

Europäische Kommission  
Rue de la Loi 200

1049 Brüssel  
Belgien

3. Dezember 2006

## **BESCHWERDE**

**wegen Nichtbeachtung des Gemeinschaftsrechts**

**1. des Karl Ernst Graf Grote von und zu Schachten,  
Rittergut Schachten, 34393 Grebenstein**

**2. der Bürgerinitiative gegen den Ausbau des Flughafens Kassel-Calden,  
vertreten durch den Vorsitzenden Herrn Hans Weichlein,  
Veckerhäger Str. 96, 34346 Hannoversch Münden**

**- Beschwerdeführer -**

**bevollmächtigt: Rechtsanwalt Matthias M. Möller-Meinecke,  
Fürstenberger Straße 168, 60323 Frankfurt am Main**

**g e g e n**

**die Bundesrepublik Deutschland, endvertreten durch das Land Hessen,**

**- Beschwerdegegnerin -**

**w e g e n**

**Missachtung der Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen  
und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regional-  
flughäfen der Europäischen Kommission, publiziert am 09.12.2005 (2005/C 312/01)**



Diese Beschwerde der vom Unterzeichner anwaltlich vertretenen Beschwerdeführer, eines durch die von der Flughafengesellschaft Kassel mbH angestrebten Planfeststellung des Neubaus beziehungsweise Ausbaus des Flughafens mit enteignender Vorwirkung betroffenen Grundstückseigentümers und Inhaber eines eingerichteten land- und forstwirtschaftlichen Betriebes und einer lokalen Bürgerinitiative, richtet sich gegen den Mitgliedsstaat Bundesrepublik Deutschland, der für das Verhalten des Landes Hessen rechtlich verantwortlich gemacht wird.

Die Beschwerdegegnerin leistet in Missachtung der „Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“ der Europäischen Kommission, publiziert am 09.12.2005 (2005/C 312/01)

(1) eine jährliche Zahlung aus dem Landeshaushalt von einer Million Euro zum Ausgleich des betriebswirtschaftlichen Verlustes der Flughafengesellschaft Kassel mbH aus dem Betrieb des Flughafens und

(2) eine angekündigte Zahlung von 150 Millionen € für die geplante Investition des Ausbaus beziehungsweise Neubaus des Flughafens Kassel Calden.

## 1. Sachverhalt

Die Flughafengesellschaft Kassel mbh betreibt im Bundesland Hessen der Beschwerdegegnerin seit 1971 den Flughafen Kassel örtlich am Standort Calden, westlich von Kassel. Gesellschafter sind das Land Hessen, die Stadt Kassel und die Gemeinde Calden. Aufsichtsratsvorsitzender ist in Personalunion der Finanzminister des Landes Hessen.

Auf dem Flughafen Kassel-Calden finden zur Zeit keine Linien- oder Touristikflüge statt. Der Flugbetrieb konzentriert sich auf eine Flugschule, eine Schule für Fallschirmspringer, Hobby -Flieger und gelegentliche Fracht - und Charterflüge. Die Flughafengesellschaft erwirtschaftet daraus einen jährlichen Verlust von ca. 1000000 €, der durch eine Beihilfe des Landes Hessen jedes Jahr ausgeglichen wird.

Aus den schwerpunktmäßig in der Fuldaaue der Stadt Kassel konzentrierten Gewerbegebieten ist der westlich benachbarte Flughafen Paderborn mit etwa mit gleicher Fahrzeit wie der ohne Schienen - oder Bundesautobahnanschluss verkehrungünstig gelegene Flughafen Calden erreichbar. Dieser Flughafen Paderborn erzielt aus zahlreichen Linien- und Touristikflügen sowie Frachtflügen ein betriebswirtschaftlich positives Ergebnis.

