



## Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTS (Zehnte erweiterte Kammer)

10. Mai 2023\*

„Staatliche Beihilfen – Deutscher Luftverkehrsmarkt – Von Deutschland zugunsten eines Luftfahrtunternehmens im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie gewährte Beihilfe – Rekapitalisierung der Deutschen Lufthansa – Beschluss, keine Einwände zu erheben – Befristeter Rahmen für staatliche Beihilfen – Nichtigkeitsklage – Klagebefugnis – Spürbare Beeinträchtigung der Wettbewerbsstellung – Zulässigkeit – Beträchtliche Marktmacht – Zusätzliche Maßnahmen zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs auf dem Markt – Begründungspflicht“

In den verbundenen Rechtssachen T-34/21 und T-87/21,

**Ryanair DAC** mit Sitz in Swords (Irland), vertreten durch Rechtsanwälte E. Vahida, F.-C. Laprévotte, S. Rating und I.-G. Metaxas-Maranghidis sowie Rechtsanwältin V. Blanc,

Klägerin in der Rechtssache T-34/21,

**Condor Flugdienst GmbH** mit Sitz in Neu-Isenburg (Deutschland), vertreten durch Rechtsanwälte A. Israel und J. Lang sowie Rechtsanwältin E. Wright,

Klägerin in der Rechtssache T-87/21,

gegen

**Europäische Kommission**, vertreten durch L. Flynn, S. Noë und F. Tomat als Bevollmächtigte,

Beklagte,

unterstützt durch

**Bundesrepublik Deutschland**, vertreten durch J. Möller und P.-L. Krüger als Bevollmächtigte,

Streithelferin in der Rechtssache T-34/21,

durch

**Französische Republik**, vertreten durch T. Stéhelin, J.-L. Carré und P. Dodeller als Bevollmächtigte,

Streithelferin in der Rechtssache T-34/21,

\* Verfahrenssprache: Englisch.

und durch

**Deutsche Lufthansa AG** mit Sitz in Köln (Deutschland), vertreten durch Rechtsanwälte H.-J. Niemeyer und J. Burger,

Streithelferin in den Rechtssachen T-34/21 und T-87/21,

erlässt

DAS GERICHT (Zehnte erweiterte Kammer)

zum Zeitpunkt der Beratung unter Mitwirkung des Präsidenten A. Kornezov (Berichterstatter), des Richters E. Buttigieg, der Richterin K. Kowalik-Bańczyk sowie der Richter G. Hesse und D. Petrлік,

Kanzler: P. Cullen, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens, insbesondere der Entscheidung vom 9. Juni 2022, die Rechtssachen T-34/21 und T-87/21 zu gemeinsamem mündlichen Verfahren und zu gemeinsamer das Verfahren beendender Entscheidung zu verbinden,

auf die mündliche Verhandlung vom 11. Juli 2022

folgendes

### Urteil

- 1 Mit ihren Klagen nach Art. 263 AEUV beantragen die Klägerinnen, die Ryanair DAC und die Condor Flugdienst GmbH (im Folgenden: Condor), die Nichtigerklärung des Beschlusses C(2020) 4372 final der Kommission vom 25. Juni 2020 über die staatliche Beihilfe SA.57153 (2020/N) – Deutschland – Covid-19 – Beihilfe zugunsten der Lufthansa (im Folgenden: angefochtener Beschluss).

#### **I. Vorgeschichte des Rechtsstreits und Sachverhalt nach Klageerhebung**

- 2 Am 12. Juni 2020 meldete die Bundesrepublik Deutschland bei der Europäischen Kommission gemäß Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV und der Mitteilung der Kommission vom 19. März 2020 „Befristeter Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19“ (ABl. 2020, C 91 I S. 1) in der geänderten Fassung vom 3. April 2020 (ABl. 2020, C 112 I, S. 1) und 8. Mai 2020 (ABl. 2020, C 164, S. 3) (im Folgenden: Befristeter Rahmen) eine Einzelbeihilfe in Form einer Rekapitalisierung in Höhe von 6 Mrd. Euro (im Folgenden: in Rede stehende Maßnahme), die der Deutschen Lufthansa AG (im Folgenden: DLH) gewährt wurde, an.
- 3 DLH ist die Muttergesellschaft des Lufthansa-Konzerns, zu dem u. a. die Fluggesellschaften Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd und Edelweiss Air AG gehören.

- 4 Die in Rede stehende Maßnahme zielt darauf ab, die Bilanzpositionen und die Liquidität der Unternehmen des Lufthansa-Konzerns in der durch die Covid-19-Pandemie verursachten Ausnahmesituation wiederherzustellen. Die Beihilfe wird für die deutsche Regierung vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds (Deutschland) (im Folgenden: WSF), einer öffentlichen Einrichtung zur kurzfristigen finanziellen Unterstützung der von der Covid-19-Pandemie betroffenen deutschen Unternehmen, finanziert und verwaltet.
- 5 Die in Rede stehende Maßnahme umfasst folgende drei Elemente:
- eine Kapitalbeteiligung von 306 044 326,40 Euro;
  - eine „stille Beteiligung“ von 4 693 955 673,60 Euro, bei der es sich um ein hybrides Instrument handelt, das nach internationalen Rechnungslegungsstandards als Eigenkapital behandelt wird (im Folgenden: stille Beteiligung I);
  - eine „stille Beteiligung“ von 1 Mrd. Euro mit den Merkmalen einer Wandelanleihe (im Folgenden: stille Beteiligung II).
- 6 Die fragliche Maßnahme fügt sich in den Rahmen einer Reihe umfassenderer Unterstützungsmaßnahmen zugunsten des Lufthansa-Konzerns ein, die zum Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Beschlusses wie folgt zusammengefasst werden konnten:
- eine staatliche Garantie in Höhe von 80 % für ein Darlehen in Höhe von 3 Mrd. Euro, die die Bundesrepublik Deutschland DLH auf der Grundlage einer bereits von der Kommission genehmigten Beihilferegelung (Beschluss C[2020] 1886 final der Kommission vom 22. März 2020 über die staatliche Beihilfe SA.56714 [2020/N] – Deutschland – COVID-19-Maßnahmen) gewähren wollte;
  - eine staatliche Garantie in Höhe von 90 % für ein Darlehen in Höhe von 300 Mio. Euro, die die Republik Österreich Austrian Airlines auf der Grundlage einer bereits von der Kommission genehmigten Beihilferegelung (Beschluss C[2020] 2354 final der Kommission vom 8. April 2020 über die staatliche Beihilfe SA.56840 (2020/N), Österreich COVID-19: Österreichische Liquiditätsregelung) gewähren wollte;
  - ein Darlehen in Höhe von 150 Mio. Euro, das die Republik Österreich Austrian Airlines gewähren wollte, um Austrian Airlines den Schaden zu ersetzen, der durch die Annullierung oder die Verschiebung ihrer Flüge im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstanden ist;
  - 250 Mio. Euro Liquidität und ein Darlehen in Höhe von 40 Mio. Euro, das das Königreich Belgien Brussels Airlines gewähren wollte;
  - eine staatliche Garantie in Höhe von 85 % für ein Darlehen von 1,4 Mrd. Euro, das die Schweizerische Eidgenossenschaft Swiss International Air Lines und Edelweiss Air gewährt hat.

- 7 Am 25. Juni 2020 erließ die Kommission den angefochtenen Beschluss, mit dem sie feststellte, dass die in Rede stehende Maßnahme eine mit dem Binnenmarkt vereinbare staatliche Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV und des Befristeten Rahmens darstelle. Am 20. November 2020 veröffentlichte die Kommission eine Information über diesen Beschluss im *Amtsblatt der Europäischen Union* (ABl. 2020, C 397, S. 2).
- 8 Am 14. Dezember 2021, d. h. nach Erhebung der vorliegenden Klagen, erließ die Kommission den Beschluss C(2021) 9606 final zur Berichtigung des angefochtenen Beschlusses (im Folgenden: Berichtigungsbeschluss).

## II. Anträge der Parteien

- 9 In der Klageschrift in der Rechtssache T-34/21 beantragt Ryanair,
- den angefochtenen Beschluss für nichtig zu erklären;
  - der Kommission die Kosten aufzuerlegen.
- 10 In ihrer am 26. Mai 2022 eingereichten Antwort auf die prozessleitende Maßnahme vom 11. Mai 2022 beantragt Ryanair im Wesentlichen, den angefochtenen Beschluss in der durch den Berichtigungsbeschluss berichtigten Fassung für nichtig zu erklären und der Kommission die Kosten aufzuerlegen.
- 11 In der Rechtssache T-87/21 beantragt Condor,
- den angefochtenen Beschluss für nichtig zu erklären;
  - der Kommission die Kosten aufzuerlegen.
- 12 Mit Anpassungsschriftsatz, der am 22. März 2022 eingereicht wurde, beantragt Condor außerdem, den angefochtenen Beschluss in der durch den Berichtigungsbeschluss berichtigten Fassung für nichtig zu erklären und der Kommission die Kosten aufzuerlegen.
- 13 Die Kommission beantragt,
- die Klagen abzuweisen;
  - den Klägerinnen die Kosten aufzuerlegen.
- 14 DLH beantragt, die Klagen abzuweisen und den Klägerinnen die Kosten aufzuerlegen. Die Bundesrepublik Deutschland und die Französische Republik, die nur in der Rechtssache T-34/21 als Streithelferinnen beigetreten sind, beantragen, die Klage in dieser Rechtssache abzuweisen. Die Bundesrepublik Deutschland beantragt außerdem, Ryanair die Kosten aufzuerlegen.

### III. Rechtliche Würdigung

#### A. Zur Zulässigkeit der Klagen

##### 1. Zur Klagebefugnis von Ryanair

- 15 Erstens macht Ryanair geltend, sie sei Beteiligte im Sinne von Art. 108 Abs. 2 AEUV und Art. 1 Buchst. h der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 AEUV (ABl. 2015, L 248, S. 9) und sei daher zur Wahrung ihrer Verfahrensrechte klagebefugt. Zweitens macht Ryanair geltend, dass ihre Wettbewerbsstellung auf dem Markt durch die in Rede stehende Maßnahme spürbar beeinträchtigt worden sei und dass sie befugt sei, auch die Begründetheit des angefochtenen Beschlusses in Frage zu stellen.
- 16 Die Kommission bestreitet die Zulässigkeit der Klage nicht.
- 17 Die Französische Republik macht dagegen geltend, Ryanair habe nicht nachgewiesen, dass ihre Wettbewerbsstellung durch die in Rede stehende Maßnahme spürbar beeinträchtigt worden sei.
- 18 Es ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission, wenn sie einen Beschluss erlässt, keine Einwände auf der Grundlage von Art. 4 Abs. 3 der Verordnung 2015/1589 zu erheben, wie im vorliegenden Fall, die betreffenden Maßnahmen nicht nur für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt, sondern implizit auch die Einleitung des in Art. 108 Abs. 2 AEUV und Art. 6 Abs. 1 dieser Verordnung vorgesehenen förmlichen Prüfverfahrens ablehnt (vgl. Urteil vom 27. Oktober 2011, Österreich/Scheucher-Fleisch u. a., C-47/10 P, EU:C:2011:698, Rn. 42 und die dort angeführte Rechtsprechung). Stellt die Kommission nach einer vorläufigen Prüfung fest, dass die angemeldete Maßnahme Anlass zu Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit gibt, ist sie nach Art. 4 Abs. 4 der Verordnung 2015/1589 verpflichtet, einen Beschluss über die Eröffnung des in Art. 108 Abs. 2 AEUV und Art. 6 Abs. 1 der Verordnung vorgesehenen förmlichen Prüfverfahrens zu erlassen. Nach dem Wortlaut dieser letzteren Bestimmung werden in einem solchen Beschluss der betreffende Mitgliedstaat und die anderen Beteiligten zu einer Stellungnahme innerhalb einer Frist von normalerweise höchstens einem Monat aufgefordert (Urteil vom 24. Mai 2011, Kommission/Kronoply und Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, Rn. 46).
- 19 Im vorliegenden Fall entschied die Kommission nach einer vorläufigen Prüfung, keine Einwände gegen die in Rede stehende Maßnahme zu erheben, da diese nach Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sei. Da das förmliche Prüfverfahren nicht eingeleitet worden war, hatten die Beteiligten, die in dieser Phase hätten Stellung nehmen können, diese Möglichkeit nicht. Um dem abzuwehren, wird ihnen das Recht zuerkannt, vor dem Unionsrichter die Entscheidung der Kommission anzufechten, kein förmliches Prüfverfahren einzuleiten. Daher ist eine Klage auf Nichtigerklärung des angefochtenen Beschlusses, die von einem Beteiligten im Sinne von Art. 108 Abs. 2 AEUV erhoben wird, zulässig, wenn der Kläger auf diese Weise die Verfahrensrechte wahren möchte, die ihm nach dieser Bestimmung zustehen (vgl. Urteil vom 18. November 2010, NDSHT/Kommission, C-322/09 P, EU:C:2010:701, Rn. 56 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 20 In Anbetracht von Art. 1 Buchst. h der Verordnung 2015/1589 gehört ein Unternehmen, das mit dem durch eine Beihilfemaßnahme Begünstigten in Wettbewerb steht, unstreitig zu den „Beteiligten“ im Sinne von Art. 108 Abs. 2 AEUV (Urteil vom 3. September 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland u. a./Kommission, C-817/18 P, EU:C:2020:637, Rn. 50, vgl. in diesem Sinne auch Urteil vom 18. November 2010, NDSHT/Kommission, C-322/09 P, EU:C:2010:701, Rn. 59).
- 21 Im vorliegenden Fall ist unstreitig, dass Ryanair eine Wettbewerberin des Lufthansa-Konzerns und daher eine Beteiligte im Sinne von Art. 1 Buchst. h der Verordnung 2015/1589 ist, die zur Wahrung der ihr nach Art. 108 Abs. 2 AEUV zustehenden Verfahrensrechte klagebefugt ist.
- 22 Was die Befugnis von Ryanair betrifft, die Begründetheit des angefochtenen Beschlusses in Frage zu stellen, ist darauf hinzuweisen, dass die Zulässigkeit einer Klage, die von einer natürlichen oder juristischen Person gegen eine nicht an sie gerichtete Handlung erhoben wird, nach Art. 263 Abs. 4 AEUV unter der Bedingung steht, dass dieser Person eine Klagebefugnis zuerkannt wird, die in zwei Fällen vorliegt. Zum einen kann eine derartige Klage erhoben werden, wenn diese Handlung die Person unmittelbar und individuell betrifft. Zum anderen kann eine solche Person gegen einen Rechtsakt mit Verordnungscharakter, der keine Durchführungsmaßnahmen nach sich zieht, klagen, sofern dieser Rechtsakt sie unmittelbar betrifft (Urteile vom 17. September 2015, Mory u. a./Kommission, C-33/14 P, EU:C:2015:609, Rn. 59 und 91, und vom 13. März 2018, Industrias Químicas del Vallés/Kommission, C-244/16 P, EU:C:2018:177, Rn. 39).
- 23 Da der angefochtene Beschluss, der an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet wurde, keinen Rechtsakt mit Verordnungscharakter nach Art. 263 Abs. 4 AEUV darstellt, weil er kein Rechtsakt mit allgemeiner Geltung ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 3. Oktober 2013, Inuit Tapiriit Kanatami u. a./Parlament und Rat, C-583/11 P, EU:C:2013:625, Rn. 56), ist zu prüfen, ob die Klägerin von diesem Beschluss im Sinne dieser Bestimmung unmittelbar und individuell betroffen ist.
- 24 Nach ständiger Rechtsprechung können andere Personen als die Adressaten einer Entscheidung nur dann individuell betroffen sein, wenn diese Entscheidung sie wegen bestimmter persönlicher Eigenschaften oder besonderer, sie aus dem Kreis aller übrigen Personen heraushebender Umstände berührt und sie dadurch in ähnlicher Weise individualisiert wie den Adressaten (Urteile vom 15. Juli 1963, Plaumann/Kommission, 25/62, EU:C:1963:17, S. 238, vom 28. Januar 1986, Cofaz u. a./Kommission, 169/84, EU:C:1986:42, Rn. 22, und vom 22. November 2007, Sniace/Kommission, C-260/05 P, EU:C:2007:700, Rn. 53).
- 25 Stellt ein Kläger daher die Begründetheit einer auf der Grundlage von Art. 108 Abs. 3 AEUV oder nach Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens getroffenen Entscheidung, mit der die Beihilfe beurteilt wird, in Frage, so kann der Umstand, dass er als „Beteiligter“ im Sinne von Art. 108 Abs. 2 betrachtet werden kann, nicht für die Annahme der Zulässigkeit der Klage ausreichen. Er muss in diesem Fall dartun, dass ihm eine besondere Stellung im Sinne der in Rn. 24 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung zukommt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Stellung des Klägers auf dem betroffenen Markt durch die Beihilfe, die Gegenstand der betreffenden Entscheidung ist, spürbar beeinträchtigt wird (vgl. Urteil vom 15. Juli 2021, Deutsche Lufthansa/Kommission, C-453/19 P, EU:C:2021:608, Rn. 37 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 26 Insoweit hat der Gerichtshof wiederholt entschieden, dass die vom Kläger verlangte Darlegung einer spürbaren Beeinträchtigung seiner Marktstellung nicht bedeutet, dass über das Wettbewerbsverhältnis zwischen dem Kläger und den begünstigten Unternehmen eine abschließende Entscheidung erginge, sondern von Seiten des Klägers nur erfordert, dass er in stichhaltiger Weise darlegt, aus welchen Gründen die Entscheidung der Kommission durch eine erhebliche Beeinträchtigung seiner Stellung auf dem betreffenden Markt seine legitimen Interessen verletzen kann (vgl. Urteil vom 15. Juli 2021, Deutsche Lufthansa/Kommission, C-453/19 P, EU:C:2021:608, Rn. 57 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 27 Somit folgt aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs, dass sich die spürbare Beeinträchtigung der Wettbewerbsstellung des Klägers auf dem fraglichen Markt nicht aus einer eingehenden Prüfung der verschiedenen Wettbewerbsbeziehungen auf diesem Markt und der daraus folgenden Bestimmung des genauen Ausmaßes der Beeinträchtigung seiner Wettbewerbsstellung ergibt, sondern grundsätzlich aus einer Feststellung *prima facie*, dass die Durchführung der vom Beschluss der Kommission erfassten Maßnahme zu einer spürbaren Beeinträchtigung dieser Wettbewerbsstellung führt (vgl. Urteil vom 15. Juli 2021, Deutsche Lufthansa/Kommission, C-453/19 P, EU:C:2021:608, Rn. 58 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 28 Daraus folgt, dass diese Voraussetzung erfüllt sein kann, wenn der Kläger mit seinem Vorbringen dargetut, dass die betreffende Maßnahme seine Stellung auf dem fraglichen Markt spürbar beeinträchtigen kann (vgl. Urteil vom 15. Juli 2021, Deutsche Lufthansa/Kommission, C-453/19 P, EU:C:2021:608, Rn. 59 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 29 Was die Gesichtspunkte anbelangt, die von der Rechtsprechung hinsichtlich der Feststellung einer solchen spürbaren Beeinträchtigung anerkannt worden sind, so kann ein Unternehmen jedenfalls nicht schon dann als von einer Handlung individuell betroffen angesehen werden, wenn diese Handlung geeignet war, die auf dem relevanten Markt bestehenden Wettbewerbsverhältnisse zu beeinflussen, und das betroffene Unternehmen in einer irgendwie gearteten Wettbewerbsbeziehung zu dem durch die Handlung Begünstigten steht. Es reicht also nicht aus, wenn sich ein Unternehmen lediglich auf seine Eigenschaft als Wettbewerber des begünstigten Unternehmens beruft (vgl. Urteil vom 15. Juli 2021, Deutsche Lufthansa/Kommission, C-453/19 P, EU:C:2021:608, Rn. 60 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 30 Der Nachweis einer spürbaren Beeinträchtigung der Stellung eines Wettbewerbers auf dem Markt kann nicht auf das Vorliegen bestimmter Anhaltspunkte für eine Verschlechterung der kommerziellen oder finanziellen Leistungen des Klägers wie einer bedeutenden Umsatzeinbuße, nicht unerheblichen finanziellen Verlusten oder einer signifikanten Verringerung der Marktanteile infolge der Gewährung der fraglichen Beihilfe beschränkt werden. Die Gewährung einer staatlichen Beihilfe kann die Wettbewerbssituation eines Wirtschaftsteilnehmers auch in anderer Weise beeinträchtigen, u. a. durch Herbeiführung von Einnahmeausfällen oder einer weniger günstigen Entwicklung als der, die ohne eine solche Beihilfe zu verzeichnen gewesen wäre (Urteil vom 15. Juli 2021, Deutsche Lufthansa/Kommission, C-453/19 P, EU:C:2021:608, Rn. 61).
- 31 Außerdem verlangt die Rechtsprechung nicht, dass der Kläger Angaben zur Größe oder zur geografischen Ausdehnung der relevanten Märkte macht oder zu seinen eigenen Marktanteilen oder denen des Begünstigten der in Rede stehenden Maßnahme oder denen von etwaigen Wettbewerbern auf diesen Märkten (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. Juli 2021, Deutsche Lufthansa/Kommission, C-453/19 P, EU:C:2021:608, Rn. 65).

