

**ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION**

**vom 23.VII.2008**

**über Maßnahmen Deutschlands zugunsten von  
DHL und Flughafen Leipzig/Halle**

**C 48/2006 (ex N 227/2006)**

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

**DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –**

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen<sup>1</sup> und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

**1. VERFAHREN**

- (1) Am 5. April 2006 hat Deutschland Regelungen für die Errichtung des europäischen Betriebszentrums des DHL-Konzerns am Flughafen Leipzig/Halle (L.E.J) angemeldet. Am 27. April 2006 verlangte die Kommission weitere Informationen, die Deutschland am 24. Juli 2006 übermittelte. Am 26. Juli und am 21. August 2006 fanden Sitzungen statt, an denen die Dienststellen der Kommission, die Flughafengesellschaft, DHL und die deutschen Behörden teilnahmen.
- (2) Mit Schreiben vom 23. November 2006 setzte die Kommission Deutschland von ihrer Entscheidung in Kenntnis, bezüglich der notifizierten Maßnahmen das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten. Am 12. Dezember 2006 beantragte Deutschland eine Verlängerung der Erwiderungsfrist, die von der Kommission gewährt wurde. Deutschland übermittelte seine Stellungnahme am 23. Februar 2007.

<sup>1</sup> ABl. C 48 vom 2.3.2007, S. 7.

EG-Vertrags<sup>20</sup> darstellen, also „Beihilfen, die als bestehende Beihilfen gelten, weil nachgewiesen werden kann, dass sie zu dem Zeitpunkt, zu dem sie eingeführt wurden, keine Beihilfe waren und später aufgrund der Entwicklung des Gemeinsamen Marktes zu Beihilfen wurden“.

- (71) Deutschland führt auch an, dass die Erneuerung der Südbahn dem allgemeinen Interesse im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag diene, und legt dazu einige Argumente vor. Nach Auffassung Deutschlands wird der Bau der neuen Südbahn die Integration nationaler und internationaler Verkehrssysteme verbessern und der Region wirtschaftlichen Nutzen bringen. Internationale Unternehmen, die für den Vertrieb ihrer Produkte Expressdienste einsetzen, hätten sich in der Region Halle/Leipzig angesiedelt. Das Luftfrachtdrehkreuz habe bereits eine Reihe international tätiger Unternehmen in die Region gezogen, bei denen die dringend benötigten neuen Arbeitsplätze entstünden. Durch ein Luftfrachtdrehkreuz ergebe sich ein für Unternehmen und Investitionen günstiges Klima, das seinerseits wiederum positive Effekte für die Beschäftigung mit sich bringe. Deutschland bezieht sich auf eine Analyse von Prof. Dr. Jünemann, nach der durch das Luftfrachtdrehkreuz bei Fertigstellung des Flughafens 2008 allein in Leipzig/Halle direkt 3500 Arbeitsplätze und indirekt ca. 7 000 Arbeitsplätze entstehen sollen. Die meisten dieser Arbeitsplätze dürften in spezialisierten Unternehmen entstehen, die sich wegen des Drehkreuzes in der Region ansiedeln.

Bem. "Deutschland führt an" :

- (72) Die Neuausrichtung der Südbahn sei auch umweltverträglicher. Sie verhindere in Zukunft, dass die dicht besiedelten Gebiete im Norden von Leipzig und im Norden von Halle überflogen werden. Ein Gebiet von Leipzig, das in der Nähe des Flughafengeländes und vor Kopf der alten Südbahn gelegen ist, sei vom Lärm besonders betroffen gewesen. Aufgrund der differierenden Ausrichtungen der Abflug- und Anflugpfade beider Bahnen konzentrierten sich dort die aus dem Flugbetrieb resultierenden Lärmimmissionen. Auch würden durch die Neuausrichtung der Südbahn die Umweltbelastungen für den dicht besiedelten Ballungsraum Leipzig/Halle minimiert.
- (73) Außerdem habe die Ausrichtung der alten Südbahn nicht den günstigsten flugmeteorologischen Bedingungen für Starts und Landungen entsprochen. Die über das Jahr sowie bezüglich der einzelnen Monate bei weitem vorherrschende Windrichtung sei Südwest. Daher habe sich zwischen der Ausrichtung der alten Südbahn und der vorherrschenden Windrichtung eine Abweichung von ca. 20 Grad ergeben. Dies könne bei störenden Querwindkomponenten nachteilig sein. Die neue Ausrichtung entspreche den flugmeteorologischen Anforderungen und gestatte insbesondere den bislang nicht durchführbaren Instrumentenflugbetrieb nach der Allwetterbetriebsstufe CAT III. Der Abstand von über 2000 Meter zwischen den Start- und Landebahnen ermögliche auf diesen einen unabhängigen Flugverkehr.
- (74) Deutschland betont, alle Planungsentscheidungen seien mit Blick auf die langfristige Nachfrage und die spezifischen Vorteile des Flughafens mit zunehmender Konzentration auf den Frachtverkehr getroffen worden. Der wichtigste unter diesen Vorteilen sei die unbeschränkte Nachtfluggenehmigung für beide Start- und Landebahnen. An vielen europäischen Flughäfen bestünden erhebliche Nachtflugbeschränkungen. Diese beeinträchtigten den gesamten Luftfrachtverkehr und

<sup>20</sup> ABL. L 83 vom 27.3.1999, S.1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 (ABL. L 363 vom 20.12.2006, S.1)