

(Deutsche Fassung)

**Anfrage zur schriftlichen Beantwortung E-001900/19**  
**an die Kommission**  
**Michael Cramer (Verts/ALE)**  
(17. April 2019)

**Betrifft:** Beihilfeentscheidung für den Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)

Mit Beschluss vom 3. August 2016 (C(2016)4948) zum Aktenzeichen SA.41342 (2016/N) wurde festgestellt, dass die angemeldete Investition von insgesamt 2,207 Mrd. EUR (1,107 Mrd. EUR zur Deckung der neu entstandenen Kosten für die Fertigstellung des Flughafens Berlin-Brandenburg sowie 1,1 Mrd. EUR für die Erweiterung der Kapazität) keine staatliche Beihilfe darstellt.

- 1) Darf die Bundesrepublik Deutschland die oben genannte und von der Kommission beurteilte Zweckbindung der Gelder (Erweiterung der Kapazität) aufheben und die Gelder für die Fertigstellung des Fluggastterminals T1 verwenden, ohne dass die EU eine erneute Überprüfung durchführen oder anderweitig eingebunden werden muss? Welche Unterlagen hat die Bundesrepublik Deutschland zu dem oben genannten Verfahren übermittelt?
- 2) Muss eine erneute Überprüfung der Beihilfebefreiung durch die Kommission herbeigeführt werden, wenn sich die dem Beschluss zugrunde liegenden Prognosen, Annahmen und Szenarien (Marktaustritt der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, Verschiebung der Inbetriebnahme auf Oktober 2020) im Nachhinein als nicht tragfähig erwiesen haben? Wenn nein, muss die Kommission anderweitig eingebunden werden?
- 3) Wie oft darf für „denselben Zweck“ (Fertigstellung Brandschutzanlage, Schallschutz) eine Beihilfe oder Beihilfebefreiung erteilt werden? Welche Voraussetzungen sind notwendig, um für denselben Zweck eine Genehmigung oder Freistellung zu erhalten?

**Antwort von Frau Vestager im Namen der Europäischen Kommission**  
(5. Juli 2019)

Die Kommission stellte in ihrem Beschluss vom 3. August 2016 fest, dass das öffentliche Investitionspaket für die Fertigstellung des Flughafens Berlin Brandenburg keine staatliche Beihilfe umfasste. Die Kommission hatte geprüft, ob ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber ebenso vorgegangen wäre (sog. „Private Investor Test“), und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass auch ein privater Kapitalgeber, der sein Handeln auf langfristige Rentabilität ausrichtet, bereit gewesen wäre, das Finanzierungspaket zu vergleichbaren Konditionen bereitzustellen. Grundlage für die Prüfung waren ein Geschäftsplan und weitere Informationen von Deutschland. Sollte das Investitionspaket für einen anderen Zweck verwendet werden, müsste die Kommission eine neue beihilferechtliche Würdigung vornehmen.

Die durchgeführte Prüfung basiert auf der Ex-ante-Bewertung eines Geschäftsplans. Beurteilt wird, ob ein privater Marktteilnehmer unter Berücksichtigung der damals bekannten Umstände dieselbe Entscheidung getroffen hätte. Finanzhilfen, mit denen keine staatliche Beihilfe verbunden ist, müssen von den Mitgliedstaaten nicht bei der Kommission angemeldet werden. Um Rechtssicherheit zu erhalten, können die Mitgliedstaaten Finanzhilfen auf freiwilliger Basis anmelden.

Reicht eine genehmigte staatliche Beihilfe zur Finanzierung der betreffenden Maßnahme nicht aus, da die Kosten der Investition höher sind als erwartet, kann ein Mitgliedstaat erwägen, zusätzliche staatliche Beihilfen zu gewähren, die dann allerdings im Rahmen eines neuen Beihilfeverfahrens genehmigt werden müssen. Staatliche Beihilfen sind somit nicht nur an einen bestimmten Zweck gebunden, sondern auch an die Kosten der Maßnahme, für die sie gewährt werden. Bleibt der Zweck derselbe, während die Kosten sich ändern, können in manchen Fällen zusätzliche Beihilfen gewährt werden. Wie oben dargelegt, gelangte die Kommission im Fall des Flughafens Berlin Brandenburg jedoch zu dem Schluss, dass das Investitionspaket keine staatliche Beihilfe darstellt.

---