- 32 Anhand dieser Grundsätze ist zu prüfen, ob Ryanair mit ihrem Vorbringen dargetan hat, dass die in Rede stehende Maßnahme ihre Stellung auf dem betroffenen Markt spürbar beeinträchtigen kann.
- 33 Ryanair macht insoweit geltend, dass sie der nächste und unmittelbarste Wettbewerber des Lufthansa-Konzerns sei. So sei sie 2019 die zweitgrößte Fluggesellschaft auf dem deutschen und dem belgischen Markt hinter dem Lufthansa-Konzern und die drittgrößte auf dem österreichischen Markt gewesen. Außerdem habe sie im selben Jahr auf 96 Flugstrecken von oder nach Deutschland in unmittelbarem Wettbewerb mit dem Lufthansa-Konzern gestanden, wobei 27 dieser Strecken nur von ihr und dem Lufthansa-Konzern betrieben würden, während die verbleibenden Strecken von wenigen anderen Betreibern betrieben würden. In Belgien und in Österreich stehe Ryanair auf 46 bzw. 35 Strecken in unmittelbarem Wettbewerb zu diesem Konzern, wobei einige dieser Strecken nur von ihr und dem genannten Konzern betrieben würden. Im Übrigen hätten mehrere der betroffenen Strecken eine wirtschaftliche Bedeutung, da sie große Städte in Europa und darüber hinaus verbänden.
- 34 Die Französische Republik entgegnet jedoch, dass Ryanair keine Beweise dafür vorbringe, dass sie von der in Rede stehenden Maßnahme auf den relevanten Flughäfen, wie sie im angefochtenen Beschluss bezeichnet würden, spürbar beeinträchtigt werde. Insbesondere beeinträchtige die in Rede stehende Maßnahme auf den Flughäfen Wien (Österreich), Brüssel (Belgien), Hamburg (Deutschland) und Palma de Mallorca (Spanien), auf denen der Lufthansa-Konzern keine beträchtliche Marktmacht habe, laut dem angefochtenen Beschluss die Wettbewerbsposition von Ryanair nicht spürbar. Außerdem gehöre sie am Flughafen München (Deutschland) nicht zu den Hauptkonkurrenten dieses Konzerns, während ihre Tätigkeiten am Flughafen Frankfurt (Deutschland) schwach seien, obwohl sie die zweitgrößte Fluggesellschaft hinter dem Lufthansa-Konzern sei.
- 35 Erstens wirft der von der Französischen Republik erhobene Einwand vorab die Frage auf, ob die oben in Rn. 33 zusammengefassten Angaben von Ryanair für die Prüfung ihrer Klagebefugnis unerheblich sind, da sie sich nicht speziell auf ihre Wettbewerbsstellung auf den oben in Rn. 34 genannten Flughäfen beziehen. Dieser Einwand ergibt sich im Wesentlichen daraus, dass die Kommission im angefochtenen Beschluss die relevanten Märkte für die Beförderung von Fluggästen nach dem Ansatz „Flughafen für Flughafen“ bestimmt hat. Nach diesem Ansatz wird jeder Flughafen als gesonderter Markt definiert, ohne zwischen den spezifischen Verbindungen zu diesem Flughafen oder von diesem Flughafen zu unterscheiden.
- 36 Im Rahmen des fünften Teils ihres ersten Klagegrundes macht Ryanair u. a. geltend, die Kommission sei diesem Ansatz zu Unrecht gefolgt und hätte die relevanten Märkte nach einem Ansatz definieren müssen, der auf Städtepaaren beruhe, die als Ausgangsort („point of origin“) und Zielort („point of destination“) definiert seien (im Folgenden: O&D-Ansatz)
- 37 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass es im Stadium der Prüfung der Zulässigkeit der Klage nicht erforderlich ist, sich abschließend zur Definition des Marktes der in Rede stehenden Waren oder Dienstleistungen oder zum Wettbewerbsverhältnis zwischen der Klägerin und dem Begünstigten zu äußern. Grundsätzlich genügt es, dass die Klägerin nachweist, dass die Gewährung der in Rede stehenden Maßnahme *prima facie* zu einer spürbaren Beeinträchtigung ihrer Wettbewerbsstellung führt (vgl. die oben in den Rn. 26 und 27 angeführte Rechtsprechung).

- 38 Im Stadium der Prüfung der Zulässigkeit der Klage genügt daher, wenn der Kläger, wie im vorliegenden Fall, die Definition des relevanten Marktes in der Sache beanstandet, die Prüfung, ob die vom Kläger vorgetragene Definition des relevanten Marktes plausibel ist, und zwar unbeschadet der inhaltlichen Prüfung dieser Frage.
- 39 Im vorliegenden Fall ist das Gericht der Auffassung, dass die von Ryanair vertretene Definition der Märkte für die Fluggastbeförderung nach dem O&D-Ansatz *prima facie* plausibel ist. Es genügt nämlich der Hinweis, dass das Gericht im Luftverkehrssektor anerkannt hat, dass die Kommission auf diesen Ansatz zurückgreifen konnte, um die relevanten Märkte zu definieren, insbesondere im Bereich der Zusammenschlusskontrolle (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 13. Mai 2015, Niki Luftfahrt/Kommission, T-162/10, EU:T:2015:283, Rn. 139 und 140 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).
- 40 Die oben in Rn. 33 zusammengefassten Angaben von Ryanair sind daher für die Prüfung ihrer Klagebefugnis relevant.
- 41 Zweitens geht aus diesen Daten, deren Richtigkeit von den Parteien nicht bestritten wird und die im Übrigen durch die von Ryanair im Rahmen des vorliegenden Verfahrens vorgelegten Beweise bestätigt werden, hervor, dass Ryanair und der Lufthansa-Konzern vor dem Erlass des angefochtenen Beschlusses auf einer großen Zahl von Strecken zwischen Städtepaaren, die als Ausgangsort und Zielort definiert sind (im Folgenden: O&D-Strecken), mit Abflug von und Ankunft in Belgien, Deutschland und Österreich in Wettbewerb standen, und dass Ryanair und der Lufthansa-Konzern die einzigen Wettbewerber auf einer beträchtlichen Zahl von O&D-Strecken waren. Die Parteien bestreiten auch nicht, dass Ryanair hinter dem Lufthansa-Konzern die zweitgrößte Fluggesellschaft auf dem belgischen und dem deutschen Markt und die drittgrößte auf dem österreichischen Markt ist.
- 42 Drittens ist jedenfalls festzustellen, dass die Kommission Ryanair im angefochtenen Beschluss als einen der wichtigsten Wettbewerber des Lufthansa-Konzerns auf einigen der relevanten Flughäfen identifiziert hat. So geht aus den Erwägungsgründen 188 und 189 des angefochtenen Beschlusses hervor, dass Ryanair auf dem Flughafen Frankfurt hinsichtlich der Zahl der während der Wintersaison 2019/2020 und der Sommersaison 2019 des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA) gehaltenen Zeitnischen der zweitgrößte und drittgrößte Wettbewerber des Lufthansa-Konzerns war. Sie war auch die zweitgrößte Fluggesellschaft hinsichtlich der während dieser Saisons auf diesem Flughafen stationierten Flugzeuge. Dem angefochtenen Beschluss zufolge war Ryanair auf den Flughäfen Düsseldorf (Deutschland) und Wien (Österreich) der nächste Wettbewerber des Lufthansa-Konzerns.
- 43 Viertens macht Ryanair geltend, sie habe Expansionsziele auf dem belgischen, dem deutschen und dem österreichischen Markt verfolgt, indem sie dort 9, 75 bzw. 28 neue Strecken im Jahr 2019 eingeführt habe, was ebenfalls unstrittig ist. Außerdem könne der Lufthansa-Konzern das mit der in Rede stehenden Maßnahme erlangte Kapital dazu verwenden, seine Preise zu senken und seine Wettbewerbsstellung auf dem Markt zulasten von Ryanair zu stärken, insbesondere im Kontext der Covid-19-Pandemie, die alle Fluggesellschaften beeinflusst habe.
- 44 Insoweit geht aus dem 16. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses hervor, dass DLH ohne die in Rede stehende Maßnahme insolvent zu werden drohte, was zu einem Zusammenbruch des Lufthansa-Konzerns insgesamt hätte führen können. Außerdem war es laut einem von Ryanair vorgelegten Bericht der Fondation pour l'innovation politique (Stiftung für Innovative Politik) mit dem Titel „Before COVID-19 air transportation in Europe: an already

fragile sector“ (Der Luftverkehr in Europa vor der Covid-19-Pandemie: ein bereits fragiler Sektor), vom Mai 2020, dessen Inhalt von den Parteien nicht bestritten wird, „wahrscheinlich, dass Ryanair und Wizz Air aus der Covid-19-Krise ohne zu große Schäden hervorgehen [würden] und sogar über ausreichende Finanzmittel verfüg[t]en, insbesondere durch Verschuldung und den Erwerb von insolventen Unternehmen, um sich an der wahrscheinlichen Umstrukturierung des Luftverkehrs in Europa zu beteiligen“. Daraus folgt, dass Ryanair sich im Vergleich zu den traditionellen Gesellschaften wie denen, die zum Lufthansa-Konzern gehörten, der einem Risiko der Insolvenz, ja sogar des Marktaustritts, ausgesetzt war, in einer relativ starken Stellung befand.

- 45 Die oben in den Rn. 33 bis 44 angeführten Gesichtspunkte erlauben zusammen genommen die Feststellung, dass Ryanair nachgewiesen hat, dass die Gewährung der in Rede stehenden Maßnahme *prima facie* dazu führte, dass ihre Wettbewerbsstellung auf dem Markt spürbar beeinträchtigt wird, u. a. durch Herbeiführung von Einnahmeausfällen oder einer weniger günstigen Entwicklung als der, die ohne eine solche Maßnahme zu verzeichnen gewesen wäre (vgl. die oben in Rn. 30 angeführte Rechtsprechung).
- 46 Diese Schlussfolgerung wird nicht durch den Einwand der Französischen Republik in Frage gestellt, dass Ryanair nicht nachgewiesen habe, dass der angefochtene Beschluss sie aufgrund einer tatsächlichen Situation beeinträchtigt, die sie von derjenigen aller anderen Wettbewerber des Lufthansa-Konzerns unterscheidet.
- 47 Die Voraussetzung der spürbaren Beeinträchtigung der Wettbewerbsstellung des Klägers ist nämlich ein ihm eigener Gesichtspunkt, der nur im Hinblick auf seine Marktstellung vor der Gewährung der in Rede stehenden Maßnahme oder ohne diese zu beurteilen ist. Es geht daher nicht darum, die Lage sämtlicher auf dem betreffenden Markt tätigen Wettbewerber zu vergleichen (vgl. in diesem Sinne Schlussanträge des Generalanwalts Szpunar in der Rechtssache Deutsche Lufthansa/Kommission, C-453/19 P, EU:C:2020:862, Nr. 58). Im Übrigen hat der Gerichtshof, wie oben in Rn. 31 ausgeführt, klargestellt, dass es nicht erforderlich ist, dass der Kläger Angaben zu seinen eigenen Marktanteilen oder denen des Begünstigten oder denen von etwaigen Wettbewerbern auf diesem Markt macht. Daraus folgt, dass von der Klägerin zum Nachweis einer spürbaren Beeinträchtigung ihrer Wettbewerbsstellung nicht verlangt werden kann, die Wettbewerbssituation ihrer Wettbewerber zu beweisen und sich von dieser zu unterscheiden.
- 48 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die oben in Rn. 24 angeführte Rechtsprechung zwei verschiedene Kriterien für den Nachweis vorsieht, dass andere Personen als die Adressaten eines Beschlusses von diesem individuell betroffen sind, nämlich dass der angefochtene Beschluss sie „wegen bestimmter persönlicher Eigenschaften“ oder „besonderer, sie aus dem Kreis aller übrigen Personen heraushebender Umstände“ berührt. Diese Rechtsprechung verlangt also nicht, dass ein Kläger in jedem Fall dartun muss, dass sich seine tatsächliche Situation von derjenigen jeder anderen Person unterscheidet. Es genügt nämlich, dass der angefochtene Beschluss die Klägerin wegen bestimmter persönlicher Eigenschaften berührt.
- 49 Dies ist hier der Fall. Alle oben in den Rn. 33 bis 44 angeführten Gesichtspunkte weisen nämlich hinreichend plausibel nach, dass die Stellung von Ryanair auf den betreffenden Märkten durch bestimmte persönliche Eigenschaften gekennzeichnet war, wie z. B. ihre Bedeutung auf diesen Märkten, die Tatsache, dass sie die nächste Wettbewerberin des Begünstigten auf einigen dieser Märkte ist, ihre Expansionspläne auf dem belgischen, dem deutschen und dem österreichischen

Markt oder auch ihre relativ starke finanzielle Situation im Vergleich zur schwachen finanziellen Situation des Begünstigten, die sie somit in eine Stellung brachten, die ihr gestatten konnte, ohne die Beihilfe Marktanteile zulasten des Begünstigten zu gewinnen.

