BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2019/1585 DER KOMMISSION

vom 24. September 2019

über die Festlegung von Verkehrsaufteilungsregeln gemäß Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates für die Flughäfen Amsterdam Schiphol und Amsterdam Lelystad

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019)6816)

(Nur der niederländische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft ([1]) (Neufassung), insbesondere auf Artikel 19 Absatz 3,

nach Anhörung des gemäß Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 eingesetzten Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Nachdem eine frühere Notifizierung zurückgezogen worden war ([2]), teilten die niederländischen Behörden der Kommission mit E-Mail vom 25. März 2019 ([3]) gemäß Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ihre Absicht mit, durch Annahme des Entwurfs des Ministerialdekrets und des Entwurfs einer Anweisung des Ministers für Infrastruktur und Wasser bestimmte Verkehrsaufteilungsregeln für die Flughäfen Amsterdam Schiphol und Amsterdam Lelystad in den Niederlanden (im Folgenden „Flughafen Schiphol" oder „Schiphol" bzw. „Flughafen Lelystad" oder „Lelystad") festzulegen. Mit E-Mail vom 29. März 2019 ([4]) übermittelten die niederländischen Behörden eine geänderte Fassung des Entwurfs des Ministerialdekrets und der Anweisung des Ministers für Infrastruktur und Wasser ([5]) zusammen mit den anderen Angaben, die bereits in der Notifizierung vom 25. März 2019 enthalten waren.

(2) Den von den niederländischen Behörden übermittelten Informationen waren als Anhang vier Studien beigefügt: 1. Kapazitätsnachfrage in Schiphol im Jahr 2023; 2. Kapazitätsnachfrage in Schiphol im Jahr 2030; 3. Sekundärhandel in Schiphol ([6]) und 4. aufgeteilte Geschäftstätigkeit von Luftfahrtunternehmen.

(3) Die Kommission veröffentlichte am 12. April 2019 eine Zusammenfassung der geplanten Verkehrsaufteilungsregeln im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([7]) und forderte interessierte Parteien zur Stellungnahme auf.

(4) Mit Schreiben vom 3. Juli 2019 ([8]) und 11. Juli 2019 ([9]) übermittelten die niederländischen Behörden eine Änderung der Notifizierung, mit der den Bedenken der Kommissionsdienststellen Rechnung getragen werden sollte. Mit demselben Schreiben vom 11. Juli 2019 sowie mit E-Mail vom 16. Juli 2019 ([10]) teilten die niederländischen Behörden weitere für die Notifizierung relevante Sachverhaltselemente betreffend die Zugänglichkeit der Flughäfen sowie die Absichten dieser Behörden hinsichtlich des Zeitrahmens, innerhalb dessen der Flughafen Lelystad für gewerbliche Flüge geöffnet werden soll, mit.

([1]) ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.
([2]) Am 12. Juli 2018 notifizierten die niederländischen Behörden der Kommission erstmals eine Reihe von Verkehrsaufteilungsregeln für die Flughäfen Schiphol und Lelystad. Diese Notifizierung wurde von den niederländischen Behörden am 4. Dezember 2018 zurückgezogen.
([3]) Registriert unter Ares (2019)2057632.
([4]) Registriert unter Ares (2019)2256246.
([5]) Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.
([6]) Die drei Studien wurden von der Beratungsfirma Seo Amsterdam Economics durchgeführt.
([7]) ABl. C 136 vom 12.4.2019, S. 26.
([8]) Registriert unter Ares (2019)4236859.
([9]) Registriert unter Ares (2019)4595066.
([10]) Registriert unter Ares (2019)4595552.

2. BESCHREIBUNG DER MAßNAHME UND ZIELSETZUNG DER NIEDERLÄNDISCHEN BEHÖRDEN

2.1. Beschreibung der Maßnahme

(5) Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln zwischen den Flughäfen Schiphol und Lelystad umfasst folgende Elemente:

a) Der Flughafen Lelystad, den die niederländische Regierung vor Ende 2020 für den gewerblichen Betrieb zu öffnen beabsichtigt, wird ab Inkrafttreten des einschlägigen Ministerialdekrets zu einem für koordiniert erklärten Flughafen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates ([11]) (im Folgenden die „Zeitnischenverordnung").

b) Unbeschadet der Zeitnischenverordnung erhalten Luftfahrtunternehmen bei der Beantragung von Zeitnischen für Start oder Landung am Flughafen Lelystad Vorrang, sofern sie

— bestehende Zeitnischen am Flughafen Schiphol auf ein anderes Luftfahrtunternehmen übertragen oder an den Zeitnischenkoordinator zurückgegeben haben oder

— sich verpflichten, bestehende Zeitnischen am Flughafen Schiphol künftig für Umsteigeverbindungen zu nutzen.

c) Die Regel nach Buchstabe b gilt nur für Zeitnischen am Flughafen Schiphol, die in der vorausgegangenen entsprechenden Flugplanperiode oder in mindestens drei der vier vorausgegangenen entsprechenden Flugplanperioden für Direktverbindungen genutzt wurden.

(6) „Umsteigeverbindungen" und „Direktverbindungen" sind durch eine Anweisung des Ministers für Infrastruktur und Wasser zu definieren. Darüber hinaus sollten Regeln für die von diesen Flügen zu erfüllenden Kriterien festgelegt werden. Die Flüge sollten alle zwei Jahre anhand dieser Kriterien klassifiziert werden, und jede neue Klassifizierung sollte mindestens ein Jahr vor ihrem Inkrafttreten bekannt gegeben werden. Ein Entwurf einer Anweisung auf der Grundlage dieser Ermächtigung ist Teil der notifizierten Maßnahme (vgl. nachstehende Erwägungsgründe 13 bis 21).

(7) Gemäß dem Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln müssen die Tage und Zeiten der am Flughafen Lelystad genutzten Kapazität einerseits und die relevanten Zeitnischen am Flughafen Schiphol, die gemäß der unter Erwägungsgrund 5 Buchstabe b beschriebenen Regel übertragen, zurückgegeben oder anderweitig genutzt werden, andererseits, einander nicht entsprechen.

(8) Ein Luftfahrtunternehmen, das sich auf Artikel 2 Absatz 2 des Entwurfs des Dekrets (d. h. die unter Erwägungsgrund 5 Buchstabe b beschriebene Regel) stützt, muss den Minister, den Zeitnischenkoordinator und gegebenenfalls das begünstigte Luftfahrtunternehmen darüber unterrichten, welche Zeitnischen am Flughafen Schiphol betroffen sind. Bei der Unterrichtung des Ministers muss das Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass die Anforderungen nach Artikel 2 Absatz 5 des Entwurfs des Dekrets (Erwägungsgrund 5 Buchstabe c) erfüllt sind.

(9) Gemäß Artikel 3 Absatz 1 des Entwurfs des Dekrets dürfen bestehende Zeitnischen, die unter dessen Artikel 2 Absatz 2 (in Erwägunsgrund 5 Buchstabe b beschrieben) fallen, ausschließlich für Umsteigeverbindungen genutzt werden.

(10) Artikel 3 Absätze 2, 3 und 4 des Entwurfs des Ministerialdekrets enthält folgende weitere Bestimmungen:

„(2) Während der Geltungsdauer dieses Dekrets muss ein Luftfahrtunternehmen, das über bestehende Zeitnischen im Sinne von Absatz 1 verfügt, mindestens die gleiche Anzahl von Umsteigeverbindungen wie in der entsprechenden Flugplanperiode vor Erlangung dieser Zeitnischen bedienen, je nach Einzelfall nach ihrer Übertragung gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a oder vor Anwendung des Artikels 2 Absatz 2 Buchstabe b auf diese Zeitnischen, erhöht um eine Anzahl, die der Anzahl dieser Zeitnischen entspricht.

Abweichend von Unterabsatz 1 und unter den in Absatz 3 genannten Bedingungen kann ein solches Luftfahrtunternehmen die Zahl der Umsteigeverbindungen verringern, wenn sich die Gesamtzahl seiner Zeitnischen verringert.

(3) Ein Luftfahrtunternehmen, das über bestehende Zeitnischen im Sinne von Absatz 1 verfügt, darf unbeschadet des genannten Absatzes zu keinem Zeitpunkt den Anteil der Umsteigeverbindungen an allen Flügen, die dank anderer Zeitnischen am Flughafen Schiphol durchgeführt werden, gegenüber dem Anteil verringern, der bereits vor der Erlangung der betreffenden bestehenden Zeitnischen durch das Unternehmen, je nach Einzelfall nach ihrer Übertragung gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a oder vor der Anwendung von Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b auf diese Zeitnischen, bestand.

([11]) Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1).

