



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTS (Achte Kammer)

13. Mai 2015*

„Staatliche Beihilfen — Umstrukturierungsbeihilfe, die der Unternehmensgruppe Austrian Airlines von Österreich gewährt wurde — Entscheidung, mit der die Beihilfe vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt wird — Privatisierung der Unternehmensgruppe Austrian Airlines — Bestimmung des Beihilfeempfängers — Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten“

In der Rechtssache T-511/09

Niki Luftfahrt GmbH mit Sitz in Wien (Österreich), Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte H. Asenbauer und A. Habeler,

Klägerin,

gegen

Europäische Kommission, zunächst vertreten durch B. Martenczuk und K. Gross als Bevollmächtigte im Beistand von Rechtsanwältin G. Quardt, dann durch B. Martenczuk und R. Sauer als Bevollmächtigte im Beistand der Rechtsanwältinnen G. Quardt und J. Lipinsky,

Beklagte,

unterstützt durch

Republik Österreich, vertreten durch C. Pesendorfer und M. Klamert als Bevollmächtigte,

durch

Deutsche Lufthansa AG mit Sitz in Köln (Deutschland), Prozessbevollmächtigte: zunächst Rechtsanwalt H.-J. Niemeyer, Rechtsanwältin H. Ehlers und Rechtsanwalt M. Rosenberg, dann Rechtsanwalt H.-J. Niemeyer, Rechtsanwältin H. Ehlers und Rechtsanwälte C. Kovács und S. Völcker,

durch

Austrian Airlines AG mit Sitz in Wien, Prozessbevollmächtigte: zunächst Rechtsanwalt H.-J. Niemeyer, Rechtsanwältin H. Ehlers und Rechtsanwalt M. Rosenberg, dann Rechtsanwalt H.-J. Niemeyer, Rechtsanwältin H. Ehlers und Rechtsanwalt C. Kovács,

und durch

* Verfahrenssprache: Deutsch.

Österreichische Industrieholding AG mit Sitz in Wien, Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte T. Zivny, P. Lewisch und H. Kristoferitsch,

Streithelferinnen,

betreffend eine Klage auf Nichtigklärung der Entscheidung 2010/137/EG der Kommission vom 28. August 2009 betreffend die staatliche Beihilfe C 6/09 (ex N 663/08) – Österreich Austrian Airlines – Umstrukturierungsplan (ABl. 2010, L 59, S. 1), mit der die der Unternehmensgruppe Austrian Airlines im Rahmen ihrer Übernahme durch die Lufthansa-Gruppe von der Republik Österreich gewährte Umstrukturierungsbeihilfe vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt wurde,

erlässt

DAS GERICHT (Achte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten D. Gratsias, der Richterin M. Kancheva (Berichterstatteerin) und des Richters C. Wetter,

Kanzler: K. Andová, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 25. Juni 2014

folgendes

Urteil

Vorgeschichte des Rechtsstreits

- 1 Die Unternehmensgruppe Austrian Airlines (im Folgenden: Austrian Airlines) besteht aus drei Unternehmen: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, ein 1957 gegründetes netzorientiertes Luftfahrtunternehmen, Tiroler Luftfahrt GesmbH, eine 1978 gegründete regionale Tochtergesellschaft, sowie Lauda Air Luftfahrt GmbH, eine 1979 gegründete Chartergesellschaft. Austrian Airlines hat ihren Sitz in Wien (Österreich) und betreibt Flugverkehr mit Drehkreuzen am Internationalen Flughafen Wien und am Flughafen Innsbruck (Österreich). Austrian Airlines ist Mitglied der Star Alliance. Die Republik Österreich hielt über die staatliche Holding Österreichische Industrieholding AG (im Folgenden: ÖIAG) 41,56 % der Anteile an Austrian Airlines und war daher Mehrheitsaktionär von Austrian Airlines.
- 2 Die Klägerin, die Niki Luftfahrt GmbH, ist eine Gesellschaft österreichischen Rechts mit Sitz in Wien, die ein unter dem Namen „flyniki“ oder „Niki“ bekanntes Luftfahrtunternehmen betreibt. Sie operiert von Wien, Linz (Österreich), Salzburg (Österreich), Graz (Österreich) und Innsbruck aus und fliegt von dort aus insbesondere Ziele in ganz Europa und in Nordafrika an. Zum Zeitpunkt der Klageerhebung wurden 76 % der Anteile an der Klägerin von der Privatstiftung Lauda und 24 % von der zweitgrößten deutschen Fluggesellschaft, Air Berlin, gehalten.
- 3 Seit mehreren Jahren ist Austrian Airlines mit großen finanziellen Schwierigkeiten konfrontiert. Deswegen erteilte die österreichische Bundesregierung am 12. August 2008 einen Privatisierungsauftrag, mit dem die ÖIAG zur Veräußerung ihrer sämtlichen Anteile an Austrian Airlines ermächtigt wurde. Der Auftrag wurde am 29. Oktober 2008 bis zum 31. Dezember 2008 verlängert.

- 4 Am 13. August 2008 veröffentlichte die ÖIAG in der österreichischen und internationalen Presse Bekanntmachungen, in denen sie potenzielle Investoren einlud, ihr Interesse am Erwerb der von ihr an Austrian Airlines gehaltenen Anteile zu bekunden. Ihre Interessenbekundung konnten die Bieter bis zum 24. August 2008 einreichen. Insgesamt meldeten zwölf Investoren ihr Interesse an.
- 5 Am 28. August 2008 wurde den Investoren mitgeteilt, dass bis zum 12. September 2008 ein Übernahmekonzept vorzulegen sei. Das Konzept hatte Informationen über den Bieter, ein strategisches Konzept für die Zukunft von Austrian Airlines, einen Vorschlag für die Transaktionsstruktur, Informationen zur geplanten Finanzierung sowie einige zusätzliche Informationen zum Inhalt des Vertrags (Zusicherungen, Garantien) zu enthalten. Eingereicht wurden lediglich drei Übernahmekonzepte, nämlich von Air France-KLM, der Deutschen Lufthansa AG (im Folgenden: Lufthansa) und dem russischen Luftfahrtunternehmen S7.
- 6 Am 16. September 2008 wurden die drei Unternehmen, die ein Übernahmekonzept eingereicht hatten, aufgefordert, ihr endgültiges Angebot ohne Angabe des Kaufpreises bis zum 21. Oktober 2008 und ihr endgültiges Angebot mit Angabe des Kaufpreises bis zum 24. Oktober 2008 einzureichen.
- 7 Am 21. Oktober 2008 unterbreitete Lufthansa als einziger Bieter ein Angebot einschließlich eines Vertrags und eines strategischen Konzepts ohne Preisangabe, wie dies verlangt worden war. Am 24. Oktober 2008 legte Lufthansa ein verbindliches Angebot mit Angabe des Preises vor, den sie für die Übernahme der ÖIAG-Anteile an Austrian Airlines zu zahlen bereit war.
- 8 Das Übernahmeangebot sah Folgendes vor:
 - Lufthansa zahlt an die ÖIAG einen Kaufpreis von 366 268,75 Euro;
 - die ÖIAG erhält einen Besserungsschein, aus dem ein Anspruch auf eine zusätzliche Zahlung in Höhe von bis zu 162 000 000 Euro erwachsen kann;
 - die ÖIAG zahlt über eine Zweckgesellschaft einen Betrag in Höhe von 500 000 000 Euro, der für eine Erhöhung des Kapitals von Austrian Airlines verwendet werden wird.
- 9 Hinsichtlich des Besserungsscheins war vorgesehen, dass die ÖIAG drei Jahre nach dem Closing bzw. spätestens nach Vorlage der Finanzberichte für den am 31. Dezember 2011 endenden Zeitraum eine zusätzliche Zahlung in Höhe von bis zu 162 000 000 Euro erhalten wird.
- 10 Die von der ÖIAG an Austrian Airlines gehaltenen Anteile sollten von der Österreichischen Luftverkehrs-Holding-GmbH erworben werden, die zu 49,8 % zur Österreichischen Luftverkehrs-Beteiligungs-GmbH gehört, deren Anteile wiederum zu 100 % von Lufthansa gehalten werden, und zu 50,2 % zur Österreichischen Luftverkehrs-Privatstiftung, einer Stiftung nach österreichischem Recht, deren Stifter die Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs-GmbH ist.
- 11 Neben dieser Transaktion sollte die Österreichische Luftverkehrs-Holding-GmbH alle anderen Anteile an Austrian Airlines im Wege eines Übernahmeangebots bzw. eines „Squeeze-Outs“ erwerben, um sich das Eigentum an sämtlichen Anteilen an Austrian Airlines zu sichern.
- 12 Die Transaktion wurde am 3. Dezember 2008 vom Aufsichtsrat von Lufthansa und am 5. Dezember 2008 vom Aufsichtsrat der ÖIAG genehmigt.
- 13 Die Republik Österreich notifizierte der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 21. Dezember 2008 die Maßnahmen über die geplante Veräußerung ihrer an Austrian Airlines gehaltenen Beteiligung.

- 14 Daneben notifizierte die Republik Österreich der Kommission am 19. Dezember 2008 ihre Entscheidung, Austrian Airlines eine Rettungsbeihilfe in Form einer 100%igen Bürgschaft zu gewähren, um es dem Unternehmen zu ermöglichen, eine Darlehensfinanzierung über 200 000 000 Euro zu erhalten.
- 15 Mit Entscheidung vom 19. Januar 2009 über die staatliche Beihilfe NN 72/08, Austrian Airlines – Rettungsbeihilfe genehmigte die Kommission diese Rettungsbeihilfe in Form einer Bürgschaft, die beendet werden sollte, wenn die Kommission über die im Rahmen des von den österreichischen Behörden vorgelegten Verkaufsverfahrens oder des Umstrukturierungsplans notifizierte Beihilfe endgültig entschieden hat.
- 16 Mit Schreiben vom 11. Februar 2009 teilte die Kommission der Republik Österreich ihren Beschluss mit, hinsichtlich der von der Republik Österreich vorgelegten Maßnahmen zur Veräußerung ihrer Beteiligung an Austrian Airlines das förmliche Prüfverfahren nach Art. 88 Abs. 2 EG einzuleiten.
- 17 Am 11. März 2009 übermittelte die Republik Österreich der Kommission ihre Äußerungen zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens.
- 18 Am selben Tag wurde der Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und wurden die Beteiligten zur Stellungnahme aufgefordert (ABl. 2009, C 57, S. 8).
- 19 In diesem Beschluss führte die Kommission zunächst aus, dass sie zu prüfen habe, ob der von Lufthansa für die ÖIAG-Beteiligung an Austrian Airlines gezahlte Preis dem Marktpreis entspreche. In diesem Zusammenhang äußerte die Kommission Zweifel, ob der Verkauf offen, transparent und nicht mit Bedingungen verknüpft gewesen sei, sowie bezüglich des Werts des Besserungsscheins. Die Kommission wies darauf hin, dass, falls der für Austrian Airlines gezahlte Preis kein Marktpreis sei, der Unterschied zwischen dem gezahlten Preis und dem Marktpreis als staatliche Beihilfe anzusehen wäre.
- 20 Die Kommission meinte ferner, sie habe die Behauptung der Republik Österreich zu prüfen, dass der von Lufthansa gezahlte Preis keine staatliche Beihilfe darstelle, weil jedes alternative Szenario höhere Kosten für die ÖIAG verursacht hätte.
- 21 Schließlich war die Kommission der Ansicht, sie müsse, da die Republik Österreich einen Umstrukturierungsplan für den Fall vorgelegt habe, dass die Kommission feststellen sollte, dass die notifizierte Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstelle, prüfen, ob der genannte Plan mit ihrer Mitteilung vom 1. Oktober 2004 mit Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 244, S. 2) (im Folgenden: Leitlinien von 2004) sowie ihrer Mitteilung vom 10. Dezember 1994 über die Anwendung der Artikel [87 EG] und [88 EG] sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350, S. 5) (im Folgenden: Luftverkehrsleitlinien von 1994) vereinbar sei.
- 22 Die Kommission erhielt Stellungnahmen von Beteiligten, darunter u. a. die der Klägerin, und übermittelte sie am 15. April 2009 der Republik Österreich.
- 23 Am 8. Mai 2009 übermittelte die Republik Österreich der Kommission ihre Bemerkungen zu den Stellungnahmen der Beteiligten.
- 24 Am selben Tag wurde der Kommission ein geplanter Zusammenschluss notifiziert, durch den Lufthansa die alleinige Kontrolle über Austrian Airlines erlangen sollte.

- 25 Auf Ersuchen der Republik Österreich wurden am 7. und am 18. Mai 2009 Sitzungen betreffend die Privatisierung von Austrian Airlines abgehalten. Im Anschluss an diese Sitzungen wurden am 22. Mai sowie am 18. Juni 2009 von der Kommission angeforderte zusätzliche Informationen übermittelt.
- 26 Am 28. August 2009 erließ die Kommission die Entscheidung 2010/137/EG betreffend die staatliche Beihilfe C 6/09 (ex N 663/08) – Österreich Austrian Airlines – Umstrukturierungsplan (ABl. 2010, L 59, S. 1), mit der die Austrian Airlines von der Republik Österreich gewährte Umstrukturierungsbeihilfe vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt wurde (im Folgenden: angefochtene Entscheidung).
- 27 Nachdem die Kommission die Republik Österreich aufgefordert hatte, ihr gemäß Art. 25 der Verordnung Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel [88] des EG-Vertrags (ABl. L 83, S. 1) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates vom 20. November 2006 zur Anpassung einiger Verordnungen, Beschlüsse und Entscheidungen in den Bereichen freier Warenverkehr, Freizügigkeit, Gesellschaftsrecht, Wettbewerbspolitik, Landwirtschaft (einschließlich des Veterinär- und Pflanzenschutzrechts), Verkehrspolitik, Steuerwesen, Statistik, Energie, Umwelt, Zusammenarbeit in den Bereichen Justiz und Inneres, Zollunion, Außenbeziehungen, Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik und Organe anlässlich des Beitritts Bulgariens und Rumäniens (ABl. L 363, S. 1) geänderten Fassung mitzuteilen, welche Informationen ihrer Ansicht nach unter das Geschäfts- und Betriebsgeheimnis fallen, veröffentlichte sie am 9. März 2010 gemäß Art. 26 Abs. 3 der genannten Verordnung eine nichtvertrauliche Fassung der angefochtenen Entscheidung im *Amtsblatt der Europäischen Union*.
- 28 Am 28. August 2009 erließ die Kommission auch die Entscheidung K(2009) 6690 endg. (Sache COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines), mit der die Vereinbarkeit eines auf die Erlangung der ausschließlichen Kontrolle über die Austrian-Gruppe durch Lufthansa gerichteten Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vorbehaltlich der Einhaltung der gemachten Verpflichtungszusagen festgestellt wurde; eine Zusammenfassung dieser Entscheidung wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* (ABl. 2010, C 16, S. 11) veröffentlicht (im Folgenden: Entscheidung über die Genehmigung des Zusammenschlusses).
- 29 In der angefochtenen Entscheidung vertrat die Kommission die Ansicht, dass der von Lufthansa an die ÖIAG als Gegenleistung für deren Anteile an Austrian Airlines gezahlte Kaufpreis einem negativen Preis entspreche, da er sich aus der Differenz zwischen dem Betrag der Austrian Airlines gewährten Subvention einerseits und dem Betrag des Besserungsscheins sowie des für den Erwerb der von der ÖIAG gehaltenen Anteile gezahlten Betrags andererseits ergebe. Nachdem die Kommission den Wert der von der ÖIAG an Austrian Airlines gehaltenen Anteile geprüft hatte, kam sie zu dem Schluss, dass der von Lufthansa gebotene negative Preis dem Marktpreis entsprochen habe und folglich nicht als eine Beihilfe zugunsten von Lufthansa betrachtet werden könne.
- 30 Die Kommission wies jedoch darauf hin, dass, wenn ein Unternehmen vom Staat zu einem negativen Preis verkauft werde, der Umstand, dass dieser Preis dem Marktpreis entspreche, kein ausreichendes Kriterium für die Feststellung sei, dass der Staat wie ein marktwirtschaftlich handelnder Investor agiere und keine staatliche Beihilfe gewährt worden sei. Ein solcher Investor müsse nämlich den negativen Marktpreis mit den Kosten vergleichen, die ihm bei Alternativoptionen entstünden. Hierzu vertrat die Kommission die Auffassung, dass im vorliegenden Fall die Insolvenz von Austrian Airlines, deren Kosten für den Staat gleich null gewesen wären, eine kostengünstigere Option für diesen dargestellt hätte als der Verkauf seiner Beteiligung an Austrian Airlines zu einem negativen Preis. Die Kommission war daher der Ansicht, dass der volle Betrag des negativen Preises als Austrian Airlines gewährte öffentliche Mittel anzusehen sei und dass die dem Staat zurechenbare Gewährung dieser Mittel an ein Unternehmen, das im Wettbewerb mit anderen Lufttransportunternehmen der Gemeinschaft stehe, den innergemeinschaftlichen Handel beeinträchtige und somit eine staatliche Beihilfe im Sinne von Art. 87 Abs. 1 EG darstelle.