- 50 Nach alledem ist festzustellen, dass Ryanair rechtlich hinreichend nachgewiesen hat, dass die in Rede stehende Maßnahme geeignet war, ihre Wettbewerbsstellung auf dem betroffenen Markt spürbar zu beeinträchtigen.
- 51 Zur Frage, ob Ryanair vom angefochtenen Beschluss unmittelbar betroffen ist, ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung ein Konkurrent des Empfängers einer Beihilfe von einem Beschluss der Kommission unmittelbar betroffen ist, der einem Mitgliedstaat deren Gewährung gestattet, wenn es keinen Zweifel darüber gibt, dass dieser Staat dies zu tun beabsichtigt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 5. Mai 1998, Dreyfus/Kommission, C-386/96 P, EU:C:1998:193, Rn. 43 und 44, sowie vom 15. September 2016, Ferracci/Kommission, T-219/13, EU:T:2016:485, Rn. 44 und die dort angeführte Rechtsprechung), wie dies hier der Fall ist.
- 52 Daher ist es zulässig, dass Ryanair die Begründetheit des angefochtenen Beschlusses in Frage stellt.

## ***2. Zur Klagebefugnis von Condor***

- 53 Erstens macht Condor geltend, sie sei eine Beteiligte im Sinne von Art. 108 Abs. 2 AEUV und Art. 1 Buchst. h der Verordnung 2015/1589 und sei daher im vorliegenden Fall klagebefugt, um ihre Verfahrensrechte zu wahren, da sie eine Wettbewerberin des Lufthansa-Konzerns sei. Zweitens ist Condor der Ansicht, dass ihre Marktstellung durch die in Rede stehende Maßnahme spürbar beeinträchtigt werde und dass sie auch befugt sei, die Begründetheit des angefochtenen Beschlusses in Frage zu stellen.
- 54 Die Kommission bestreitet nicht, dass Condor eine Beteiligte ist und dass sie daher zur Wahrung ihrer Verfahrensrechte klagebefugt ist. Sie erklärt jedoch, daran zu „zweifeln“, dass Condor rechtlich hinreichend nachgewiesen habe, dass sie von der in Rede stehenden Maßnahme spürbar beeinträchtigt werde.
- 55 Als Erstes ist unstrittig, dass Condor eine Wettbewerberin des Lufthansa-Konzerns ist und daher eine Beteiligte im Sinne von Art. 1 Buchst. h der Verordnung 2015/1589 und Art. 108 Abs. 2 AEUV ist (vgl. die oben in Rn. 20 angeführte Rechtsprechung). Condor ist daher klagebefugt, um ihre Verfahrensrechte zu wahren.
- 56 Was als Zweites die Frage betrifft, ob Condor auch klagebefugt ist, um die Begründetheit des angefochtenen Beschlusses in Frage zu stellen, ist darauf hinzuweisen, dass Condor zum Nachweis dafür, dass die in Rede stehende Maßnahme ihre Wettbewerbsstellung auf dem Markt spürbar beeinträchtigt, zunächst geltend macht, dass sie auf 51 O&D-Strecken mit Abflug von und Ankunft in Deutschland der einzige Wettbewerber des Lufthansa-Konzerns sei, und auf 79 anderen Strecken in unmittelbarem Wettbewerb mit dieser Gruppe stehe. Außerdem hätten die insgesamt 130 Strecken, die sowohl von Condor als auch vom Lufthansa-Konzern bedient worden seien, insgesamt 18,6 Millionen Sitzplätze geboten, wovon 6,33 Millionen von Condor angeboten worden seien.
- 57 Ohne die Richtigkeit dieser Daten zu bestreiten, wirft die Kommission Condor vor, ihre Quelle und den Zeitraum, auf den sie sich bezögen, nicht genau angegeben zu haben.

- 58 Zwar trifft es zu, wie die Kommission vorträgt, dass die Anlage C.1 zur Erwidern von Condor, in der die Liste der oben in Rn. 56 genannten O&D-Strecken aufgeführt ist, weder die Quelle der darin enthaltenen Daten noch den Zeitraum angibt, auf den sie sich beziehen, doch ist diese Anlage in Verbindung mit den eingereichten Schriftsätzen von Condor zu lesen. Insoweit geht aus der Klageschrift von Condor hervor, dass die in Rede stehenden Daten von dem „SRS“-Analyser, einem IATA-Partner, stammen, der eine Online-Datenbank ist, in der zahlreiche Daten über die Routen, die Zeitpläne und die Anzahl der Sitzplätze verschiedener Fluggesellschaften zusammengestellt werden, wie sie am 1. Dezember 2020 online abgerufen wurde. Die Kommission bestreitet die Zuverlässigkeit dieser Quelle nicht. Außerdem weist Condor in ihrer Klageschrift darauf hin, dass sich diese Daten auf den Zeitraum von April 2019 bis März 2020 bezögen, wobei dieser Zeitraum ungefähr der IATA-Sommersaison 2019 und -Wintersaison 2019/2020 entspreche und damit dem im angefochtenen Beschluss geprüften Zeitraum.
- 59 Der Einwand der Kommission ist daher zurückzuweisen.
- 60 Dies vorausgeschickt, ist das Gericht aus den oben in den Rn. 34 bis 39 dargelegten Gründen, die entsprechend angewandt werden, der Ansicht, dass die oben in Rn. 56 zusammengefassten Angaben von Condor für die Prüfung der Frage relevant sind, ob die in Rede stehende Maßnahme *prima facie* geeignet ist, ihre Wettbewerbsstellung auf dem Markt spürbar zu beeinträchtigen, und zwar unbeschadet der inhaltlichen Prüfung der Definition des relevanten Marktes.
- 61 Daraus ergibt sich, dass Condor und der Lufthansa-Konzern auf einer großen Zahl von O&D-Strecken mit Abflug von und Ankunft in Deutschland miteinander im Wettbewerb standen, dass Condor auf einer beträchtlichen Anzahl dieser Strecken der einzige Wettbewerber des Konzerns war und dass die Zahl der Sitzplätze, die auf den von Condor auf allen diesen Strecken durchgeführten Flügen verfügbar waren, groß war.
- 62 Zweitens ist mit Condor darauf hinzuweisen, dass die Kommission in den Erwägungsgründen 188 und 189, 195, 196 und 202 des angefochtenen Beschlusses selbst diese als die zweit- und die drittgrößte Fluggesellschaft hinsichtlich der Zeitnischen auf dem Flughafen Frankfurt während der IATA-Sommersaison 2019 und -Wintersaison 2019/2020 identifizierte. Außerdem war sie nach den Feststellungen der Kommission die zweitgrößte Fluggesellschaft auf den Flughäfen München und Düsseldorf hinsichtlich der stationierten Flugzeuge und die drittgrößte hinsichtlich der Zeitnischen auf dem Flughafen München während der IATA-Sommersaison 2019. Daraus ergibt sich nach dem angefochtenen Beschluss selbst, dass Condor auf einigen der darin untersuchten Flughäfen als einer der Hauptkonkurrenten des Lufthansa-Konzerns identifiziert wurde.
- 63 Drittens habe Condor seit Langem eine Geschäftsbeziehung zum Lufthansa-Konzern unterhalten, wie die mit ihr geschlossene Vereinbarung über den Zubringerverkehr belege. Insoweit ist unstrittig, dass Condor, die u. a. Langstrecken-Freizeitflüge durchführt, um ihre Flüge zu füllen, weitgehend vom Zubringerverkehr aus den Kurzstreckenflügen des Lufthansa-Konzerns abhängt. Laut Condor ist dieser Konzern der einzige gewesen, der Netze auf allen deutschen Flughäfen betreibe, die einen ausreichenden Zubringerverkehr hätten gewährleisten können. Nach dem Vorbringen von Condor, dem insoweit nicht widersprochen wurde, nutzten etwa 25 % aller Fluggäste eines von ihr durchgeführten Langstreckenflugs einen vom Lufthansa-Konzern durchgeführten Zubringer- oder Weiterbeförderungsflug. Der Lufthansa-Konzern sorge im Übrigen für 90 % der „mittelbaren“ Fluggäste, die die von Condor durchgeführten

Langstreckenflüge nutzten. Aus diesen Umständen ergibt sich, dass dem auf diese Weise durch den Lufthansa-Konzern erbrachten Zubringerverkehr für die Geschäfte von Condor eine besondere Bedeutung zukommt.

- 64 Viertens geht, wie oben in Rn. 44 ausgeführt, aus dem angefochtenen Beschluss hervor, dass DLH ohne die in Rede stehende Maßnahme insolvent zu werden drohte, was zu einem Zusammenbruch des Lufthansa-Konzerns insgesamt hätte führen können.
- 65 Die fragliche Maßnahme hat es laut Condor dem Lufthansa-Konzern ermöglicht, sich auf dem Markt zu halten und sogar neue Strecken einzuführen, die er zuvor nicht betrieben habe.
- 66 Nach alledem ist festzustellen, dass Condor rechtlich hinreichend nachgewiesen hat, dass die in Rede stehende Maßnahme geeignet war, ihre Wettbewerbsstellung auf den Märkten für die Fluggastbeförderung spürbar zu beeinträchtigen.
- 67 Aus den gleichen Gründen, wie sie oben in Rn. 51 dargelegt worden sind, ist Condor vom angefochtenen Beschluss auch unmittelbar betroffen, so dass sie befugt ist, die Begründetheit des angefochtenen Beschlusses in Frage zu stellen.

## **B. Zur Begründetheit**

- 68 Ryanair stützt ihre Klage in der Rechtssache T-34/21 auf fünf Klagegründe. Der erste betrifft eine falsche Anwendung des Befristeten Rahmens und einen Ermessensmissbrauch, der zweite eine falsche Anwendung von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV, der dritte betrifft einen Verstoß gegen bestimmte spezifische Bestimmungen des AEU-Vertrags und bestimmte allgemeine Grundsätze des Unionsrechts, nämlich das Diskriminierungsverbot, den freien Dienstleistungsverkehr und die Niederlassungsfreiheit, der vierte ein Versäumnis der Kommission, das förmliche Prüfverfahren nach Art. 108 Abs. 2 AEUV zu eröffnen, und der fünfte eine Verletzung der Begründungspflicht.
- 69 Insbesondere umfasst der erste Klagegrund sieben Teile, von denen der erste die Förderfähigkeit von DLH nach dem Befristeten Rahmen betrifft, der zweite das Vorhandensein anderer geeigneterer und weniger wettbewerbsverfälschender Maßnahmen, der dritte die Höhe der Rekapitalisierung, der vierte die Vergütung und den Ausstieg des Staates, der fünfte betrifft das Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des Begünstigten auf den relevanten Märkten und die strukturellen Verpflichtungen, die zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs auf diesen Märkten auferlegt worden seien, der sechste das Verbot der aggressiven, durch die Beihilfe finanzierten Geschäftsexpansion und der siebte einen Ermessensmissbrauch.
- 70 Zur Stützung ihrer Klage in der Rechtssache T-87/21 macht Condor drei Klagegründe geltend; der erste betrifft eine Verletzung der Pflicht der Kommission, das förmliche Prüfverfahren nach Art. 108 Abs. 2 AEUV einzuleiten, der zweite einen offensichtlichen Beurteilungsfehler, indem die Kommission festgestellt habe, dass die in Rede stehende Maßnahme nach Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sei, und der dritte einen Verstoß gegen die Begründungspflicht. Das Gericht stellt fest, dass sich der Inhalt der ersten beiden Klagegründe teilweise überschneidet. In der mündlichen Verhandlung hierzu befragt, hat Condor diese Überschneidungen bestätigt und klargestellt, dass diese Klagegründe je nach der Entscheidung des Gerichts über die Zulässigkeit der Klage geltend gemacht worden seien und sich im Wesentlichen auf dieselben Fragen bezögen. Da das Gericht zu dem Ergebnis gelangt ist, dass Condor befugt war, die Begründetheit des angefochtenen Beschlusses in Frage zu stellen, sind diese beiden Klagegründe zusammen zu prüfen. Diese werfen im Wesentlichen vier Probleme

auf, nämlich die Förderfähigkeit des Begünstigten nach dem Befristeten Rahmen, die Höhe der Rekapitalisierung, das Verbot der aggressiven, durch die Beihilfe finanzierten Geschäftsexpansion sowie das Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des Begünstigten auf den relevanten Märkten und die strukturellen Verpflichtungen.

- 71 Daraus folgt, dass der erste Klagegrund in der Rechtssache T-34/21 und die ersten beiden Klagegründe in der Rechtssache T-87/21 zum Teil ähnliche Fragen, die zusammen zu prüfen sind, und zum Teil unterschiedliche Fragen aufwerfen. Alle diese Fragen lassen sich wie folgt in sechs Themenkreise einteilen:
- die Förderfähigkeit von DLH (erster Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-34/21 und zweiter Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-87/21);
  - das Vorhandensein anderer geeigneterer und weniger wettbewerbsverfälschender Maßnahmen (zweiter Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-34/21);
  - die Höhe der Beihilfe (dritter Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-34/21 und zweiter Teil des ersten Klagegrundes sowie zweiter Teil des zweiten Klagegrundes in der Rechtssache T-87/21);
  - die Vergütung und der Ausstieg des Staates (vierter Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-34/21);
  - das Verbot der aggressiven, durch die Beihilfe finanzierten Geschäftsexpansion (sechster Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-34/21 und erster Teil des ersten Klagegrundes sowie zweiter Teil des zweiten Klagegrundes in der Rechtssache T-87/21);
  - das Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des Begünstigten auf den relevanten Märkten und die strukturellen Verpflichtungen (fünfter Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-34/21 und erster Teil des ersten Klagegrundes sowie erster Teil des zweiten Klagegrundes in der Rechtssache T-87/21).
- 72 Zunächst sind einige Vorbemerkungen zu machen, bevor anschließend diese Themenkreise und schließlich gegebenenfalls die anderen von den Klägerinnen geltend gemachten Klagegründe geprüft werden.

## **1. Vorbemerkungen**

### **a) Zur Intensität der gerichtlichen Kontrolle**

- 73 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass für die Beurteilung der Vereinbarkeit von Beihilfemaßnahmen mit dem Binnenmarkt gemäß Art. 107 Abs. 3 AEUV ausschließlich die Kommission zuständig ist, die dabei der Kontrolle der Unionsgerichte unterliegt (vgl. Urteil vom 19. Juli 2016, Kotnik u. a., C-526/14, EU:C:2016:570, Rn. 37).
- 74 Hierbei verfügt die Kommission nach ständiger Rechtsprechung über ein weites Ermessen, dessen Ausübung komplexe wirtschaftliche und soziale Wertungen voraussetzt (vgl. Urteil vom 19. Juli 2016, Kotnik u. a., C-526/14, EU:C:2016:570, Rn. 38 und die dort angeführte Rechtsprechung). Art. 107 Abs. 3 AEUV räumt nämlich der Kommission ein weites Ermessen bei

der Zulassung von Beihilfen unter Abweichung von dem allgemeinen Verbot von Art. 107 Abs. 1 AEUV ein, da die Beurteilung der Vereinbarkeit einer staatlichen Beihilfe mit dem Binnenmarkt in diesen Fällen Probleme aufwirft, die die Berücksichtigung und Bewertung komplexer wirtschaftlicher Tatsachen und Umstände erforderlich machen (Urteile vom 18. Januar 2012, Djebel – SGPS/Kommission, T-422/07, nicht veröffentlicht, EU:T:2012:11, Rn. 107, und vom 1. März 2016, Secop/Kommission, T-79/14, EU:T:2016:118, Rn. 29). In diesem Rahmen ist die gerichtliche Nachprüfung der Ausübung dieses Ermessens auf die Überprüfung der Beachtung der Verfahrens- und Begründungsvorschriften sowie auf die Kontrolle der inhaltlichen Richtigkeit der festgestellten Tatsachen und des Fehlens von Rechtsfehlern, von offensichtlichen Fehlern bei der Bewertung der Tatsachen und von Ermessensmissbrauch beschränkt (vgl. Urteil vom 11. September 2008, Deutschland u. a./Kronofrance, C-75/05 P und C-80/05 P, EU:C:2008:482, Rn. 59 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 75 Bei der Ausübung dieses Ermessens kann die Kommission jedoch Leitlinien erlassen, um die Kriterien festzulegen, auf deren Grundlage sie die Vereinbarkeit der von den Mitgliedstaaten geplanten Beihilfemaßnahmen mit dem Binnenmarkt zu beurteilen beabsichtigt. Die Kommission beschränkt dadurch, dass sie Verhaltensnormen erlässt und durch ihre Veröffentlichung ankündigt, dass sie diese von nun an auf die von ihnen erfassten Fälle anwenden werde, selbst die Ausübung ihres Ermessens und kann grundsätzlich nicht von diesen Normen abweichen, ohne dass dies gegebenenfalls wegen eines Verstoßes gegen allgemeine Rechtsgrundsätze wie die der Gleichbehandlung oder des Vertrauensschutzes geahndet würde (Urteil vom 19. Juli 2016, Kotnik u. a., C-526/14, EU:C:2016:570, Rn. 39 und 40). Gleichwohl entbindet der Erlass von Verhaltensnormen, mit denen die Kommission ihr Ermessen beschränkt, die Kommission nicht von ihrer Pflicht, die spezifischen außergewöhnlichen Umstände zu prüfen, auf die sich ein Mitgliedstaat in einem bestimmten Fall bei dem Ersuchen um unmittelbare Anwendung von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV beruft. Daraus folgt, dass die Kommission ein Beihilfevorhaben, das von diesen Regeln abweicht, unter außergewöhnlichen Umständen genehmigen kann (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 19. Juli 2016, Kotnik u. a., C-526/14, EU:C:2016:570, Rn. 41 und 43).
- 76 Daher ist die Kommission im speziellen Bereich der staatlichen Beihilfen durch die von ihr erlassenen Rahmen und Mitteilungen gebunden, soweit sie nicht von den Vorschriften des Vertrags abweichen (vgl. Urteil vom 2. Dezember 2010, Holland Malt/Kommission, C-464/09 P, EU:C:2010:733, Rn. 47 und die dort angeführte Rechtsprechung). Es ist somit Sache des Gerichts, zu prüfen, ob die Kommission die Regeln beachtet hat, die sie sich selbst gegeben hat (vgl. Urteil vom 8. April 2014, ABN Amro Group/Kommission, T-319/11, EU:T:2014:186, Rn. 29 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 77 Außerdem darf der Unionsrichter im Rahmen der Kontrolle, die die Unionsgerichte in Bezug auf die Würdigung komplexer wirtschaftlicher Gegebenheiten durch die Kommission im Bereich der staatlichen Beihilfen ausüben, die wirtschaftliche Beurteilung seitens der Kommission nicht durch seine eigene ersetzen. Jedoch muss der Unionsrichter nicht nur die sachliche Richtigkeit der angeführten Beweise, ihre Stichhaltigkeit und ihre Kohärenz 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 (Urteil vom 24. Januar 2013, Frucona Košice/Kommission, C-73/11 P, EU:C:2013:32, Rn. 75 und 76; vgl. auch Urteil vom 24. Oktober 2013, Land Burgenland u. a./Kommission, C-214/12 P, C-215/12 P und C-223/12 P, EU:C:2013:682, Rn. 79 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Ebenso ist es Sache des Unionsrichters, eine Kontrolle der Auslegung von Wirtschaftsdaten durch die Kommission vorzunehmen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 22. November 2007, Spanien/Lenzing, C-525/04 P, EU:C:2007:698, Rn. 56).