(4) Verfügt mehr als eine Gesellschaft, bestehend aus

— einer Muttergesellschaft und allen ihren Tochtergesellschaften oder ansonsten

— allen Tochtergesellschaften derselben Muttergesellschaft,

über Zeitnischen am Flughafen Schiphol, so gilt für die Zwecke der Absätze 2 und 3 jede dieser Gesellschaften als ein einziges Luftfahrtunternehmen."

(11) Gemäß Artikel 2 Absätze 3 und 4 des Entwurfs des Ministerialdekrets gilt der Vorrang nach Artikel 2 Absatz 2 des Dekrets (Erwägungsgrund 5 Buchstabe b oben) für zwei Tranchen von Zeitnischen am Flughafen Lelystad, d. h. bis einschließlich 10 000 Zeitnischen und von 10 001 bis 25 000 Zeitnischen.

(12) Gemäß Artikel 7 tritt das Dekret zu einem Zeitpunkt in Kraft, der durch einen Königlichen Beschluss festzulegen ist, mit Ausnahme des Artikels 2 Absatz 4, der mit Wirkung ab dem Tag gilt, an dem die Europäische Kommission diesen Absatz aufgrund einer gesonderten Vorlage nach Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 genehmigt und ihren Beschluss im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht hat.

(13) Im Entwurf der Anweisung des Ministers werden Umsteigeverbindungen anhand der einzelnen Flugziele definiert. Dabei werden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

— eine durchschnittliche Umsteigerate aller Flüge vom Flughafen Schiphol von mindestens 10 %, gemessen über fünf Kalenderjahre vor der Veröffentlichung der Klassifizierung und mehr als zehn Flüge pro Jahr in den drei Jahren vor der Veröffentlichung der Klassifizierung, oder

— Ziele in Gebieten nach Artikel 1 Absatz 1 der „Aanwijzingsregeling risicovluchten", der die sogenannten „Risikoflüge" ausweist, die Zollkontrollen erfordern.

(14) In Anhang 1 des Entwurfs der Anweisung sind die Ziele aufgeführt, die diesen Kriterien entsprechen.

(15) Gemäß Artikel 1 Absatz 3 des Entwurfs der Anweisung gilt ein nicht in Anhang 1 aufgeführtes Ziel für einen beantragten Zeitraum von höchstens fünf Jahren als „Ziel der Umsteigeverbindung", wenn ein Luftfahrtunternehmen gegenüber dem Minister im Voraus nachweisen kann, dass es das Ziel für die beantragte Anzahl von Flugsaisonen mit einer durchschnittlichen Umsteigerate von mindestens 10 % bedienen wird.

(16) Gemäß Artikel 1 Absatz 4 des Entwurfs der Anweisung kann ein Luftfahrtunternehmen die Anforderung nach Absatz 3 in jedem Fall erfüllen, indem es nachweist, dass ein Ziel von seinen Flügen mit einer durchschnittlichen Umsteigerate von mindestens 10 %, gemessen in den dem in Absatz 3 genannten Antrag vorangegangenen fünf Kalenderjahren, an einem Flughafen in der Europäischen Union bedient wird.

(17) Die Ziele, die gemäß Absatz 3 als Ziele von Umsteigeverbindungen gelten, werden im Staatsanzeiger veröffentlicht.

(18) In Anhang 2 des Entwurfs der Anweisung des Ministers sind außerdem die als „Direktverbindungen" ausgewiesenen Ziele auf der Grundlage folgender Kriterien aufgeführt:

— eine durchschnittliche Umsteigerate aller Flüge vom Flughafen Schiphol unter 10 %, gemessen in den fünf Kalenderjahren vor der Veröffentlichung der Klassifizierung;

— mehr als zehn Flüge pro Jahr in den drei Jahren vor der Veröffentlichung der Klassifizierung.

(19) Artikel 3 des Entwurfs der Anweisung betrifft Regeln für die Bewertung der Nachweise im Zusammenhang mit dem für die Anwendung der Anweisung relevanten Umsteigerate.

(20) Nach Artikel 3 Absatz 1 können dem Minister überprüfbare Daten zur Umsteigerate der Flüge und Ziele vorgelegt werden, die bei der Ausweisung von Flügen entweder als Umsteige- oder Direktverbindungen berücksichtigt werden.

(21) Nach Artikel 3 Absatz 2 gelten in Bezug auf die in Absatz 1 genannten Daten Fluggäste, die am Flughafen Schiphol ankommen und innerhalb von 24 Stunden nach ihrer Ankunft zu einem anderen Ziel als dem Abflugort des vorherigen Flugs abfliegen, auf jeden Fall als Umsteigefluggäste.

2.2. **Ziel der von den niederländischen Behörden erlassenen Maßnahme**

(22) Den niederländischen Behörden zufolge besteht das Ziel des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln darin, Umsteigeverbindungen bei der Zuweisung von Kapazitäten am Flughafen Schiphol zu bevorzugen. Das ausgedehnte Netz interkontinentaler Ziele könnte nicht bedient werden, wenn Schiphol kein kontinentales und interkontinentales Drehkreuz wäre. Die beiden Funktionen, d. h. die Bedienung interkontinentaler Ziele und die Tätigkeit in einem europäischen Netz für Umsteigfluggäste, sind untrennbar miteinander verbunden und bilden zusammen das kontinentale und interkontinentale Flugdrehkreuz Schiphol.

(23) Diesem Ziel liegt die bis Ende 2020 geltende Grenze von 500 000 Flugbewegungen pro Jahr am Flughafen Schiphol zugrunde, die in der „Alders-Vereinbarung" festgelegt wurde. Diese Vereinbarung wurde 2008 zwischen den betroffenen Parteien (d. h. Luftfahrtindustrie, Behörden und Anwohner) geschlossen. Ziel ist es, ein Gleichgewicht zwischen dem Wachstum des Luftfahrtsektors und der Rentabilität, der Sicherheit der Umwelt und der Nachhaltigkeit zu erreichen.

(24) Die Obergrenze von 500 000 Flugbewegungen am Flughafen Schiphol wurde bereits 2018 erreicht. Folglich vertreten die niederländischen Behörden die Auffassung, dass die für den Umsteigeverkehr am Flughafen Schiphol verfügbare Kapazität nur durch eine Aufteilung des Verkehrs zwischen diesem Flughafen und dem Flughafen Lelystad erhöht werden könne, da der Flughafen Lelystad in der Lage sei, den Verkehr zu bewältigen, für den keine der am Flughafen Schiphol verfügbaren Voraussetzungen und Einrichtungen benötigt werden.

(25) Zu diesem Zweck würden am Flughafen Lelystad Direktverbindungen des Flughafens Schiphol abgewickelt und damit die Umsteigefunktion von Schiphol verbessert.

(26) Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln sieht nicht zwingend vor, dass Luftfahrtunternehmen ihre Flüge von Schiphol verlegen, sondern setzt Anreize für die Verlegung von Direktverbindungen.

(27) Den niederländischen Behörden zufolge muss die notifizierte Maßnahme vor dem Hintergrund der hohen wirtschaftlichen und strategischen Bedeutung der Aufrechterhaltung großer Drehkreuze in der Union gesehen werden. Nach Angaben der niederländischen Behörden ist der Flughafen Schiphol eines der größten Drehkreuze im nordwestlichen Teil der Union und ein wichtiger Pfeiler für Wirtschaft und Anbindung der Niederlande. Im Jahr 2017 reisten 48,6 Mio. Fluggäste aus europäischen Städten vom/zum Flughafen Schiphol, 31 % von ihnen stiegen in Schiphol auf einen anderen Flug um. Weitere 19,7 Mio. nichteuropäische Fluggäste reisten von/nach Schiphol, von denen etwa 60 % Umsteigefluggäste waren. Die niederländischen Behörden verweisen auf die Bedeutung großer Drehkreuze auf dem Gebiet der EU, die die Europäische Kommission in ihrer Luftfahrtaußenpolitik ([12]) anerkennt.

(28) Nach Ansicht der niederländischen Behörden ist ein europäisches Streckennetz, das von Schiphol aus kontinentale und interkontinentale Ziele bedient, für Erhaltung und Ausbau dieses wichtigen EU-Drehkreuzes unerlässlich. Sie vertreten die Auffassung, dass die Drehkreuzfunktion von Schiphol von wesentlichem öffentlichen Interesse ist und somit aufrechterhalten und gestärkt werden muss. ([13]) Dies ist wichtig, da die Gefahr besteht, dass das Drehkreuz im kontinentalen und interkontinentalen Streckennetz an Bedeutung verliert.