- 31 Nachdem die Kommission die in Rede stehende Beihilfe geprüft hatte, gelangte sie zu der Auffassung, dass diese Beihilfe, vorbehaltlich der Einhaltung einiger Bedingungen und sofern der der Kommission notifizierte Umstrukturierungsplan vollumfänglich umgesetzt werde, eine mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare Beihilfe im Sinne von Art. 87 Abs. 3 Buchst. c EG darstelle.
- 32 Der verfügende Teil der angefochtenen Entscheidung lautet:

„Artikel 1

Die von Österreich zugunsten von Austrian Airlines gewährte Umstrukturierungsbeihilfe ist vorbehaltlich der in Artikel 2 genannten Bedingungen und Auflagen gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG ... mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, soweit der bei der Kommission notifizierte Umstrukturierungsplan vollumfänglich umgesetzt wird.

Artikel 2

(1) Österreich ergreift die notwendigen Maßnahmen, damit die Austrian Airlines vor Ende des Jahres 2010 ihre Gesamtkapazität in angebotenen Sitzkilometern (ASK) um 15 % des Niveaus vom Januar 2008 reduzieren. Im Anschluss daran wird die Kapazitätssteigerung der Austrian Airlines auf den Durchschnitt der Steigerungsrate, die für die Mitgliedsluftfahrtunternehmen der Association of European Airlines ermittelt wurde, begrenzt. Diese Obergrenze bleibt bis Ende des Jahres 2015 in Kraft oder bis die Austrian Airlines ein ausgeglichenes EBIT (Break-even) erreichen, falls dies früher der Fall ist.

(2) Österreich ergreift die notwendigen Maßnahmen, damit die Austrian Airlines ihre Beteiligung an der Schedule Coordination Austria GmbH bis zum 30. September 2009 auf 25 % reduziert und ... weder die Flughafen Wien AG ... noch irgendeine Partei, welche von der Austrian Airlines oder der Flughafen Wien AG beherrscht wird, eine Mehrheit an der Schedule Coordination Austria nach diesem Restrukturierungsprozess hält.

(3) Österreich ergreift die notwendigen Maßnahmen, damit die Bedingungen aus der Fusionsentscheidung im Fall COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines eingehalten werden.

(4) Österreich kündigt bilaterale Luftverkehrsabkommen, die nicht die Klausel zur Gemeinschaftsbenennung enthalten, oder handelt sie gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 neu aus. Österreich informiert die Kommission über die Maßnahmen, die es getroffen hat, um die Vereinbarkeit solcher Abkommen mit dem Gemeinschaftsrecht in Bezug auf die Anerkennung der Gemeinschaftsbenennung zu gewährleisten.

(5) Österreich legt der Kommission bis zum 31. Dezember 2009 einen Bericht über Fortschritte und Verwaltung des Umstrukturierungsplans sowie über die getroffenen Maßnahmen vor, mit denen die Beteiligung der Austrian Airlines an der Schedule Coordination Austria GmbH reduziert wird. Österreich teilt bis zum 31. April 2010 die Schritte mit, die zur Umsetzung von Artikel 2 Absatz 4 unternommen wurden. Österreich legt der Kommission jährliche Berichte über die Umsetzung des Umstrukturierungsplans sowie über die Kapazitätssteigerungsraten jedes Jahr bis 2015 vor.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Republik Österreich gerichtet.“

Verfahren

- 33 Mit Klageschrift, die am 21. Dezember 2009 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Klägerin gemäß Art. 263 Abs. 4 AEUV die vorliegende Klage erhoben.
- 34 Mit Schriftsatz, der am 23. April 2010 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Republik Österreich beantragt, im vorliegenden Verfahren als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen zu werden. Mit Beschluss vom 15. Juni 2010 hat der Präsident der Sechsten Kammer des Gerichts die Republik Österreich als Streithelferin zugelassen.
- 35 Mit Schriftsätzen, die am 27. April 2010 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen sind, haben Lufthansa und Austrian Airlines ihre Zulassung als Streithelferinnen zur Unterstützung der Anträge der Kommission beantragt.
- 36 Mit am 7. Mai 2010 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangenem Schriftsatz hat die ÖIAG beantragt, als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen zu werden.
- 37 Am 30. August 2010 ist der von der Republik Österreich eingereichte Streithilfeschriftsatz bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen.
- 38 Im Zuge einer Änderung der Zusammensetzung der Kammern des Gerichts ist der Berichterstatter der Siebten Kammer zugeteilt worden, der die Rechtssache dementsprechend am 27. September 2010 zugewiesen worden ist.
- 39 Mit am 18. Oktober 2010 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangenem Schriftsatz hat die Klägerin zum Streithilfeschriftsatz der Republik Österreich Stellung genommen.
- 40 Mit Schriftsätzen, die am 11. November 2010 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen sind, haben die Kommission und die Republik Österreich jeweils ihre Stellungnahme zu den Anträgen auf prozessleitende Maßnahmen und zum Antrag auf Beweiserhebung, die von der Klägerin in ihrer Stellungnahme zum Streithilfeschriftsatz der Republik Österreich gestellt worden waren, abgegeben.
- 41 Mit Beschluss vom 29. November 2010 hat der Präsident der Siebten Kammer des Gerichts Lufthansa, Austrian Airlines und die ÖIAG als Streithelferinnen zugelassen.
- 42 Am 14. Februar 2011 sind die von Lufthansa, Austrian Airlines und der ÖIAG eingereichten Streithilfeschriftsätze bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen.
- 43 Mit am 13. Mai 2011 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangenem Schriftsatz hat die Klägerin ihre Stellungnahme zu den Streithilfeschriftsätzen von Lufthansa, Austrian Airlines und der ÖIAG abgegeben.
- 44 Im Zuge einer Änderung der Zusammensetzung der Kammern des Gerichts ist die Berichterstatterin der Ersten Kammer zugeteilt worden, der die Rechtssache dementsprechend am 16. Mai 2012 zugewiesen worden ist.
- 45 Mit Beweisbeschluss vom 10. Juli 2012 in Bezug auf die Vorlage von Dokumenten hat das Gericht, nachdem es festgestellt hat, dass erstens die Kommission bestimmte Argumente der Klägerin für unzulässig hält, weil sie auf ausführliche Informationen gestützt seien, die nicht in der im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten nichtvertraulichen Fassung enthalten seien, dass zweitens die Klägerin ihrer Klageschrift die nichtvertrauliche Fassung der angefochtenen Entscheidung beigefügt hat und dass drittens die in der nichtvertraulichen Fassung der angefochtenen Entscheidung ausgelassenen Informationen für das richtige Verständnis der Entscheidung und damit auch für die Entscheidung des Rechtsstreits erforderlich sind, die Kommission gemäß Art. 65 Buchst. b, Art. 66 § 1

und Art. 67 § 3 Abs. 2 der Verfahrensordnung des Gerichts aufgefordert, die vollständige Fassung der angefochtenen Entscheidung, wie sie der Adressatin, der Republik Österreich, zugestellt worden war, vorzulegen. In dem Beschluss wird klargestellt, dass die vollständige Fassung der angefochtenen Entscheidung im gegenwärtigen Stadium des Verfahrens weder an die Klägerin noch an die anderen Verfahrensbeteiligten – abgesehen von der Republik Österreich, die bereits Adressatin dieser Entscheidung war – übermittelt wird. Die Kommission ist dieser Aufforderung am 25. Juli 2012 nachgekommen.

- 46 Am 11. Juli 2012 hat das Gericht die Klägerin auf der Grundlage von Art. 64 der Verfahrensordnung aufgefordert, anzugeben, ob sie Zugang zur vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung hatte, so wie sie der Republik Österreich zugestellt worden war. Die Klägerin hat diese Frage am 26. Juli 2012 bejaht.
- 47 Am 18. Februar 2013 hat das Gericht im Rahmen von prozessleitenden Maßnahmen gemäß Art. 64 § 3 Buchst. b und c der Verfahrensordnung mehrere Fragen an die Parteien gerichtet.
- 48 Zunächst forderte das Gericht, nachdem es festgestellt hatte, dass die ausführlichen Informationen in der Klageschrift, die nicht in der im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Fassung der angefochtenen Entscheidung standen, in der vollständigen Fassung dieser Entscheidung enthalten waren und dass die Klägerin bestätigt hatte, von der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung Kenntnis genommen zu haben, um ihre Klageschrift vorzubereiten, die Kommission auf, ihre Klagebeantwortung zu vervollständigen und sich zu allen in der Klageschrift angeführten Klagegründen, Rügen und Argumenten zu äußern, zu denen sie mit der Begründung, dass sie dadurch gegen ihre Verpflichtung zur Wahrung des Berufsgeheimnisses gemäß Art. 339 AEUV verstoßen würde, noch nicht Stellung genommen hatte.
- 49 Sodann bat das Gericht die Kommission, anzugeben, ob und in welchem Umfang die Vertraulichkeit der Gesamtheit der in der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung enthaltenen Informationen gegenüber der Klägerin und den anderen Verfahrensbeteiligten für die Zwecke des vorliegenden Rechtsstreits aufgehoben werden kann. Für den Fall, dass die Kommission die Vertraulichkeit all dieser Informationen beibehalten möchte, wurde sie gebeten, die Beibehaltung der vertraulichen Behandlung in Bezug auf jeden angeblich vertraulichen Gesichtspunkt zu begründen, um es dem Gericht zu ermöglichen, hierüber auf der Grundlage von Art. 67 § 3 Abs. 2 der Verfahrensordnung zu entscheiden.
- 50 Schließlich forderte das Gericht auch die Streithelferinnen zu einer mit Gründen versehenen Stellungnahme zum vertraulichen Charakter der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung auf.
- 51 Die Republik Österreich und die ÖIAG sind dieser prozessleitenden Maßnahme am 14. bzw. am 18. März 2013 nachgekommen. Die Kommission, Austrian Airlines und Lufthansa sind der genannten Maßnahme am 19. März 2013 nachgekommen.
- 52 Da sich die Kommission in ihrer Antwort vom 19. März 2013 hinsichtlich der Begründung der Aufrechterhaltung der Vertraulichkeit der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung darauf beschränkt hat, auf die Weigerung der Republik Österreich, die Vertraulichkeit der genannten Entscheidung aufzuheben, zu verweisen, hat das Gericht die Kommission am 18. Juli 2013 gebeten, auf der Grundlage von Art. 64 § 3 Buchst. a und b seiner Verfahrensordnung in Bezug auf jeden angeblich vertraulichen Bestandteil der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung die Gründe anzugeben, die sie bewogen haben, dem Antrag der Republik Österreich auf Vertraulichkeit stattzugeben, und dabei die Kriterien anzugeben, die angewandt wurden, um zu entscheiden, dass es sich um Informationen handle, die durch das Berufsgeheimnis, insbesondere im Sinne der Mitteilung

C(2003) 4582 vom 1. Dezember 2003 zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen (ABl. C 297, S. 6), geschützt seien. Die Kommission ist dieser prozessleitenden Maßnahme am 19. September 2013 nachgekommen.

- 53 Im Zuge der Änderung der Zusammensetzung der Kammern des Gerichts ist die Berichterstatterin der Achten Kammer zugeteilt worden. Daher ist auch die vorliegende Rechtssache am 1. Oktober 2013 dieser Kammer zugewiesen worden.
- 54 Am 14. November 2013 hat das Gericht, nachdem es die Argumente der Kommission und der Streithelferinnen in Bezug auf die Vertraulichkeit der in der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung enthaltenen Informationen geprüft hatte, beschlossen, diese Fassung an die Kommission zurückzusenden, und hat eine neue prozessleitende Maßnahme erlassen, mit der es die Kommission aufgefordert hat, eine neue Fassung der angefochtenen Entscheidung vorzulegen, in der sie allein die vertraulichen Informationen schwärzen sollte, die nicht in den Schriftsätzen der Klägerin enthalten sind, damit diese Fassung den anderen Verfahrensbeteiligten übermittelt werden kann.
- 55 Mit Schreiben vom 3. Dezember 2013 hat sich die Kommission geweigert, dieser prozessleitenden Maßnahme nachzukommen, insbesondere weil sie sich – da das Gericht ihr die vollständige vertrauliche Fassung der angefochtenen Entscheidung zurückgeschickt und die Begründetheit der Entscheidung, mit der sie bestimmte Informationen in der öffentlichen nichtvertraulichen Fassung der angefochtenen Entscheidung ausgelassen habe, nicht gerügt habe – nicht für verpflichtet hielt, eine neue Fassung der angefochtenen Entscheidung anzufertigen.
- 56 Mit Beschluss vom 27. Januar 2014 hat das Gericht zum einen die Kommission dazu verpflichtet, eine Fassung der angefochtenen Entscheidung vorzulegen, in der sie nur die vertraulichen Informationen unkenntlich gemacht hat, die in den Schriftsätzen der Klägerin nicht erwähnt werden, und zum anderen entschieden, dass dieses Dokument nach seiner Übermittlung bis zum Tag der mündlichen Verhandlung von den Vertretern der Klägerin sowie von den Vertretern der Republik Österreich, der ÖIAG, von Lufthansa und von Austrian Airlines in der Kanzlei des Gerichts eingesehen werden kann, ohne dass Kopien angefertigt werden dürfen. Die Kommission ist diesem Beweisaufnahmebeschluss am 13. Februar 2014 nachgekommen.
- 57 Am 11. März 2014 hat das Gericht nach Anhörung der Parteien entschieden, die mündliche Verhandlung unter Ausschluss der Öffentlichkeit durchzuführen. Sie fand am 25. Juni 2014 statt.

Anträge der Parteien

- 58 Die Klägerin beantragt,
- die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären;
 - der Kommission die Kosten aufzuerlegen.
- 59 Die Kommission, unterstützt durch die Republik Österreich, die ÖIAG, Lufthansa und Austrian Airlines, beantragt,
- die Klage ganz oder zumindest teilweise als unzulässig, hilfsweise als unbegründet abzuweisen;
 - der Klägerin die Kosten aufzuerlegen.

Rechtliche Würdigung

1. Zur Zulässigkeit

Zur fehlenden Unterschrift auf dem Original der Klageschrift

- 60 In der Klagebeantwortung hat die Kommission geltend gemacht, dass die ihr übersandte Klageschrift, da sie nicht unterschrieben gewesen sei, nicht den Anforderungen von Art. 43 § 1 der Verfahrensordnung entspreche und daher unzulässig sei. In der mündlichen Verhandlung vom 25. Juni 2014 hat die Kommission auf eine Frage des Gerichts bezüglich der Schlussfolgerungen, die sie aus dem Schreiben der Kanzlei des Gerichts vom 14. April 2010 ziehe, mit dem diese ihr bestätigt hatte, dass das Original der Klageschrift vom Vertreter der Klägerin unterschrieben gewesen sei, diese Unzulässigkeitseinrede jedoch fallen gelassen.