- 78 Somit ist die Kontrolle des Unionsrichters zwar, wie sich aus der oben in Rn. 74 angeführten Rechtsprechung ergibt, in Bezug auf die von der Kommission vorgenommenen komplexen wirtschaftlichen und sozialen Wertungen beschränkt, doch ist sie in Bezug auf die Beurteilungen der Kommission, die keine solchen Bewertungen enthalten, oder auch in Bezug auf Fragen, die streng rechtlichen Charakter haben, umfassend.

**b) Zum Beweiswert der Sachverständigenberichte**

- 79 In der Rechtssache T-34/21 stützt sich Ryanair in verschiedener Hinsicht auf mehrere Sachverständigenberichte, darunter insbesondere:

- einen von Oxera erstellten Bericht mit dem Titel „Assessment of the Commission’s analysis of the proportionality of the aid to DLH“ (Bewertung der Analyse der Kommission zur Verhältnismäßigkeit der DLH gewährten Beihilfe) vom 21. Januar 2021 (im Folgenden: Oxera-Bericht I);
- einen von Oxera erstellten Bericht mit dem Titel „Assessment of the Commission’s approach to determining SMP and competitive distortions“ (Bewertung des Vorgehens der Kommission zur Ermittlung von beträchtlicher Marktmacht und Wettbewerbsverzerrung) vom 21. Januar 2021 (im Folgenden: Oxera-Bericht II);
- den oben in Rn. 44 angeführten Bericht der Fondation pour l’innovation politique (Stiftung für Innovative Politik);
- einen von Moody’s erstellten Bericht mit dem Titel „Rating Action: Moody’s downgrades Lufthansa to Ba1, ratings placed on review for downgrade“ (Rating: Moody’s senkt das Rating von Lufthansa auf Ba1 und stellt es unter Beobachtung für eine mögliche Herabstufung) vom 17. März 2020 (im Folgenden: Moody’s-Bericht);
- einen Bericht mit dem Titel „European Airlines, All is not what it seems“ (Europäische Fluggesellschaften: Es ist nicht alles, wie es scheint) vom 17. April 2020, erstellt von J. Hollins, R. Joynton und D. Maglione von Exane BNP Paribas (im Folgenden: Exane-Bericht).

- 80 Zunächst ist der Beweiswert dieser Berichte zu prüfen.

- 81 Insoweit ist festzustellen, dass der Unionsrichter, da der Begriff des Nachweises unionsrechtlich nicht geregelt ist, den Grundsatz der freien Beweiswürdigung oder der Beweismittelfreiheit aufgestellt hat, der als das Recht zu verstehen ist, sich zum Nachweis einer bestimmten Tatsache auf Beweismittel jedweder Art wie z. B. Zeugenaussagen, schriftliche Beweise, Geständnisse, Sachverständigenberichte usw. zu stützen. Dementsprechend unterliegt nach ständiger Rechtsprechung die Feststellung der Glaubhaftigkeit oder, mit anderen Worten, des Beweiswerts eines Beweismittels der inneren Überzeugung des Richters. Daher sind für die Beurteilung des Beweiswerts eines Schriftstücks mehrere Aspekte zu berücksichtigen, u. a., von wem das Schriftstück stammt, unter welchen Umständen es zustande gekommen ist, an wen es gerichtet

ist, was es beinhaltet und ob die darin enthaltenen Angaben anhand dieser Aspekte vernünftig und verlässlich erscheinen (vgl. Urteil vom 2. Juli 2019, Mahmoudian/Rat, T-406/15, EU:T:2019:468, Rn. 136 und 137 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

- 82 Im vorliegenden Fall ist erstens zum Moody's- und Exane-Bericht festzustellen, dass diese nicht auf Ersuchen von Ryanair erstellt worden sind, dass sie in keinem Zusammenhang mit dem vorliegenden Gerichtsverfahren stehen und dass ihre Verfasser Dritte sind, deren Sachverstand, Ansehen und Unabhängigkeit gegenüber Ryanair nicht bestritten werden.
- 83 Zweitens ist zum Oxera-Bericht I und Oxera-Bericht II festzustellen, dass diese auf Ersuchen von Ryanair für den vorliegenden Rechtsstreit erstellt wurden.
- 84 Die Kommission, die Bundesrepublik Deutschland, die Französische Republik und DLH bestreiten jedoch weder den Beweiswert dieser Berichte noch die Richtigkeit oder die Wahrheit der darin enthaltenen tatsächlichen und wirtschaftlichen Informationen.
- 85 Außerdem stellt das Gericht fest, dass diese Berichte auf der Grundlage von Informationen erstellt wurden, die öffentlich zugänglich sind oder aus Quellen stammen, die als verlässlich und unabhängig von Ryanair gelten. Der Oxera-Bericht I und der Oxera-Bericht II beruhen nämlich auf Informationen, die u. a. aus Quellen wie dem Verband Airports Council International (ACI) Europe, der IATA, mehreren Ratingagenturen wie Moody's, Kroll Bond Rating Agency und S & P, der *Financial Times*, DLH oder anderen Fluggesellschaften, den deutschen Behörden sowie dem angefochtenen Beschluss selbst stammen.
- 86 Schließlich trifft es zwar zu, dass diese Berichte aus der Zeit nach dem Erlass des angefochtenen Beschlusses stammen, doch beruhen sie auf Daten, die zum Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Beschlusses vorlagen. Insoweit hindert nach der Rechtsprechung der Umstand, dass die Kontrolle durch das mit einer Nichtigkeitsklage befasste Gericht nur im Hinblick auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Beschlusses ausgeübt wird, die Parteien nicht daran, dazu in Ausübung ihrer Verteidigungsrechte ergänzende Beweise späteren Datums vorzulegen, sofern diese speziell zusammengestellt wurden, um den entsprechenden Beschluss anzufechten oder zu verteidigen (vgl. Urteil vom 27. September 2006, GlaxoSmithKline Services/Kommission, T-168/01, EU:T:2006:265, Rn. 58 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 87 Unter diesen Umständen kommt das Gericht zu dem Ergebnis, dass den oben in Rn. 79 genannten Berichten ein Beweiswert zukommt.

## **2. Zur Förderfähigkeit von DLH**

- 88 In der Rechtssache T-34/21 erhebt Ryanair drei Rügen in Bezug auf die Förderfähigkeit von DLH, mit denen sie eine Missachtung der Voraussetzungen nach Rn. 49 Buchst. a, Rn. 49 Buchst. b und Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens beanstandet. Diese dritte Rüge und das Vorbringen von Condor in der Rechtssache T-87/21, die Kommission habe die Voraussetzungen nach Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens verkannt, überschneiden sich. Diese Rügen sind nacheinander zu prüfen.

**a) Zum Verstoß gegen Rn. 49 Buchst. a des Befristeten Rahmens**

- 89 Ryanair macht im Wesentlichen geltend, die Kommission habe nicht nachgewiesen, dass der Beihilfeempfänger im Sinne von Rn. 49 Buchst. a des Befristeten Rahmens ohne die Beihilfe zwangsläufig insolvent würde oder ernsthafte Schwierigkeiten hätte, seine Geschäftstätigkeit aufrechtzuerhalten. Außerdem habe die Kommission die Begriffe der Illiquidität, die eintrete, wenn ein Unternehmen nicht in der Lage sei, seine Verbindlichkeiten bei Fälligkeit zu zahlen, und der Insolvenz verwechselt, die dann vorliege, wenn der Gesamtwert der Verbindlichkeiten des Unternehmens den seiner Aktiva übersteige.
- 90 Die Kommission, unterstützt durch die Bundesrepublik Deutschland und DLH, tritt diesem Vorbringen entgegen.
- 91 In Rn. 49 in Abschnitt 3.11.2 („Förderfähigkeitskriterien und Voraussetzungen für den Einstieg des Staates“) des Befristeten Rahmens werden die Voraussetzungen aufgezählt, die eine im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie gewährte Rekapitalisierungsmaßnahme erfüllen muss, damit ein etwaiger Begünstigter als förderfähig für diese Maßnahme angesehen wird.
- 92 Die erste dieser Voraussetzungen, die in Rn. 49 Buchst. a des Befristeten Rahmens vorgesehen ist, verlangt den Nachweis, dass ohne das staatliche Eingreifen der Beihilfeempfänger seine Geschäftstätigkeit einstellen müsste oder ernsthafte Schwierigkeiten hätte, seine Geschäftstätigkeit aufrechtzuerhalten. Auf diesen zweiten Fall hat sich die Kommission gestützt, um zu dem Ergebnis zu gelangen, dass diese Voraussetzung erfüllt sei. Nach derselben Randnummer des Befristeten Rahmens lassen sich solche Schwierigkeiten insbesondere durch die Verschlechterung des Verschuldungsgrads des Empfängers der staatlichen Beihilfe oder ähnliche Indikatoren nachweisen.
- 93 In den Erwägungsgründen 96 bis 98 des angefochtenen Beschlusses stellte die Kommission fest, dass die Verschlechterung der Eigenmittel von DLH die Liquidität von DLH erheblich beeinträchtigt habe und ihr kurzfristig die Insolvenz gedroht habe. Diese Feststellung beruhte auf von der deutschen Regierung vorgelegten internen Dokumenten und Finanzprognosen von 2020 bis 2026, aus denen sich ergeben habe, dass das Kapital von DLH Ende 2020 gegenüber 2019 erheblich sinken würde und dass sie sich trotz der Maßnahmen, die im Jahr 2020 getroffen worden seien, um Liquidität zu erhalten, in einer Situation „technischer Illiquidität“ befinde, was bedeute, dass die liquiden Mittel, über die sie verfügt habe, nicht ausreichten, um ihre fälligen Verbindlichkeiten zu tilgen, was Ryanair nicht bestreitet. Die Kommission schloss daraus, dass die in Rede stehende Maßnahme es ermögliche, die Insolvenz von DLH zu verhindern, und dass DLH daher ohne eine Kapitalerhöhung ernsthafte Schwierigkeiten hätte, ihre Geschäftstätigkeit aufrechtzuerhalten.
- 94 Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission im angefochtenen Beschluss eine Verschlechterung des Verschuldungsgrades von DLH feststellte, wie dies in Rn. 49 Buchst. a des Befristeten Rahmens vorgesehen ist (vgl. Tabelle Nr. 1 im 117. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses). Ryanair bestreitet diese Daten jedoch nicht.
- 95 Die Kommission hat daher nicht gegen Rn. 49 Buchst. a des Befristeten Rahmens verstoßen.

- 96 Das Vorbringen von Ryanair betreffend die Unterscheidung zwischen den Begriffen der Illiquidität und der Insolvenz ist als ins Leere gehend zurückzuweisen. Rn. 49 Buchst. a des Befristeten Rahmens macht nämlich die Förderfähigkeit nicht von diesen Begriffen abhängig, sondern u. a. davon, dass das betreffende Unternehmen ernsthafte Schwierigkeiten hätte, seine Geschäftstätigkeit aufrechtzuerhalten.
- 97 Das Vorbringen, die Kommission habe nicht nachgewiesen, dass eine andere Maßnahme, mit der die Liquiditätsprobleme des Begünstigten gelöst werden sollten und die weniger wettbewerbsverfälschend sei, nicht in Betracht käme, überschneidet sich mit der im Rahmen des zweiten Teils des ersten Klagegrundes aufgeworfenen Problematik, die im Folgenden geprüft wird.
- 98 Die vorliegende Rüge ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

***b) Zum Verstoß gegen Rn. 49 Buchst. b des Befristeten Rahmens***

- 99 Ryanair wirft der Kommission im Wesentlichen vor, gegen Rn. 49 Buchst. b des Befristeten Rahmens verstoßen zu haben, da sie die Systemrelevanz von DLH für die deutsche Wirtschaft nicht nachgewiesen habe.
- 100 Die Kommission, unterstützt durch die Bundesrepublik Deutschland und DLH, tritt diesem Vorbringen entgegen.
- 101 Rn. 49 Buchst. b des Befristeten Rahmens sieht vor, dass die geplante Rekapitalisierungsmaßnahme im gemeinsamen Interesse zu liegen hat. Das Vorliegen dieses gemeinsamen Interesses kann nachgewiesen werden, wenn sich die in Rede stehende Maßnahme auf die Vermeidung von sozialen Notlagen und von Marktversagen aufgrund erheblicher Arbeitsplatzverluste, die Vermeidung des Marktaustritts eines innovativen oder systemisch wichtigen Unternehmens, das Risiko einer Unterbrechung der Erbringung einer wichtigen Dienstleistung oder ähnliche, von dem betreffenden Mitgliedstaat hinreichend begründete Situationen bezieht.
- 102 Im 99. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses stellte die Kommission fest, dass DLH in mehrfacher Hinsicht ein systemisch wichtiges Unternehmen für die deutsche Wirtschaft sei, nämlich u. a. für die Beschäftigung, die Verbindungsmöglichkeiten und den internationalen Handel, und dass das Eingreifen daher im gemeinsamen Interesse liege. Insbesondere geht aus den Erwägungsgründen 36 bis 38 des angefochtenen Beschlusses hervor, dass es sich erstens bei DLH um einen bedeutenden Arbeitgeber mit mehr als 135 000 Arbeitnehmern handelt, von denen 73 000 an den Drehkreuzen in Deutschland beschäftigt sind. Zweitens spielt DLH angesichts ihrer Flüge zu 301 Zielorten in 100 Ländern eine wichtige Rolle für die Verbindungsmöglichkeiten Deutschlands nicht nur bei Kurzstreckenflügen, sondern auch bei Langstreckenflügen. Drittens trägt DLH zu einem erheblichen Teil des Außenhandelsvolumens der Luftfracht in Deutschland bei, was für eine auf Exporte ausgerichtete Wirtschaft wie die Deutschlands sehr wichtig sei. Im Übrigen geht aus dem 14. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses hervor, dass ihre Luftfrachtdienste auch eine wesentliche Rolle bei der Beförderung von Schutzmasken und medizinischem Material von China nach Europa während der Covid-19-Pandemie spielten. Schließlich heißt es im 36. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses, dass die Tätigkeit von DLH einen wichtigen Beitrag zum Staatshaushalt in Form von Sozialversicherungsbeiträgen, Zahlung von Einkommensteuer und Luftverkehrsabgaben leistet.