(29) Nach Angaben der niederländischen Behörden ist diese Gefährdung insbesondere darauf zurückzuführen, dass der Inlandsmarkt, gemessen an den in den Niederlanden ansässigen Fluggästen, für den Interkontinentalverkehr und den Umsteigeverkehr klein ist. Zweitens ist für Luftfahrtunternehmen, die Interkontinental- und Umsteigeverkehr durchführen, eine spezielle Infrastruktur erforderlich, zu der es in bestimmten Situationen, z. B. bei Risikoflügen, keine vernünftige Alternative auf einem anderen Flughafen in den Niederlanden gibt. Drittens machen die niederländischen Behörden geltend, dass es auf Jahre hinaus an Sitzplatzkapazität und Frequenzen mangeln würde, wenn der Flughafen seine Drehkreuzfunktion verlöre.

(30) Die niederländischen Behörden verweisen ferner auf das umfassende Maßnahmenpaket, das zur Umsetzung des mit der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ([14]) eingeführten „ausgewogenen Ansatzes" angenommen wurde. Diese Maßnahmen, die die niederländischen Behörden erläutern, spiegeln sich in der oben genannten „Alders-Vereinbarung" von 2008 wider und wurden im Weißbuch zur niederländischen Luftfahrt (2009), in der Schiphol Action Agenda (2016) und in der Koalitionsvereinbarung (2017) bekräftigt.

(31) Wie bereits erwähnt, wurde die Schwelle von 500 000 Flugbewegungen in Schiphol bereits 2018 erreicht. Darüber hinaus wurden nach Angaben der niederländischen Behörde die am Flughafen Eindhoven verfügbaren Kapazitäten rasch von zusätzlichen, nicht vom Flughafen Schiphol übertragenen Verkehrsströmen absorbiert. Es gab keine ausreichenden Anreize für Luftfahrtunternehmen, die nach Eindhoven umgezogen sind, auf eigene Initiative ihre Zeitnischen am Flughafen Schiphol an den Zeitnischenkoordinator zurückzugeben.

([12]) Die Luftfahrtaußenpolitik der EU — Bewältigung der künftigen Herausforderungen — (COM(2012) 556 final vom 27. September 2012).

([13]) Schiphol Action Agenda (2016).

([14]) Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG (ABl. L 173 vom 12.6.2014, S. 65).

(32) Vor diesem Hintergrund halten die niederländischen Behörden es für erforderlich, das Maßnahmenpaket weiterzuentwickeln und umzusetzen. Dabei werden eine Reihe von Elementen berücksichtigt: a) das langfristige Luftverkehrskonzept b) Sicherheitsfunktionen c) luftraumbezogene Maßnahmen d) betriebliche Maßnahmen e) Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung f) Nachhaltigkeitsmaßnahmen und g) Selektivitätsmaßnahmen.

(33) Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln ist Teil eines umfassenderen Plans für die Entwicklung des Flughafens Lelystad bis zu einer maximalen Kapazität von 45 000 Flugbewegungen pro Jahr. Diese Kapazität wird in zwei Phasen erreicht: Phase 1 mit jährlich 25 000 Flugbewegungen soll etwa 2033 erreicht werden. Zum Zeitpunkt der Eröffnung des Flughafens Lelystad im Jahr 2020 werden jährlich höchstens 4 000 Starts und Landungen erfolgen. Diese Zahl dürfte 2021 auf höchstens 7 000 und 2022 auf 10 000 ansteigen. Phase 2 wird bis 2043 ein Wachstum auf bis zu 45 000 Flugbewegungen jährlich ermöglichen.

2.3. **Bemerkungen der niederländischen Behörden zur Vereinbarkeit des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln mit Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und der Zeitnischenverordnung**

(34) Die niederländischen Behörden sind der Auffassung, dass die Anforderungen des Artikels 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erfüllt sind.

(35) Die niederländischen Behörden haben vom 16. Januar bis zum 6. Februar 2019 eine internetgestützte Konsultation zum Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln durchgeführt. Zum Nutzen der Interessenträger wurden auch die Begründung und die einschlägigen Studien veröffentlicht. In Bezug auf den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln ergaben sich aus der Konsultation hauptsächlich folgende Bedenken: a) ihre Verhältnismäßigkeit in Bezug auf die begrenzte Kapazität des Flughafens Lelystad, durch die die Geschäftsmöglichkeiten der Luftfahrtunternehmen eingeschränkt werden, b) ihre möglichen diskriminierenden Auswirkungen in Bezug auf die Verkehrsart und die Identität der Luftfahrtunternehmen und c) die Verteilung der Marktkräfte.

(36) Die niederländischen Behörden betonen, dass sie im Anschluss an die Konsultation der Interessenträger den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln in einer Reihe von Bereichen überarbeitet haben: a) Einführung einer „Bestimmung zur Verhinderung von Missbrauch“, um sicherzustellen, dass das Ziel einer stärkeren internationalen Anbindung erreicht wird, b) die besondere Behandlung von „Risikoflügen“, d. h. von Flügen aus bestimmten Herkunftsorten, die bei ihrer Ankunft in den Niederlanden eine vollständige Zollkontrolle erfordern und daher über den Flughafen Schiphol abgewickelt werden müssen und c) Klarstellungen in Bezug auf die Informationen, die erforderlich sind, um die Umsteigerate bei einem neuen Ziel zu untermauern.

(37) Was die Zugänglichkeit und die Infrastruktur anbelangt, so verweisen die niederländischen Behörden darauf, dass beide Flughäfen Amsterdam und den Ballungsraum Randstad bedienen und die Entfernung zwischen den beiden Flughäfen (57 km) auf der Autobahn A6 in 90 Minuten zurückgelegt werden kann. Die beiden Flughäfen sind auch an den öffentlichen Verkehr angebunden. Die Zugfahrt zwischen Lelystad Hauptbahnhof und Amsterdam Hauptbahnhof dauert 38 Minuten, die Zugfahrt wischen Lelystad Hauptbahnhof und Schiphol 42 Minuten. Mit dem Bus dauert die Fahrt von Lelystad Hauptbahnhof zum Flughafen Lelystad 15 Minuten. Ab der Eröffnung des Flughafens Lelystad wird ein Pendelbus zwischen Lelystad Hauptbahnhof und Flughafen Lelystad mit einer Fahrzeit von 10 Minuten eingesetzt. Je nach den Flugplänen des Flughafens wird der Pendelbus in Abständen von 30 Minuten fahren. Zudem wurde bereits beschlossen, die Autobahn A6 zum Flughafen Lelystad von zwei auf drei Spuren zu erweitern und ab 2021 eine Ausfahrt zum Flughafen zu bauen.

(38) Die niederländischen Behörden weisen darauf hin, dass der Flughafen Lelystad die notwendigen Dienste anbietet und für die Abwicklung von Verkehr nach ICAO/EASA CAT C ([15])-geeignet ist. Darüber hinaus stehen vier Parkpositionen zur Verfügung. Die Flugsicherung erfolgt durch die LVNL. Der Flughafen wird Boden- und Fluggastabfertigungsdienste anbieten. Am Flughafen werden keine Nachtflüge durchgeführt und es sind keine Einrichtungen für Luftfrachtflüge und interkontinentale Flüge mit Großraumflugzeugen geplant.

(39) Die niederländischen Behörden sind der Auffassung, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln die Geschäftsmöglichkeiten nicht in unangemessener Weise beeinträchtigt, da insbesondere Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet sind, ihren Betrieb von Schiphol nach Lelystad zu verlegen. Darüber hinaus können vom Flughafen Lelystad aus alle Ziele bedient werden, und die Betriebszeiten von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr (Ortszeit) ermöglichen eine flexible Nutzung des gesamten Zeitraums.

([15]) Da die Start- und Landebahn 45 Meter breit sein wird, wird der Flughafen für Spezialflugzeuge wie Boeing 737 und Airbus A320 und A321 geeignet sein.

(40) Nach Angaben der niederländischen Behörden sieht der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln für Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit vor, neue Strecken zu entwickeln. Kann ein Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass es vom Flughafen Schiphol aus ein neues Ziel mit Flügen bedienen wird, die einen Anteil von mindestens 10 % Umsteigefluggästen haben, so gilt ein solches Ziel als Teil der Liste von Umsteigeverbindungen.

(41) Die niederländischen Behörden legen die Studie der Beratungsfirma Seo Amsterdam Economics vor. Die Studie soll die niederländischen Behörden dabei unterstützen, den am besten geeigneten Schwellenwert für die Definition eines Fluges als Umsteigeverbindung festzulegen, um ein Gleichgewicht zwischen dem Ziel der Minimierung der Auswirkungen auf den Markt und der Maximierung der Wirksamkeit der Regelung zu erreichen. Die Analyse berücksichtigt die Gesamtzahl der Ziele und Flugbewegungen, die betroffenen Flugbewegungen und Strecken in Bezug auf jede Fluggesellschaft, die derzeit vom Flughafen Schiphol aus operieren. In der Studie werden die Auswirkungen untersucht, die unterschiedliche Schwellenwerte auf das Erreichen des Ziels der Maßnahme sowie auf die Möglichkeit für die einzelnen Luftfahrtunternehmen haben, die Maßnahme zu nutzen, um am Flughafen Lelystad Vorrang zu erhalten.