Zur Verwendung von Informationen durch die Klägerin, die nicht in der im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Fassung der angefochtenen Entscheidung standen, aber in der der Republik Österreich zugestellten Fassung der angefochtenen Entscheidung enthalten waren

- 61 Ohne formell eine Unzulässigkeitseinrede im Sinne von Art. 114 der Verfahrensordnung zu erheben, macht die Kommission geltend, dass die Klageschrift teilweise unzulässig sei, soweit sie Angaben in Bezug auf bestimmte Informationen – auf deren Grundlage die Kommission fehlerhaft die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt festgestellt haben solle – enthalte, die nicht in der der Klageschrift beigefügten, im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Fassung der angefochtenen Entscheidung enthalten gewesen seien.
- 62 Die Kommission trägt vor, es sei ihr unmöglich, zu diesen Angaben Stellung zu nehmen, ohne ihre Verpflichtung zur Wahrung des Berufsgeheimnisses gemäß Art. 339 AEUV zu verletzen. Dies schränke aber die Ausübung ihrer Verteidigungsrechte ein und führe daher zur teilweisen Unzulässigkeit der Klageschrift gemäß Art. 44 § 1 Buchst. c der Verfahrensordnung, soweit darin auf die fraglichen Informationen Bezug genommen werde.
- 63 Außerdem macht die Kommission geltend, dass die Klageschrift auch deshalb teilweise unzulässig sei, soweit sie die fraglichen Informationen enthalte, weil die Klägerin diese auf widerrechtliche Weise erlangt habe. Stellte man insoweit nicht die teilweise Unzulässigkeit der Klageschrift fest, liefe dies darauf hinaus, die Art und Weise, in der die Klägerin sich Zugang zu den fraglichen Informationen verschafft habe, gutzuheißen und zu einem solchen Vorgehen zu ermutigen. Dies könne das Vertrauen der Wirtschaftsteilnehmer in den Schutz vertraulicher Informationen, die sie der Kommission im Rahmen des Verfahrens zur Prüfung staatlicher Beihilfen übermitteln könnten, beeinträchtigen und sie dazu veranlassen, der Kommission solche Informationen in Zukunft nicht mehr zu liefern, was sich schädlich auf die Wirksamkeit der Verfahren zur Prüfung staatlicher Beihilfen insgesamt auswirken würde.
- 64 Was erstens das Vorbringen der Kommission in Bezug auf einen Verstoß gegen Art. 44 § 1 Buchst. c der Verfahrensordnung betrifft, so vermag dieses nicht zu überzeugen.
- 65 Es ist nämlich darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung jede beim Gericht eingereichte Klageschrift gemäß Art. 44 § 1 Buchst. c der Verfahrensordnung den Streitgegenstand und eine kurze Darstellung der Klagegründe enthalten muss. Diese Angaben müssen so klar und deutlich sein, dass sie dem Beklagten die Vorbereitung seiner Verteidigung und dem Gericht die Ausübung seiner richterlichen Kontrolle ermöglichen. Um die Rechtssicherheit und eine ordnungsgemäße Rechtspflege zu gewährleisten, ist es somit erforderlich, dass sich die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Umstände, auf die sich eine Klage stützt, zumindest in gedrängter Form, aber zusammenhängend und

verständlich unmittelbar aus der Klageschrift ergeben (Beschlüsse vom 28. April 1993, De Hoe/Kommission, T-85/92, Slg, EU:T:1993:39, Rn. 20, und vom 11. Juli 2005, Internationaler Hilfsfonds/Kommission, T-294/04, Slg, EU:T:2005:280, Rn. 23).

- 66 Die Kommission macht aber keinerlei Mangel an Klarheit oder Deutlichkeit der in der Klageschrift enthaltenen Angriffsmittel geltend, sondern nur, dass es aufgrund einer rechtlichen Verpflichtung unmöglich sei, auf das Vorbringen der Klägerin zu antworten. Damit erbringt die Kommission nicht den Nachweis für das Vorliegen eines Verstoßes gegen die Formerfordernisse gemäß Art. 44 § 1 Buchst. c der Verfahrensordnung, der zur Unzulässigkeit der Klageschrift im Sinne der oben in Rn. 65 angeführten Rechtsprechung führen könnte.
- 67 Im Übrigen vermag das Vorbringen der Kommission in Bezug auf eine Verletzung ihrer Verteidigungsrechte wegen der – angeblichen – Unmöglichkeit, auf die Argumente der Klägerin zu antworten, die sich auf nicht in der öffentlichen Fassung der angefochtenen Entscheidung enthaltene Informationen stützten, nicht durchzudringen.
- 68 Eine natürliche oder juristische Person, die gemäß Art. 263 Abs. 4 AEUV eine in Abs. 1 dieser Vorschrift genannte Handlung anfechten kann, darf nämlich ohne Einschränkung jeden der in Abs. 2 der Vorschrift angeführten Klagegründe geltend machen.
- 69 Jede Einschränkung des Rechts dieses Klägers, die Nichtigkeitsgründe geltend zu machen, die er für geeignet hält, muss deshalb unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sie auch eine Einschränkung des in Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankerten Rechts auf einen wirksamen Rechtsbehelf darstellen würde, gemäß Art. 52 Abs. 1 dieser Charta im Recht der Union vorgesehen sein und mit den Anforderungen der zuletzt genannten Bestimmung in Einklang stehen. Insbesondere darf sie – unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit – nur vorgenommen werden, wenn sie erforderlich ist und den von der Union anerkannten dem Gemeinwohl dienenden Zielsetzungen oder den Erfordernissen des Schutzes der Rechte und Freiheiten anderer tatsächlich entspricht.
- 70 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass der von der Kommission zur Stützung ihrer Unzulässigkeitsinrede angeführte Art. 339 AEUV vorsieht, dass die Kommission verpflichtet ist, Auskünfte, die ihrem Wesen nach unter das Berufsgeheimnis fallen, insbesondere Auskünfte über Unternehmen sowie deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenelemente, nicht preiszugeben. Diese Verpflichtung wird in Art. 24 der Verordnung Nr. 659/1999 in Bezug auf Informationen, die sie in Anwendung dieser Verordnung erhalten hat, wiederholt. Gemäß dieser Vorschrift gilt die Verpflichtung zur Wahrung des Berufsgeheimnisses nicht nur für die Kommission, sondern auch für die Mitgliedstaaten, ihre Beamten und anderen Bediensteten, einschließlich der von der Kommission ernannten unabhängigen Sachverständigen. Art. 25 der Verordnung Nr. 659/1999 bestimmt, dass die Kommission Entscheidungen nach den Kapiteln II bis V und VII dieser Verordnung dem betreffenden Mitgliedstaat unverzüglich mitteilt und ihm Gelegenheit gibt, ihr mitzuteilen, welche Informationen seiner Ansicht nach unter das Geschäfts- und Betriebsgeheimnis fallen. Außerdem gibt die Kommission in ihrer Mitteilung C(2003) 4582 (siehe oben, Rn. 52) Aufschluss darüber, wie sie Anträge behandeln wird, in denen die Mitgliedstaaten, die Adressaten einer Beihilfeentscheidung sind, darum ersuchen, Teile einer solchen Entscheidung als unter das Berufsgeheimnis fallend zu betrachten und von der Veröffentlichung auszunehmen.
- 71 Es ist festzustellen, dass weder Art. 339 AEUV noch Art. 24 der Verordnung Nr. 659/1999 ausdrücklich vorsieht, dass Klagegründe als unzulässig zurückgewiesen werden, die sich auf Punkte der streitgegenständlichen Entscheidung beziehen, die in der veröffentlichten Fassung dieser Entscheidung geschwärzt waren und zu denen ein Kläger nur dadurch Zugang haben konnte, dass er sich ohne die Erlaubnis der Kommission die vollständige vertrauliche Fassung dieser Entscheidung beschafft.

- 72 Selbst wenn man annähme, dass diese Vorschriften in diesem Sinne ausgelegt werden können, ist festzustellen, dass sie unter den Umständen des vorliegenden Falls nicht anwendbar wären.
- 73 Aus der Antwort der Kommission vom 19. September 2013 auf eine prozessleitende Maßnahme des Gerichts geht nämlich hervor, dass sie die angefochtene Entscheidung der Republik Österreich am 31. August 2009 zugestellt und sie gleichzeitig aufgefordert hat, ihr innerhalb von 15 Arbeitstagen mitzuteilen, welche Informationen in der Entscheidung ihrer Ansicht nach vertrauliche Angaben enthalten, die nicht veröffentlicht werden sollen. Mit Schreiben vom 18. September 2009 beantragte die Republik Österreich bei der Kommission, bestimmte in der angefochtenen Entscheidung enthaltene Angaben wegen ihrer Vertraulichkeit zu streichen. Mit Schreiben vom 29. September 2009 teilte die Kommission der Republik Österreich mit, dass sie ihrem Antrag nicht vollumfänglich nachkommen könne, und übersandte eine vorläufige geschwärzte Fassung der angefochtenen Entscheidung, wobei sie sie um Zustimmung zu dieser Fassung innerhalb von fünf Arbeitstagen bat. Mit Schreiben vom 2. Oktober 2009 erklärte sich die Republik Österreich grundsätzlich mit der von der Kommission vorgeschlagenen Fassung der angefochtenen Entscheidung einverstanden. Sie bat jedoch erneut um die Streichung von Informationen in den Rn. 61 und 63 der angefochtenen Entscheidung und führte ergänzende Gründe an, die aus ihrer Sicht für die vertrauliche Behandlung dieser Informationen sprachen. Nach erneuter Prüfung der von der Republik Österreich vorgetragenen Begründung schwärzte die Kommission die betreffenden Informationen in den Rn. 61 und 63 der angefochtenen Entscheidung, versandte diese (im Folgenden: öffentliche Fassung der angefochtenen Entscheidung) an Dritte, darunter die Klägerin, und veröffentlichte sie am 13. Oktober 2009 auf ihrer Internetseite. Die öffentliche Fassung der angefochtenen Entscheidung wurde dann am 9. März 2010 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.
- 74 Ebenso wie die Kommission hat auch das Gericht festgestellt, dass die Klägerin in der Klageschrift Argumente vorgebracht hat, die auf Informationen beruhten, die sich, obwohl sie angeblich in der angefochtenen Entscheidung enthalten waren, nicht in der der Klageschrift beigefügten öffentlichen Fassung der angefochtenen Entscheidung befanden. Das Gericht hat ferner festgestellt, dass die Randnummern, auf die die Klägerin zur Untermauerung ihrer Behauptungen in Bezug auf die in Rede stehenden Informationen verwiesen hat, in der öffentlichen Fassung der angefochtenen Entscheidung die Angabe enthielten, dass bestimmte Informationen aufgrund ihrer Vertraulichkeit geschwärzt worden seien.
- 75 Die in Rede stehenden, in der Klageschrift erwähnten Informationen beziehen sich auf die Höhe des ausschließlich von Austrian Airlines übernommenen Eigenbeitrags und auf den prozentualen Anteil der Umstrukturierungskosten, den dieser Beitrag repräsentieren soll, auf die Höhe der prognostizierten Betriebsverluste von Austrian Airlines, auf die Höhe des Eigenbeitrags von Lufthansa, auf die Höhe der kumulierten Eigenbeiträge von Lufthansa und Austrian Airlines und auf die Höhe der Umstrukturierungskosten für den Fall, dass die Übernahme der Betriebsverluste von Austrian Airlines durch Lufthansa und der Beitrag zur Reduzierung des Verschuldungsgrads von Austrian Airlines durch Lufthansa nicht als Beitrag zu den Umstrukturierungskosten angesehen werden sollten.
- 76 Diese Informationen bezogen sich auch auf bestimmte Maßnahmen des Umstrukturierungsplans, die Optimierung des Verkehrs zwischen bestimmten Ländern, die prozentuale Kapazitätsverringerung in den Jahren 2008 und 2009 im Linienverkehr und bei den Charterflügen von Austrian Airlines, die Zahl der Flugzeuge, über die Austrian Airlines im Jahr 2011 verfügen sollte, sowie die Zahl und die Typen von Flugzeugen, die Austrian Airlines in Betrieb nehmen sollte, die Art und Weise des Erwerbs dieser Flugzeuge und das für ihre Inbetriebnahme vorgesehene Datum.
- 77 In jenem Stadium war das Gericht ohne die vollständige Fassung der angefochtenen Entscheidung nicht in der Lage, zu prüfen, ob die Behauptungen der Klägerin betreffend den Inhalt dieser Entscheidung wahrheitsgemäß waren.

- 78 Diese Behauptungen betrafen aber Informationen, die für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits offenbar relevant sind, da die Klägerin sich zur Begründung ihrer Klage insbesondere darauf berufen hat, dass wegen des unzureichenden Beitrags des Beihilfeempfängers zum Umstrukturierungsplan, des Fehlens eines echten Umstrukturierungsplans und des unzureichenden Charakters der Ausgleichsmaßnahmen, mit denen der durch die fragliche staatliche Beihilfe geschaffenen Wettbewerbsverzerrung begegnet werden sollte, ein Verstoß gegen die im Bereich der staatlichen Beihilfe geltenden Regeln vorliege.
- 79 Zudem hätte die Kommission, indem sie auf das auf diesen Informationen beruhende Vorbringen der Klägerin antwortet, dazu veranlasst sein können – und sei es implizit –, die Behauptungen der Klägerin in Bezug auf den Inhalt der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung zu entkräften und damit gegen die Verpflichtung zur Wahrung des Berufsgeheimnisses gemäß Art. 339 AEUV zu verstoßen.
- 80 Im Hinblick auf die Bedeutung der fraglichen Informationen für die Entscheidung über den Rechtsstreit hat das Gericht daher der Kommission aufgegeben, die vollständige Fassung der angefochtenen Entscheidung vorzulegen – wobei es klargestellt hat, dass diese Fassung in jenem Stadium des Verfahrens weder an die Klägerin noch an die Streithelferinnen, mit Ausnahme der Republik Österreich, übermittelt wird –, um zu prüfen, ob die in der Klageschrift genannten Informationen, die nicht in der öffentlichen Fassung der angefochtenen Entscheidung enthalten waren, auch den in der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung enthaltenen Informationen entsprechen. Auf diesen Beweisbeschluss hin hat die Kommission die vollständige Fassung der angefochtenen Entscheidung vorgelegt. Das Gericht hat daraufhin feststellen können, dass die Behauptungen der Klägerin in Bezug auf den Inhalt der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung zutreffend waren.
- 81 Gleichzeitig hat das Gericht die Klägerin mit einer prozessleitenden Maßnahme aufgefordert, mitzuteilen, ob sie Zugang zur vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung hatte. In Beantwortung dieser Frage hat die Klägerin angegeben, dass ihre Anwälte zur Vorbereitung der Klage Zugang zu diesem Dokument gehabt hätten.
- 82 Unter diesen Umständen hat das Gericht festgestellt, dass die Verpflichtung der Kommission zur Wahrung des Berufsgeheimnisses in Bezug auf die Informationen in der Klageschrift, die nicht in der öffentlichen Fassung der angefochtenen Entscheidung standen, aber in der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung enthalten waren, gegenüber der Klägerin gegenstandslos geworden ist, weil diese von den fraglichen Informationen bereits Kenntnis hatte.
- 83 Angesichts der Art der in Rede stehenden Informationen war diese Verpflichtung auch gegenüber den Streithelferinnen gegenstandslos. Es ist nämlich daran zu erinnern, dass die Republik Österreich Adressatin der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung war und dass sie somit als solche Kenntnis vom Inhalt dieses Dokuments hatte. Zum Risiko eines Verstoßes gegen die Verpflichtung zur Wahrung des Berufsgeheimnisses gegenüber den anderen Streithelferinnen ist festzustellen, dass die in Rede stehenden Informationen, die sich auf die Kosten des Plans zur Umstrukturierung von Austrian Airlines, den Beitrag von Austrian Airlines und Lufthansa zu den Kosten dieses Umstrukturierungsplans, die voraussichtlichen Betriebsverluste von Austrian Airlines und den Inhalt des Umstrukturierungsplans bezogen, der ÖIAG, Austrian Airlines und Lufthansa aller Wahrscheinlichkeit nach bekannt waren. Wenn die Kommission insoweit einen Zweifel gehabt hätte, wäre es nach Auffassung des Gerichts ihre Sache gewesen, um eine vertrauliche Behandlung der Klageschrift gegenüber diesen Streithelferinnen zu ersuchen, was sie nicht getan hat.