- 103 Es ist festzustellen, dass Ryanair diese Daten nicht bestreitet, sondern im Wesentlichen der Ansicht ist, dass sie nicht ausreichen, um nachzuweisen, dass DLH ein systemisch wichtiges Unternehmen für die deutsche Wirtschaft sei. Laut Ryanair ist der Begriff des systemisch wichtigen Unternehmens im Sinne von Rn. 49 Buchst. b des Befristeten Rahmens dahin auszulegen, dass er Unternehmen erfasse, deren Ausfall zu einem Zusammenbruch des gesamten Sektors führe, in dem sie tätig seien.
- 104 Der von Ryanair vertretene Auslegung kann jedoch nicht gefolgt werden. Nichts im Wortlaut von Rn. 49 Buchst. b des Befristeten Rahmens deutet nämlich darauf hin, dass nur die Unternehmen, deren Marktaustritt zum Zusammenbruch eines ganzen Sektors führen würde, förderfähig wären. Außerdem zeigt eine Gesamtbetrachtung von Rn. 49 Buchst. b des Befristeten Rahmens und insbesondere der Beispiele von Fällen, in denen ein Eingreifen im gemeinsamen Interesse liegt, wie etwa die Gefahr sozialer Notlagen oder erheblicher Arbeitsplatzverluste oder auch einer Unterbrechung der Erbringung einer wichtigen Dienstleistung, dass die von Ryanair vertretene Auslegung zu eng ist.
- 105 Ryanair stützt diese Auslegung außerdem auf die Entscheidungspraxis der Kommission im Finanzsektor und auf die in diesem Sektor geltenden Vorschriften über staatliche Beihilfen (insbesondere die Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Vorschriften für staatliche Beihilfen ab dem 1. August 2013 auf Maßnahmen zur Stützung von Banken im Kontext der Finanzkrise [ABl. 2013, C 216, S. 1] und die Richtlinie 2013/36/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über den Zugang zur Tätigkeit von Kreditinstituten und die Beaufsichtigung von Kreditinstituten und Wertpapierfirmen, zur Änderung der Richtlinie 2002/87/EG und zur Aufhebung der Richtlinien 2006/48/EG und 2006/49/EG [ABl. 2013, L 176, S. 338]). Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Beschlusses allein im Rahmen von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV zu prüfen ist und weder im Hinblick auf eine angebliche frühere Entscheidungspraxis der Kommission (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 27. Februar 2013, Nitrogénművek Vegyipari/Kommission, T-387/11, nicht veröffentlicht, EU:T:2013:98, Rn. 126 und die dort angeführte Rechtsprechung) noch im Licht der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Vorschriften für staatliche Beihilfen ab dem 1. August 2013 auf Maßnahmen zur Stützung von Banken im Kontext der Finanzkrise oder der Richtlinie 2013/36, die Ryanair anführt, da diese im vorliegenden Fall nicht anwendbar sind.
- 106 Auch das übrige Vorbringen von Ryanair ist zurückzuweisen.
- 107 Erstens ist entgegen dem Vorbringen von Ryanair festzustellen, dass die Kommission nicht verpflichtet war, zu prüfen, ob DLH leicht durch andere Fluggesellschaften ersetzt werden könnte. Ein solches Erfordernis ist in Rn. 49 Buchst. b des Befristeten Rahmens, dessen Verletzung behauptet wird, nicht vorgesehen.
- 108 Zweitens kann der Umstand, dass die Kommission im angefochtenen Beschluss nicht den Marktanteil von DLH angegeben hat, um nachzuweisen, dass sie ein systemisch wichtiges Unternehmen für die deutsche Wirtschaft sei, die Analyse der Kommission in diesem Punkt nicht entkräften. Die systemische Bedeutung eines Unternehmens lässt sich nämlich anhand einer Vielzahl anderer Indizien wie der oben in Rn. 101 zusammengefassten nachweisen, die rechtlich hinreichend belegen, dass die in Rn. 49 Buchst. b vorgesehene Voraussetzung erfüllt war.
- 109 Drittens trifft das Vorbringen von Ryanair, die Kommission habe sich auf die von der Bundesrepublik Deutschland gelieferten Informationen verlassen, ohne eine eigene „autonome“ Analyse vorzunehmen, in tatsächlicher Hinsicht nicht zu. Aus den Fn. 25 und 26 des

angefochtenen Beschlusses geht nämlich hervor, dass die Kommission bestimmte Informationen auch anhand unabhängiger Quellen wie der IATA überprüft hat. Außerdem ergibt sich aus dem 99. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses, dass die Kommission die von der Bundesrepublik Deutschland vorgelegten Beweise gewürdigt und sie als verlässlich angesehen hat.

- 110 Viertens wirft Ryanair der Kommission vor, die Möglichkeit einer Verringerung der Größe oder der Tätigkeiten von DLH nicht geprüft zu haben. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Rn. 49 Buchst. b des Befristeten Rahmens keine solche Voraussetzung für die Förderfähigkeit vorsieht.
- 111 Folglich ist die vorliegende Rüge als unbegründet zurückzuweisen.

***c) Zum Verstoß gegen Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens***

- 112 Ryanair macht im Rahmen des ersten Teils (dritte Rüge) ihres ersten Klagegrundes im Wesentlichen geltend, die Kommission habe gegen Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens verstoßen, indem sie festgestellt habe, dass DLH nicht in der Lage sei, sich zu erschwinglichen Konditionen Finanzmittel auf den Märkten zu beschaffen, und dass die Kommission insoweit nicht alle relevanten Gesichtspunkte berücksichtigt habe. Condor macht im Rahmen des zweiten Teils (erste Rüge) ihres ersten Klagegrundes geltend, dass die diesbezügliche Analyse der Kommission unvollständig und unzureichend sei und daher ernsthafte Bedenken erkennen lasse.
- 113 Die Kommission, unterstützt durch DLH, tritt diesem Vorbringen entgegen. Die Kommission macht im Wesentlichen geltend, die Klägerinnen hätten keinen konkreten Beweis dafür erbracht, dass dem Begünstigten eine Finanzierung auf den Märkten zu erschwinglichen Konditionen unter Berücksichtigung des Finanzierungsbedarfs des Begünstigten und der zeitlichen Zwänge zur Verfügung stehe.
- 114 Nach Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens muss der Beihilfeempfänger, um für eine Rekapitalisierungsmaßnahme förderfähig zu sein, u. a. nicht in der Lage sein, sich zu erschwinglichen Konditionen Finanzmittel auf den Märkten zu beschaffen.
- 115 In den Erwägungsgründen 21 bis 24 und 100 des angefochtenen Beschlusses kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass diese Voraussetzung u. a. deshalb erfüllt sei, weil DLH nicht in der Lage sei, sich auf den Märkten durch Kredite zu finanzieren, da die Investoren nicht bereit gewesen wären, ohne ausreichende Garantien zum Schutz ihrer Forderungen im Fall eines Ausfalls Mittel bereitzustellen. DLH habe aber nicht über ausreichende Sicherheiten verfügt, um auf den Märkten verbrieftete Schuldtitel für den gesamten in Rede stehenden Betrag zu erhalten. Außerdem übersteige der Gesamtbetrag von 9 Mrd. Euro, der erforderlich sei, um die Kontinuität der Wirtschaftstätigkeit des Konzerns während und nach dem Covid-19-Ausbruch zu gewährleisten, das Gesamtvolumen der in Europa im Laufe der letzten Monate ausgegebenen Schuldtitel.
- 116 Ryanair entgegnet im Wesentlichen, die Kommission habe nicht geprüft, ob DLH, sei es auch nur teilweise, auf den Märkten eine Finanzierung finden könne, indem sie verbrieftete Sicherheiten für Schulden (collateral) wie z. B. ihre Flugzeugflotte, ihre Zeitzischen oder ihr Kundenbindungsprogramm biete.
- 117 Hierzu ist festzustellen, dass die Frage, ob DLH nicht in der Lage war, sich zu erschwinglichen Konditionen Finanzmittel auf den Märkten zu beschaffen, mit komplexen wirtschaftlichen Bewertungen der gesamten Finanzlage des Begünstigten und des Funktionierens der

Finanzmärkte verbunden ist, so dass die Kontrolle, die der Unionsrichter über diese Art von Bewertungen ausübt, beschränkt ist. Nach der oben in Rn. 77 angeführten Rechtsprechung muss der Unionsrichter jedoch nicht nur die sachliche Richtigkeit der angeführten Beweise, ihre Stichhaltigkeit und ihre Kohärenz 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.

- 118 Im vorliegenden Fall ist mit Ryanair festzustellen, dass der Lufthansa-Konzern in der Zeit vor Erlass des angefochtenen Beschlusses 86 % seiner Flugzeugflotte besaß, die 763 Flugzeuge umfasste, dass 87 % der Flugzeuge, die sie besaß, unbelastet („non-collateralised“ oder „unencumbered“) waren und dass der Buchwert dieser Flugzeugflotte ungefähr 10 Mrd. Euro betrug. Diese Feststellungen ergeben sich klar, eindeutig und übereinstimmend aus mehreren zu den Akten der Rechtssache T-34/21 gegebenen Beweisen, nämlich einer Erklärung des Finanzvorstands von DLH selbst vom 19. März 2020 sowie dem Oxera-Bericht I, dem Moody's- und dem Exane-Bericht. Der Oxera-Bericht I und der Moody's-Bericht belegen außerdem, dass DLH ihre Flotte als Sicherheit nutzen konnte, um Mittel auf den Finanzmärkten zu beschaffen.
- 119 Im Oxera-Bericht I wird im Übrigen ausgeführt, dass der Buchwert der Ersatzteile, die sich im Besitz des Lufthansa-Konzerns befunden hätten, Ende 2019 2,3 Mrd. Euro betragen habe. Darüber hinaus heißt es in diesem Bericht, dass DLH, wenn man eine potenzielle Minderung des Werts der Aktiva von 20 % bis 50 % aufgrund der Covid-19-Pandemie und eine Beleihungsquote (loan to value ratio, LTV) von 40 % bis 60 % berücksichtigte, auf den Märkten zwischen 1 und 3,7 Mrd. Euro Darlehen durch Verwendung ihrer Flugzeuge und Ersatzteile als Sicherheit hätte aufbringen können.
- 120 Die Kommission und die Streithelferinnen bestreiten nicht die Richtigkeit und Stichhaltigkeit dieser Angaben.
- 121 Außerdem geht aus den Akten hervor, dass Ryanair sowohl die deutsche Regierung als auch die Kommission auf diese Informationen und insbesondere auf die oben in Rn. 118 angeführte Erklärung des Finanzvorstands von DLH noch vor dem Erlass des angefochtenen Beschlusses mit Schreiben vom 1. April 2020 und vom 3. April 2020 aufmerksam gemacht hatte.
- 122 Im angefochtenen Beschluss hat sich die Kommission jedoch auf die Feststellung beschränkt, dass DLH „über keine ausreichenden Sicherheiten“ verfüge, um auf den Märkten Finanzierungsinstrumente „in Höhe des Gesamtbetrags“ der Beihilfe zu erhalten.
- 123 Zum einen hat die Kommission diese Feststellung jedoch in keiner Weise untermauert. Im angefochtenen Beschluss deutet nämlich nichts darauf hin, dass die Kommission die etwaige Verfügbarkeit von Sicherheiten wie die unbelasteten Flugzeuge von DLH, deren Wert und die Bedingungen etwaiger Darlehen, die auf den Finanzmärkten gegen solche Sicherheiten gewährt werden können, geprüft hätte.
- 124 Es handelt sich jedoch um einen wichtigen Aspekt der Voraussetzung in Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens. Die Prüfung, ob ein Unternehmen nicht in der Lage war, sich zu erschwinglichen Konditionen Finanzmittel auf den Märkten zu beschaffen, impliziert nämlich u. a. die Prüfung, ob dieses Unternehmen Sicherheiten bieten konnte, die ihm den Zugang zu einer solchen Finanzierung ermöglichten. Außerdem hängen die Bedingungen einer solchen Finanzierung u. a. von der Art und dem Wert solcher Sicherheiten ab. Im angefochtenen Beschluss deutet nichts darauf hin, dass die Kommission diese Fragen geprüft hätte.

- 125 Zum anderen beruht die Feststellung der Kommission im 22. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses, wonach die im angefochtenen Beschluss nicht genannten „Sicherheiten“ nicht ausreichen, um den „Gesamtbetrag“ der erforderlichen Mittel zu decken, auf der falschen Prämisse, dass die Finanzierung, die auf den Märkten erlangt werden könne, zwangsläufig den gesamten Bedarf des Begünstigten decken müsse.
- 126 Insoweit ist mit Condor festzustellen, dass die Bezugnahme der Kommission im 22. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses auf einen Gesamtbetrag von „9 Mrd. Euro“, den DLH nicht auf den Märkten erhalten könne, nicht dem auf 6 Mrd. Euro festgesetzten Betrag der in Rede stehenden Maßnahme entspricht (26. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses). Folglich hat die Kommission ihre Feststellung jedenfalls auf einen höheren Betrag gestützt als den, der Gegenstand der in Rede stehenden Maßnahme ist, was die Grundlage ihrer Prüfung in Frage stellt.
- 127 Außerdem stützen weder der Wortlaut noch das Ziel oder der Kontext, in den sich Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens einfügt, die von der Kommission im 22. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses vertretene Auffassung.
- 128 Nichts im Wortlaut von Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens deutet nämlich darauf hin, dass der Beihilfeempfänger für seinen gesamten Bedarf außerstande sein muss, sich Finanzmittel auf den Märkten zu beschaffen.
- 129 Zum Ziel von Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens und zum Kontext, in den sie sich einfügt, ist festzustellen, dass diese Voraussetzung das staatliche Eingreifen und damit die Verwendung öffentlicher Mittel auf die Fälle beschränken soll, in denen der Beihilfeempfänger nicht in der Lage ist, sich zu erschwinglichen Konditionen Finanzmittel auf den Märkten zu beschaffen. Dieses Ziel würde jedoch gefährdet, wenn die öffentlichen Mittel zur Deckung des gesamten Bedarfs des betroffenen Unternehmens ausgegeben werden müssten, obwohl es in der Lage wäre – sei es auch nur zu einem nicht unerheblichen Teil seines Bedarfs –, Finanzmittel auf den Märkten zu beschaffen.
- 130 Diese Schlussfolgerung wird sowohl durch Rn. 44 des Befristeten Rahmens bestätigt, wonach die Rekapitalisierungsmaßnahmen nicht über das für die Gewährleistung der Rentabilität der Empfänger erforderliche Minimum hinausgehen dürfen, als auch, allgemeiner, durch den allgemeinen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der verlangt, dass die Rechtsakte der Unionsorgane nicht die Grenzen dessen überschreiten dürfen, was zur Erreichung des verfolgten Ziels geeignet und erforderlich ist (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 17. Mai 1984, Denkvit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, Rn. 25, und vom 19. September 2018, HH Ferries u. a./Kommission, T-68/15, EU:T:2018:563, Rn. 144 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 131 Im Übrigen hat das Gericht bereits entschieden, dass die Kommission, als sie unterstellte, dass sich kein Finanzinstitut für ein Unternehmen in Schwierigkeiten verbürgen würde und folglich keine entsprechende Garantieprämie als Vergleichsmaßstab auf dem Markt angeboten werde, u. a. gegen ihre Verpflichtung verstieß, eine Gesamtwürdigung vorzunehmen und dabei jeden im betreffenden Fall erheblichen Anhaltspunkt zu berücksichtigen, der es ihr ermöglicht, festzustellen, ob der Begünstigte die notwendige Finanzierung offenkundig nicht auf den Märkten erhalten hätte (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteile vom 12. März 2020, Elche Club de Fútbol/Kommission, T-901/16, EU:T:2020:97, Rn. 132, und Valencia Club de Fútbol/Kommission, T-732/16, EU:T:2020:98, Rn. 134). Daraus folgt, dass die Kommission nicht

ohne rechtlich hinreichende Untermauerung ihrer Feststellungen unterstellen kann, dass ein Unternehmen wie der Beihilfeempfänger im vorliegenden Fall keinen Zugang zu den Finanzmärkten hat.

- 132 Im vorliegenden Fall hat die Kommission jedoch nicht geprüft, ob der Beihilfeempfänger einen nicht unerheblichen Teil der notwendigen Finanzierung auf den Märkten hätte aufbringen können. Sie hat somit nicht alle für die Prüfung der Voraussetzung nach Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens relevanten Gesichtspunkte berücksichtigt.
- 133 Dieses Ergebnis wird durch keines der von der Kommission vorgebrachten Argumente in Frage gestellt.
- 134 Erstens kann das Vorbringen der Kommission, es sei für DLH unmöglich gewesen, einschließlich gegen die oben in den Rn. 118 und 119 genannten Sicherheiten, kurzfristig und in einem finanziellen Umfeld, das durch die Covid-19-Pandemie gekennzeichnet sei, auf den Märkten eine etwaige Finanzierung zu finden, keinen Erfolg haben. Zum einen geht nämlich aus dem angefochtenen Beschluss nicht hervor, dass die Kommission die Fristen geprüft hätte, innerhalb deren eine etwaige Finanzierung auf den Märkten gegen diese Sicherheiten hätte gewährt werden können. Zum anderen war der Lufthansa-Konzern nach der Erklärung des Finanzvorstands von DLH vom 19. März 2020 „gut ausgestattet, um einer außergewöhnlichen Krise wie [der Covid-19-Krise] zu begegnen“, insbesondere weil dieser „86 % der Flotte des Konzerns [hielt], die weitgehend unbelastet [war] und einen Buchwert von ungefähr 10 Mrd. Euro hat[te]“. Im Übrigen wird im Oxera-Bericht I gerade wegen dieser Pandemie eine erhebliche Wertminderung ihrer Sicherheiten berücksichtigt.
- 135 Zweitens wirft die Kommission den Klägerinnen vor, nicht nachgewiesen zu haben, dass DLH eine solche Finanzierung „zu erschwinglichen Konditionen“ auf den Märkten habe beschaffen können. Es ist jedoch Sache der Kommission, wie in Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens verlangt, nachzuweisen, dass der Beihilfeempfänger nicht in der Lage ist, sich zu erschwinglichen Konditionen Finanzmittel auf den Märkten zu beschaffen. Ein Kläger kann nämlich nicht gezwungen werden, Aufgaben wahrzunehmen, die genau genommen Teil der Untersuchung und Ermittlung der Sache sind (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteil vom 9. April 2019, Qualcomm und Qualcomm Europe/Kommission, T-371/17, nicht veröffentlicht, EU:T:2019:232, Rn. 171). Im vorliegenden Fall ist im angefochtenen Beschluss jedoch nicht geprüft worden, unter welchen Voraussetzungen der Beihilfeempfänger gegebenenfalls eine Finanzierung auf den Märkten gegen die genannten Sicherheiten hätte beschaffen können.
- 136 Außerdem läuft das Vorbringen der Kommission, wie Ryanair vorträgt, darauf hinaus, ihr eine unangemessene Beweislast aufzuerlegen, indem sie von ihr in Wirklichkeit verlangt, ein an DLH gerichtetes privates Finanzierungsangebot vorzulegen, um die Bedingungen festzustellen, unter denen ihr eine solche Finanzierung zur Verfügung gestanden hätte. Der Klägerin kann aber keine unangemessene Beweislast auferlegt werden (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteil vom 8. Juli 2008, Huvis/Rat, T-221/05, nicht veröffentlicht, EU:T:2008:258, Rn. 78).
- 137 Somit ist festzustellen, dass die Kommission nicht alle relevanten Gesichtspunkte berücksichtigt hat, die bei der Beurteilung der Vereinbarkeit der in Rede stehenden Maßnahme mit Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens zu berücksichtigen sind.