(42) In Bezug auf neue Marktteilnehmer gelten die Kriterien der Zeitnischenverordnung ab der Öffnung des Flughafens Lelystad für den gewerblichen Verkehr, wobei der Flughafen Lelystad ab diesem Zeitpunkt ein koordinierter Flughafen sein wird. Unbeschadet der Anwendung dieser Kriterien ist im Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln festgelegt, dass Luftfahrtunternehmen, die Artikel 2 Absatz 2 des Dekrets angewandt haben, Vorrang bei der Zuweisung von Zeitnischen auf dem Flughafen Lelystad haben.

(43) Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln bewirkt keine unmittelbare oder mittelbare Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen aus Gründen der Staatsangehörigkeit und Identität oder zwischen Zielen. Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln stützt sich auf objektive Kriterien, und alle Luftfahrtunternehmen, die ein bestimmtes Ziel bedienen, werden diskriminierungsfrei gleich behandelt. Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln verpflichtet die Luftfahrtunternehmen nicht dazu, Flüge vom Flughafen Schiphol an den Flughafen Lelystad zu verlegen.

(44) Die niederländischen Behörden weisen darauf hin, dass die Unterscheidung zwischen Flugzielen an sich keine Diskriminierung darstellt. Der Unterschied kann objektiv gerechtfertigt sein, und zwar auf der Grundlage der legitimen Ziele der Netzqualität und der Förderung der Funktionen von Schiphol.

(45) Nach Auffassung der niederländischen Behörden ist der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln verhältnismäßig. Der Flughafen Lelystad wird ab seiner Öffnung für den gewerblichen Verkehr ein koordinierter Flughafen sein und der in den Verkehrsaufteilungsregeln festgelegte Vorrang wird nach Anwendung der Vorrangkriterien der Zeitnischenverordnung angewandt. Sobald der Flughafen Lelystad jährlich 10 000 Flugbewegungen erreicht hat, wird eine Bewertung der Verkehrsaufteilungsregeln durchgeführt, um deren Auswirkungen zu untersuchen. Die Vorrangregelung würde nur vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission um weitere 15 000 Flugbewegungen (und somit auf insgesamt 25 000 Flugbewegungen pro Jahr) ausgeweitet.

(46) Nach Ansicht der niederländischen Behörden enthalten die notifizierten Vorschriften Garantien, durch die sichergestellt wird, dass die Ziele der Verkehrsaufteilungsregeln in Zukunft erreicht werden.

(47) Nach Angaben der niederländischen Behörden geht die Maßnahme nicht über das zur Erreichung des angestrebten Ziels erforderliche Maß hinaus, da die Regelung nur für die Kapazität von Schiphol gilt, die durch diese Maßnahme erlangt wird, und nicht für andere neue/seit Kurzem verfügbare Kapazitäten am Flughafen Schiphol.

(48) Nach Angaben der niederländischen Behörden wird die Transparenz des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln durch die gewählte Rechtsform gewährleistet, d. h. durch ein Ministerialdekret und eine Anweisung des Ministers für Infrastruktur und Wasser.

(49) Schließlich kommen die niederländischen Behörden zu dem Schluss, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln den Verordnungen (EWG) Nr. 95/93 und (EG) Nr. 1008/2008 nicht widerspricht. Die Zeitnischenverordnung würde in vollem Umfang eingehalten. Dass Verkehrsaufteilungsregeln in die Art und Weise eingreifen können, in der Zeitnischen genutzt werden, ergibt sich aus früheren Beschlüssen der Kommission.

3. **BEOBACHTUNGEN, DIE DER KOMMISSION VON BETROFFENEN PARTEIEN ÜBERMITTELT WURDEN**

(50) Als Reaktion auf die Veröffentlichung einer Zusammenfassung der geplanten Änderungen im *Amtsblatt der Europäischen Union* gingen bei der Kommission Stellungnahmen von 10 Bürgern, 5 Luftfahrtunternehmen und einem Flughafen als betroffene Parteien ein, von denen die meisten anonym bleiben möchten.

(51) Die meisten betroffenen Parteien machten geltend, dass die Maßnahme diskriminierend sei: der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln beruht auf einer grundlegenden Unterscheidung zwischen „Umsteigeverbindungen“ und „Direktverbindungen“. Der Schwellenwert von 10 % Umsteigefluggästen beruht nicht auf objektiven Kriterien und berücksichtigt nur die vom Flughafen bereitgestellten Angaben zu Umsteigefluggästen. Die betroffenen Parteien wiesen darauf hin, dass es schwierig sei, Daten vorzulegen, die den Prozentsatz der Umsteigefluggäste belegen. Außerdem sei die Maßnahme nicht anwendbar, da von den niederländischen Behörden keine Kriterien dafür zur Verfügung gestellt werden, wie der Nachweis dieses Prozentsatzes zu führen ist.

(52) Darüber hinaus machen die Beteiligten geltend, dass sich der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln in Bezug auf Luftfahrtunternehmen diskriminierend auswirke, da aufgrund der Unterscheidung zwischen Zielen lediglich die KLM-Gruppe ([16]), ihre SkyTeam-Airline-Allianz ([17]) und ihre Code-Sharing-Partner von dem Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln profitieren würden. Die Definition einer „Umsteigeverbindung“ entspricht zu fast 86 % den Zielen der KLM-Gruppe. Durch die Festlegung dieser Regeln würden die Wachstumsmöglichkeiten bestimmter Geschäftsmodelle, wie das Billigflug- und das Ferienflugmodell, eingeschränkt. Die betroffenen Parteien sind daher der Auffassung, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln nicht objektiv und verhältnismäßig ist und über das zur Erreichung eines potenziell legitimen Ziels erforderliche Maß hinausgeht.

(53) Die betroffenen Parteien machen ferner geltend, dass sich der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln in Bezug auf Ziele diskriminierend auswirke, da er Ziele der KLM-Gruppe bevorzuge, die vom Flughafen Schiphol und vom Flughafen Lelystad aus wachsen könne. Da jedoch fast 86 % ([18]) der Ziele der KLM-Gruppe als „Umsteigeverbindungen“ bezeichnet werden, kann sie auf diesen Strecken weiter wachsen und neue Strecken eröffnen. Darüber hinaus führe der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln in der Praxis dazu, dass Luftfahrtunternehmen mit der KLM-Gruppe/Sky Team in Bezug auf diejenigen Ziele im Wettbewerb stehen, bei denen die Position der KLM Gruppe/SkyTeam wegen des Zubringerverkehrs am Flughafen Schiphol am stärksten ist.

(54) Die betroffenen Parteien sind ferner der Auffassung, dass die Bedingungen des Artikels 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 nicht erfüllt sind. Die durch den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln regulierten Flughäfen bedienen nach Angaben der betroffenen Parteien nicht dasselbe Ballungsgebiet, da „i) es zwischen Amsterdam und Lelystad große offene landwirtschaftliche Flächen und Naturgebiete (Natura 2000) gibt, sodass es sich nicht um ein zusammenhängendes bebautes Gebiet handelt; ii) Lelystad mit fast 80 000 Einwohnern zu groß ist, um Teil eines Ballungsgebiets zu sein.“ Auf Verwaltungsebene unterstehen beide Städte lediglich derselben nationalen Regierung.

(55) Darüber hinaus wird argumentiert, dass der Flughafen Lelystad derzeit nicht die Anforderungen in Bezug auf eine angemessene Verkehrsinfrastruktur und öffentliche Verkehrsverbindungen erfülle, insbesondere zu bestimmten Tageszeiten (6:00 Uhr und 23:00 Uhr), zu denen keine ausreichenden öffentlichen Verkehrsverbindungen bestehen. Außerdem werden zu den Hauptverkehrszeiten mehr als 90 Minuten benötigt, um von einem Flughafen zum anderen zu kommen. Durch die Begrenzung der Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Lelystad (4 000 im Jahr 2020) und die Tatsache, dass der Flughafen nicht offen für Luftfahrtunternehmen sei, die auf Direktverbindungen spezialisiert sind und derzeit nicht über Zeitnischen am Flughafen Schiphol verfügen, würden deren Geschäftsmöglichkeiten beeinträchtigt.