Die Flughafengesellschaft Kassel mbH beabsichtigt mit dem Neubau einer

Start- und Landebahn, eines Terminals und einer großdimensionierten Gewerbefläche (unter Mitbenutzung der bestehenden Flughafenflächen insgesamt ca. 565 ha) unter anderem für flugaffine Gewerbebetriebe, zukünftig Linien- und Touristikflüge sowie Frachtflügen unter anderem vom Flughafen Paderborn an den Standort Calden abzuwerben. Aus den dem Antrag auf Planfeststellung beigefügten Gutachten geht hervor, dass ein Verkehrsanteil von 20% vom Flughafen Paderborn nach Calden verlagert werden könnte. Auf die diesbezüglichen Ausführungen des Flughafenplaners Faulenbach da Costa in Anlage 3 zu diesem Beschwerdeschriftsatz wird dazu Bezug genommen.

Das Projekt des Ausbaus des Flughafens Calden wird von der Flughafengesellschaft Kassel mit der Prognose von 50.000 Incoming-Flugtouristen in die Region, der Wohlfahrtswirkung von 2540 neuen Arbeitsplätzen, einer Steigerung der Nettokaufkraft von 37 Millionen € pro Jahr und einer Steigerung des Aufkommens von Einkommensteuer von 14 Millionen € pro Jahr begründet. Diese Arbeitsplätze und Steigerungen finanzieller Einnahmen gehen zu Lasten der derzeit betriebenen benachbarten Flughäfen.

Zu zukünftig zu erwartenden Betriebsergebnissen erklärt die Flughafengesellschaft Kassel in den Antragsunterlagen:

*„Für das wahrscheinliche Szenario ist von **negativem** Betriebsergebnissen auszugehen. Daher streben die Gesellschafter an, einen privaten Betreiber einzubinden, der im Rahmen einer noch auszuhandelnden Vereinbarung die Betriebsrisiken tragen soll“* (Flughafengesellschaft Kassel, Wirtschaftliche Betrachtung, 2006, S. 9)

Da die Investitionssumme für den Ausbau angesichts des geringen Grundkapitals der Gesellschaft und der jährlichen Betriebsverluste von der Gesellschaft nicht aufgebracht werden kann, hat das Land Hessen angekündigt, den Ausbau des Flughafens Kassel in voller Höhe mit einer Beihilfe von 150 Millionen € zu finanzieren.

Zur Planungsalternative der Null-Variante führt die Flughafengesellschaft aus:

*„Ohne Ausbau würde das Land Hessen aus der Flughafengesellschaft aussteigen und eine mittelfristige Schließung des Platzes wäre wahrscheinlich“* (Flughafengesellschaft Kassel, Wirtschaftliche Betrachtung, 2006, S. 10)

Nach einem Bericht der Frankfurter Allgemeinen Zeitung haben alle befragten Luftverkehrsgesellschaften **kein** Interesse an zukünftigem Linien- oder Charterflugverkehr von Kassel Calden:

„Airlines ohne Interesse an Kassel–Calden,

Fluglinien: Kein Bedarf für neuen Landeplatz/

## Lufthansa: Ausbau muss gestoppt werden“

Der geplante Ausbau des Flughafens Kassel wird von der Dachorganisation der Fluggesellschaften in Deutschland, BARIG, als „Geldverschwendung“ und von der Deutschen Bank als „Kapitalvernichtung“ bewertet.

Seit der deutschen Wiedervereinigung 1990 hat Nordhessen eine zentrale Lage in Europa und Deutschland gewonnen und die wirtschaftlichen Nachteile einer grenznahen Lage der Vergangenheit abgestreift.