- 84 In diesem Zusammenhang hat das Gericht die Kommission mit einer prozessleitenden Maßnahme aufgefordert, sich zu allen Rügen, Argumenten und Klagegründen zu äußern, zu denen sie mit der Begründung, dass ihr dies nicht möglich sei, ohne gegen Art. 339 AEUV zu verstoßen, noch nicht Stellung genommen hatte. Dies hat die Kommission durch die Vorlage einer ergänzenden Klagebeantwortung am 19. März 2013 getan.
- 85 Angesichts dessen, dass zum einen die vollständige Fassung der angefochtenen Entscheidung auch Informationen enthielt, die in der öffentlichen Fassung der angefochtenen Entscheidung wegen ihrer Vertraulichkeit geschwärzt worden waren und die nicht in der Klageschrift enthalten waren, und dass zum anderen trotz der Antwort der Klägerin auf die hierauf bezogene Frage des Gerichts Ungewissheit darüber bestand, ob die Klägerin wirklich Zugang zu der gesamten vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung hatte, hat das Gericht die Kommission außerdem gefragt, ob es ihr möglich sei, die Vertraulichkeit bezüglich aller in der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung enthaltenen Informationen für die Zwecke des vorliegenden Rechtsstreits aufzuheben. Das Gericht hat ferner die Streithelferinnen aufgefordert, sich zur Vertraulichkeit der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung zu äußern.
- 86 Nach Prüfung der Argumente der Kommission und der Streithelferinnen zur Rechtfertigung der Weigerung, die Vertraulichkeit der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung aufzuheben, hat das Gericht dieses Dokument an die Kommission zurückgesandt und diese mit einer neuen prozessleitenden Maßnahme aufgefordert, eine Fassung der angefochtenen Entscheidung vorzulegen, in der sie lediglich diejenigen vertraulichen Informationen schwärzen sollte, die nicht in den Schriftsätzen der Klägerin erwähnt wurden, um den anderen Verfahrensbeteiligten diese Fassung zuzustellen. Angesichts der Weigerung der Kommission, ein solches Dokument vorzulegen, hat das Gericht den Beweisbeschluss vom 27. Januar 2014 erlassen, dem die Kommission am 13. Februar 2014 nachgekommen ist.
- 87 Um die Wahrung der Vertraulichkeit der in Rede stehenden Informationen gegenüber Dritten sicherzustellen, hat das Gericht nach Anhörung der Verfahrensbeteiligten außerdem entschieden, die mündliche Verhandlung unter Ausschluss der Öffentlichkeit durchzuführen.
- 88 Hierzu ist festzustellen, dass die Kommission in Beantwortung einer Frage des Gerichts in der mündlichen Verhandlung angegeben hat, dass sie trotz der Durchführung der mündlichen Verhandlung unter Ausschluss der Öffentlichkeit daran festhalte, dass sie nach wie vor zur Wahrung des Berufsgeheimnisses verpflichtet sei und dass die Klageschrift folglich als teilweise unzulässig zurückzuweisen sei, da sie es ihr nicht erlaube, ihre Verteidigungsrechte in vollem Umfang auszuüben.
- 89 Das Gericht ist jedoch der Auffassung, dass sich die Kommission angesichts der oben ausgeführten Erwägungen im vorliegenden Fall nicht auf eine Verletzung ihrer Verteidigungsrechte wegen der angeblichen Unmöglichkeit, auf das Vorbringen der Klägerin zu antworten, ohne gegen die Pflicht zur Wahrung des Berufsgeheimnisses zu verstoßen, berufen kann.
- 90 Die von der Kommission erhobene Einrede der Unzulässigkeit wegen der geltend gemachten Unmöglichkeit, auf das Vorbringen zu antworten, das auf Informationen gestützt war, die allein in der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung enthalten waren, ist daher zurückzuweisen.
- 91 Was zweitens die Auffassung der Kommission betrifft, dass die Klageschrift als teilweise unzulässig zurückzuweisen sei, weil sie Informationen enthalte, die sich die Klägerin widerrechtlich beschafft habe, so ist auch dieser nicht zu folgen.

- 92 Zur Stützung ihrer Auffassung macht die Kommission nämlich lediglich geltend, dass der Umstand, dass die Klägerin im Rahmen des Verfahrens vor dem Gericht widerrechtlich erlangte Informationen verwenden könne, geeignet sei, das System der Kontrolle staatlicher Beihilfen in der Europäischen Union zu beeinträchtigen, da er die Wirtschaftsteilnehmer davor zurückschrecken lasse, ihr im Rahmen des Verfahrens zur Prüfung staatlicher Beihilfen vertrauliche Informationen mitzuteilen.
- 93 Zum einen aber gehören derartige Erwägungen, ihre Begründetheit unterstellt, nicht zu den Umständen, die es rechtfertigen würden, eine auf der Grundlage von Art. 263 AEUV eingereichte Klageschrift gemäß der oben in Rn. 65 angeführten Rechtsprechung zu Art. 44 der Verfahrensordnung als unzulässig zurückzuweisen. Zum anderen sind mangels ausdrücklicher Bestimmungen, die die Zurückweisung von Klagegründen vorsehen, die auf vertrauliche Bestandteile einer Entscheidung über eine staatliche Beihilfe gestützt sind, die von der Kommission vorgebrachten allgemeinen Erwägungen unerheblich.
- 94 Es trifft zwar zu, dass die Klägerin, wie von der Kommission nahegelegt, die Möglichkeit hatte, bei ihr den Zugang zur vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung gemäß den in der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission (ABl. L 145, S. 43) vorgesehenen Modalitäten zu beantragen oder, wie die Republik Österreich und Lufthansa geltend gemacht haben, in ihrer Klageschrift die Auslassung bestimmter Informationen in der öffentlichen Fassung der angefochtenen Entscheidung aufgrund ihrer angeblichen Vertraulichkeit anzufechten und das Gericht um den Erlass einer prozessleitenden Maßnahme zu ersuchen, um die vollständige Fassung der angefochtenen Entscheidung zu erhalten.
- 95 Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Klägerin im Unterschied zur Kommission und zur Republik Österreich nicht der Verpflichtung zur Wahrung des Berufsgeheimnisses gemäß Art. 339 AEUV und Art. 24 der Verordnung Nr. 659/1999 unterliegt.
- 96 Da die Klägerin bereits Zugang zu den in der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung enthaltenen Informationen hatte, bestand für sie daher keinerlei Verpflichtung, von einer der oben in Rn. 94 genannten Verfahrensmöglichkeiten Gebrauch zu machen.
- 97 Die Klägerin konnte sich nämlich auch, wie sie es getan hat, damit begnügen, in ihrer Klageschrift Behauptungen in Bezug auf den Inhalt der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung aufzustellen.
- 98 Unter diesen Umständen ist das Gericht der Auffassung, dass es, da sich die in Rede stehenden Behauptungen auf für die Entscheidung über den Rechtsstreit wesentliche Informationen bezogen, gehalten war, die Wahrhaftigkeit dieser Behauptungen zu prüfen, indem es die Vorlage der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung anordnet.
- 99 Folglich ist auch die von der Kommission erhobene Einrede der Unzulässigkeit wegen der in der Klageschrift vorgenommenen Verwendung von allein in der vollständigen Fassung der angefochtenen Entscheidung enthaltenen Informationen zurückzuweisen.

2. Zur Begründetheit

- 100 Die Klägerin stützt die vorliegende Klage auf drei Klagegründe, mit denen sie erstens einen Verstoß gegen Bestimmungen des AEU-Vertrags, zweitens einen Verstoß gegen die Begründungspflicht und drittens einen Ermessensmissbrauch geltend macht.
- 101 Das Gericht hält es für zweckmäßig, zunächst den zweiten Klagegrund betreffend einen Verstoß gegen die Begründungspflicht zu prüfen.

Zum zweiten Klagegrund: Verstöß gegen die Begründungspflicht

- 102 Der zweite Klagegrund der Klägerin besteht aus zwei Teilen, mit denen erstens eine fehlerhafte Begründung hinsichtlich der als ausreichend angesehenen Ausgleichsmaßnahmen und zweitens eine fehlerhafte Begründung in Bezug auf die Beachtung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe geltend gemacht wird.

Zum ersten Teil des zweiten Klagegrundes: fehlende Begründung bezüglich der Frage, ob die Ausgleichsmaßnahmen im Hinblick auf die Situation der in Rede stehenden Märkte ausreichend sind

- 103 Die Klägerin macht im Wesentlichen zum einen geltend, dass die angefochtene Entscheidung keine Angaben über die Verhältnisse auf dem von der Gewährung der in Rede stehenden Beihilfe betroffenen Markt enthalte, und zum anderen, dass es in der angefochtenen Entscheidung an einer Begründung in Bezug auf den ausreichenden Charakter der Ausgleichsmaßnahmen fehle, die damit im Hinblick auf die Verhältnisse dieses Marktes auferlegt würden.
- 104 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Begründungspflicht um ein wesentliches Formerfordernis handelt, das von der Frage der Stichhaltigkeit der Begründung zu unterscheiden ist, die zur materiellen Rechtmäßigkeit des streitigen Rechtsakts gehört. Rügen und Vorbringen, mit denen die materielle Rechtmäßigkeit dieses Aktes in Frage gestellt werden soll, sind daher im Rahmen eines Klagegrundes, mit dem eine fehlende oder unzureichende Begründung gerügt wird, unerheblich (Urteile vom 22. März 2001, Frankreich/Kommission, C-17/99, Slg, EU:C:2001:178, Rn. 35 bis 38, und vom 15. Juni 2005, Corsica Ferries France/Kommission, T-349/03, Slg, EU:T:2005:221, Rn. 52 und 59; vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. April 2006, Schmitz-Gotha Fahrzeugwerke/Kommission, T-17/03, Slg, EU:T:2006:109, Rn. 70 und 71).
- 105 Ferner ist darauf hinzuweisen, dass der Umfang der Begründungspflicht von der Art des in Rede stehenden Rechtsakts und dem Kontext, in dem er erlassen wurde, abhängt. Die Begründung muss die Überlegungen des Organs, das den Akt erlassen hat, so klar und eindeutig zum Ausdruck bringen, dass zum einen der Unionsrichter die ihm obliegende Rechtmäßigkeitskontrolle wahrnehmen kann und es zum anderen den Betroffenen möglich ist, Kenntnis von den Gründen für die getroffene Maßnahme zu erlangen, damit sie ihre Rechte verteidigen und prüfen können, ob die Entscheidung in der Sache begründet ist. In der Begründung brauchen nicht alle tatsächlich oder rechtlich einschlägigen Aspekte genannt zu werden, da die Frage, ob die Begründung eines Rechtsakts den Erfordernissen von Art. 296 AEUV genügt, nicht nur anhand seines Wortlauts zu beurteilen ist, sondern auch anhand seines Kontexts sowie sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet (Urteile vom 2. April 1998, Kommission/Sytraval und Brink's France, C-367/95 P, Slg, EU:C:1998:154, Rn. 63, und vom 3. März 2010, Freistaat Sachsen/Kommission, T-102/07 und T-120/07, Slg, EU:T:2010:62, Rn. 180).
- 106 Insbesondere braucht die Kommission nicht auf alle Argumente einzugehen, die die Betroffenen vor ihr geltend gemacht haben. Es reicht aus, wenn sie die Tatsachen und rechtlichen Erwägungen anführt, denen nach dem Aufbau der Entscheidung eine wesentliche Bedeutung zukommt (Urteile vom 1. Juli 2008, Chronopost und La Poste/UFEX u. a., C-341/06 P und C-342/06 P, Slg, EU:C:2008:375, Rn. 96, und Freistaat Sachsen u. a./Kommission, oben in Rn. 105 angeführt, EU:T:2010:62, Rn. 180).
- 107 Was erstens das angebliche Fehlen von Angaben über die Verhältnisse auf dem von der Gewährung der in Rede stehenden Beihilfe betroffenen Markt betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass die Beachtung der mit Art. 296 AEUV auferlegten Verpflichtung im Hinblick auf den Kontext zu beurteilen ist, in dem die betreffende Entscheidung erlassen wurde. Insoweit ist festzustellen, dass die angefochtene Entscheidung am selben Tag erlassen worden ist wie die Entscheidung über die Genehmigung des Zusammenschlusses zwischen Lufthansa und Austrian Airlines, in der die Kommission gerade die Auswirkungen dieses Zusammenschlusses auf den Markt geprüft hat. Außerdem geht aus Rn. 316 der angefochtenen Entscheidung hervor, dass die Kommission der Auffassung war, dass die Marktsituation

im vorliegenden Fall eine zusätzliche Verringerung der Kapazitäten gegenüber der bereits im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Kapazitätsverringerung erfordere. Zudem ergibt sich aus den Rn. 322 und 324 der angefochtenen Entscheidung, dass der Umstrukturierungsplan auf der Annahme beruhte, dass sich die Marktentwicklung im Jahr 2010 umkehre, was eine Erhöhung der Kapazitäten von Austrian Airlines begrenzt auf die durchschnittliche für europäische Luftfahrtunternehmen festgestellte Wachstumsrate bis zum Ende des Jahres 2015 oder bis zu dem Zeitpunkt, in dem Austrian Airlines ein ausgeglichenes EBIT erreiche, rechtfertige.

- 108 Folglich fehlt es in der angefochtenen Entscheidung entgegen dem Vorbringen der Klägerin nicht an Angaben über die Verhältnisse auf dem von der Gewährung der in Rede stehenden Beihilfe betroffenen Markt.
- 109 Was zweitens das angebliche Fehlen einer Begründung der angefochtenen Entscheidung in Bezug auf die Frage betrifft, ob die mit ihr auferlegten Ausgleichsmaßnahmen angesichts der Verhältnisse des Marktes ausreichen, sind die Argumente in Erinnerung zu rufen, die die Klägerin zur Stützung dieser Behauptung vorbringt.
- 110 So macht die Klägerin in der Klageschrift wie auch in der Erwiderung geltend, dass die Kommission mit der Feststellung der Vereinbarkeit der in Rede stehenden Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt die Ausweitung von wettbewerbswidrigen Praktiken zulasse, deren sich Lufthansa und Austrian Airlines durch ihr Joint Venture seit 2006 schuldig gemacht hätten, dass die Ausgleichsmaßnahmen nicht ausreichend seien, um die wettbewerbswidrigen Auswirkungen, die sich aus der Gewährung der Beihilfe ergäben, auszugleichen, dass die angefochtene Entscheidung keinerlei Ausgleichsmaßnahme in Bezug auf den Markt für Flüge zwischen Österreich und Osteuropa sowie zwischen Österreich und dem Mittleren Osten vorsehe, auf dem Austrian Airlines eine beherrschende Stellung inne habe, und schließlich, dass die angefochtene Entscheidung keine Ausgleichsmaßnahmen zur Bekämpfung der von Lufthansa und Austrian Airlines betriebenen unlauteren Preispolitik vorsehe.
- 111 Somit ergibt sich trotz der Überschrift des vorliegenden Klagegrundes aus der Formulierung der Argumente der Klägerin sowohl in der Klageschrift als auch in der Erwiderung, dass mit ihnen in Wirklichkeit die Begründetheit der Beurteilung der Kommission bezüglich der Vereinbarkeit der in Rede stehenden Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt in Zweifel gezogen werden soll. Sie sind im Rahmen des dritten Teils des ersten Klagegrundes zu prüfen, mit dem geltend gemacht wird, dass der Umstrukturierungsplan und die Ausgleichsmaßnahmen unzureichend waren. Im Rahmen eines Klagegrundes einer fehlenden oder unzureichenden Begründung sind diese Argumente indessen, wie oben in Rn. 104 ausgeführt worden ist, unerheblich.
- 112 Daraus folgt, dass der erste Teil des zweiten Klagegrundes als unbegründet zurückzuweisen ist.

Zum zweiten Teil des zweiten Klagegrundes: fehlende Begründung bezüglich der Beachtung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe

- 113 Die Klägerin wirft der Kommission im Wesentlichen zum einen vor, dass sie zu den zahlreichen Beihilfen, die Austrian Airlines in der Vergangenheit erhalten habe und die von der Klägerin im Rahmen ihrer Beschwerde dargetan worden seien, in der angefochtenen Entscheidung nicht Stellung genommen habe, und zum anderen, dass sie festgestellt habe, dass die fraglichen Beihilfen nicht gegen den Grundsatz der einmaligen Beihilfe verstießen.
- 114 Insoweit ist zunächst daran zu erinnern, dass nach der oben in Rn. 106 angeführten Rechtsprechung die Kommission bei auf der Grundlage von Art. 87 Abs. 3 EG erlassenen Entscheidungen nicht auf alle Argumente einzugehen braucht, die die Betroffenen vor ihr geltend gemacht haben. Es reicht aus, wenn sie die Tatsachen und rechtlichen Erwägungen anführt, denen nach dem Aufbau der

Entscheidung eine wesentliche Bedeutung zukommt (Urteile Chronopost und La Poste/UFEX u. a., oben in Rn. 106 angeführt, EU:C:2008:375, Rn. 96, und Freistaat Sachsen u. a./Kommission, oben in Rn. 105 angeführt, EU:T:2010:62, Rn. 180).