(56) Einige betroffene Parteien machen geltend, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln gegen die Zeitnischenverordnung verstoße, da es gemäß dieser Verordnung nur gestattet sei, durch örtliche Vorschriften Vorrang bei der Zuweisung von Zeitnischen zu gewähren, und durch Verkehrsaufteilungsregeln kein Vorrang eingeräumt werden könne. Darüber hinaus gestatte die Zeitnischenverordnung keine Verknüpfung von Zeitnischen mit Zielen.

(57) Die meisten betroffenen Parteien verweisen auf die Lärmbelastung, die der weitere Ausbau des Flughafens Lelystad zur Folge haben werde, da der Luftraum der Niederlande voll sei und es zu vermeiden gelte, dass es zu Konflikten zwischen dem Flugverkehr der beiden Flughäfen kommt. Die betroffenen Parteien führen diese Situation auf die Verzögerung zurück, mit der die niederländischen Behörden den Luftraum neu klassiert haben. Es gibt daher Einschränkungen bei Flügen zum Flughafen Lelystad, die unterflogen werden müssen, wodurch der Geräuschpegel steigt. Zudem wird die wirtschaftliche Bedeutung der Drehkreuzfunktion des Flughafens Schiphol durch Verweis auf den Bericht des Rates für Umwelt und Infrastruktur infrage gestellt.

(58) Darüber hinaus verweisen die betroffenen Parteien auf die Auswirkungen großer Flugzeuge auf Schutzgebiete (wildlebende Arten, insbesondere Vögel) und auf die Verantwortung der niederländischen Behörden für die Vermeidung von Maßnahmen, durch die sich die Bedingungen in natürlichen Lebensräumen verschlechtern.

([16]) Die KLM-Gruppe umfasst die 100 %igen Tochtergesellschaften Transavia und Martinair. Im Jahr 2004 fusionierte KLM mit Air France.
([17]) SkyTeam ist eine Allianz von Luftfahrtunternehmen mit derzeit 20 Mitgliedern, die weltweit Zugang zu 1 074 Zielen haben.
([18]) Die KLM-Gruppe verfügt über mehr als 55 % aller jährlichen Zeitnischen in Schiphol. Zahlen der Flughafenkoordinierungsstelle Niederlande (Zeitnischenkoordinator).

(59) Die meisten Beteiligten sind der Auffassung, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln erhebliche Auswirkungen im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit hat. Auf der Grundlage einer 2014 durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erteilten die niederländischen Behörden eine Genehmigung für den Bau und anschließenden Betrieb des Flughafens Lelystad. Einige Daten, die für die Berechnung der möglichen Auswirkungen erforderlich waren, waren jedoch falsch (z. B. Luftfahrzeugtyp und damit verbundene Geräuschpegel).

(60) Die Kommission hat keine Stellungnahmen von betroffenen Parteien erhalten, die den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln befürworten.

4. ANFORDERUNGEN VON ARTIKEL 19 DER VERORDNUNG (EG) Nr. 1008/2008

(61) Gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unterliegt die Ausübung von Verkehrsrechten den veröffentlichten Unionsvorschriften sowie nationalen, regionalen und örtlichen Vorschriften in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz und Zuweisung von Start- und Landezeiten (Zeitnischen).

(62) Artikel 19 Absatz 2 sieht vor, dass ein Mitgliedstaat nach Anhörung der interessierten Parteien ohne Diskriminierung zwischen Zielen innerhalb der Union oder aus Gründen der Staatszugehörigkeit oder der Identität des Luftfahrtunternehmens die Aufteilung des Flugverkehrs auf Flughäfen regeln kann, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) die Flughäfen bedienen dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet;

b) die Flughäfen sind durch eine angemessene Verkehrsinfrastruktur angebunden, sodass sie — nach Möglichkeit auf direktem, ggf. auch grenzüberschreitendem Wege — innerhalb von 90 Minuten erreichbar sind;

c) die Flughäfen sind miteinander und mit dem Stadt- oder Ballungsgebiet, das sie bedienen, über häufige, zuverlässige und effiziente öffentliche Verkehrsverbindungen verbunden, und

d) die Flughäfen bieten den Luftfahrtunternehmen die erforderlichen Dienstleistungen und beeinträchtigen nicht in unangemessener Weise deren Geschäftsmöglichkeiten.

(63) Die Regelung zur Aufteilung des Flugverkehrs zwischen den betroffenen Flughäfen muss den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und Transparenz entsprechen und auf objektiven Kriterien beruhen.

(64) Gemäß Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unterrichtet der betroffene Mitgliedstaat die Kommission über seine Absicht, die Aufteilung des Flugverkehrs zu regeln oder bestehende Verkehrsaufteilungsregeln zu ändern. Die Kommission prüft die Anwendung der Absätze 1 und 2 dieses Artikels und entscheidet innerhalb von sechs Monaten ab Eingang der Informationen aus dem Mitgliedstaat und nach Konsultation des in Artikel 25 der Verordnung genannten Ausschusses, ob der Mitgliedstaat die Maßnahmen anwenden darf. Gemäß derselben Bestimmung veröffentlicht die Kommission ihre Entscheidung im *Amtsblatt der Europäischen Union*; die Maßnahmen dürfen nicht angewendet werden, bevor die Zustimmung der Kommission veröffentlicht wurde.

5. BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

5.1. Verfahrensanforderungen: Anhörung der interessierten Parteien

(65) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 bedarf es einer „Anhörung der interessierten Parteien", bevor über eine Regelung der Flugverkehrsaufteilung entschieden wird. Die niederländischen Behörden haben den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln veröffentlicht und interessierten Parteien, einschließlich der betroffenen Luftfahrtunternehmen und Flughäfen, die Möglichkeit gegeben, zwischen dem 16. Januar und 6. Februar 2019 dazu Stellung zu nehmen. Spätere Änderungen, die an dem Textentwurf vorgenommen und der Kommission mitgeteilt wurden, dienten allein dem Zweck, bestimmten Bedenken der Interessenträger Rechnung zu tragen.

(66) Die niederländischen Behörden haben somit die Anforderung der vorherigen Anhörung der interessierten Parteien erfüllt.

5.2. Grundlegende Anforderungen

5.2.1. *Inbetrachtkommen der Flughäfen Schiphol und Lelystad für eine Verkehrsaufteilung nach Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008*

(67) Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 enthält eine Reihe von Bedingungen, die erfüllt sein müssen, damit zwischen Flughäfen eine Verkehrsaufteilung vorgenommen werden kann.

(68) Bezüglich Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 geben die niederländischen Behörden an, dass die Flughäfen das Ballungsgebiet Randstad bedienen. Laut Artikel 2 Nummer 22 der Verordnung bezeichnet „Ballungsgebiet" ein städtisch besiedeltes Gebiet mit mehreren Städten, die aufgrund ihres Bevölkerungs- und Flächenwachstums zu einem zusammenhängend bebauten Gebiet zusammengewachsen sind. Die Randstad liegt im zentralen westlichen Teil der Niederlande und besteht im Wesentlichen aus den vier größten Städten (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht) und ihrem Umland. Es handelt sich um ein Ballungsgebiet im obigen Sinne und wird von den beiden Flughäfen bedient. Dass sich zwischen dem bebauten Gebiet und dem Flughafen Lelystad landwirtschaftliche Nutzflächen befinden, ist für die Zwecke der Anforderung in Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unerheblich.

(69) Zu Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 stellt die Kommission fest, dass die Flughäfen durch angemessene Verkehrsinfrastrukturen angebunden sind, sodass sie — nach Möglichkeit auf direktem, ggf. auch grenzüberschreitendem Wege — innerhalb von 90 Minuten erreichbar sind. Sowohl Schiphol als auch der Flughafen Lelystad können von allen vier Großstädten des Ballungsgebiets per Straße und fast ausschließlich über Autobahnen erreicht werden. Den niederländischen Behörden zufolge beträgt die Fahrtzeit von diesen vier Großstädten aus nicht mehr als 90 Minuten. Angesichts der Größe des Ballungsgebiets ist je nach Ausgangspunkt des Reisenden entweder der eine oder der andere Flughafen günstiger gelegen, was aber keinen Einfluss auf die Erfüllung der Anforderung in Artikel 19 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 hat. Zwar ist unter Umständen der eine oder andere Flughafen unter bestimmten Verkehrsbedingungen nicht innerhalb von 90 Minuten erreichbar, doch sind solche Unwägbarkeiten in diesem Zusammenhang unvermeidlich und stehen der Erfüllung der Anforderung, wonach die Verbindung „nach Möglichkeit" bestehen muss, nicht im Wege ([19]).