### 2. Rechtliche Bewertung

Die Europäische Kommission wirkt seit mehr als einem Jahrzehnt auf die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrsraums hin. Ziele sind die Öffnung des Marktes und die Förderung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Akteuren. Die in der Vergangenheit praktizierte staatlich protegierte Arbeitsweise u.a. von Flughafenunternehmen sollen zu Gunsten ihres Handelns als normale Wirtschaftsteilnehmer umgestellt werden. Flughafenbetreiber, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben, sollen die Kosten der Errichtung und des Betriebs der Infrastruktur mit eigenen Mitteln finanzieren. Ein staatlicher Zuschuss soll dazu nicht eingesetzt werden, weil dies dem Flughafenunternehmer einen gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßenden wirtschaftlichen Vorteil gegenüber Wettbewerbern verschaffen würde (Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen Tired 57)

Diese Liberalisierung erfordert eine strenge Regelung der staatlichen Beihilfen, weil diese eine erhebliche Auswirkung auf den Wettbewerb zwischen den Flughafengesellschaften und der Luftfahrtunternehmen haben.

Öffentliche Zuschüsse zugunsten auch von kleineren Flughäfen bergen die Gefahr einer Wettbewerbsverfälschung in sich. Deshalb müssen Maßnahmen, die möglicherweise eine staatliche Beihilfe für einen Flughafen darstellen, notifiziert werden, um die Auswirkungen auf den Wettbewerb untersuchen zu können.

Die Leitlinien stellen unter Punkt 3.2.3 „Auswirkungen von Flughafenfinanzierungen auf Wettbewerb und Handel zwischen den Mitgliedstaaten“ fest, dass öffentlichen Zuschüssen insofern Bedeutung zukommt, als sie ein Mittel sein können, Flughafenabgaben künstlich niedrig zu halten. Dies kann erhebliche Wettbewerbsverzerrungen zur Folge haben.

Der gegenwärtige Betrieb des Flughafens Kassel ohne Linien- und Charterverkehr und ohne nennenswerten Frachtverkehr ist betriebswirtschaftlich unrentabel. Ein privatwirtschaftliches Flughafenunternehmen hätte den Betrieb

rentabel. Ein privatwirtschaftliches Flughafenunternehmen hätte den Betrieb eines solchen Flughafens längst eingestellt, um weitere Verluste zu vermeiden. Auch das Land Hessen als Mehrheitsgesellschafterin hat angekündigt, dass sie sich aus diesem Grund ohne den Ausbau aus dem Wirtschaftsbetrieb der Flughafengesellschaft in absehbarer Zeit zurückziehen würde. Die Flughafengesellschaft Kassel führt ihren Betrieb allein wegen der ihr gewährten jährlichen staatlichen Beihilfe der Beschwerdegegnerin in Höhe ihres Betriebsverlustes von einer Million Euro fort. Daran besteht unter dem Gesichtspunkt der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrsmarktes kein öffentliches Interesse, weil der Region Kassel mit den nahe gelegenen Flughäfen Paderborn, Erfurt, Frankfurt und Hannover solche für die Passagiere in zumutbarer Reisezeit erreichbare Alternativstandorte zur Verfügung stehen, die zudem ein vielfältiges Angebot an Linien - und Charterverkehr bieten.

Bei der Betrachtung des Frachtverkehrs stehen die Luftfracht - Dienstleistungen der Integratoren (z.B. DHL, TNT, GLS oder UPS) , bei denen der Transportvorgang so organisiert wird, dass die angelieferte Tagesproduktion am folgenden Tag an ihrem Bestimmungsort in Deutschland oder im europäischen Ausland ausgeliefert werden kann (so genannter Nachtsprung) im Mittelpunkt. Für diesen termingebundenen Frachtverkehr (Nachtsprung) wird aktuell der Flughafen Leipzig ausgebaut. Der Nachtflugverkehr zu Gunsten dieser Terminfracht ist vom Bundesverwaltungsgericht bei der Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen Leipzig unbeanstandet geblieben. Der Flughafen Leipzig als zukünftige deutsche Drehscheibe des Nachtfrachtflugverkehrs ist aus der Region Kassel mit einer zumutbaren Reisezeit von ca. 3 Stunden sowohl auf der Schiene (2:50 Std.) als auch über das Netz der Bundesautobahnen (3:14 Std.) gut erreichbar. Die Deutsche Bahn AG plant das Angebot von Expresszügen für Fracht aus der Wirtschaftsregion Frankfurt zum Frachtflughafen Leipzig, der eine Schieneneinbindung besitzt. Ein entsprechendes Angebot ist bei einer Verkehrsnachfrage auch aus der Wirtschaftsregion Kassel naheliegend.