138 Folglich ist der Rüge von Ryanair, mit der ein Verstoß gegen Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens geltend gemacht wird, und folglich erst recht der Rüge von Condor betreffend das Vorliegen ernsthafter Bedenken insoweit stattzugeben, ohne dass ihr übriges Vorbringen im Rahmen dieser Problematik geprüft zu werden braucht.

### ***3. Zum Vorhandensein anderer geeigneterer und weniger wettbewerbsverfälschender Maßnahmen***

139 Ryanair macht im Wesentlichen geltend, die Kommission habe gegen Rn. 53 des Befristeten Rahmens verstoßen, da sie nicht geprüft habe, ob die in Rede stehende Maßnahme die am besten geeignete und diejenige sei, die am wenigsten geeignet sei, den Wettbewerb zu verfälschen. Daher habe die Kommission die verfügbaren Rekapitalisierungsinstrumente nicht verglichen und die durch die in Rede stehende Maßnahme oder durch „andere mögliche Beihilfeinstrumente“ hervorgerufenen Wettbewerbsverfälschungen nicht analysiert.

140 Die Kommission, unterstützt durch DLH, tritt dem Vorbringen von Ryanair entgegen.

141 Abschnitt 3.11.3 („Arten von Rekapitalisierungsmaßnahmen“) des Befristeten Rahmens enthält die Rn. 52 und 53. In Rn. 52 werden die Rekapitalisierungsinstrumente aufgezählt, die die Mitgliedstaaten für ihre Covid-19-Rekapitalisierungsmaßnahmen einsetzen können, nämlich Eigenkapitalinstrumente, insbesondere im Fall der Emission neuer Stamm- oder Vorzugsaktien, und Instrumente mit einer Eigenkapitalkomponente (im Folgenden: hybride Kapitalinstrumente), insbesondere Genussrechte, stille Beteiligungen und besicherte oder unbesicherte Wandelanleihen.

142 In Rn. 53 des Befristeten Rahmens heißt es:

„Der Eingriff des Staates kann in Form jedes der oben genannten Instrumente oder durch eine Kombination aus Eigenkapitalinstrumenten und hybriden Kapitalinstrumenten erfolgen. ... Der Mitgliedstaat muss sicherstellen, dass die gewählten Rekapitalisierungsinstrumente und die an sie geknüpften Konditionen am besten geeignet sind, um den Rekapitalisierungsbedarf des Beihilfeempfängers zu decken, und gleichzeitig den Wettbewerb so wenig wie möglich verfälschen.“

143 In den Erwägungsgründen 104 bis 108 des angefochtenen Beschlusses beschrieb die Kommission die in Rede stehende Rekapitalisierungsmaßnahme und erläuterte, dass es sich bei ihr um eine Kombination von Eigenkapital und hybriden Kapitalinstrumenten handele. Sie stellte u. a. fest, dass die stille Beteiligung ein flexibles Instrument sei, was die Beteiligung des stillen Gesellschafters an den Gewinnen und Verlusten des Begünstigten oder dessen Entscheidungsfindung betreffe. Außerdem hätten der WSF und DLH kein Interesse daran, dass die Kapitalbeteiligung des WSF 20 % übersteige, weshalb sie sich für die spezifische Struktur der in Rede stehenden Rekapitalisierung entschieden hätten. Die Kombination der gewählten Instrumente ermögliche die Wiederherstellung der Kapitalstruktur von DLH und ihre schnellstmögliche Wiedereingliederung in die Kapitalmärkte, wobei die Beteiligung des Staates auf das zum Schutz der finanziellen Interessen Deutschlands erforderliche Minimum beschränkt werde, ohne die Kontrolle über DLH zu übernehmen.

144 Im vorliegenden Fall ist mit der Kommission darauf hinzuweisen, dass im Sinne von Rn. 53 des Befristeten Rahmens eine Rekapitalisierungsmaßnahme und die an sie geknüpften Konditionen als geeignet angesehen werden können, um den Rekapitalisierungsbedarf des Beihilfeempfängers

zu decken und gleichzeitig den Wettbewerb so wenig wie möglich zu verfälschen, sofern sie die verschiedenen hierzu in diesem Rahmen vorgesehenen Anforderungen erfüllen, die den Umfang der Rekapitalisierungsmaßnahmen, Vergütung und Ausstieg des Staates, Governance und Vorkehrungen gegen übermäßige Wettbewerbsverfälschungen und Ausstiegsstrategie des Staates aus der sich aus der Rekapitalisierung ergebenden Beteiligung betreffen. Die Bezugnahme in Rn. 53 des Befristeten Rahmens auf „die an [die in Rede stehende Maßnahme] geknüpften Konditionen“ bezieht sich nämlich auf Anforderungen wie die im vorstehenden Satz genannten, die gerade sicherstellen sollen, dass die in Rede stehende Maßnahme und die an sie geknüpften Konditionen nicht über das hinausgehen, was zur Deckung des Rekapitalisierungsbedarfs des betreffenden Beihilfeempfängers angemessen ist, und gleichzeitig den Wettbewerb so wenig wie möglich verfälschen. Wenn die oben genannten Anforderungen erfüllt sind, ist das gewählte Rekapitalisierungsinstrument daher als mit Rn. 53 des Befristeten Rahmens vereinbar anzusehen.

- 145 Folglich hat die vorliegende Rüge keinen eigenständigen Gehalt gegenüber dem Vorbringen von Ryanair im Rahmen der anderen Teile ihres ersten Klagegrundes, die einige der anderen oben in Rn. 144 angeführten Anforderungen betreffen, nämlich den Umfang der Rekapitalisierungsmaßnahmen (dritter Teil des ersten Klagegrundes), die Vergütung und den Ausstieg des Staates (vierter Teil des ersten Klagegrundes) sowie die Governance und Vorkehrungen gegen übermäßige Wettbewerbsverfälschungen (fünfter und sechster Teil des ersten Klagegrundes). Die Begründetheit der vorliegenden Rüge hängt daher von der Analyse dieser anderen Teile ab, die im Folgenden geprüft werden.
- 146 Soweit Ryanair in der Erwiderung und in der mündlichen Verhandlung der Kommission offenbar auch vorwirft, nicht geprüft zu haben, ob eine andere Art von Beihilfemaßnahme als die Rekapitalisierung geeigneter gewesen wäre und weniger zu Wettbewerbsverfälschungen geführt hätte, ist festzustellen, dass dieses Vorbringen unbeschadet seiner Zulässigkeit zu allgemein und abstrakt ist. In ihren Schriftsätzen hat sich Ryanair nämlich darauf beschränkt, auf „andere mögliche Beihilfeinstrumente“ Bezug zu nehmen, ohne jedoch zu erläutern, worin genau diese anderen Instrumente und die Gründe bestehen sollen, aus denen diese eher geeignet wären und weniger zu Wettbewerbsverfälschungen führten als die angemeldete Maßnahme. In der mündlichen Verhandlung hat Ryanair erklärt, die Kommission hätte ihrer Ansicht nach „die gesamte Palette denkbarer Alternativen“ und „alle verfügbaren Optionen“ berücksichtigen müssen, wobei sie ohne weitere Erläuterungen die Überbrückungskredite oder kurzfristigen Darlehen als eine andere Möglichkeit als die angemeldete Maßnahme genannt hat.
- 147 Nach der Rechtsprechung braucht sich die Kommission jedoch nicht zu jeder anderen denkbaren Beihilfemaßnahme zu äußern. Sie muss nämlich nicht positiv belegen, dass keine andere vorstellbare, der Natur der Sache nach hypothetische Maßnahme geeigneter und weniger wettbewerbsverfälschend wäre (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteil vom 6. Mai 2019, Scor/Kommission, T-135/17, nicht veröffentlicht, EU:T:2019:287, Rn. 94 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 148 Zwar hat der Gerichtshof, wie Ryanair hervorhebt, auch entschieden, dass dann, wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, die am wenigsten belastende zu wählen ist und die verursachten Nachteile nicht außer Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen dürfen (vgl. Urteil vom 22. Januar 2013, Sky Österreich, C-283/11, EU:C:2013:28, Rn. 50 und die dort angeführte Rechtsprechung). Im vorliegenden Fall deutet jedoch nichts darauf hin, dass die Kommission einer Wahl zwischen mehreren geeigneten Maßnahmen im Sinne dieser Rechtsprechung gegenübergestanden wäre.

149 Folglich ist der Teil des gegebenenfalls von Ryanair vorgebrachten und oben in Rn. 146 zusammengefassten Vorbringens als unbegründet zurückzuweisen.

#### **4. Zur Höhe der Beihilfe**

150 Ryanair erhebt im Rahmen des dritten Teils ihres ersten Klagegrundes im Wesentlichen drei Rügen in Bezug auf die Höhe der Beihilfe, von denen sich die erste auf die Auslegung von Rn. 54 des Befristeten Rahmens bezieht. Die zweite bezieht sich auf die Anwendung dieser Randnummer im vorliegenden Fall und die dritte auf bestimmte öffentliche Erklärungen von DLH. Die letztgenannte Rüge und eine entsprechende Rüge, die Condor im Rahmen des zweiten Teils ihres ersten Klagegrundes erhoben hat, überschneiden sich.

##### **a) Zur Auslegung von Rn. 54 des Befristeten Rahmens**

151 Ryanair macht geltend, die Kommission habe den Begriff der Rentabilität des Empfängers im Sinne von Rn. 54 des Befristeten Rahmens fälschlicherweise mit dessen Zugang zu den Kapitalmärkten gleichgesetzt, indem sie es unterlassen habe, seine Aussichten auf Wiederherstellung der Profitabilität sowie die internen Maßnahmen, die DLH zu diesem Zweck ergreifen könnte, zu bewerten. Unter Bezugnahme auf die Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (Abl. 2014, C 249, S. 1, im Folgenden: Leitlinien für Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung), die Mitteilung der Kommission über die Wiederherstellung der Rentabilität und die Bewertung von Umstrukturierungsmaßnahmen im Finanzsektor im Rahmen der derzeitigen Krise gemäß den Beihilfenvorschriften (Abl. 2009, C 195, S. 9) und die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Die Anwendung der Vorschriften für staatliche Beihilfen auf Maßnahmen zur Stützung von Finanzinstituten im Kontext der derzeitigen globalen Finanzkrise“ (Abl. 2008, C 270, S. 8) (im Folgenden zusammen: im Kontext der Finanzkrise anwendbare Mitteilungen) ist Ryanair der Ansicht, die Kommission habe die Wiederherstellung der Rentabilität von DLH auf der Grundlage ihres Entwicklungsplans und nach einem Basisszenario und einem ungünstigsten Szenario nicht bewertet.

152 Die Kommission, unterstützt durch DLH, tritt dem Vorbringen von Ryanair entgegen.

153 Nach Rn. 54 des Befristeten Rahmens dürfen, um die Verhältnismäßigkeit der Beihilfen zu gewährleisten, Covid-19-Rekapitalisierungsmaßnahmen keine höheren Beträge umfassen als die für die Gewährleistung der Rentabilität der betreffenden Empfänger erforderlichen Mindestbeträge und sollten lediglich die vor dem Covid-19-Ausbruch bestehende Kapitalstruktur dieser Empfänger, d. h. die Situation zum 31. Dezember 2019, wiederherstellen.

154 Ryanair und die Kommission streiten über die Frage, ob die Kommission bei der Prüfung, ob die in Rede stehende Maßnahme höhere Beträge umfasst als die für die Gewährleistung der „Rentabilität“ des betreffenden Empfängers erforderlichen Mindestbeträge, zu prüfen hat, ob diese Maßnahme die Wiederherstellung der Profitabilität dieses Begünstigten gestattet.

155 Hierzu ist festzustellen, dass in Rn. 54 des Befristeten Rahmens nicht auf die Profitabilität des betreffenden Empfängers Bezug genommen wird.

- 156 Außerdem zeigen mehrere Passagen des Befristeten Rahmens, dass das Hauptziel der geplanten Beihilfemaßnahmen im Wesentlichen darin besteht, den betreffenden Empfängern zu gewährleisten, dass ihr Liquiditätsbedarf gedeckt wird, um die Kontinuität ihrer Tätigkeiten während und nach der Covid-19-Pandemie sicherzustellen. So ergibt sich aus Rn. 9 des Befristeten Rahmens, dass gezielte öffentliche Unterstützung erforderlich ist, „um sicherzustellen, dass auf den Märkten weiterhin genügend Liquidität zur Verfügung steht“, und um „die Kontinuität der Wirtschaftstätigkeit während und nach dem Covid-19-Ausbruch zu gewährleisten“. Ebenso wird nach Rn. 11 des Befristeten Rahmens darin „dargelegt, welche Möglichkeiten die Mitgliedstaaten nach den EU-Vorschriften haben, um zu gewährleisten, dass Unternehmen, ... die in diesem Zeitraum mit plötzlichen Engpässen konfrontiert sind, über Liquidität und Zugang zu Finanzmitteln verfügen, damit sie sich von der derzeitigen Situation erholen können“. Rn. 18 des Befristeten Rahmens sieht vor, „dass staatliche Beihilfen [für einen befristeten Zeitraum] gerechtfertigt sind ..., um die Liquiditätsengpässe von Unternehmen zu beheben und sicherzustellen, dass die durch den Covid-19-Ausbruch verursachten Störungen die Existenzfähigkeit solcher Unternehmen ... nicht beeinträchtigen“.
- 157 Das Ziel des Befristeten Rahmens besteht somit nicht darin, die „Rentabilität“ oder die Profitabilität des Empfängers wiederherzustellen oder sicherzustellen, dass dieser dank der Beihilfe rentabel wird, sondern nur darin, dessen operative Kontinuität während und nach der Covid-19-Pandemie sicherzustellen, indem insbesondere die Kapitalstruktur wiederhergestellt wird, wie sie sich vor dem Ausbruch der Pandemie darstellte.
- 158 Folglich ist Rn. 54 des Befristeten Rahmens dahin auszulegen, dass die Rekapitalisierungsmaßnahmen keine höheren Beträge umfassen als die Mindestbeträge, die erforderlich sind, um zu gewährleisten, dass der Empfänger während und nach der Covid-19-Pandemie operativ tätig bleibt, indem seine vor dieser Krise bestehende Kapitalstruktur, d. h. die Situation zum 31. Dezember 2019, wiederhergestellt wird.
- 159 Dieses Ergebnis wird nicht durch das Vorbringen von Ryanair in Frage gestellt, das sich auf eine Analogie zu den Leitlinien für Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung oder die im Kontext der Finanzkrise anwendbaren Mitteilungen stützt. Eine solche Analogie ist nämlich nicht gerechtfertigt.
- 160 Erstens ist die Analogie zu den im Kontext der Finanzkrise von 2008 anwendbaren Mitteilungen ungeeignet, da diese Krise, wie die Kommission ausführt, zumindest teilweise durch die übermäßigen Risiken verursacht wurde, die bestimmte Finanzinstitute eingingen, im Unterschied zur Covid-19-Pandemie, bei der es sich um eine Gesundheitskrise handelt.
- 161 Zweitens ist auch die Analogie zu den Leitlinien für Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung, mit der Ryanair der Kommission eine Verpflichtung auferlegen möchte, zu prüfen, ob der Begünstigte interne Maßnahmen ergriffen habe, um seine Aktiva oder seine Tätigkeiten zu verringern, zurückzuweisen. Im Rahmen der staatlichen Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung besteht das Ziel der staatlichen Unterstützung nämlich darin, die bereits bestehenden internen Schwierigkeiten des betreffenden Empfängers zu beheben, bei dem es sich um ein „Unternehmen in Schwierigkeiten“ handelt. So soll eine Rettungsbeihilfe das Unternehmen während der kurzen Zeit über Wasser halten, die für die Erstellung eines Umstrukturierungs- oder Abwicklungsplans benötigt wird, was gewöhnlich mit einer Beschränkung oder Aufgabe der in Schwierigkeiten geratenen Tätigkeitsbereiche einhergeht (Rn. 26 bis 30 der Leitlinien für Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung). Dagegen hat der Empfänger einer Covid-19-Rekapitalisierungsmaßnahme bei den Ereignissen, die seine

Rentabilität beeinträchtigt haben, keine Rolle gespielt und braucht daher nicht unbedingt eine Umstrukturierung, um seine durch die Covid-19-Pandemie hervorgerufenen vorübergehenden Schwierigkeiten zu überwinden.