- 115 Allerdings ist auch darauf hinzuweisen, dass bei der Beurteilung der Vereinbarkeit einer Umstrukturierungsbeihilfe mit dem Gemeinsamen Markt dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe eine besondere Bedeutung zukommt, wie sich aus Rn. 72 der im vorliegenden Fall anwendbaren Leitlinien von 2004 ergibt.
- 116 Es ist jedoch festzustellen, dass die Kommission sehr wohl zur Beachtung dieses Grundsatzes im vorliegenden Fall Stellung genommen hat, indem sie in Rn. 339 der angefochtenen Entscheidung angegeben hat, sie habe festgestellt, dass weder Austrian Airlines selbst noch ein anderes Unternehmen innerhalb der Unternehmensgruppe zuvor Umstrukturierungsbeihilfen erhalten habe.
- 117 Die Klägerin kann daher nicht geltend machen, dass die Kommission gegen die Begründungspflicht verstoßen habe, indem sie in der angefochtenen Entscheidung nicht im Detail zu allen Argumenten Stellung genommen habe, die von ihr im Rahmen des Verwaltungsverfahrens vorgebracht worden seien, um die Existenz rechtswidriger Beihilfen nachzuweisen, die Austrian Airlines in der Vergangenheit gewährt worden seien.
- 118 Was im Übrigen die Rüge betrifft, die Kommission habe zu Unrecht die Auffassung vertreten, dass die Gewährung der in Rede stehenden Beihilfen nicht gegen den Grundsatz der einmaligen Beihilfe verstoßen habe, so läuft diese darauf hinaus, die von der Kommission in der Sache vorgenommene Beurteilung in Frage zu stellen, und ist daher im Rahmen eines Klagegrundes, mit dem eine fehlerhafte oder fehlende Begründung geltend gemacht wird, gemäß der oben in Rn. 104 angeführten Rechtsprechung unerheblich.
- 119 Daher ist der zweite Teil des zweiten Klagegrundes und damit der zweite Klagegrund insgesamt als unbegründet zurückzuweisen.

Zum ersten Klagegrund: Verstoß gegen Bestimmungen des EG-Vertrags

- 120 Der erste Klagegrund der Klägerin besteht aus vier Teilen, mit denen erstens ein offensichtlicher Beurteilungsfehler in Bezug auf die Identität und die Förderungswürdigkeit der Beihilfeempfängerin, zweitens der nicht ausreichende Charakter des Eigenbeitrags der Beihilfeempfängerin zum Umstrukturierungsplan, drittens der nicht ausreichende Charakter des Umstrukturierungsplans und der Ausgleichsmaßnahmen und viertens ein Verstoß gegen Art. 43 EG geltend gemacht wird.

Zum ersten Teil des ersten Klagegrundes: offensichtlicher Beurteilungsfehler in Bezug auf die Identität und die Förderungswürdigkeit der Beihilfeempfängerin

- 121 Die Klägerin wirft der Kommission im Wesentlichen vor, ihr sei ein offensichtlicher Beurteilungsfehler in Bezug auf die Identität der Beihilfeempfängerin unterlaufen, bei der es sich nicht um Austrian Airlines handele, sondern um Lufthansa. Dieser ursprüngliche Fehler habe sich auf die Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung ausgewirkt, da Lufthansa kein Unternehmen in Schwierigkeiten und deshalb der Förderung durch die in Rede stehende Umstrukturierungsbeihilfe nicht würdig sei. Ferner macht die Klägerin geltend, dass auch Austrian Airlines, für den Fall, dass sie doch Empfängerin der in Rede stehenden Beihilfe gewesen sein sollte, die Voraussetzung für deren Gewährung nicht erfüllt habe.
- 122 Was zunächst die Rüge betreffend einen angeblichen Fehler der Kommission in Bezug auf die Identität der Empfängerin der in Rede stehenden Beihilfe angeht, ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung die Qualifizierung als Beihilfe im Sinne von Art. 87 Abs. 1 EG verlangt, dass alle in

- diesem Artikel genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Zunächst hat es sich um eine Maßnahme des Staates oder eine aus staatlichen Mitteln bestrittene Maßnahme zu handeln. Zweitens muss diese Maßnahme geeignet sein, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Drittens muss sie durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige ihrem Empfänger einen Vorteil verschaffen. Viertens muss sie den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 24. Juli 2003, Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, Slg, EU:C:2003:415, Rn. 74 und 75, und vom 22. Februar 2006, Le Levant 001 u. a./Kommission, T-34/02, Slg, EU:T:2006:59, Rn. 110).
- ¹²³ Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass nach gefestigter Rechtsprechung die Lieferung von Gegenständen oder die Erbringung von Dienstleistungen zu Vorzugsbedingungen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Art. 87 Abs. 1 EG darstellen kann (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 2. Februar 1988, Kwekerij van der Kooy u. a./Kommission, 67/85, 68/85 und 70/85, Slg, EU:C:1988:38, Rn. 28 und 29, vom 20. November 2003, GEMO, C-126/01, Slg, EU:C:2003:622, Rn. 29, und vom 1. Juli 2010, Italien/Kommission, T-53/08, Slg, EU:T:2010:267, Rn. 59).
- ¹²⁴ Im Fall des Verkaufs eines Gegenstands durch die öffentliche Hand an eine Privatperson hat dieser Grundsatz zur Folge, dass insbesondere zu klären ist, ob der Kaufpreis dieses Gegenstands dem Marktpreis entspricht, also dem, den der Erwerber unter normalen Marktbedingungen hätte erzielen können (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 16. September 2004, Valmont/Kommission, T-274/01, Slg, EU:T:2004:266, Rn. 45 und die dort angeführte Rechtsprechung). Demgemäß hat die Kommission das Kriterium des unter Marktbedingungen handelnden privaten Investors heranzuziehen, um festzustellen, ob der Preis, den der vermeintliche Beihilfeempfänger gezahlt hat, dem Preis entspricht, den ein privater, unter normalen Wettbewerbsbedingungen handelnder Wirtschaftsteilnehmer hätte festsetzen können (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 2. September 2010, Kommission/Scott, C-290/07 P, Slg, EU:C:2010:480, Rn. 68, und vom 16. Dezember 2010, Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, Slg, EU:C:2010:778, Rn. 34 und die dort angeführte Rechtsprechung). Die konkrete Anwendung dieses Kriteriums setzt grundsätzlich eine komplexe wirtschaftliche Beurteilung voraus (Urteil Kommission/Scott, EU:C:2010:480, Rn. 68).
- ¹²⁵ Ferner ist zu Umfang und Art der gerichtlichen Kontrolle darauf hinzuweisen, dass der Begriff der staatlichen Beihilfe, wie er im Vertrag definiert ist, ein Rechtsbegriff ist und anhand objektiver Kriterien ausgelegt werden muss. Deshalb hat der Unionsrichter die Frage, ob eine Maßnahme in den Anwendungsbereich von Art. 87 Abs. 1 EG fällt, grundsätzlich unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des bei ihm anhängigen Rechtsstreits und des technischen oder komplexen Charakters der von der Kommission vorgenommenen Beurteilungen umfassend zu prüfen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 16. Mai 2000, Frankreich/Ladbroke Racing und Kommission, C-83/98 P, Slg, EU:C:2000:248, Rn. 25, und vom 22. Dezember 2008, British Aggregates/Kommission, C-487/06 P, Slg, EU:C:2008:757, Rn. 111). Der Unionsrichter muss insbesondere nicht nur die sachliche Richtigkeit, die Zuverlässigkeit und die Kohärenz der angeführten Beweise prüfen, sondern auch kontrollieren, ob diese Beweise alle relevanten Daten darstellen, die bei der Beurteilung einer komplexen Situation heranzuziehen waren, und ob sie die aus ihnen gezogenen Schlüsse zu stützen vermögen (vgl. Urteil Kommission/Scott, oben in Rn. 124 angeführt, EU:C:2010:480, Rn. 65 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- ¹²⁶ Der Unionsrichter darf jedoch im Rahmen dieser Kontrolle nicht die wirtschaftliche Beurteilung seitens der Kommission durch seine eigene ersetzen. Die Kontrolle, die die Unionsgerichte in Bezug auf die Würdigung komplexer wirtschaftlicher Gegebenheiten durch die Kommission ausüben, ist nämlich eine beschränkte Kontrolle, in deren Rahmen nur geprüft werden darf, ob die Vorschriften über das Verfahren und die Begründung eingehalten wurden, ob der Sachverhalt zutreffend festgestellt wurde und ob kein offensichtlicher Beurteilungsfehler oder Ermessensmissbrauch vorliegt (vgl. Urteile Kommission/Scott, oben in Rn. 124 angeführt, EU:C:2010:480, Rn. 66 und die dort angeführte Rechtsprechung, und vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, Slg, EU:T:2008:585, Rn. 41).

- 127 Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die Rechtmäßigkeit einer Entscheidung der Kommission im Bereich der staatlichen Beihilfen anhand der Informationen zu beurteilen ist, über die die Kommission beim Erlass der Entscheidung verfügen konnte (Urteile vom 10. Juli 1986, *Belgien/Kommission*, 234/84, Slg, EU:C:1986:302, Rn. 16, vom 14. September 2004, *Spanien/Kommission*, C-276/02, Slg, EU:C:2004:521, Rn. 31, und *Valmont/Kommission*, oben in Rn. 124 angeführt, EU:T:2004:266, Rn. 38). Insbesondere sind demnach, da der Begriff der staatlichen Beihilfe einem objektiven Sachverhalt entspricht, der zu dem Zeitpunkt zu beurteilen ist, zu dem die Kommission ihre Entscheidung trifft, für die gerichtliche Kontrolle die zu diesem Zeitpunkt vorgenommenen Beurteilungen zu berücksichtigen (Urteil *Chronopost und La Poste/UFEX u. a.*, oben in Rn. 106 angeführt, EU:C:2008:375, Rn. 144).
- 128 Im Licht dieser Grundsätze ist zu prüfen, ob die Kommission im vorliegenden Fall einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, indem sie davon ausgegangen ist, dass nicht Lufthansa, sondern Austrian Airlines die Empfängerin der in Rede stehenden Beihilfe war.
- 129 Die Klägerin macht im Wesentlichen geltend, dass der in Rede stehende Zuschuss von 500 000 000 Euro eine staatliche Beihilfe zugunsten von Lufthansa darstelle. Zur Stützung dieser Behauptung führt sie an, dass dieser Zuschuss einem Preis entspreche, der vom Verkäufer, nämlich der ÖIAG, an den Käufer, nämlich Lufthansa, als Gegenleistung für die Übernahme negativer Vermögenswerte gezahlt worden sei. Dies werde durch den Umstand bestätigt, dass der Zuschuss zunächst an die Suriba Beteiligungsverwaltungs GmbH (im Folgenden: Suriba) gezahlt worden sei, eine vollständig von Lufthansa beherrschte Gesellschaft, bevor er an Austrian Airlines gezahlt worden sei, die schließlich zu einer 100%igen Tochtergesellschaft von Lufthansa geworden sei. Die Zahlung dieses Zuschusses sei aber für den Staat ein gegenüber der Insolvenz von Austrian Airlines weniger vorteilhaftes Szenario gewesen.
- 130 Insoweit ist festzustellen, dass aus dem von Lufthansa vorgelegten Übernahmeangebot für die Beteiligung der Republik Österreich an Austrian Airlines hervorgeht, dass die Zahlung eines staatlichen Zuschusses von 500 000 000 Euro zugunsten von Austrian Airlines ebenso eine Bedingung für diese Übernahme darstellte wie die Zahlung des Kaufpreises von 366 268,75 Euro von Lufthansa an die ÖIAG und die Existenz eines Besserungsscheins, aus dem ein Anspruch auf eine zusätzliche Zahlung von bis zu 162 000 000 Euro erwachsen konnte, so dass dieser Zuschuss als ein in den von der Republik Österreich als Gegenleistung für ihre Beteiligung an Austrian Airlines akzeptierten Kaufpreis integriertes negatives Element angesehen werden kann.
- 131 Diese Auffassung des Kaufpreises ist von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung zugrunde gelegt und von der Klägerin nicht formell gerügt worden.
- 132 Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung, nachdem sie die Marktbedingungen geprüft hat, zu der Feststellung gelangt ist, dass der von Lufthansa in ihrem Übernahmeangebot vorgeschlagene Preis für die Beteiligung der Republik Österreich an Austrian Airlines dem Marktpreis entsprach. Dieser Umstand wird von der Klägerin im Rahmen der vorliegenden Klage nicht gerügt.
- 133 Nach ständiger Rechtsprechung wird aber, wenn ein Unternehmen, das eine staatliche Beihilfe erhalten hat, zum Marktpreis erworben wird, d. h. zum höchsten Preis, den ein privater Investor unter normalen Wettbewerbsbedingungen für diese Gesellschaft in der Situation, in der sie sich – insbesondere nach dem Erhalt staatlicher Beihilfen – befand, zu zahlen bereit war, das Beihilfeelement als zum Marktpreis bewertet und in den Kaufpreis einbezogen angesehen. Unter diesen Umständen kann der Erwerber nicht als Nutznießer eines Vorteils gegenüber den übrigen Marktteilnehmern angesehen werden (vgl. entsprechend Urteil vom 20. September 2001, *Banks*, C-390/98, Slg, EU:C:2001:456, Rn. 77).

- 134 Hieraus folgt, dass die Klägerin nicht dartut, inwieweit die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen haben soll, indem sie in der angefochtenen Entscheidung den Standpunkt eingenommen hat, dass Austrian Airlines die Empfängerin der in Rede stehenden Beihilfe war.
- 135 Diese Schlussfolgerung kann nicht durch das Vorbringen der Klägerin in Frage gestellt werden, wonach die Zahlung des staatlichen Zuschusses nicht erforderlich gewesen wäre, wenn Austrian Airlines durch einen anderen Wirtschaftsteilnehmer übernommen worden wäre, und selbst dann nicht, wenn Austrian Airlines nach der Annahme eines – angeblich geheim gehaltenen – alternativen Umstrukturierungsplans durch die Republik Österreich ihre Tätigkeit unabhängig hätte fortführen können.
- 136 Ein solches Vorbringen läuft nämlich auf die Behauptung hinaus, dass sich die Republik Österreich, indem sie ein Kaufangebot mit einem negativen Element in Höhe von 500 000 000 Euro für ihre Beteiligung an Austrian Airlines angenommen hat, nicht wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Investor verhalten habe.
- 137 Gerade dies hat aber die Kommission in der angefochtenen Entscheidung festgestellt, indem sie angenommen hat, dass das Szenario der Insolvenz von Austrian Airlines, deren Kosten für den Staat bei null gelegen hätten, eine vorteilhaftere Option für diesen Staat dargestellt hätte als ein Verkauf von Austrian Airlines, der die Zahlung eines staatlichen Zuschusses in Höhe von 500 000 000 Euro an diese erfordert habe. Auf der Grundlage dieser Feststellung ist die Kommission in der angefochtenen Entscheidung zu der Auffassung gelangt, dass dieser staatliche Zuschuss als eine Austrian Airlines von der Republik Österreich gewährte staatliche Beihilfe im Sinne von Art. 87 Abs. 1 EG anzusehen sei.
- 138 Diese Schlussfolgerung kann auch nicht durch das Argument der Klägerin in Frage gestellt werden, dass Austrian Airlines nicht die Empfängerin des staatlichen Zuschusses gewesen sei, da nach der Zahlung dieses Zuschusses von der ÖIAG an Suriba, eine Tochtergesellschaft von Lufthansa, keine Erhöhung des Grundkapitals von Austrian Airlines erfolgt sei. Zwar ergibt sich nämlich aus den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Übertragung von Bundesbeteiligungen in das Eigentum der ÖIAG vom 23. Oktober 2009 (BGBl. I, 87/1998), dass die finanzielle Unterstützung von 500 000 000 Euro die Erhöhung des Kapitals von Austrian Airlines erlauben soll, doch wird nicht bestimmt, dass diese Maßnahme notwendigerweise die Form einer Erhöhung des Grundkapitals annehmen muss. Die Kommission weist zu Recht darauf hin, dass durch diese Maßnahme der Verschuldungsgrad von Austrian Airlines durch Erhöhung ihres Eigenkapitals verbessert werden sollte. Aus den Akten ergibt sich jedoch, dass es durchaus zu einer Erhöhung des Eigenkapitals von Austrian Airlines im Wege ihres Zusammenschlusses mit Suriba gekommen ist.
- 139 Angesichts der vorstehenden Erwägungen ist das Argument der Klägerin, wonach Lufthansa am Ende Empfängerin des in Rede stehenden Zuschusses gewesen sei, weil sie direkt oder indirekt sämtliche Anteile an Austrian Airlines erworben habe, als unbegründet zurückzuweisen, da es unstrittig ist, dass der staatliche Zuschuss Bestandteil des negativen Kaufpreises war, den Lufthansa für Austrian Airlines gezahlt hat, und dass dieser Kaufpreis dem Marktpreis entsprach.
- 140 Unter diesen Umständen ist festzustellen, dass die Frage, ob Lufthansa ein förderungswürdiges Unternehmen im Sinne der Leitlinien von 2004 ist, ohne jede Relevanz ist.
- 141 Was sodann die Rüge betrifft, die Kommission habe in der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht angenommen, dass Austrian Airlines ein Unternehmen sei, das der Förderung durch eine Umstrukturierungsbeihilfe würdig sei, ist festzustellen, dass eine solche Rüge sich auf eine von der Kommission im Rahmen der Anwendung von Art. 87 Abs. 3 Buchst. c EG vorgenommene Beurteilung bezieht.
- 142 An dieser Stelle ist auf den für die Kontrolle der Gewährung einer Umstrukturierungsbeihilfe relevanten rechtlichen Rahmen hinzuweisen.