Der geplante Ausbau des Flughafens Kassel, der zu 100% durch eine staatliche Beihilfe der Beschwerdegegnerin finanziert werden soll, zielt auf eine Verzerrung des fairen Wettbewerbs zwischen Flughafengesellschaften. Den benachbarten Flughäfen Paderborn, Erfurt, Leipzig, Frankfurt und Hannover sollen Verkehrsanteile entzogen werden und das Wachstum des Frankfurter Flughafens soll teilweise beim Frachtverkehr zur Nachtzeit auf den Flughafen Kassel verlagert werden. In diesem Sonderfall konkurriert der geplante Regionalflughafen Kassel mit den Flughafengesellschaften der oben genannten Flughäfen, weil sich deren Nachfragemarkt in Kassel überschneidet und allein die staatliche Beihilfe der Flughafengesellschaft Kassel einen Marktzugang eröffnet. Die staatliche Beihilfe verstößt daher gegen den Grundsatz der Nichtdiskriminierung in der genannten europäischen Richtlinie.

Bei der Notifizierung ist zu berücksichtigen, dass hier eine staatliche Beihilfe für den Flughafen Kassel vorliegt, weil der Ausbau nicht im **allgemeinen wirtschaftlichen Interesse** erfolgt. Das Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache Altmark (C-280/00) vom 24 Juli 2003 stellt fest, dass Ausgleichszahlungen für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nur dann keine staatlichen Beihilfen gemäß Art. 87 EG-Vertrag darstellen, wenn die folgenden vier Bedingungen erfüllt sind, die bei der Beihilfe zu Gunsten des Ausbaus des Flughafens Kassel nicht erfüllt sind:

(1) Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut seien und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein.

Die Flughafengesellschaft Kassel ist weder derzeit noch absehbar zukünftig mit solchen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut, die daher auch nicht konkret definiert sind. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Flughafen Schönefeld ist eine Angebots- oder Vorratsplanung zu Gunsten eines derzeit nicht konkret nachweisbaren zukünftigen Bedarfs für Flugverkehr rechtlich nicht zulässig. Die Flugverkehrsnachfrage aus dem Raum Kassel wird derzeit von dem benachbarten genannten fünf Flughäfen in Paderborn, Frankfurt, Erfurt, Leipzig und Hannover ohne verbleibenden nicht befriedigten erheblichen Bedarf erfüllt.

(2) Die Parameter anhand deren der Ausgleich berechnet wird, müssen zuvor objektiv und transparent aufgestellt werden.

Der Sprecher der Geschäftsführung des Flughafen Kassel Calden konnte im Erörterungstermin zur Planfeststellung des Ausbaus des Flughafens weder den Inhalt einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung seines Unternehmens noch die Parameter, anhand deren der gegenwärtig jährlich praktizierte und zukünftig durch den Ausbau beabsichtigte Verlustausgleich berechnet wird, benennen.

(3) Der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken. Die geübte Praxis der Übernahme des der Flughafengesellschaft Kassel jährlich entstehenden Verlustes und der Kosten des beabsichtigten Ausbaus des Flughafens zu jeweils 100% spricht dagegen, dass ein solches Korrektiv bei der Ermittlung und Steuerung des Ausgleichs zu Gunsten des Flughafens Kassel Calden von der Beschwerdegegnerin praktiziert wird.

(4) Da die Auswahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut wird, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt ist und daher die

Auswahl desjenigen Bewerbers nicht ermöglicht ist, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu Gerücht berücksichtigen sind.