162 Folglich ist die vorliegende Rüge als unbegründet zurückzuweisen.

***b) Zur Anwendung von Rn. 54 des Befristeten Rahmens auf den vorliegenden Fall***

163 Ryanair macht geltend, der Kommission seien bei der Berechnung des zur Gewährleistung der Rentabilität von DLH erforderlichen Beihilfebetrags mehrere offensichtliche Beurteilungsfehler unterlaufen.

164 Vor der Prüfung dieses von der Kommission und von DLH bestrittenen Vorbringens sind die Gründe des angefochtenen Beschlusses zusammenzufassen, auf deren Grundlage die Kommission zu dem Schluss gelangte, dass die in Rede stehende Maßnahme mit Rn. 54 des Befristeten Rahmens in Einklang stehe.

165 Als Erstes stellte die Kommission in den Erwägungsgründen 122 und 123 des angefochtenen Beschlusses fest, dass der Lufthansa-Konzern am 31. Dezember 2019 (d. h. vor der Covid-19-Pandemie) eine positive Liquiditätslage von 2 oder 3 Mrd. Euro ausgewiesen habe. Zum Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Beschlusses prognostizierte der Lufthansa-Konzern eine negative Liquiditätslage zum 31. Dezember 2020. Nach der geplanten Rekapitalisierung wurde erwartet, dass die Liquiditätslage dieses Konzerns zum 31. Dezember 2020 auf 1 oder 2 Mrd. Euro steigen solle.

166 Als Zweites prüfte die Kommission in den Erwägungsgründen 124 bis 126 des angefochtenen Beschlusses die Auswirkung der in Rede stehenden Maßnahme auf das Verhältnis von Nettoverschuldung zu Eigenkapital des Lufthansa-Konzerns und verglich es mit dem Verschuldungsgrad einer Stichprobe vergleichbarer Fluggesellschaften, wie es sich am 31. Dezember 2019 darstellte. Sie schloss daraus, dass der für den Lufthansa-Konzern am 31. Dezember 2020 nach der Rekapitalisierung erwartete Verschuldungsgrad deutlich über dem dritten Quartil des Verschuldungsgrads der in die Stichprobe einbezogenen Gesellschaften am 31. Dezember 2019 liege.

167 Als Drittes werde die Analyse der Kommission durch die Entwicklung des dynamischen Verschuldungsgrads (dynamic gearing ratio) bestätigt, d. h. das Verhältnis zwischen Nettoschulden und dem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization, EBITDA) des Lufthansa-Konzerns.

***1) Zur Angemessenheit des Verschuldungsgrads***

168 Ryanair macht im Wesentlichen geltend, die Kommission habe die Auswirkung der in Rede stehenden Maßnahme auf die finanzielle Lage von DLH zu Unrecht nur im Hinblick auf die voraussichtliche Entwicklung des Verhältnisses von Nettoverschuldung zu Eigenkapital beurteilt, anstatt eine Reihe anderer relevanter finanzieller Parameter zu bewerten. Dieses Verhältnis werde nämlich im Allgemeinen von den Ratingagenturen bei der Beurteilung der Zahlungsfähigkeit der Fluggesellschaften nicht berücksichtigt.

169 Die Kommission tritt diesem Vorbringen entgegen.

- 170 Wie sich aus Rn. 166 des vorliegenden Urteils ergibt, hat die Kommission die Auswirkungen der in Rede stehenden Maßnahme auf den Verschuldungsgrad des Lufthansa-Konzerns analysiert, um zu prüfen, ob diese Maßnahme nicht höhere Beträge umfasst als den zur Gewährleistung der Rentabilität des Empfängers erforderlichen Mindestbetrag. Insbesondere soll die Bewertung der Auswirkungen der in Rede stehenden Maßnahme auf den Verschuldungsgrad die erwartete Entwicklung des Ratings von DLH nach der geplanten Rekapitalisierung beurteilen. Der Zugang dieser Gesellschaft zu den Finanzierungsmärkten hängt nämlich in gewissem Umfang von diesem Rating ab. Es stellt sich daher die Frage, ob der Verschuldungsgrad ein geeigneter finanzieller Parameter ist, um die Entwicklung des Ratings des Empfängers nach der in Rede stehenden Maßnahme vorherzusagen.
- 171 Insoweit ist festzustellen, dass die Bestimmung und die Analyse der wirtschaftlichen Indikatoren, die für die Beurteilung der Frage maßgeblich sind, ob die in Rede stehende Beihilfe nicht höhere Beträge umfasst als den zur Gewährleistung der Rentabilität des betreffenden Empfängers erforderlichen Mindestbetrag, eine komplexe wirtschaftliche Bewertung erfordern. Daher beschränkt sich ihre gerichtliche Kontrolle auf die Überprüfung der Beachtung der Verfahrens- und Begründungsvorschriften sowie der inhaltlichen Richtigkeit der Tatsachen und des Fehlens von offensichtlichen Fehlern bei der Bewertung der Tatsachen und von Ermessensmissbrauch.
- 172 Die Parteien stimmen darin überein, dass der Verschuldungsgrad die Kapitalstruktur eines Unternehmens beschreibt. Dieser Wert gibt u. a. den relativen Anteil der Schulden und des Eigenkapitals an, die zur Finanzierung der Tätigkeiten eines Unternehmens verwendet werden, und damit die Höhe seiner Verschuldung. So spiegelt ein hoher Verschuldungsgrad (Verhältnis zwischen Fremdkapital und Eigenkapital) eine hohe Verschuldung des Unternehmens wider, während ein geringer Verschuldungsgrad eine begrenzte Höhe der Verschuldung anzeigt. In der Regel wird bei einem Unternehmen, dessen Verschuldungsgrad hoch ist, davon ausgegangen, dass es ein höheres Risiko für die Kreditgeber und Investoren darstellt.
- 173 Das Vorbringen von Ryanair ist jedoch nicht geeignet, darzutun, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, indem sie ihre Analyse insbesondere auf den genannten Wert stützte. Ryanair macht nämlich zwar geltend, dass die Ratingagenturen „üblicherweise“ andere Kennzahlen untersuchten, wie das Verhältnis von Netto-Finanzverbindlichkeiten zum EBITDA, das Verhältnis der Verbindlichkeiten zu den Einnahmen, die Rentabilitäts-, Liquiditäts- und Solvabilitätskoeffizienten, den *cash burn* (Gesamtbetrag der liquiden Mittel in Anzahl an Monaten, in denen diese liquiden Mittel aufgebraucht werden) sowie qualitative Indikatoren wie das Unternehmensprofil, die Finanzpolitik und die Stärke des Wettbewerbs, doch hat sie in ihrer Antwort auf die prozessleitende Maßnahme darauf hingewiesen, dass im Luftverkehrssektor der Verschuldungsgrad „in beschränktem Umfang“ die Höhe der Verschuldung eines Unternehmens angebe. Außerdem hätten das Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital zum einen und die Verhältnisse von Nettoverschuldung zum EBITDA und Verbindlichkeiten zu den Einnahmen zum anderen nützliche Hinweise auf die finanzielle Gesundheit eines Unternehmens liefern können. Somit scheint Ryanair selbst einzuräumen, dass der Verschuldungsgrad für die Bewertung der Auswirkungen der in Rede stehenden Maßnahme auf die Zahlungsfähigkeit des Begünstigten nicht völlig unerheblich ist.
- 174 Außerdem ergibt sich aus der Antwort der Kommission auf eine prozessleitende Maßnahme, dass die Kapitalstruktur eines Unternehmens von den Ratingagenturen berücksichtigt wird und sie zu diesem Zweck u. a. das Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital berücksichtigen. Die Kommission verweist insoweit auf mehrere Online-Quellen der Ratingagenturen.

- 175 Aus den dem Gericht vorliegenden Akten ergibt sich nämlich, dass die Ratingagenturen bei der Beurteilung des Ratings eines bestimmten Unternehmens eine Vielzahl von finanziellen Parametern berücksichtigen und dass jede Agentur auf unterschiedliche Parameter zurückgreifen kann, so dass es keine einheitliche, allgemein befolgte Liste von Parametern gibt. Außerdem ergibt sich daraus, dass das Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital einen der Parameter darstellen kann, den bestimmte Ratingagenturen berücksichtigt haben.
- 176 Zur Frage, ob das Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital am besten geeignet war, um die erwarteten Auswirkungen der Rekapitalisierung auf das Rating des Empfängers zu messen, und ob die Kommission darüber hinaus weitere Parameter berücksichtigen musste, genügt es, mit der Kommission darauf hinzuweisen, dass diese auch die Auswirkungen der Rekapitalisierung auf den dynamischen Verschuldungsgrad analysiert hat, der das Verhältnis zwischen Nettoschulden und EBITDA darstellt, wie die Parteien in der mündlichen Verhandlung bestätigt haben. Der dynamische Verschuldungsgrad ist ein Deckungsgrad (coverage ratio), und laut Ryanair selbst werden die Deckungsgrade von den Ratingagenturen umfassend verwendet.
- 177 Ryanair hat daher nicht nachgewiesen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, indem sie das Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital und den dynamischen Verschuldungsgrad als Bezugspunkt für die Beurteilung, ob die in Rede stehende Maßnahme nicht höhere Beträge umfasst als den zur Gewährleistung der Rentabilität des betreffenden Empfängers erforderlichen Mindestbetrag, herangezogen hat.

## 2) Zur Stichprobe von Fluggesellschaften

- 178 Wie oben in Rn. 166 ausgeführt, verglich die Kommission in der Folge den im Anschluss an ihre Rekapitalisierung erwarteten Verschuldungsgrad von DLH mit dem einer Stichprobe von zehn Fluggesellschaften, wie er sich am 31. Dezember 2019 darstellte, von denen vier ein Rating zwischen B+ und BBB hatten. Die Kommission schloss daraus, dass der erwartete Wert von DLH deutlich höher sei als derjenige, der sich aus dem dritten Quartil der Verteilung des Verschuldungsgrades der in die Stichprobe einbezogenen Gesellschaften, d. h. der leistungsschwächsten Gesellschaften, ergebe.
- 179 Ryanair bestreitet diese Feststellung. In der Erwiderung macht sie unter Bezugnahme auf Berichte bestimmter Ratingagenturen geltend, dass sechs – oder fünf laut ihrer Antwort auf die prozessleitende Maßnahme – der in die Stichprobe einbezogenen Fluggesellschaften über ein Rating über oder etwas unter „Investment Grade“ (anlagewürdige Bonität) verfügt hätten. Der im angefochtenen Beschluss verfolgte Ansatz könne daher nicht als vorsichtig angesehen werden, und es könne nicht ausgeschlossen werden, dass ein verringerter Beihilfebetrag hätte genügen können, um den Zugang von DLH zu den Kapitalmärkten vor Ende 2020 wiederherzustellen.
- 180 Insoweit ist festzustellen, dass diese Rüge verspätet erhoben worden ist und daher unzulässig ist. So ist nach Art. 84 Abs. 1 der Verfahrensordnung des Gerichts das Vorbringen neuer Klage- und Verteidigungsgründe im Laufe des Verfahrens unzulässig, es sei denn, dass sie auf rechtliche oder tatsächliche Gesichtspunkte gestützt werden, die erst während des Verfahrens zutage getreten sind. Ein Angriffsmittel oder ein Vorbringen, das eine Erweiterung eines bereits zuvor – unmittelbar oder implizit – in der Klageschrift vorgetragenen Angriffsmittels darstellt und einen engen Zusammenhang mit diesem aufweist, ist jedoch für zulässig zu erklären (Urteil vom 11. März 2020, Kommission/Gmina Miasto Gdynia und Port Lotniczy Gdynia Kosakowo, C-56/18 P, EU:C:2020:192, Rn. 66 und die dort angeführte Rechtsprechung).

181 Da Ryanair im vorliegenden Fall in der Klageschrift nichts zu den Merkmalen der in die Stichprobe einbezogenen Fluggesellschaften vorgetragen hat, kann dieses erstmals in der Erwiderung vorgebrachte Argument nicht als eine Erweiterung eines bereits zuvor vorgetragenen Vorbringens im Sinne der angeführten Rechtsprechung angesehen werden.

182 Unter diesen Umständen ist diese Rüge als unzulässig zurückzuweisen.

183 Jedenfalls ist festzustellen, dass die Kommission schloss, dass das für den Lufthansa-Konzern am 31. Dezember 2020 nach der Rekapitalisierung von DLH erwartete Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital deutlich über dem dritten Quartil des Verhältnisses der in die Stichprobe einbezogenen Fluggesellschaften am 31. Dezember 2019 liege. Daraus folgt, dass das Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital des betreffenden Empfängers nach der in Rede stehenden Maßnahme immer noch deutlich schlechter wäre als das der leistungsschwächsten Gesellschaften der Stichprobe. Die Grundlage des von der Kommission angestellten Vergleichs war daher vorsichtig oder sogar konservativ. Unter diesen Umständen kann die Frage, ob vier der in diese Stichprobe einbezogenen Fluggesellschaften, wie die Kommission im angefochtenen Beschluss festgestellt hat, oder auch fünf oder sechs, wie Ryanair behauptet, am 31. Dezember 2019 ein Rating zwischen B+ und BBB hatten, keinen entscheidenden Einfluss auf das Ergebnis haben, zu dem die Kommission gelangt ist. Daher ist die vorliegende Rüge jedenfalls unbegründet.

### *3) Zum Rating, das für den Zugang zu den Finanzmärkten erforderlich ist*

184 Im 125. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses wies die Kommission darauf hin, dass ein BBB-Rating „normalerweise als Mindestrating gilt, das einem Unternehmen einen leichten Zugang zu Finanzierungen auf dem Markt ermöglicht“. Im 127. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses erläuterte sie, dass DLH damit gerechnet habe, die Kategorie „Investment Grade“ zu einem unkenntlich gemachten Zeitpunkt in Zukunft wieder zu erreichen. Die Kommission schloss daraus, dass die Rekapitalisierung es DLH ermögliche, den negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie zu begegnen und ihren Zugang zu den Finanzmärkten wiederherzustellen.

185 Ryanair macht geltend, ein BBB-Rating stelle nicht die Mindestschwelle für den Begünstigten dar, um Zugang zu den Finanzmärkten zu erlangen. Selbst ein niedrigeres Rating hätte dem Begünstigten nämlich den Zugang zu diesen Märkten ermöglicht. Folglich habe die Kommission, indem sie einen ungeeigneten Bezugspunkt gewählt habe, den erforderlichen Beihilfebetrag überschätzt.

186 Insoweit ergibt sich aus dem Oxera-Bericht I, dass ein BBB-Rating höher ist als das, das die Investoren üblicherweise verlangten, um den Fluggesellschaften die Beschaffung von Geldern auf den Finanzmärkten zu ermöglichen. In diesem Bericht wird ausgeführt, dass vor der Covid-19-Pandemie eine Studie über eine Stichprobe europäischer und nordamerikanischer Fluggesellschaften gezeigt habe, dass das durchschnittliche Rating in dem entsprechenden Sektor, das einen Zugang zu den Kapitalmärkten gestatte, Ba2, d. h. zwei Punkte unterhalb des BBB-Ratings gewesen sei.

- 187 Die Kommission bestreitet nicht, dass das Ba2-Rating genüge, um den Fluggesellschaften Kapital auf den Märkten zu verschaffen. Sie habe jedoch keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, als sie das BBB-Rating als Bezugspunkt gewählt habe, da ein solches Rating es dem betreffenden Begünstigten ermöglicht hätte, sich zu erschwinglichen Konditionen Finanzmittel auf den Märkten zu beschaffen.
- 188 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass nach Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens ein Unternehmen für eine Rekapitalisierungsmaßnahme nur förderfähig ist, wenn es „nicht in der Lage [ist], sich zu erschwinglichen Konditionen Finanzmittel auf den Märkten zu beschaffen“. Daraus folgt implizit, aber zwangsläufig, dass eine solche Maßnahme auf das Mindestmaß beschränkt werden muss, das erforderlich ist, damit das Unternehmen sich zu erschwinglichen Konditionen Finanzmittel auf den Märkten beschaffen kann. Ryanair bestreitet nicht, dass das BBB-Rating eine Finanzierung zu erschwinglichen Konditionen ermöglicht.
- 189 Außerdem beruhte jedenfalls, wie oben in Rn. 183 dargelegt, die Analyse der Kommission hinsichtlich der Auswirkungen der in Rede stehenden Maßnahme auf den Verschuldungsgrad auch auf einem Vergleich mit einer Stichprobe von Fluggesellschaften, aus der hervorging, dass der Verschuldungsgrad von DLH nach der Beihilfe schlechter bleibe als der ihrer leistungsschwächsten Wettbewerber. Dieser Vergleich beruhte nämlich auf dem dritten Quartil des Verschuldungsgrads der in die Stichprobe einbezogenen Gesellschaften am 31. Dezember 2019, was beweist, dass der Ansatz der Kommission vorsichtig war.
- 190 Die vorliegende Rüge ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

#### *4) Zur unzureichenden Analyse des Entwicklungsplans von DLH*

- 191 Ryanair macht geltend, die Kommission habe den Entwicklungsplan von DLH nicht rechtlich hinreichend analysiert. Zum einen hätte die Kommission prüfen müssen, ob DLH ihre kurzfristigen Kosten weiter verringern könne. Zum anderen hätte sie bewerten müssen, ob DLH ihre Kostenbasis strukturell hätte verringern und ihre Rentabilität erhöhen können, um den Beihilfebetrag zu minimieren.
- 192 Wie jedoch bereits oben in Rn. 161 ausgeführt, soll der Befristete Rahmen nicht eine Senkung der Kosten des Beihilfeempfängers zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe oder seine Umstrukturierung vorschreiben.
- 193 Folglich ist die vorliegende Rüge als unbegründet zurückzuweisen.