(70) Zudem verfügt der Flughafen Schiphol über eine Bahnanbindung, und auch ab dem Bahnhof Lelystad wird zu gegebener Zeit ein Bustransfer zum Flughafen Lelystad eingerichtet (siehe folgender Erwägungsgrund dieses Beschlusses). Als Beispiel führen die niederländischen Behörden an, dass der Flughafen Schiphol per Zug vom Hauptbahnhof Lelystad aus in 42 Minuten und vom Hauptbahnhof Amsterdam in 38 Minuten erreichbar sei, während die Busfahrt zwischen Hauptbahnhof Lelystad und dem Flughafen Lelystad 10 Minuten dauern werde.

(71) Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Anforderungen von Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erfüllt sind.

(72) Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sieht vor, dass die betreffenden Flughäfen miteinander sowie mit Amsterdam und seinem Ballungsgebiet über häufige, zuverlässige und effiziente öffentliche Verkehrsverbindungen verbunden sein müssen. Die bestehenden Bahnverbindungen ermöglichen es den Reisenden, den Flughafen Schiphol und den Hauptbahnhof Lelystad über häufige und zuverlässige Eisenbahnverkehrsdienste zu erreichen. Damit diese Anforderung für den Flughafen Lelystad erfüllt ist, muss daher nur eine geeignete Busverbindung zwischen dem Hauptbahnhof Lelystad und dem Flughafen Lelystad eingerichtet werden. Nach Angaben der niederländischen Behörden wird dieser Verkehrsdienst (Busse im 30-Minuten-Takt) zum Zeitpunkt der Öffnung des Flughafens Lelystad für den gewerblichen Betrieb eingerichtet sein. Die Anforderung in Artikel 19 Absatz 2 Buchstabe c ist somit als erfüllt anzusehen.

(73) Im Einklang mit Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 bieten die Flughäfen den Luftfahrtunternehmen die erforderlichen Dienstleistungen. Insbesondere ist der Flughafen Lelystad für den Flugverkehr nach ICAO/EASA-Kategorie C mit Luftfahrzeugen der Muster Boeing 737 und Airbus A320/321 geeignet. Er wird zwischen 6.00 Uhr und 23.00 Uhr für den Flugverkehr geöffnet sein und die für diese Art von Flughäfen üblichen Boden- und Fluggastabfertigungsdienste anbieten.

([19]) Darüber hinaus haben die niederländischen Behörden bereits beschlossen, die Autobahn A6 zum Flughafen Lelystad von zwei auf drei Fahrspuren zu erweitern und 2021 eine eigene Ausfahrt zu bauen, wodurch die Flughafenanbindung noch weiter verbessert wird.

(74) Auch die Geschäftsmöglichkeiten der Luftfahrtunternehmen werden durch den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln — im Einklang mit Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 — nicht in unangemessener Weise beeinträchtigt. Neben den in Erwägungsgrund 73 genannten Fakten stellt die Kommission fest, dass jede Verkehrsverlagerung auf den Flughafen Lelystad freiwillig erfolgt, da der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln diesbezüglich keinerlei Verpflichtung vorsieht. Die auf dem Flughafen Schiphol aufgegebenen Zeitnischen dürfen weiterhin von demselben Luftfahrtunternehmen oder derselben Gruppe von Luftfahrtunternehmen — bzw. von einem anderen Luftfahrtunternehmen, wenn sie an den Zeitnischenpool zurückgegeben werden — für einen Flug zum Zielort einer Umsteigeverbindung von diesem Flughafen aus verwendet werden. Die Tatsache, dass der Flughafen Lelystad vorrangig für spezifischen, vom Flughafen Schiphol verlagerten Verkehr vorgesehen ist, stellt keine unangemessene Beeinträchtigung der Geschäftsmöglichkeiten von Luftfahrtunternehmen dar, die den Flughafen Lelystad ohne eine solche Verlagerung zu nutzen beabsichtigen. Diese Einschränkung liegt in der Natur des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln begründet, deren Ziel es ist, Kapazitätsengpässe am Flughafen Schiphol durch die freiwillige Verkehrsverlagerung nach Lelystad zu verringern ([20]). Die Frage, ob diese Situation insbesondere mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar ist, wird weiter unten untersucht (siehe Abschnitt 5.2.2).

5.2.2. *Verhältnismäßigkeit, Transparenz, objektive Kriterien und Nichtdiskriminierung*

5.2.2.1. Vorbemerkungen

(75) Die Anforderungen des Artikels 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 bezüglich Verhältnismäßigkeit, Transparenz, Objektivität der angewandten Kriterien sowie Nichtdiskriminierung implizieren, dass der Verkehr nur auf der Grundlage legitimer Ziele zwischen den Flughäfen aufgeteilt werden kann, ohne die Mitgliedstaaten jedoch in ihrer Möglichkeit einzuschränken, weitere spezifische Ziele festzulegen.

(76) Unter Berücksichtigung von Artikel 7 des Entwurfs des Dekrets geht die im vorliegenden Beschluss betrachtete Verkehrsaufteilung nicht über 10 000 vorrangige Zeitnischen am Flughafen Lelystad gemäß Artikel 2 Absätze 2 und 3 des Entwurfs hinaus.

(77) Das von den niederländischen Behörden zur Stützung ihres Maßnahmenentwurfs angeführte Ziel besteht darin, die Rolle des Flughafens Schiphol als eines der wichtigsten Drehkreuze in der Union zu stärken in einer Situation, in der dieser Flughafen die in der „Alders-Vereinbarung" festgelegte Kapazitätsgrenze von 500 000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht hat (siehe Erwägungsgrund 24). Dies ist den Zielen zuzurechnen, die mit Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 legitimerweise verfolgt werden können. In ihren früheren, auf Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates ([21]) gestützten Entscheidungen 95/259/EG ([22]), 98/710/EG ([23]) und 2001/163/EG der Kommission ([24])) sowie in ihrer Mitteilung „Die Luftfahrtaußenpolitik der EU — Bewältigung der künftigen Herausforderungen" ([25]) hat die Kommission die Rechtmäßigkeit einer aktiven Flughafen-Planungspolitik anerkannt, soweit diese die allgemeinen Prinzipien des EU-Rechts respektiert. Eine solche Planungspolitik kann eine große Anzahl verschiedener Faktoren berücksichtigen, die in den Augen der zuständigen Behörden prioritär sind. Auch die konkreten Maßnahmen, die im Rahmen der Flughafen-Planungspolitik zu beschließen sind, können sich von einem Flughafen zum anderen unterscheiden. Ein Mitgliedstaat kann sich legitimerweise dafür entscheiden, die Entwicklung eines einzelnen Flughafens in seinem Gebiet zu Lasten der anderen Flughäfen in dem Gebiet zu begünstigen. In einem solchen Fall kann die Errichtung von Zugangsbeschränkungen allein zu diesen anderen Flughäfen ein vernünftiges Mittel zum Erreichen des angestrebten Zieles darstellen. Die speziellen Regeln jedoch, mit denen das legitime Ziel erreicht werden soll, müssen mit den in Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 festgelegten Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit, der Transparenz und der Nichtdiskriminierung im Einklang stehen.

([20]) Ein ähnlicher Fall ist Gegenstand der Entscheidung 95/259/EG der Kommission vom 14. März 1995 in einem Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates (Sache VII/AMA/9/94 — Französische Verkehrsaufteilungsregeln für das Pariser Flughafensystem) (ABl. L 162 vom 13.7.1995, S. 25), Abschnitt VI).

([21]) Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8).

([22]) Siehe Fußnote 20.

([23]) Entscheidung 98/710/EG der Kommission vom 16. September 1998 in einem Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates (Sache VII/AMA/11/98 — Italienische Verkehrsaufteilungsregeln für das Mailänder Flughafensystem) (ABl. L 337 vom 12.12.1998, S. 42. Erwägungsgrund 45).

([24]) Entscheidung 2001/163/EG der Kommission vom 21. Dezember 2000 in einem Verfahren nach der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates (Sache TREN/AMA/12/00 — Italienische Verkehrsaufteilungsregeln für das Mailänder Flughafensystem) (ABl. L 58 vom 28.2.2001, S. 29. Erwägungsgrund 45).

([25]) Die Luftfahrtaußenpolitik der EU — Bewältigung der künftigen Herausforderungen, (COM(2012) 556 final vom 27. September 2012).

5.2.2.2. Verhältnismäßigkeit, Transparenz und objektive Kriterien

(78) Mit den von den niederländischen Behörden mitgeteilten Regeln sollen Möglichkeiten geschaffen werden, um bestimmte Flüge am Flughafen Schiphol durch andere Flüge zu ersetzen, die besser geeignet sind, die Rolle von Schiphol als Drehkreuzflughafen zu stärken. Zu diesem Zweck unterscheiden die Behörden zwischen „Umsteigeverbindungen" und „Direktverbindungen". Gemäß dem Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln wird ein Ziel als „Umsteigeverbindung" eingestuft, wenn während des Bezugszeitraums von fünf Jahren durchschnittlich mindestens 10 % der Fluggäste, die vom Flughafen Schiphol aus zu diesem Ziel fliegen, zuvor auch am Flughafen Schiphol gelandet sind und in den drei Jahren vor Veröffentlichung der Einstufung mehr als zehn Flüge pro Jahr durchgeführt wurden.