Eine solche Analyse konnte die Flughafengesellschaft Kassel auf Nachfrage des Unterzeichners bei dem Erörterungstermin im Rahmen der Planfeststellung des Ausbaus des Flughafen Kassels nicht vorlegen. Es ist davon auszugehen, dass eine solche Analyse nicht besteht

Da somit die Bedingungen des Altmark - Urteils des Europäischen Gerichtshofes bei den Leistungen zu Gunsten der Flughafengesellschaft Kassel nicht erfüllt sind, stellen die Leistungen der Beschwerdegegnerin zu Gunsten der Flughafengesellschaft Kassel keinen Ausgleich für auferlegte gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen dar, sondern sind eine staatliche Beihilfe, die den Wettbewerb zwischen den Flughafengesellschaften in Mitteldeutschland verzerrt.

Dies bestätigt sich daraus, dass ein privater Investor in einer der Flughafengesellschaft Kassel vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der **Rentabilitätsaussichten** und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik dieser Flughafengesellschaft Kassel keine Kapitalhilfe weder für den laufenden Flughafenbetrieb noch für die Kosten des Ausbaus des Flughafens Calden gewähren würde.

Die Beihilfe des Landes Hessen zu Gunsten der Flughafengesellschaft Kassel verstößt auch gegen den Gleichheitsgrundsatz und verzerrt den Wettbewerb zwischen den Flughafengesellschaften in Mitteldeutschland.

Damit verstößt die Beihilfe zu Gunsten des Flughafens Kassel Calden gegen die Urteile des Europäischen Gerichtshofes vom 6. Juli 1982 und 10. Juli 1986.

Würde die Flughafengesellschaft Kassel als Teilnehmer des Luftverkehrs wirtschaftlichen Wettbewerbs die Kosten des Ausbaus und des Betriebs ihres geplanten Flughafens - wie in der Gemeinschaftlichen Leitlinie angestrebt - mit eigenen Mitteln finanzieren müssen, würden angesichts des vom Flughafenbetreiber eingeräumten auch zukünftigen Defizits aus dem Betrieb des Flughafens voraussichtlich alle Kreditinstitute einen solchen Investitionskredit ab-

lehnen, weil eine Rückzahlung des Kredits oder auch nur eine Bedienung der Zinslast nicht gesichert wäre.

Vor diesem Hintergrund stellt die beabsichtigte Zuschusszahlung der Beschwerdegegnerin von 150 Millionen € einen wirtschaftlichen Vorteil zu Gunsten der Flughafengesellschaft Kassel gegenüber den mit ihr in Wettbewerb stehenden Flughafengesellschaften in Paderborn, Erfurt, Leipzig, Hannover und Frankfurt dar. Ein solcher Zuschuss widerspricht der gemeinschaftlichen Leitlinie zur Finanzierung von Flughäfen und der Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Regionalflughäfen.

Bei dem geplanten Projekt des Ausbaus des Flughafens Kassel liegt auch keine **Ausnahme** für eine zulässige staatliche Beihilfe vor. Diese erfordert fünf Voraussetzungen, die hier nicht gegeben sind:

(1) Der Ausbau des Flughafens und sein späterer Betrieb dienen keinem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse.

(2) Die Infrastruktur einer neuen Start- und Landebahn sowie eines neuen Terminals und eines großen Gewerbegebietes ist für die Erreichung eines möglicherweise zu entwickelnden derartigen Zieles weder **notwendig** noch **angemessen**. Denn schon auf dem derzeit vorhandenen Flughafen Kassel muss mangels Nachfrage weder Linien- noch Charterverkehr bedient werden, weil diese Nachfrage durch die benachbarten fünf Flughäfen ausreichend befriedigt wird. Eine Förderung der Wirtschaftsstruktur in Nordhessen kann mit Themen Einsatz von 150 Millionen € etwa in den Bereichen Bildung und Infrastruktur weit effektiver erfolgen. Darauf hat nicht zuletzt der Präsident der Gesamthochschule Kassel öffentlich hingewiesen.

