eigenkapitalwert führt, sondern die Gesellschafter müssen die Option mit dem höchsten Eigenkapitalwert wählen. Mit anderen Worten: Die öffentlichen Gesellschafter handeln nur dann im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers, wenn sie die Option wählen, die ihren Gesellschafter-(Eigenkapital-)Wert maximiert. Die Kommission muss also vergleichen, ob der Eigenkapitalwert beim Basisszenario höher ist als der zugeführte Betrag und ob er höher ist als der Eigenkapitalwert beim kontrafaktischen (alternativen) Szenario.

<sup>18</sup> Da der wichtigste Faktor für die Steigerung des Wertes bei den vorliegenden Analysen der Diskontsatz ist, hat die Kommission auch den kritischen WACC berechnet, das heißt den WACC, ab dem der positive Eigenkapitalwert negativ würde. Im vorliegenden Fall würde der kritische WACC [...] % betragen. Auf der Grundlage der zurzeit verfügbaren Marktdaten scheint dieser berechnete kritische WACC von [...] % jedoch übertrieben und für die vorliegende Investition unzutreffend.

(67) Diese Prüfung erfolgt durch Vergleich der Eigenkapitalwerte in drei verschiedenen Szenarios: a) einem Base-Case-Szenario (vgl. Erwägungsgrund (40)), b) dem Worst-Case-Szenario i) (vgl. Erwägungsgrund (61)) und c) einem Best-Case-Szenario (vgl. Erwägungsgrund (61)). Die Annahmen des alternativen Szenarios sind in Erwägungsgrund (55) beschrieben.

(68) Wie in der folgenden Tabelle zusammengefasst, ist der Eigenkapitalwert beim Base-Case-Szenario positiv, höher als beim alternativen Szenario und höher als die geplante Kapitalzuführung von 1,2 Mrd. EUR für die FBB. Zudem ist der Eigenkapitalwert des Basisszenarios sowohl beim Worst-Case- als auch beim Best-Case-Szenario höher als 1,2 Mrd. EUR und wesentlich höher als beim alternativen Szenario.

[...]

(69) Angesichts der vorstehend zusammengefassten Ergebnisse ist die Kommission der Auffassung, dass die Entscheidung der öffentlichen Gesellschafter, der FBB 1,2 Mrd. EUR zuzuführen, um die Fertigstellung des Baus und die mit der Inbetriebnahme des BER-Flughafens verbundenen Kosten zu finanzieren, mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Einklang steht und FBB daher keinen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV verschaffen würde.

(70) Da eines der kumulativen Kriterien nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV nicht erfüllt ist, handelt es sich nach Auffassung der Kommission bei der geplanten Kapitalzuführung der Gesellschafter der FBB in Höhe von 1,2 Mrd. EUR nicht um eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

#### **4. SCHLUSSFOLGERUNG**

(71) Angesichts des Vorstehenden stellt die Kommission fest,

- dass die Maßnahme keine Beihilfe darstellt.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht offengelegt werden sollen, werden Sie gebeten, bei der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eingang des Schreibens einen mit Gründen versehenen Antrag auf vertrauliche Behandlung zu stellen. Andernfalls geht die Kommission davon aus, dass Sie mit der Offenlegung der Angaben und mit der Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts dieses Schreibens in der verbindlichen Sprachfassung auf folgender Website einverstanden sind:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Bitte richten Sie Ihren Antrag per Einschreiben oder Fax an:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax +32 229-61242

Mit vorzüglicher Hochachtung,

Für die Kommission  
Joaquín ALMUNIA  
Vizepräsident