(79) Im Unterschied dazu sind „Direktverbindungen" dadurch gekennzeichnet, dass während des Bezugszeitraums von fünf Kalenderjahren die durchschnittliche Umsteigerate aller Flüge vom Flughafen Schiphol zu dem betreffenden Ziel weniger als 10 % beträgt unter der Bedingung, dass in den drei Jahren vor Veröffentlichung der Einstufung mehr als zehn Flüge pro Jahr durchgeführt wurden.

(80) Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 steht der Festlegung solcher Schwellenwerte für die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen nicht entgegen. Die gewählte Höhe des Schwellenwerts, der ein Flugziel mit einer bestimmten Anzahl von Umsteigefluggästen an dem Flughafen in Beziehung setzt, ist grundsätzlich geeignet, den betreffenden Verkehr zum jeweiligen Flughafen zu lenken, und geht nicht unbedingt über das hinaus, was zu diesem Zweck erforderlich ist.

(81) Um allerdings sicherzustellen, dass solche Schwellenwerte zu verhältnismäßigen Ergebnissen im Einklang mit Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 führen, müssen sie auf einer objektiven Bewertung beruhen, bei der festgestellt wird, ob und wie das verfolgte Ziel — d. h. im vorliegenden Fall den Flughafen Schiphol als Drehkreuz zu erhalten und auszubauen — damit erreicht wird. Dabei verfügen die Mitgliedstaaten über einen gewissen Ermessensspielraum. Da unterschiedliche Schwellenwerte unterschiedliche Auswirkungen haben können, muss der betreffende Mitgliedstaat diese Auswirkungen sorgfältig prüfen, bevor er einen bestimmten Schwellenwert beschließt.

(82) Die Studie von SEO Amsterdam Economics ([26]) gelangt zu dem Schluss, dass eine niedrig angesetzte Umsteigerate eine begrenzte Marktverzerrung zur Folge hat, während höhere Schwellenwerte zu einem gezielteren und wirksameren Ergebnis führen. Ausgangspunkt der Studie ist eine Umsteigerate von 10 %, deren Auswirkungen dann mit anderen Schwellenwerten verglichen werden. Würde den Verkehrsaufteilungsregeln dieser Schwellenwert zugrunde gelegt, so wären ein großer Teil der KLM-Flüge Direktverbindungen, nämlich fast […] Flugbewegungen (auf […] Strecken verteilt) pro Jahr. Eine sehr niedrige Schwelle (4 % oder darunter) würde für KLM keinen großen Unterschied bedeuten […]; Freizeitfluggesellschaften hingegen wären in erheblichem Maße betroffen. Anders als bei einem Schwellenwert von 10 % würden sie dann ihre Ansprüche verlieren, am Flughafen Lelystad Vorrang für die Zwecke einer Verkehrsverlagerung zu erhalten. Bei einem Schwellenwert von 8 % wären die Auswirkungen für KLM im Vergleich zum 10 %-Szenario nur gering, d. h. […]. Würde der Wert dagegen auf 15 % festgesetzt, so würde KLM in erheblich stärkerem Maße unter die Verkehrsaufteilungsregeln fallen (mehr als […] zusätzliche Flugbewegungen) und damit in absoluten Zahlen alle anderen Fluggesellschaften, die am Flughafen Schiphol ihre Heimatbasis haben, übertreffen. Bei einem Schwellenwert von 15 % würden ca. […] % der von Schiphol abgehenden Transavia-Flüge als Umsteigeverbindungen eingestuft, während bei einem sehr niedrigen Schwellenwert (2 % oder niedriger) mehr als […] % darunter fielen. Die Fluggesellschaft bedient also eine relativ große Zahl von Reisezielen, davon aber nur wenige über Umsteigeverbindungen. Laut Studie zeigt ein Blick auf die Wettbewerber, dass fast […] % des auf das Konto von Easyjet gehenden Flugverkehrs in Schiphol die Schwelle von 15 % erreicht. Bei einem Schwellenwert dieser Höhe hätten TUIfly und Corendon von allen Luftfahrtunternehmen mit Schiphol als Heimatbasis die geringsten Aussichten, am Flughafen Lelystad Vorrang für die Zwecke einer Verkehrsverlagerung zu erhalten.

(83) Aufgrund dieser Analyse konnten die niederländischen Behörden zu Recht zu dem Schluss kommen, dass mit einem Schwellenwert von 10 % ein ausgewogenes Verhältnis hergestellt wird. Für 2 % der Flugbewegungen am Flughafen Schiphol ergibt sich derzeit so die Möglichkeit, „Direktverbindungen" nach Lelystad zu verlagern, die anschließend durch „Umsteigeverbindungen" am Flughafen Schiphol ersetzt werden können. Mehrere Luftfahrtunternehmen würden diese Regelung mit Sicherheit in Anspruch nehmen können ([27]).

(84) In dieser Hinsicht lässt sich feststellen, dass der Schwellenwert für die Erreichung des beabsichtigten Ziels geeignet ist und nicht über das für diesen Zweck erforderliche Maß hinausgeht.

([26]) Siehe Erwägungsgrund 41.

([27]) Die Ergebnisse der Studie stützen sich auf die bekannten Flugziele und lassen außer Acht, dass die Fluggesellschaften Gründe anführen können, wonach auch andere Ziele als Umsteigeverbindungen gelten können. Siehe Erwägungsgrund 90.

(85) In Bezug auf die übrigen Elemente des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln wird erstens daran erinnert, dass jede Verlagerung von Flügen vom Flughafen Schiphol nach Lelystad freiwillig geschieht. Zweitens ist der den betreffenden Luftfahrtunternehmen am Flughafen Lelystad gewährte Vorrang, der mehr Möglichkeiten für eine solche Verlagerung schaffen soll, auf 10 000 Zeitnischen begrenzt. Eine eventuelle Erhöhung auf 25 000 Zeitnischen ist — nach einer entsprechenden Bewertung — Gegenstand einer separaten Entscheidung und wird erst nach erneuter Zustimmung der Kommission wirksam. Drittens wird durch Artikel 3 des Entwurfs des Dekrets sichergestellt, dass diesen Vorrang nur diejenigen Luftfahrtunternehmen erhalten, die zum Ausbau des Flughafens Schiphol als Drehkreuzflughafen — dem obersten Ziel des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln — beitragen, indem Zeitnischen zu ihrer ausschließlichen Nutzung für Umsteigeverbindungen umgewandelt werden. Insbesondere wird durch Artikel 3 Absätze 2 bis 4 sichergestellt, dass die Verkehrsaufteilungsregeln ihren Zweck unabhängig von der Zeitnischenmobilität (gemäß der Zeitnischenverordnung) und unabhängig von Änderungen der Gesamtzahl der Zeitnischen, über die die betreffenden Luftfahrtunternehmen oder die betreffende Gruppe von Luftfahrtunternehmen verfügen, erfüllen.

(86) Alle im Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln festgelegten Kriterien sind objektiv und transparent.

5.2.2.3. Nichtdiskriminierung

(87) Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sieht vor, dass Verkehrsaufteilungsregeln keinerlei Diskriminierung zwischen Zielen innerhalb der Union oder aus Gründen der Staatszugehörigkeit oder der Identität des Luftfahrtunternehmens beinhalten dürfen. Diese beiden Gebote sind Ausdruck des allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatzes. Nach ständiger Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ([28]) besagt dieser Grundsatz' dass gleiche Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden dürfen, es sei denn, dass eine Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre.

— **Keine Diskriminierung zwischen Zielen innerhalb der Union**

(88) Im Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln wird zwischen „Direktverbindungen" und „Umsteigeverbindungen" nur insoweit unterschieden, als es um die Möglichkeit geht, Flugbewegungen vom Flughafen Schiphol nach Lelystad zu verlagern, die dann dort einen gewissen Vorrang genießen. Abgesehen von „Risikoflügen", die aus Sicherheitsgründen nur am Flughafen Schiphol abgefertigt werden können, ist diese Unterscheidung untrennbar mit dem legitimen Ziel verbunden, den Flughafen Schiphol als Drehkreuzflughafen zu konsolidieren. Wie oben erläutert, können die vorgesehenen Verkehrsaufteilungsregeln zu diesem Ziel beitragen. Sie gehen nicht über das für diesen Zweck erforderliche Maß hinaus, und die damit verbundenen Kriterien sind ihrem Wesen nach objektiv. Die Unterscheidung kann somit als objektiv gerechtfertigt und nicht per se als diskriminierend angesehen werden.