(3) Die Flughafengesellschaft Kassel kann für eine mittelfristige Nutzungsperspektive des auszubauenden Flughafens keine betriebswirtschaftlich zufrieden stellende Prognose vorliegen. Sie musste im Planfeststellungsantrag und auf Nachfrage im Erörterungstermin einräumen, dass auch auf mittelfristige Zeitperspektive von einem jährlichen **Betriebsverlust** der Flughafengesellschaft auszugehen ist.

(4) Für den durch eine staatliche Beihilfe von 150 Millionen € zu fördernden Ausbau des Flughafens Kassel erhalten nicht alle potentiellen Nutzer einen einheitlichen **diskriminierungsfreien Zugang**; so fehlt es schon an einer europaweiten Ausschreibung des gegenwärtigen und zukünftigen Betriebes des Flughafens, auf die sich auch die Wettbewerber und insbesondere Betreiber der benachbarten Flughäfen bewerben könnten.

(5) Die staatliche Beihilfe sowohl eines jährlichen Verlustausgleichs von einer Million Euro als auch der Investitionskosten für den Ausbau des Flughafens von 150 Millionen € beeinträchtigt den **Handelsverkehr** und läuft gemeinschaftlichen Interessen zuwider. Unter Verletzung gegen den Gleichheitsgrundsatz wird durch die Beschwerdegegnerin nur ein Regionalflughafen in Mitteldeutschland mit einer staatlichen Beihilfe unterstützt und damit der Gleichheitsgrundsatz in der Behandlung der anderen Flughafenunternehmer verletzt. Den Flughafenunternehmen auf dem benachbarten genannten Flughäfen drohen als Folge des angestrebten Betriebs des auszubauenden Flughafens erhebliche Umsatz - und Gewinneinbußen, eine Einschränkung des Angebots und ein Weg in die betriebswirtschaftlich „roten Zahlen“.

Dies rechtfertigt sich nicht aus einer Benachteiligung der hier geförderten Region. Die Region Nordhessen ist nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze objektiv keine **benachteiligte Region** i.S.v. Art. 87 Abs. 3 Buchst. a oder c EWG-Vertrag in Europa mehr. Die Region liegt zentral in Mitteldeutschland und inmitten von Europa und besitzt vorzügliche Verkehrsverbindungen sowohl auf der Schiene mit der Einbindung in alle vier Himmelsrichtungen in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz als auch mit ihrer Lage im Schnittpunkt des Bundesfernstraßennetzes und damit einer vorzüglichen Erschließung zu dem benachbarten genannten fünf Flughäfen und den sie umgebenden Wirtschaftszentren. Die Region Nordhessen hat damit von ihrer Infrastruktur her im europäischen Vergleich hervorragende Voraussetzungen für eine erfolgreiche Wirtschaftsentwicklung.

Wegen der genannten Gemeinschaftsrechtsverstöße ist die Kommission aufgefordert, ein **Vertragsverletzungsverfahren** nach Art. 226 EGV gegen die Bundesrepublik Deutschland einzuleiten. Die Kommission ist die Hüterin der Verträge nach Art. 211 EGV. Das Land Hessen und damit die Bundesrepublik Deutschland verstoßen in schwerwiegender und nachhaltiger Weise gegen EU Richtlinie. Eine Duldung der Gemeinschaftsrechtsverletzungen würde eine erhebliche Vorbildfunktion für die staatliche Förderung anderer Flughafengesellschaften in den Mitgliedsstaaten haben.

Die Akzeptanz der EU-Richtlinie würde hierdurch nachhaltig gemindert. Bei derartig schwerwiegenden Verstößen muss davon ausgegangen werden, dass sich das Ermessen der Kommission zur Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens zu einer Pflicht verdichtet.

Bitte gewähren Sie meiner Mandantschaft durch den Unterzeichner rechtliches Gehör nach Eingang der in Kopie erbetenen Stellungnahme der Beschwerdegegnerin.

Matthias Möller-Meinecke  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Anlagen