- 143 Erstens können gemäß Art. 87 Abs. 3 Buchst. c EG Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.
- 144 Nach ständiger Rechtsprechung verfügt die Kommission bei der Anwendung von Art. 87 Abs. 3 Buchst. c EG über ein weites Ermessen, das sie nach Maßgabe komplexer wirtschaftlicher und sozialer Wertungen ausübt, die auf die Gemeinschaft als Ganzes zu beziehen sind (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 24. Februar 1987, Deufil/Kommission, 310/85, Slg, EU:C:1987:96, Rn. 18, vom 29. April 2004, Italien/Kommission, C-372/97, Slg, EU:C:2004:234, Rn. 83, und Corsica Ferries France/Kommission, oben in Rn. 104 angeführt, EU:T:2005:221, Rn. 137).
- 145 Außerdem kann sich die Kommission bei der Ausübung ihres Ermessens durch Maßnahmen wie die Leitlinien zu Unternehmen in Schwierigkeiten selbst binden, sofern diese Regeln enthalten, denen sich die von ihr zu verfolgende Politik entnehmen lässt, und sie nicht von Normen des Vertrags abweichen (vgl. Urteil vom 30. Januar 2002, Keller und Keller Meccanica/Kommission, T-35/99, Slg, EU:T:2002:19, Rn. 77 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 146 In diesem Rahmen ist hinsichtlich des Begriffs der Umstrukturierungsbeihilfe darauf hinzuweisen, dass eine derartige Beihilfe nach Ansicht der Kommission, wie sie sich aus den Rn. 16 und 17 der Leitlinien ergibt, zum Ziel hat, die langfristige Rentabilität eines Unternehmens wiederherzustellen; darin unterscheidet sie sich von einer Rettungsbeihilfe, die in einer vorübergehenden Unterstützung besteht und zur Durchführung von Sofortmaßnahmen bestimmt sei.
- 147 Zweitens ist nach ständiger Rechtsprechung die gerichtliche Nachprüfung der Ausübung des der Kommission bei der Anwendung von Art. 87 Abs. 3 Buchst. c EG eingeräumten Ermessens darauf beschränkt, die Beachtung der Verfahrens- und Begründungsvorschriften sowie die inhaltliche Richtigkeit der festgestellten Tatsachen und das Fehlen von Rechtsfehlern, von offensichtlichen Fehlern bei der Bewertung der Tatsachen und von Ermessensmissbrauch zu überprüfen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 13. Februar 2003, Spanien/Kommission, C-409/00, Slg, EU:C:2003:92, Rn. 93, und Corsica Ferries France/Kommission, oben in Rn. 104 angeführt, EU:T:2005:221, Rn. 138 und die dort angeführte Rechtsprechung). Dagegen steht es dem Gericht nicht zu, seine Würdigung wirtschaftlicher Fragen an die Stelle derjenigen des Urhebers der Entscheidung zu setzen (Urteile vom 25. Juni 1998, British Airways u. a./Kommission, T-371/94 und T-394/94, Slg, EU:T:1998:140, Rn. 79, und Corsica Ferries France/Kommission, oben in Rn. 104 angeführt, EU:T:2005:221, Rn. 138).
- 148 Ferner hat das Gericht ebenfalls zu prüfen, ob die Anforderungen, die sich die Kommission in den betreffenden Leitlinien selbst gestellt hat, beachtet wurden (vgl. in diesem Sinne Urteil Keller und Keller Meccanica/Kommission, oben in Rn. 145 angeführt, EU:T:2002:19, Rn. 77 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 149 Dagegen ist es nicht Sache des Unionsrichters, anstelle der Kommission eine von ihr nie durchgeführte Prüfung vorzunehmen und zu mutmaßen, welche Schlussfolgerungen sie daraus gezogen hätte (Urteil vom 1. Juli 2008, Deutsche Post/Kommission, T-266/02, Slg, EU:T:2008:235, Rn. 95; vgl. in diesem Sinne Urteil Valmont/Kommission, oben in Rn. 124 angeführt, EU:T:2004:266, Rn. 136).
- 150 Im Licht dieser Grundsätze ist die Rüge zu prüfen, wonach die Kommission in der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht festgestellt habe, dass Austrian Airlines ein Unternehmen sei, das der Förderung mittels einer Umstrukturierungsbeihilfe würdig sei, da sie im Begriff gewesen sei, durch Lufthansa übernommen zu werden, und diese in der Lage gewesen sei, die Schwierigkeiten von Austrian Airlines selbst zu bewältigen.

151 In Rn. 13 der Leitlinien von 2004, die sich in dem Abschnitt der Leitlinien befindet, in dem die Kommission den Begriff des Unternehmens in Schwierigkeiten näher darlegt, heißt es:

„Ein Unternehmen, das einer größeren Unternehmensgruppe angehört oder im Begriff ist, von einer Unternehmensgruppe übernommen zu werden, kommt für Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen grundsätzlich nur dann in Frage, wenn es sich nachweislich um Schwierigkeiten des betreffenden Unternehmens selbst handelt und diese nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen und außerdem zu gravierend sind, um von der Gruppe selbst bewältigt werden zu können. ...“

152 Somit ist zuerst zu prüfen, ob Austrian Airlines zum Zeitpunkt der angefochtenen Entscheidung im Sinne von Rn. 13 der Leitlinien von 2004 einer größeren Unternehmensgruppe angehörte oder als Unternehmen eingestuft werden konnte, das im Begriff war, von einer Unternehmensgruppe übernommen zu werden, bevor gegebenenfalls die Frage zu erörtern ist, ob Lufthansa in der Lage war, die Schwierigkeiten von Austrian Airlines zu bewältigen.

153 Insoweit ist festzustellen, dass die Genehmigung des Übernahmeangebots von Lufthansa für Austrian Airlines durch die ÖIAG, die am 5. Dezember 2008 erfolgte, entgegen der Auffassung der Klägerin nicht bedeutet, dass Austrian Airlines zu diesem Zeitpunkt bereits Lufthansa gehörte. Die tatsächliche Abtretung ihrer Beteiligung an Austrian Airlines durch die ÖIAG zugunsten von Lufthansa war von der Genehmigung durch die Kommission abhängig, die erst später, am 28. August 2009, mit der Entscheidung über die Genehmigung des Zusammenschlusses erfolgte.

154 Im vorliegenden Fall hat die Klägerin im Übrigen in der mündlichen Verhandlung eingeräumt, dass die Transaktion der Übernahme von Austrian Airlines, d. h. die Übernahme der ÖIAG-Beteiligung an Austrian Airlines durch Lufthansa, am 5. Dezember 2008 noch von der Zahlung des in Rede stehenden Zuschusses abhing, während dieser seinerseits noch von der Genehmigung durch die Kommission abhing.

155 Die Zahlung des in Rede stehenden Zuschusses konnte aber nicht isoliert betrachtet werden, da sie im negativen Kaufpreis enthalten war, den Lufthansa zu zahlen angeboten hatte und der von der ÖIAG akzeptiert worden war.

156 Daher stand die Zahlung des negativen Preises und damit die Übertragung des Eigentums an der Beteiligung der ÖIAG an Austrian Airlines auf Lufthansa unter der aufschiebenden Bedingung der Zahlung des in Rede stehenden Zuschusses.

157 Somit ist festzustellen, dass Austrian Airlines zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung noch nicht Teil der Lufthansa-Unternehmensgruppe war.

158 Damit stellt sich die Frage, ob zu eben diesem Zeitpunkt Austrian Airlines im Sinne von Rn. 13 der Leitlinien von 2004 als Unternehmen angesehen werden konnte, das im Begriff war, von einer Unternehmensgruppe übernommen zu werden.

159 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass einer der mit Rn. 13 der Leitlinien von 2004 aufgestellten Grundsätze darin besteht, dass einem Unternehmen in Schwierigkeiten, das einer Unternehmensgruppe angehört, keine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe gewährt werden darf, wenn es sich nicht um Schwierigkeiten des betreffenden Unternehmens selbst handelt und diese auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen sind oder wenn die Gruppe die Mittel hat, um diese Schwierigkeiten selbst zu bewältigen. Das Ziel dieses Verbots besteht also darin, zu verhindern, dass eine Unternehmensgruppe den Staat die Kosten für einen Umstrukturierungsplan für eines der zu ihr gehörenden Unternehmen tragen lässt, wenn sich dieses Unternehmen in Schwierigkeiten befindet und der Ursprung dieser Schwierigkeiten bei der Gruppe selbst liegt oder die Gruppe diese Schwierigkeiten mit eigenen Mitteln bewältigen kann.

- 160 In diesem Zusammenhang besteht das Ziel der Ausdehnung des Verbots der Gewährung von Rettungs- oder Umstrukturierungsmaßnahmen auf Unternehmen in Schwierigkeiten, die „im Begriff [sind], von einer Unternehmensgruppe übernommen zu werden“, darin, zu verhindern, dass eine Unternehmensgruppe dieses Verbot umgeht, indem sie den Umstand ausnutzt, dass ein Unternehmen, das zu übernehmen sie im Begriff ist, ihr im Zeitpunkt der Zahlung der Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten des übernommenen Unternehmens noch nicht formell angehört.
- 161 Eine solche Situation kann jedoch nicht mit der des vorliegenden Falls gleichgesetzt werden, in der die Zahlung des fraglichen Zuschusses an Austrian Airlines durch den Staat, wie oben in Rn. 130 dargelegt worden ist, ein negatives Element darstellt, das in dem Preis, den Lufthansa an die ÖIAG für den Erwerb von Austrian Airlines gezahlt hat, enthalten ist.
- 162 Daher ist festzustellen, dass die Kommission keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, indem sie festgestellt hat, dass die Anwendungsvoraussetzungen von Rn. 13 der Leitlinien von 2004 im vorliegenden Fall nicht erfüllt waren.
- 163 Folglich ist der erste Teil des ersten Klagegrundes als unbegründet zurückzuweisen, ohne dass es erforderlich wäre, zu prüfen, ob Lufthansa zum Zeitpunkt der angefochtenen Entscheidung in der Lage war, die Schwierigkeiten von Austrian Airlines zu bewältigen.

Zum zweiten Teil des ersten Klagegrundes: nicht ausreichender Eigenbeitrag der Beihilfeempfängerin zum Umstrukturierungsplan

- 164 Die Klägerin macht im Wesentlichen geltend, dass die Kommission zu Unrecht festgestellt habe, dass der Eigenbeitrag der Empfängerin der in Rede stehenden Beihilfe im Hinblick auf Rn. 43 der Leitlinien von 2004 ausreichend gewesen sei.
- 165 Rn. 43 der Leitlinien von 2004 sieht Folgendes vor:

„Höhe und Intensität der Beihilfe müssen sich auf die für die Umstrukturierung unbedingt notwendigen Mindestkosten nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens, seiner Anteilseigner oder der Unternehmensgruppe, der es angehört, beschränken. Zuvor gewährte Rettungsbeihilfen werden berücksichtigt. Daher müssen die Beihilfeempfänger aus eigenen Mitteln, auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen, einen erheblichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leisten. An diesem Beitrag wird sichtbar, dass die Märkte davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt. Es muss sich um einen konkreten, d. h. tatsächlichen Beitrag handeln ohne für die Zukunft erwartete Gewinne wie Cashflow. Er muss so hoch wie möglich sein.“

- 166 Aus Rn. 44 der Leitlinien von 2004 geht u. a. hervor, dass die Kommission im Regelfall einen Beitrag der Beihilfeempfänger in Höhe von 50 % bei großen Unternehmen als ausreichend ansehen wird.
- 167 Ferner ergibt sich aus Rn. 307 der von der Kommission auf den Beweisbeschluss des Gerichts vom 27. Januar 2014 hin vorgelegten Fassung der angefochtenen Entscheidung:

„... [D]ie Kommission [ist] zu dem Schluss gekommen, dass sich die gesamten Umstrukturierungskosten auf rund 1 405 Mio. EUR belaufen werden (oder 1 048 Mio. EUR für den Fall, dass Lufthansa nicht den Schuldenstand von Austrian Airlines um 357 Mio. EUR verringert), wobei der Eigenbeitrag (der gemeinsam oder einzeln von den Austrian Airlines und/oder Lufthansa geleistet wird) 905 Mio. EUR (oder 548 Mio. EUR) beträgt. Dies entspricht 64 % (oder 52 %) der Umstrukturierungskosten. Die Kommission kann daher schlussfolgern, dass die Anforderung eines ausreichenden Eigenbeitrags zu den Umstrukturierungskosten im vorliegenden Fall erfüllt ist.“

- 168 Das Vorbringen der Klägerin ist unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte zu beantworten.
- 169 Was erstens das Argument der Klägerin betrifft, dass bei der Beurteilung, ob der Beitrag zum Umstrukturierungsplan ausreichend gewesen sei, nur der Beitrag berücksichtigt werden könne, den die Empfängerin der in Rede stehenden Beihilfe aus ihren eigenen Mitteln erbracht habe, genügt der Hinweis, dass der Beihilfeempfänger nach Rn. 43 der Leitlinien von 2004 seinen Beitrag zur Umstrukturierung durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen leisten kann.
- 170 Was zweitens das Argument der Klägerin betrifft, der Beitrag von Lufthansa stelle keine Fremdfinanzierung im Sinne von Rn. 43 der Leitlinien von 2004 dar, weil Lufthansa zum einen, wenn sie zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung nicht im Begriff gewesen sei, Austrian Airlines zu übernehmen, nicht als externer Investor angesehen werden könne und sie zum anderen Austrian Airlines weder Geld- noch Sachkapital für deren Umstrukturierung zur Verfügung gestellt habe, so kann dem nicht gefolgt werden.
- 171 Zum einen ist nämlich der Umstand, dass sich Austrian Airlines nicht in der Situation eines Unternehmens befand, das im Sinne von Rn. 13 der Leitlinien von 2004 im Begriff war, von einer Unternehmensgruppe übernommen zu werden, wie oben in Rn. 162 festgestellt worden ist, unerheblich für die Tatsache, dass Lufthansa zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung sehr wohl ein privater Investor war, dessen Übernahmeangebot neben der Zahlung eines Betrags von 366 268,75 Euro und der Gewährung eines Besserungsscheins für einen Betrag von bis zu 162 000 000 Euro die Zahlung eines negativen Kaufpreises umfasste, der in der Zahlung einer Umstrukturierungsbeihilfe durch die Republik Österreich zugunsten von Austrian Airlines bestand, wobei Lufthansa sich im Rahmen des der Kommission vorgelegten Umstrukturierungsplans dazu verpflichtet hatte, sich an dieser Umstrukturierung zu beteiligen.
- 172 Zum anderen ergibt sich unmittelbar aus dem Wortlaut von Rn. 43 der Leitlinien von 2004, dass diese nicht dazu verpflichten, dass die Fremdfinanzierung in Form von Geld- oder Sachkapital erbracht wird. Die Kommission durfte somit in den Rn. 303 und 304 der angefochtenen Entscheidung den Standpunkt einnehmen, dass eine solche Fremdfinanzierung in Form u. a. einer Übernahme von Betriebsverlusten oder von Kosten wie den sich allgemein aus einem Zusammenschluss ergebenden Kosten erfolgen konnte, ohne dadurch einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen.
- 173 Schließlich geht zwar aus Rn. 302 der angefochtenen Entscheidung hervor, dass die Kommission angenommen hat, dass die Entschuldung von Austrian Airlines durch Lufthansa nur dann als Eigenbeitrag angesehen werden könne, wenn diese in Form einer Kapitalzuführung erfolge und nicht durch eine reine Übernahme der Schuldenlast, doch ist festzustellen, dass das Ziel darin besteht, sicherzustellen, dass es zu einer tatsächlichen Entschuldung von Austrian Airlines kommt, und nicht darin, dazu zu verpflichten, dass der Beitrag von Lufthansa notwendigerweise die Form einer Zahlung von Geldkapital annehmen muss.
- 174 Was drittens das Argument der Klägerin betrifft, dass jedenfalls die Übernahme der Betriebsverluste von Austrian Airlines für den Zeitraum von 2009 bis 2013 durch Lufthansa nicht als Beitrag zur Umstrukturierung von Austrian Airlines angesehen werden könne, weil es sich zum einen nicht um einen tatsächlichen Beitrag handele, da diese Verluste noch nicht angefallen seien und möglicherweise geringer als prognostiziert ausfielen, und zum anderen die Übernahme dieser künftigen Betriebsverluste nicht, wie es die Kommission mache, mit der Leistung eines Beitrags in bar zu den Umstrukturierungskosten gleichgesetzt werden könne, so ist auch dieses Argument als auf einer falschen Prämisse beruhend zurückzuweisen.