(89) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass die Kriterien für die Unterscheidung zwischen den beiden Flugzielkategorien von den niederländischen Behörden so festgelegt wurden, dass alle Ziele, die den gleichen Effekt auf den Flughafen Schiphol als Drehkreuzflughafen haben, gleich behandelt werden.

(90) Dies gilt auch für Ziele, die nicht in Anhang 1 des Entwurfs der Anweisung aufgeführt sind, da sie nach den Informationen, die den niederländischen Behörden bislang vorliegen, nicht den Schwellenwert von 10 % Umsteigefluggästen erreichen. Auf der Grundlage relevanter Daten, einschließlich geeigneter Prognosen sowie Daten über andere europäische Flughäfen, können die Luftfahrtunternehmen durchaus erreichen, dass ein oder mehrere dieser Ziele als Umsteigeverbindungen eingestuft werden (siehe Artikel 1 Absätze 3 und 4 und Artikel 3 des Entwurfs der Anweisung) ([29]). Die Regeln sind so gestaltet, dass sie den Luftfahrtunternehmen eine Vielzahl von Möglichkeiten bieten, um ihre Ansprüche in dieser Hinsicht zu belegen, etwa anhand von Daten über selbst gebuchte Anschlussflüge ([30]) oder Daten' die vom Flughafen erhoben werden.

(91) Daraus lässt sich schließen, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln nicht zu Diskriminierung zwischen Zielen innerhalb der Union führt.

— **Keine Diskriminierung aus Gründen der Staatszugehörigkeit oder der Identität der Luftfahrtunternehmen**

(92) Die Kriterien für die Unterscheidung der Flugziele haben einen objektiven Charakter und beziehen sich auf das mit der Maßnahme verfolgte Ziel, sodass keine Diskriminierung aus Gründen der Staatszugehörigkeit oder der Identität des Luftfahrtunternehmens vorliegt. Alle Luftfahrtunternehmen werden auf der Grundlage identischer Kriterien gleich behandelt.

([28]) Siehe u. a. Urteil vom 30. September 2010, *Uzonyi*, C-133/09, ECLI EU:C:2010:563, Rn. 31.
([29]) Siehe Erwägungsgründe 15 und 16.
([30]) Mit Hilfe solcher Instrumente können Fluggäste zwei aufeinanderfolgende Flüge buchen und bei Bedarf eine Versicherung in Anspruch nehmen, beispielsweise für einen Ersatzflug oder Hotelunterbringung bei Verspätung, Annullierung oder geänderten Abflugzeiten. Bekannte Anbieter sind „Dohop" (https://www.dohop.com/) und „Kiwi" (https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/).

(93) Wie oben im Detail erläutert, wird durch Artikel 3 des Entwurfs des Dekrets sichergestellt, dass nur diejenigen Luftfahrtunternehmen den am Flughafen Lelystad gewährten Vorrang erhalten, die zum Ausbau des Flughafens Schiphol als Drehkreuzflughafen — dem obersten Ziel des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln — beitragen, indem Zeitnischen umgewandelt werden, um ausschließlich für Umsteigeverbindungen genutzt zu werden.

5.2.3. *Einhaltung der EU-Vorschriften über die Zuweisung von Start- und Landezeiten*

(94) Gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unterliegt die Ausübung von Verkehrsrechten den geltenden Unionsvorschriften, insbesondere jenen über die Zuweisung von Start- und Landezeiten, die gegenwärtig in der Zeitnischenverordnung geregelt werden.

(95) Den niederländischen Behörden zufolge ergibt sich aus der nach Artikel 3 der Zeitnischenverordnung durchgeführten Analyse, dass am Flughafen Lelystad ab Aufnahme des gewerblichen Betriebs Unterkapazitäten bestehen werden. Gemäß jener Bestimmung wird der Flughafen folglich für koordiniert erklärt.

(96) Die Zuweisung von Zeitnischen auf koordinierten Flughäfen muss mit den übrigen Bestimmungen der Verordnung, insbesondere den Artikeln 8 bis 10, im Einklang stehen.

(97) In Artikel 2 Absatz 2 des Entwurfs des Dekrets ist festgelegt, dass der darin vorgesehene Vorrang „unbeschadet der Zeitnischenverordnung“ gilt. Wie in der Erläuterung zum Entwurf des Dekrets ausgeführt, gilt dieser Vorrang somit nur für Anträge, bei denen auch nach Anwendung der allgemein anwendbaren Kriterien der Verordnung weiterhin Konflikte bestehen.

(98) In diesem Zusammenhang wird auf Artikel 10 Absatz 6 der Zeitnischenverordnung verwiesen. Demnach gilt der darin bestimmte Vorrang für Neubewerber auf einem koordinierten Flughafen „unbeschadet des Artikels 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92“. Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 wurde durch Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ersetzt, der die aktuelle Rechtsgrundlage für die Festlegung von Verkehrsaufteilungsregeln (und deren Bewertung durch die Kommission) ist. Somit kann der Vorrang im Zusammenhang mit einer Verkehrsaufteilung nach Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 angepasst werden, sofern sich die Anpassung auf das zur Erreichung des Ziels der betreffenden Verkehrsaufteilungsregeln unbedingt erforderliche Maß beschränkt.

(99) Im vorliegenden Fall kommt die in Artikel 2 Absatz 2 des Entwurfs des Dekrets vorgesehene Vorrangregelung erst nach Anwendung der Vorrangkriterien der Zeitnischenverordnung zum Tragen und beschränkt sich auf die von der Regelung bisher erfassten Zeitnischen (10 000 Bewegungen) ([31]). Diese Anpassung des Vorrangs geht nicht über das zur Erreichung des Ziels des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln erforderliche Maß hinaus und ist somit mit der Zeitnischenverordnung vereinbar.

(100) Auch die Regelung nach Artikel 3 des Entwurfs des Dekrets, nach der dem Artikel 2 Absatz 2 unterliegende Zeitnischen am Flughafen Schiphol nur für Umsteigeverbindungen verwendet werden dürfen, ist inhärenter Bestandteil der Regelung und im Übrigen auch charakteristisch für eine solche Verkehrsaufteilung. Auch diese Regelung ist daher als mit der Zeitnischenverordnung vereinbar anzusehen.

5.2.4. *Einhaltung anderer EU-Vorschriften*

(101) Die Kommission stellt fest, dass der einzige Gegenstand der nach Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 durchzuführenden Bewertung die nationale Regelung über die „Aufteilung des Flugverkehrs“ ist (Artikel 19 Absatz 3 Unterabsatz 1). Hinsichtlich der Erfüllung von Absatz 1 jenes Artikels sind der Umstand, dass der Flughafen Lelystad zu einem bestimmten Zeitpunkt für den gewerblichen Betrieb geöffnet wird, sowie das auf den möglichen Flugbetrieb bezogene Ausmaß dieser Öffnung notwendige Voraussetzungen für diese Verkehrsaufteilung. Mit der Verkehrsaufteilung selbst haben diese Faktoren allerdings nichts zu tun. Die Einhaltung der Unionsvorschriften in den Bereichen „Flugsicherheit“, „Luftsicherheit“ und „Umweltschutz“ gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 wird durch die Bedingungen der Verkehrsaufteilung nicht beeinträchtigt, sodass keine Bedenken über eine mögliche Unvereinbarkeit in dieser Hinsicht bestehen.

6. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(102) Nach einer Bewertung der in der Notifizierung der niederländischen Behörden enthaltenen Fakten und Annahmen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die geplanten Verkehrsaufteilungsregeln mit Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vereinbar sind —

([31]) Wie oben erläutert (siehe Erwägungsgründe 12 und 85), wird die Zahl der betroffenen Zeitnischen am Flughafen Lelystad erst nach einer Bewertung der Regelung und einer gesonderten Zustimmung der Kommission erhöht. Die in diesem Beschluss untersuchte Regelung ist auf die oben genannte Anzahl von 10 000 Zeitnischen beschränkt.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Einziger Artikel

Die vorgesehenen Maßnahmen des Entwurfs des Ministerialdekrets und des Entwurfs der Anweisung des Ministers für Infrastruktur und Wasser über die Flugverkehrsaufteilung zwischen dem Flughafen Lelystad und dem Flughafen Schiphol, die der Kommission am 29. März 2019 übermittelt und mit Schreiben vom 3. Juli 2019 und 11. Juli 2019 geändert wurden, werden genehmigt.

Dieser Beschluss ist an das Königreich der Niederlande gerichtet.

Brüssel, den 24. September 2019

Für die Kommission
Violeta BULC
Mitglied der Kommission