- 175 Aus den Rn. 302 und 303 der angefochtenen Entscheidung ergibt sich nämlich, dass die Kommission entgegen dem Vorbringen der Klägerin nicht die Übernahme möglicher Betriebsverluste mit der Leistung eines Beitrags in bar zu den Umstrukturierungskosten gleichsetzt, sondern die eventuelle Kapitalzuführung von Lufthansa zugunsten von Austrian Airlines zur Verringerung des Verschuldungsgrads dieses Unternehmens.
- 176 Im Übrigen geht aus Rn. 295 der angefochtenen Entscheidung hervor, dass die Kommission der Auffassung war, dass die im Umstrukturierungsplan vorgelegten negativen Prognosen zur Entwicklung des Gesamtergebnisses von Austrian Airlines auf realistischen Annahmen bezüglich des Treibstoffpreises, der Wechselkurse, des Verkehrsaufkommens und der Marktentwicklung beruhen. Die Klägerin bringt aber kein Argument vor, das geeignet wäre, die Plausibilität dieser Annahmen in Frage zu stellen. Somit legt sie nicht dar, inwieweit die zukünftigen Betriebsverluste von Austrian Airlines niedriger sein könnten als die im Umstrukturierungsplan prognostizierten.
- 177 Die Klägerin bleibt folglich den Nachweis eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers der Kommission in Bezug auf den im Hinblick auf Rn. 43 der Leitlinien von 2004 ausreichenden Charakter des Eigenbeitrags von Austrian Airlines zur Finanzierung des Umstrukturierungsplans schuldig.
- 178 Daraus folgt, dass der zweite Teil des ersten Klagegrundes als unbegründet zurückzuweisen ist.

Zum dritten Teil des ersten Klagegrundes: Unzulänglichkeit des Umstrukturierungsplans und der Ausgleichsmaßnahmen

- 179 Im Rahmen des dritten Teils des ersten Klagegrundes zieht die Klägerin die Geeignetheit zum einen der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Rentabilität von Austrian Airlines und zum anderen der in der angefochtenen Entscheidung vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen in Zweifel.

– Zu den im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen

- 180 Was erstens die Rüge der Klägerin betrifft, die Kommission habe zu Unrecht angenommen, dass der ihr zur Prüfung vorgelegte Umstrukturierungsplan mit den Leitlinien von 2004 in Einklang stehe, obwohl die in Rede stehende Beihilfe ausschließlich der finanziellen Umstrukturierung von Austrian Airlines habe dienen sollen, ist darauf hinzuweisen, dass es in Rn. 17 der Leitlinien von 2004 heißt:

„Eine Umstrukturierung stützt sich ... auf einen realistischen, kohärenten und weitreichenden Plan zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität eines Unternehmens. Sie umfasst normalerweise eines oder mehrere der folgenden Elemente: die Reorganisation und Rationalisierung der Tätigkeiten des Unternehmens auf einer effizienteren Grundlage, was im Allgemeinen den Rückzug aus defizitären Geschäftsbereichen bedeutet, die Umstrukturierung von Geschäftsbereichen, die wieder wettbewerbsfähig werden können, oder in manchen Fällen eine Diversifizierung durch Aufnahme neuer rentabler Tätigkeiten. Die betriebliche Umstrukturierung muss in der Regel mit einer finanziellen Umstrukturierung (Kapitalzuführung, Schuldenabbau) einhergehen. Umgekehrt darf sich eine Umstrukturierung im Sinne dieser Leitlinien nicht nur auf finanzielle Eingriffe zur Deckung früherer Verluste beschränken, ohne nach den Ursachen der Verlustquellen zu suchen.“

- 181 Eine Umstrukturierung umfasst also nach den Leitlinien von 2004 normalerweise einen betrieblichen Teil, der Maßnahmen zur Reorganisation und Rationalisierung der Tätigkeiten des Unternehmens vorsieht, und einen finanziellen Teil, der insbesondere die Form einer Kapitalzuführung oder des Schuldenabbaus haben kann. Insofern kann sich eine Umstrukturierung nicht auf eine finanzielle Beihilfe beschränken.

- 182 Entgegen dem Vorbringen der Klägerin bedeutet dies aber nicht, dass die Umstrukturierungsbeihilfe notwendigerweise die im Rahmen des betrieblichen Teils der Umstrukturierung getroffenen Maßnahmen finanzieren muss. So ist Rn. 43 der Leitlinien zu berücksichtigen, aus der hervorgeht, dass sich die Höhe der Beihilfe auf die für die Umstrukturierung unbedingt notwendigen Mindestkosten nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens beschränken muss. Im Fall eines Unternehmens mit einer bedeutenden Verschuldung, wie bei Austrian Airlines im vorliegenden Fall, wird der wesentliche Teil der Beihilfe logischerweise für den Schuldenabbau verwendet werden, während der Beihilfeempfänger die Maßnahmen der betrieblichen Umstrukturierung mit seinen eigenen Mitteln sowie mittels einer eventuellen Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen tragen wird.
- 183 Somit ist diese Rüge als unbegründet zurückzuweisen.
- 184 Was zweitens die Rüge der Klägerin betrifft, die Kommission habe in der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht festgestellt, dass die Maßnahmen zur Umstrukturierung von Austrian Airlines Kosten- und Ertragssynergien erzeugten, wo solche Synergien doch bei jedem Unternehmenszusammenschluss aufträten, ist festzustellen, dass mit dem zuletzt genannten Umstand, unterstellt, dass er nachgewiesen worden wäre, nicht dargetan wird, dass diese Maßnahmen im vorliegenden Fall ungeeignet sind und dass sie es nicht ermöglichen, die Lage von Austrian Airlines zu verbessern und die Wiederherstellung ihrer Rentabilität, die das Ziel jeder Umstrukturierung ist, zu gewährleisten. Dieses Vorbringen ist daher als ins Leere gehend zurückzuweisen.
- 185 Dasselbe gilt, drittens, für die Rüge der Klägerin, dass die im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen zum Personalabbau bei Austrian Airlines nichts mit der Umstrukturierung des Unternehmens zu tun hätten, da ihre Vertriebsaktivitäten nicht reduziert würden, sondern einfach von Lufthansa übernommen werden sollten, um den österreichischen Markt abzudecken. Eine solche Behauptung – wenn man davon ausgeht, dass sie stichhaltig ist – hat nämlich keine Auswirkungen darauf, dass diese Maßnahme eine Verringerung der Kosten von Austrian Airlines bewirken wird und eine klassische Maßnahme darstellt, um die Wiederherstellung der Rentabilität zu gewährleisten, die, wie aus Rn. 43 der Leitlinien von 2004 hervorgeht, das Ziel der Umstrukturierung ist.
- 186 Viertens wirft die Klägerin der Kommission vor, dass sie die im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen der Ertragssynergie als geeignet angesehen habe, obwohl diese Maßnahmen auf einer unlauteren Preispolitik beruhten, die einen Verstoß gegen die Art. 81 EG und 82 EG darstelle.
- 187 So habe die Klägerin der Kommission in einer Beschwerde vom 26. Januar 2009 die unlauteren Preisstrategien von Austrian Airlines dargestellt. In Bezug auf Lufthansa trägt sie vor, dass diese Politik im Wege von Rahmenvereinbarungen wie den im Programm „PartnerPlus Progress 2008/2009“ vorgesehenen durchgeführt werde, die mit Geschäftskunden abgeschlossen würden und in denen hohe Rabatte auf Monopolstrecken von Lufthansa als Gegenleistung dafür angeboten würden, dass diese Kunden Flüge auf konkurrenzten Strecken, insbesondere zwischen Österreich und Deutschland, kauften. Die durch die Einbeziehung von Austrian Airlines in die Rahmenvereinbarungen erzeugten Ertragssynergien könnten nicht als Teil eines Umstrukturierungsplans eines staatliche Beihilfen erhaltenden Unternehmens in Schwierigkeiten anerkannt werden, da sonst ein Verstoß gegen die Art. 81 EG und 82 EG legitimiert würde. Die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung angeordneten Ausgleichsmaßnahmen bieten nach Auffassung der Klägerin keinerlei Schutz gegenüber einem solchen Verhalten, und der Umstand, dass andere Unternehmen Rahmenvereinbarungen mit variablen Rabattmöglichkeiten anböten, könne diese Schlussfolgerung nicht in Frage stellen.
- 188 Hierzu ist festzustellen, dass eine solche Rüge im Rahmen einer Klage gegen eine Entscheidung der Kommission über die Vereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt unerheblich ist. Wenn die Klägerin der Auffassung ist, dass die Preispolitik von Lufthansa und Austrian Airlines einen Verstoß gegen Art. 81 EG und Art. 82 EG darstellt, bleibt es ihr unbenommen, bei der Kommission eine entsprechende Beschwerde einzulegen, was die Klägerin im Übrigen in Bezug auf die angebliche

Politik der Verdrängung über die Preise, die Austrian Airlines ihrer Auffassung nach betreibt, getan hat. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Rechtmäßigkeit einer Entscheidung der Kommission im Bereich staatlicher Beihilfen, wie sich aus der oben in Rn. 127 angeführten Rechtsprechung ergibt, aufgrund der Informationen zu beurteilen ist, über die die Kommission bei ihrem Erlass verfügte. Die Klägerin kann sich somit nicht mit Erfolg auf die Preispolitik von Lufthansa berufen, gegen die sie zum Zeitpunkt der angefochtenen Entscheidung keine Beschwerde bei der Kommission eingelegt hatte. Diese letztgenannte Erwägung gilt auch in Bezug auf das Preisverhalten von Lufthansa und Austrian Airlines nach dem Erlass der angefochtenen Entscheidung.

- 189 Was fünftens die Rüge betrifft, die Kommission habe den Umstrukturierungsplan in der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht gebilligt, obwohl dieser expansive Maßnahmen enthalte, indem er entgegen den Luftverkehrsleitlinien von 1994 eine Erhöhung der Kapazitäten von Austrian Airlines ab dem Jahr 2010 vorsehe, ist festzustellen, dass, wie der angefochtenen Entscheidung zu entnehmen ist, die Beschränkung der Kapazitäten von Austrian Airlines keine Maßnahme des Umstrukturierungsplans darstellt, sondern eine Ausgleichsmaßnahme.
- 190 Außerdem ist festzustellen, dass aus Rn. 38 Nr. 4 der Luftverkehrsleitlinien von 1994 hervorgeht, dass die Umstrukturierung nicht dazu führen darf, dass auf den betreffenden Märkten mehr Flugzeuge zum Einsatz kommen oder Sitzplätze angeboten werden, als es die Zuwächse auf diesen Märkten rechtfertigen.
- 191 Diese Beschränkung muss allerdings mit dem in Rn. 38 Nr. 1 der Luftverkehrsleitlinien von 1994 festgelegten und in Rn. 38 der Leitlinien von 2004 aufgegriffenen Ziel in Einklang gebracht werden, wonach der Umstrukturierungsplan es dem Unternehmen ermöglichen muss, innerhalb eines angemessenen Zeitraums die langfristige Überlebensfähigkeit wiederherzustellen. Dieses Ziel wäre aber schwer zu erreichen, wenn die Kapazitäten des Unternehmens, das die Umstrukturierungsbeihilfe erhält, nicht in demselben Maße wachsen könnten wie die seiner Wettbewerber, insbesondere im Fall eines raschen Marktwachstums.
- 192 Im vorliegenden Fall geht aus Rn. 322 der angefochtenen Entscheidung hervor, dass in dem Umstrukturierungsplan eine positive Umkehrung der Marktentwicklung und Kapazitätssteigerungen im Jahr 2010 angenommen wurden.
- 193 Indem sie in Art. 2 der angefochtenen Entscheidung verfügt hat, dass die Republik Österreich die notwendigen Maßnahmen ergreift, damit Austrian Airlines vor Ende des Jahres 2010 ihre Gesamtkapazität in angebotenen Sitzkilometern um 15 % des Niveaus von Januar 2008 reduziert, und indem sie die Kapazitätssteigerung von Austrian Airlines in angebotenen Sitzkilometern bis Ende des Jahres 2015 – oder bis Austrian Airlines die Break-even-Schwelle erreicht – auf den Durchschnitt der Steigerungsrate, die für die Mitgliedsluftfahrtunternehmen der Association of European Airlines ermittelt wurde, begrenzt hat, hat die Kommission somit eine Begrenzung der Kapazitätserhöhungen von Austrian Airlines sichergestellt und dabei zugleich die Möglichkeit einer Wiederherstellung der Lebensfähigkeit innerhalb eines angemessenen Zeitraums erhalten.
- 194 Somit ist diese Rüge als unbegründet zurückzuweisen.
- 195 Was sechstens die Rüge betrifft, die Kommission habe in der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht die Auffassung vertreten, dass die Reduzierung der Flotte von Austrian Airlines eine geeignete Maßnahme darstelle, obwohl eine Reduzierung der Regionalflotte in jedem Fall durch die Anschaffung von Großraumflugzeugen und den Einsatz von Langstreckenflugzeugen auf Kurz- und Mittelstrecken zur Erhöhung der Kapazitäten von Austrian Airlines auf diesem Markt wieder ausgeglichen werde, ist festzustellen, dass es, da die Reduzierung der Kapazitäten von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung in angebotenen Sitzkilometern ausgedrückt wird, Austrian Airlines freisteht, diesen Kapazitätsabbau auf die Zusammensetzung ihrer Flotte nach ihrem Belieben umzuschlagen, solange der Abbau gemäß Rn. 40 der Leitlinien von 2004 in den Umstrukturierungsplan einbezogen ist.

196 Somit ist auch diese Rüge als unbegründet zurückzuweisen.

– Zu den in der angefochtenen Entscheidung vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen

197 Zunächst wirft die Klägerin der Kommission im Wesentlichen vor, angenommen zu haben, dass eine Kapazitätsverringerung um 15 % gegenüber dem Niveau des Jahres 2008 eine geeignete Ausgleichsmaßnahme darstelle, um den von der in Rede stehenden Beihilfe erzeugten wettbewerbsverzerrenden Wirkungen zu begegnen. Die Klägerin stützt diese Rüge auf mehrere Argumente.

198 Erstens habe eine solche Maßnahme keine praktischen Auswirkungen auf den wichtigsten Markt von Austrian Airlines, nämlich den der Kurz- und Mittelstreckenflüge von und nach Österreich, und insbesondere zwischen Österreich und Deutschland sowie zwischen Österreich und Osteuropa.

199 Insoweit ist festzustellen, dass Rn. 40 der Leitlinien von 2004 vorsieht, dass die Ausgleichsmaßnahmen im Verhältnis zur Größe des Unternehmens auf seinen Märkten stehen müssen und dass sie somit besonders an den Märkten ansetzen müssen, auf denen das begünstigte Unternehmen nach der Umstrukturierung eine bedeutende Stellung hat.

200 Gemäß Rn. 320 der angefochtenen Entscheidung wurden im Laufe des Jahres 2008 Kapazitäten von Austrian Airlines im Linienverkehr und bei den Charterflügen abgebaut.

201 Ferner ergibt sich aus Rn. 322 der angefochtenen Entscheidung, dass Anfang 2009 weitere Umstrukturierungsmaßnahmen zu einem zusätzlichen Kapazitätsabbau im Linienverkehr sowie im Charterverkehr führten.

202 Aus der angefochtenen Entscheidung geht also nicht hervor, dass der Kapazitätsabbau in den Jahren 2008 und 2009 allein bei den Langstreckenflügen und Charterflügen von Austrian Airlines erfolgt wäre.

203 Außerdem ist es selbst für den Fall, dass der in der angefochtenen Entscheidung angeführte Kapazitätsabbau allein bei Langstreckenflügen und Charterflügen erfolgt wäre, nicht abwegig, anzunehmen, dass der in der angefochtenen Entscheidung angeordnete neue Kapazitätsabbau mit höherer Wahrscheinlichkeit bei den anderen Arten der von Austrian Airlines angebotenen Flüge, einschließlich der Kurz- und Mittelstreckenflüge zwischen Österreich und Deutschland oder zwischen Österreich und Osteuropa, erfolgt.

204 Zudem ist die Wirksamkeit der Maßnahme des Kapazitätsabbaus auch im Hinblick auf die in der Entscheidung über die Genehmigung des Zusammenschlusses eingegangenen Verpflichtungen zu beurteilen. Insoweit ergibt sich aus den Rn. 328 und 329 der angefochtenen Entscheidung, dass sich Lufthansa und Austrian Airlines verpflichtet haben, Zeitnischen auf Verbindungen von Wien nach Stuttgart, Köln/Bonn, München, Frankfurt am Main und Brüssel zur Verfügung zu stellen, um den Zugang von Wettbewerbern zu diesen Verbindungen zu ermöglichen.

205 Unter diesen Voraussetzungen ist die Auferlegung einer Maßnahme der Reduzierung der Kapazität auf der Grundlage der angebotenen Sitzplatzkilometer nicht offensichtlich ungeeignet.

206 Zweitens macht die Klägerin geltend, dass die Kommission bei der Festlegung der Höhe der Kapazitätsverringerung auf 15 % das Kapazitätsniveau von Austrian Airlines zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung, also am 28. August 2009, hätte berücksichtigen müssen, und nicht das von Januar 2008. Selbst wenn die Kommission im Rahmen der Umstrukturierung vor dem Erlass der angefochtenen Entscheidung erfolgte Kapazitätsverringerungen hätte berücksichtigen dürfen, hätte sie nach Ansicht der Klägerin keine Kapazitätsverringerungen berücksichtigen dürfen,

die erfolgt seien, bevor die Republik Österreich der ÖIAG den Auftrag zur Privatisierung von Austrian Airlines erteilt habe, d. h. vor dem 12. August 2008. Es bestehe nämlich kein Zusammenhang zwischen den Kapazitätsverringerungen bei der Umstrukturierung von Austrian Airlines im Hinblick auf ihre Privatisierung, in deren Rahmen die in Rede stehende Beihilfe gewährt worden sei, und dem vor dieser Privatisierung erfolgten Kapazitätsabbau.

- 207 Insoweit ist festzustellen, dass der Umfang des Kapazitätsabbaus gemäß Rn. 40 der Leitlinien von 2004 von den Umständen des Einzelfalls abhängt und dass der Umstand, dass der Kapazitätsabbau vor der Gewährung der Beihilfe erfolgt ist, seine Berücksichtigung als Ausgleichsmaßnahme nicht ausschließt, solange er Teil der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Umstrukturierung des die Beihilfe empfangenden Unternehmens in Schwierigkeiten ist.
- 208 Hieraus folgt, dass die Kommission entgegen dem Vorbringen der Klägerin bei der Festlegung der Höhe des Kapazitätsabbaus nicht verpflichtet war, nur das Kapazitätsniveau zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung zu berücksichtigen, sondern auch die vorher erfolgten Kapazitätsverringerungen berücksichtigen durfte, sofern diese integraler Bestandteil der Umstrukturierung von Austrian Airlines waren, wie sie der von der Republik Österreich an die Kommission notifizierte Umstrukturierungsplan vorsieht.
- 209 Ferner ist, was das Vorbringen der Klägerin betrifft, die Kommission hätte jedenfalls keine Kapazitätsverringerungen berücksichtigen dürfen, die vor dem 12. August 2008, dem Zeitpunkt, an dem die Republik Österreich der ÖIAG den Auftrag zur Privatisierung von Austrian Airlines erteilt habe, erfolgt seien, festzustellen, dass, wie oben ausgeführt worden ist, die Möglichkeit, Maßnahmen zum Kapazitätsabbau zu berücksichtigen, die vor der Gewährung der Beihilfe erfolgt sind, davon abhängt, dass diese Maßnahmen im Rahmen der Umstrukturierung des die Beihilfe empfangenden Unternehmens vorgenommen wurden. Der Umstand, dass die Republik Österreich der ÖIAG den Privatisierungsauftrag formell am 12. August 2008 erteilt hat, schließt es jedoch für sich genommen nicht aus, dass Kapazitätsverringerungen, die ab Januar 2008 erfolgt sind, zu diesem Zeitpunkt als integraler Bestandteil der Umstrukturierung von Austrian Airlines im Hinblick auf ihre Privatisierung angesehen werden können. Im Übrigen geht aus der angefochtenen Entscheidung hervor, dass die von Austrian Airlines ab dem Jahr 2008 vorgenommenen Kapazitätsverringerungen nicht zu den im „Go4Profit“-Plan vorgesehenen gehörten, die im Jahr 2007 durchgeführt wurden und im Zusammenhang mit einer Lösung unter Beibehaltung der Eigenständigkeit konzipiert worden waren.
- 210 Unter diesen Umständen ist die Rüge in Bezug auf den unangemessenen Charakter der Austrian Airlines als Ausgleichsmaßnahme auferlegten Verringerung der Kapazitäten in Sitzplatzkilometern um 15 % als unbegründet zurückzuweisen.
- 211 Sodann wirft die Klägerin der Kommission vor, allfällige Umstrukturierungsversuche, die mehr als ein Jahr vor der Notifizierung der in Rede stehenden Beihilfe stattgefunden hätten, als Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt zu haben.
- 212 Soweit dieses Vorbringen dahin zu verstehen sein sollte, dass es auf die in der angefochtenen Entscheidung enthaltene Bezugnahme auf die im Jahr 2006 eingeleiteten Maßnahmen im Rahmen des „Go4Profit“-Plans abzielt, genügt die Feststellung, dass entgegen den Andeutungen der Klägerin aus Rn. 319 der angefochtenen Entscheidung hervorgeht, dass dieser Plan nicht als Ausgleichsmaßnahme angesehen wurde.
- 213 Mithin ist der dritte Teil des ersten Klagegrundes als unbegründet zurückzuweisen.

Zum vierten Teil des ersten Klagegrundes: Verstoß gegen Art. 43 EG

- 214 In diesem Teil des ersten Klagegrundes macht die Klägerin im Wesentlichen geltend, dass die Kommission in Anbetracht der Rechtsprechung die in Rede stehende Beihilfe nicht als für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar hätte erklären dürfen, da sie untrennbar mit der Aufrechterhaltung von Luftverkehrsrechten verknüpft sei, die auf der Grundlage einer Art. 43 EG zuwiderlaufenden Nationalitätsklausel eingeräumt worden seien.
- 215 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass, wie die Klägerin geltend macht, das in den Art. 87 EG und 88 EG vorgesehene Verfahren der Kommission zwar einen Wertungsspielraum bei der Entscheidung über die Vereinbarkeit einer staatlichen Beihilferegulung mit den Anforderungen des Gemeinsamen Marktes belässt, dass sich aber aus der allgemeinen Systematik des EG-Vertrags ergibt, dass dieses Verfahren niemals zu einem Ergebnis führen darf, das zu den besonderen Vorschriften dieses Vertrags im Widerspruch steht (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 21. Mai 1980, Kommission/Italien, 73/79, Slg, EU:C:1980:129, Rn. 11, vom 19. September 2000, Deutschland/Kommission, C-156/98, Slg, EU:C:2000:467, Rn. 78, und vom 31. Januar 2001, Weyl Beef Products u. a./Kommission, T-197/97 und T-198/97, Slg, EU:T:2001:28, Rn. 75). Diese Verpflichtung der Kommission, die Kohärenz zwischen den Art. 87 EG und 88 EG und den sonstigen Vorschriften des EG-Vertrags zu beachten, gilt ganz besonders dann, wenn mit diesen anderen Vorschriften ebenfalls das Ziel eines unverfälschten Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes verfolgt wird – wie im vorliegenden Fall mit Art. 43 EG, der die Niederlassungsfreiheit und den freien Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsteilnehmern eines Mitgliedstaats, die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind, und den Wirtschaftsteilnehmern dieses anderen Mitgliedstaats wahren soll. Trifft die Kommission nämlich eine Entscheidung über die Vereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt, so darf sie über die von einzelnen Wirtschaftsteilnehmern ausgehende Gefahr einer Beeinträchtigung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes nicht hinwegsehen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 9. September 2010, British Aggregates u. a./Kommission, T-359/04, Slg, EU:T:2010:366, Rn. 91 und 92).
- 216 Ferner ist entschieden worden, dass die Modalitäten einer Beihilfe, die einen etwaigen Verstoß gegen andere besondere Bestimmungen des EG-Vertrags als die Art. 87 EG und 88 EG enthalten, derart untrennbar mit dem Zweck der Beihilfe verknüpft sein können, dass sie nicht für sich allein beurteilt werden können (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 22. März 1977, Iannelli Volpi, 74/76, Slg, EU:C:1977:51, und vom 15. Juni 1993, Matra/Kommission, C-225/91, Slg, EU:C:1993:239, Rn. 41).
- 217 Im vorliegenden Fall stellte allerdings die Aufrechterhaltung der Luftverkehrsrechte von Austrian Airlines keine Modalität der in Rede stehenden Beihilfe dar. Zwar war die Aufrechterhaltung der Luftverkehrsrechte für Lufthansa in dem Sinne von Interesse, dass solche Rechte einen wesentlichen Bestandteil des Vermögens einer Luftfahrtgesellschaft repräsentieren, sie war jedoch keinesfalls eine Voraussetzung für die Gewährung der in Rede stehenden Beihilfe. Vielmehr handelte es sich um eine Voraussetzung für den Erfolg einer Übernahme von Austrian Airlines, die für jeden Übernehmer unabhängig davon galt, ob von der Republik Österreich die Zahlung eines negativen Kaufpreises verlangt wurde, der gegebenenfalls die Zahlung einer staatlichen Beihilfe zugunsten von Austrian Airlines umfasste.
- 218 Unter diesen Voraussetzungen kann entgegen dem Vorbringen der Klägerin der Rückgriff auf einen juristischen Kniff über die Gründung einer Stiftung österreichischen Rechts, um Austrian Airlines österreichisch bleiben zu lassen und damit die Luftverkehrsrechte zu erhalten, die ihr auf der Grundlage einer Nationalitätsklausel in mit Drittstaaten abgeschlossenen bilateralen Abkommen zugewiesen wurden, nicht als im Sinne der oben in Rn. 216 angeführten Rechtsprechung untrennbar mit der in Rede stehenden Beihilfe verbunden angesehen werden.
- 219 Der Kommission kann daher nicht vorgeworfen werden, sie habe mit der Feststellung, dass die in Rede stehende Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sei, gegen Art. 43 EG verstoßen.

- 220 Im Übrigen greift diese Feststellung der Prüfung der Rechtmäßigkeit der in den von der Republik Österreich mit Drittstaaten abgeschlossenen bilateralen Luftverkehrsabkommen enthaltenen Nationalitätsklauseln im Hinblick auf Art. 43 EG nicht vor.
- 221 Insoweit ist festzustellen, dass die Kommission die Republik Österreich in der angefochtenen Entscheidung dazu verpflichtet hat, die Abkommen aufzukündigen oder gemäß den Bestimmungen der Verordnung Nr. 847/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Aushandlung und Durchführung von Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten (ABl. L 157, S. 7) neu auszuhandeln. Außerdem ist die Republik Österreich gemäß Art. 2 der angefochtenen Entscheidung auch dazu verpflichtet, die Kommission über die Maßnahmen zu informieren, die sie getroffen hat, um die Vereinbarkeit solcher Abkommen mit dem Gemeinschaftsrecht zu gewährleisten.
- 222 Unter diesen Umständen ist der vierte Teil des ersten Klagegrundes als unbegründet zurückzuweisen. Damit ist der erste Klagegrund insgesamt zurückzuweisen.

Zum dritten Klagegrund: Ermessensmissbrauch

- 223 Die Klägerin macht geltend, dass die Kommission bei der Prüfung der Angemessenheit des Eigenbeitrags von Austrian Airlines, der Umstrukturierungsmaßnahmen und der Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Erlasses der angefochtenen Entscheidung von ihren eigenen Leitlinien abgewichen sei und damit ihr Ermessen missbraucht habe.
- 224 Insoweit ist festzustellen, dass selbst dann, wenn die Behauptung, die Kommission sei beim Erlass der angefochtenen Entscheidung von ihren eigenen Leitlinien abgewichen, nachgewiesen worden wäre – was nicht der Fall ist –, damit nicht dargetan wäre, dass im Hinblick auf die in der Rechtsprechung aufgestellten Voraussetzungen ein Ermessensmissbrauch vorlag.
- 225 Eine Entscheidung ist nach der Rechtsprechung nämlich nur dann ermessensmissbräuchlich, wenn aufgrund objektiver, schlüssiger und übereinstimmender Indizien anzunehmen ist, dass sie ausschließlich oder überwiegend zu anderen als den angegebenen Zwecken getroffen wurde (Urteile vom 6. März 2002, Diputación Foral de Álava u. a./Kommission, T-92/00 und T-103/00, Slg, EU:T:2002:61, Rn. 84, und vom 12. September 2007, Olympiaki Aeroporia Ypiresies/Kommission, T-68/03, Slg, EU:T:2007:253, Rn. 484). Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die Klägerin keinen Anhaltspunkt dafür vorträgt, dass die Kommission die Gemeinschaftsregeln über staatliche Beihilfen aus Zweckmäßigkeitsgründen besonders streng oder besonders nachlässig angewandt hätte und das Verfahren nicht entsprechend den maßgebenden Bestimmungen des EG-Vertrags und des abgeleiteten Rechts durchgeführt und die maßgeblichen Kriterien herangezogen hätte.
- 226 Folglich ist der dritte Klagegrund als unbegründet zurückzuweisen.
- 227 Folglich ist die Klage insgesamt abzuweisen.

Kosten

- 228 Nach Art. 87 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen.
- 229 Die Klägerin ist, da sie unterlegen ist und die Kommission sowie die ÖIAG, Lufthansa und Austrian Airlines entsprechende Anträge gestellt haben, dazu zu verurteilen, neben ihren eigenen Kosten die Kosten zu tragen, die der Kommission, der ÖIAG, Lufthansa und Austrian Airlines entstanden sind.
- 230 Die Republik Österreich trägt gemäß Art. 87 § 4 Abs. 1 der Verfahrensordnung ihre eigenen Kosten.

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Achte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. **Die Klage wird abgewiesen.**
2. **Die Niki Luftfahrt GmbH trägt neben ihren eigenen Kosten die Kosten, die der Europäischen Kommission, der Österreichischen Industrieholding AG, der Deutschen Lufthansa AG und der Austrian Airlines AG entstanden sind.**
3. **Die Republik Österreich trägt ihre eigenen Kosten.**

Gratsias

Kancheva

Wetter

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 13. Mai 2015.

Unterschriften

Inhaltsverzeichnis

Vorgeschichte des Rechtsstreits	2
Verfahren	7
Anträge der Parteien	9
Rechtliche Würdigung	10
1. Zur Zulässigkeit	10
Zur fehlenden Unterschrift auf dem Original der Klageschrift	10
Zur Verwendung von Informationen durch die Klägerin, die nicht in der im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Fassung der angefochtenen Entscheidung standen, aber in der der Republik Österreich zugestellten Fassung der angefochtenen Entscheidung enthalten waren	10
2. Zur Begründetheit	15
Zum zweiten Klagegrund: Verstoß gegen die Begründungspflicht	16
Zum ersten Teil des zweiten Klagegrundes: fehlende Begründung bezüglich der Frage, ob die Ausgleichsmaßnahmen im Hinblick auf die Situation der in Rede stehenden Märkte ausreichend sind	16
Zum zweiten Teil des zweiten Klagegrundes: fehlende Begründung bezüglich der Beachtung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe	17
Zum ersten Klagegrund: Verstoß gegen Bestimmungen des EG-Vertrags	18
Zum ersten Teil des ersten Klagegrundes: offensichtlicher Beurteilungsfehler in Bezug auf die Identität und die Förderungswürdigkeit der Beihilfeempfängerin	18
Zum zweiten Teil des ersten Klagegrundes: nicht ausreichender Eigenbeitrag der Beihilfeempfängerin zum Umstrukturierungsplan	24
Zum dritten Teil des ersten Klagegrundes: Unzulänglichkeit des Umstrukturierungsplans und der Ausgleichsmaßnahmen	26
– Zu den im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen	26
– Zu den in der angefochtenen Entscheidung vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen	29
Zum vierten Teil des ersten Klagegrundes: Verstoß gegen Art. 43 EG	31
Zum dritten Klagegrund: Ermessensmissbrauch	32
Kosten	32