#### *5) Zu den Sensibilitätstests*

- 194 Ryanair macht geltend, dass die Sensibilitätstests, die die Kommission in den Erwägungsgründen 129 und 130 des angefochtenen Beschlusses durchgeführt habe, „unzureichend“ seien und dass die Kommission „eine breite Palette von Stresstests“ hätte durchführen müssen.
- 195 Das Vorbringen von Ryanair ist jedoch nicht klar und erlaubt es dem Gericht nicht, seine Begründetheit zu beurteilen. Sie beanstandet nämlich nicht die von der Kommission durchgeführten Sensibilitätstests als solche, sondern beschränkt sich auf die Behauptung, dass sie „unzureichend“ seien, ohne jedoch die Art oder die Tragweite der von ihr verlangten zusätzlichen Tests zu präzisieren.

- 196 Nach Art. 76 Buchst. d der Verfahrensordnung muss die Klageschrift u. a. eine kurze Darstellung der geltend gemachten Klagegründe enthalten. Nach der Rechtsprechung bedeutet dies, dass die Angaben in der Klageschrift so klar und genau sein müssen, dass der Beklagte seine Verteidigung vorbereiten und das Gericht – gegebenenfalls, ohne weitere Angaben – über die Klage entscheiden kann. Um die Rechtssicherheit und eine geordnete Rechtspflege zu gewährleisten, ist daher für die Zulässigkeit einer Klage erforderlich, dass sich die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Umstände, auf die sich die Klage stützt, zumindest in gedrängter Form, aber zusammenhängend und verständlich unmittelbar aus der Klageschrift ergeben (vgl. Urteil vom 13. Mai 2015, Niki Luftfahrt/Kommission, T-162/10, EU:T:2015:283, Rn. 356 und die dort angeführte Rechtsprechung). Dies ist aber hier nicht der Fall.
- 197 Die vorliegende Rüge ist daher als unzulässig zurückzuweisen.

#### *6) Zum Vergleich mit anderen Fluggesellschaften*

- 198 Ryanair macht geltend, ein „schneller Vergleich“ mit den Billigfluggesellschaften und sogar mit bestimmten traditionellen Fluggesellschaften wie IAG deute darauf hin, dass die in Rede stehende Beihilfe ihr Ziel, die Insolvenz von DLH zu verhindern, überschritten habe, da sie zu einer „Änderung der Einstufung der Fluggesellschaften in dieser Hinsicht“ geführt habe.
- 199 Dieses Vorbringen ist nicht hinreichend klar. Die Antwort auf die Frage, worin dieser „schnelle Vergleich“ besteht und ob er auf vergleichbaren Situationen beruht, ergibt sich nämlich nicht mit der erforderlichen Klarheit und Genauigkeit aus den Schriftsätzen von Ryanair. Auch die bloße Erwähnung des Umstands, dass die in Rede stehende Beihilfe zum Vorrücken von DLH „in der Einstufung der Fluggesellschaften, die die größte Fähigkeit haben, eine vollständige Einstellung des Verkehrs zu bewältigen“, geführt habe, vermag ebenfalls keine größere Genauigkeit hinzuzufügen.
- 200 Die vorliegende Rüge ist daher als unzulässig zurückzuweisen (vgl. die oben in Rn. 196 angeführte Rechtsprechung).

#### *c) Zu den öffentlichen Erklärungen von DLH*

- 201 Die Klägerinnen machen geltend, die Äußerungen des Vorstandsvorsitzenden von DLH vom 3. Juni 2020 auf einer Konferenz von Analysten, wonach „die Rettung des Konzerns durch die deutsche Regierung in Höhe von 9 Mrd. Euro mehr als erforderlich [war], um sein Überleben sicherzustellen, und dass sie so konzipiert [wurde], dass die Fluggesellschaft eine ‚weltweit führende Stellung‘ behalte“, belegten, dass die Beihilfe nicht auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt gewesen sei. Sie werfen der Kommission vor, diese Erklärung nicht berücksichtigt zu haben. Außerdem machen sie beide insoweit einen Begründungsmangel geltend. Ryanair führt auch bestimmte Äußerungen des Hauptaktionärs von DLH an, die von der *Financial Times* am 17. Juni 2020 in einem Artikel mit der Überschrift „Lufthansa bailout jeopardy as top shareholder seeks other options“ (Rettung der Lufthansa in Gefahr, da Hauptaktionär andere Lösungen sucht) wiedergegeben wurden, wonach eine tiefere Umstrukturierung von DLH eine glaubwürdige andere Lösung statt der Beihilfe sei. Condor verweist auf eine weitere Erklärung des Vorstandsvorsitzenden von DLH vom 21. Januar 2021, die in einem Artikel von *Politico* vom selben Tag mit der Überschrift „Lufthansa CEO: Airline unlikely to need full €9B German aid package“ (Vorstandsvorsitzender der Lufthansa: Fluglinie braucht wahrscheinlich nicht das volle deutsche Beihilfepaket von 9 Mrd. Euro) wiedergegeben wird.

- 202 Was erstens die Äußerungen des Vorstandsvorsitzenden von DLH vom 3. Juni 2020 angeht, bestreitet die Kommission deren Inhalt nicht. Sie habe davon Kenntnis gehabt und die deutschen Behörden im Verwaltungsverfahren hierzu befragt. Wenn jedoch nach einer konkreten, auf den Daten und Prognosen des Lufthansa-Konzerns beruhenden Prüfung der Angemessenheit der Beihilfe die in Rede stehende Maßnahme allen im Befristeten Rahmen vorgesehenen Voraussetzungen entspreche, könnten diese Äußerungen als solche keine andere Schlussfolgerung rechtfertigen.
- 203 Was als Erstes die Rüge eines Begründungsmangels betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass nach der Rechtsprechung die nach Art. 296 AEUV vorgeschriebene Begründung der Natur des betreffenden Rechtsakts angepasst sein muss und die Überlegungen des Gemeinschaftsorgans, das den Rechtsakt erlassen hat, so klar und eindeutig zum Ausdruck bringen, dass die Betroffenen ihr die Gründe für die erlassene Maßnahme entnehmen können und das zuständige Gericht seine Kontrollaufgabe wahrnehmen kann. Das Begründungserfordernis ist daher nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach dem Inhalt des Rechtsakts, der Art der angeführten Gründe und dem Interesse zu beurteilen, das die Adressaten oder andere durch den Rechtsakt unmittelbar und individuell betroffene Personen an Erläuterungen haben können. In der Begründung brauchen nicht alle tatsächlich und rechtlich einschlägigen Gesichtspunkte genannt zu werden, da die Frage, ob die Begründung eines Rechtsakts den Erfordernissen von Art. 296 AEUV genügt, nicht nur anhand ihres Wortlauts zu beurteilen ist, sondern auch anhand ihres Kontexts sowie sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet (Urteile vom 22. Juni 2004, Portugal/Kommission, C-42/01, EU:C:2004:379, Rn. 66, vom 15. April 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, Rn. 79, und vom 8. September 2011, Kommission/Niederlande, C-279/08 P, EU:C:2011:551, Rn. 125).
- 204 Was im vorliegenden Fall die Natur des betreffenden Rechtsakts betrifft, wurde der angefochtene Beschluss am Ende der Vorprüfungsphase nach Art. 108 Abs. 3 AEUV erlassen. Eine solche, innerhalb kurzer Frist zu treffende Entscheidung muss lediglich die Gründe enthalten, aus denen die Kommission keine ernststen Schwierigkeiten bei der Beurteilung der Frage der Vereinbarkeit der betreffenden Beihilfe mit dem Binnenmarkt sieht (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 22. Dezember 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, Rn. 65).
- 205 Außerdem braucht die Kommission nach der Rechtsprechung zwar nicht auf alle Argumente einzugehen, die die Betroffenen vor ihr geltend gemacht haben, doch hat sie die Tatsachen und rechtlichen Erwägungen anzuführen, denen in der Systematik der Entscheidung eine wesentliche Bedeutung zukommt (vgl. Urteil vom 8. April 2014, ABN Amro Group/Kommission, T-319/11, EU:T:2014:186, Rn. 132 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 206 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die Kommission zwar die fraglichen Äußerungen im angefochtenen Beschluss weder erwähnt noch kommentiert hat. Da jedoch die von der Kommission durchgeführte Prüfung der Vereinbarkeit der in Rede stehenden Maßnahme mit dem Binnenmarkt auf einer konkreten, bezifferten und nachprüfaren Beurteilung der Vereinbarkeit dieser Maßnahme mit den Anforderungen des Befristeten Rahmens beruht, ist festzustellen, dass den Äußerungen eines Geschäftsführers des betreffenden Begünstigten in der Systematik des angefochtenen Beschlusses keine wesentliche Bedeutung zukommt. Die Begründungspflicht der Kommission geht daher nicht so weit, dass von ihr verlangt wird, eine ausdrückliche Begründung zu den Äußerungen einer Führungskraft des Begünstigten zu liefern.
- 207 Folglich ist die Rüge eines Begründungsmangels zurückzuweisen.

- 208 Als Zweites ist zur Begründetheit festzustellen, dass diese Äußerungen als solche nicht geeignet sind, die Schlussfolgerung der Kommission zu entkräften, dass die Höhe der Beihilfe auf den zur Gewährleistung der Rentabilität des Empfängers erforderlichen Mindestbetrag beschränkt gewesen sei. Diese Schlussfolgerung beruht nämlich auf der wirtschaftlichen Analyse bestimmter finanzieller Parameter, während diese Äußerungen, die im Übrigen verschiedene Ziele verfolgen könnten, nur allgemeine Aussagen enthalten.
- 209 Zweitens gilt dies auch für bestimmte Äußerungen des Hauptaktionärs von DLH.
- 210 Drittens genügt hinsichtlich der Erklärung des Vorstandsvorsitzenden von DLH vom 21. Januar 2021 neben dem Vorstehenden der Hinweis, dass die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Beschlusses jedenfalls nicht anhand von Umständen, die nach dem Zeitpunkt seines Erlasses eingetreten sind, zu beurteilen ist (vgl. Urteil vom 9. Februar 2022, Sped-Pro/Kommission, T-791/19, EU:T:2022:67, Rn. 82 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 211 Folglich sind die Rügen der Klägerinnen in Bezug auf die Erklärungen von DLH als unbegründet zurückzuweisen.

***d) Zum Vorliegen eines zusätzlichen indirekten Vorteils für den Lufthansa-Konzern***

- 212 Condor macht geltend, die in Rede stehende Maßnahme habe es DLH ermöglicht, einen bevorzugten Zugang zu den Finanzmärkten zu erhalten und ihre Finanzierungskosten zu senken. Die Kommission habe es unterlassen, die indirekten Vorteile der in Rede stehenden Maßnahme zu beurteilen, deren Vorliegen dadurch belegt werde, dass DLH nach der Genehmigung der Beihilfe Anleihen im Gesamtwert von 3,2 Mrd. Euro zu sehr niedrigen Zinssätzen zwischen 2 % und 3,75 % ausgegeben habe.
- 213 Die Kommission hält dem entgegen, dass die in Rede stehende Maßnahme es DLH gerade ermöglichen solle, sich unabhängig Finanzmittel auf den Kapitalmärkten zu beschaffen, um die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie zu überwinden.
- 214 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Kontrolle der Rechtmäßigkeit einer Entscheidung ausschließlich anhand der Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Beschlusses erfolgt (vgl. die oben in Rn. 210 angeführte Rechtsprechung). Im vorliegenden Fall stützt sich Condor jedoch auf Ereignisse, die nach dem Erlass des angefochtenen Beschlusses eingetreten sind, so dass diese für die Prüfung der Rechtmäßigkeit des angefochtenen Beschlusses unerheblich sind.
- 215 Im Übrigen weist das Gericht mit der Kommission darauf hin, dass die in Rede stehende Maßnahme es DLH gerade ermöglichen sollte, sich Finanzmittel auf den Finanzmärkten zu beschaffen. Dieser Vorteil ist daher untrennbar mit der in Rede stehenden Maßnahme verbunden. Entgegen dem Vorbringen von Condor handelt es sich nicht um einen indirekten oder zusätzlichen Vorteil.
- 216 Folglich ist diese Rüge als unbegründet zurückzuweisen.
- 217 Nach alledem ist daher das gesamte Vorbringen der Klägerinnen zur Höhe der Beihilfe zurückzuweisen.

## **5. Zur Vergütung und zum Ausstieg des Staates**

218 Im Rahmen des vierten Teils ihres ersten Klagegrundes macht Ryanair im Wesentlichen geltend, die Kommission habe die Voraussetzungen verkannt, die im Befristeten Rahmen in Bezug auf die Vergütung und den Ausstieg des Staates vorgesehen seien. Dieser Teil besteht aus vier Rügen, die im Folgenden geprüft werden.

### **a) Zum Zinssatz der stillen Beteiligungen**

219 Ryanair macht im Wesentlichen geltend, die Kommission habe gegen den Befristeten Rahmen verstoßen, indem sie einen fixen Zinssatz für die Vergütung der stillen Beteiligungen akzeptiert habe, während Rn. 66 des Befristeten Rahmens variable Zinssätze verlange, die auf dem angebotenen Interbanken-Zinssatz (Interbank Offered Rate, IBOR) für ein Jahr beruhten, zu denen eine fixe Risikoprämie hinzukomme, die über die Jahre höher werde.

220 Die Kommission, unterstützt durch die Französische Republik und DLH, tritt dem Vorbringen von Ryanair entgegen.

221 Der Befristete Rahmen enthält spezifische Regeln für die Vergütung von Eigenkapitalinstrumenten (Rn. 60 bis 64) und von hybriden Kapitalinstrumenten (Rn. 65 bis 70). Im vorliegenden Fall besteht die in Rede stehende Maßnahme, wie oben in Rn. 5 ausgeführt, zum einen aus einem Eigenkapitalinstrument (300 Mio. Euro) und zum anderen aus zwei hybriden Kapitalinstrumenten, nämlich den stillen Beteiligungen I und II. Im Rahmen der vorliegenden Rüge stellt Ryanair nur die Vergütung für die stillen Beteiligungen I und II in Frage.

222 Nach Rn. 66 des Befristeten Rahmens entspricht die Mindestvergütung für hybride Kapitalinstrumente bis zu ihrer Umwandlung in eigenkapitalähnliche Instrumente mindestens dem Basissatz (IBOR für ein Jahr oder von der Kommission veröffentlichter gleichwertiger Satz) zuzüglich eines Aufschlags, wie er in einer Tabelle in dieser Randnummer angegeben ist und dessen Wert im Laufe der Jahre steigt.

223 Wie die Kommission im Übrigen einräumt, sieht Rn. 66 des Befristeten Rahmens nämlich die Anwendung variabler Sätze für die Vergütung hybrider Kapitalinstrumente vor.

224 Im vorliegenden Fall geht aus den Erwägungsgründen 46 und 56 des angefochtenen Beschlusses hervor, dass sich die Vergütung für die stillen Beteiligungen I und II, die in beiden Fällen gleich ist, wie folgt darstellt: 4 % im Jahr 2020 und im Jahr 2021, 5 % im Jahr 2022, 6 % im Jahr 2023, 7 % im Jahr 2024, 8 % im Jahr 2025 und im Jahr 2026 und 9,5 % im Jahr 2027 und den folgenden Jahren. Daraus ergibt sich, wie die Parteien einräumen, dass die Vergütung für die stillen Beteiligungen I und II zu einem fixen Satz vorgesehen ist.

225 Im 147. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses erläuterte die Kommission, dass sie zum Vergleich der Vergütung für die stille Beteiligung I und II, in fixen Sätzen ausgedrückt, mit der im Befristeten Rahmen vorgesehenen Mindestvergütung, in variablen Sätzen ausgedrückt, die fixen Sätze in variable Sätze umgewandelt habe, wobei sie implizite Umrechnungs-Sätze (Swap-Sätze) des Marktes zum Zeitpunkt des schriftlichen Antrags auf Kapitalzufuhr, d. h. am 27. März 2020, berücksichtigt habe. Die Angaben zu dieser Umrechnung sind in Tabelle 4 des angefochtenen Beschlusses enthalten wie folgt:

Vergütung PS I	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	5. Jahr	6. Jahr	7. Jahr	8. Jahr
Variable Sätze (IBOR für ein Jahr +)	[ver-trau-lich] <sup>1</sup>	[ver-trau-lich]						
Unterschied zu den Mindestmargen des [Befristeten Rahmens]	[ver-trau-lich]	[ver-trau-lich]	[ver-trau-lich]	[ver-trau-lich]	[ver-trau-lich]	[ver-trau-lich]	[ver-trau-lich]	[ver-trau-lich]

226 Im 148. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Vergütung der stillen Beteiligung I „zumindest im Durchschnitt, ... über dem nach dem Befristeten Rahmen verlangten Mindestbetrag“ liege. Die Kommission gelangte in Bezug auf die stille Beteiligung II zu demselben Ergebnis (154. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses).

227 Insoweit ist festzustellen, dass nach Rn. 59 des Befristeten Rahmens alternativ zu den in diesem Rahmen dargelegten Vergütungsmethoden andere Vergütungsmethoden angewandt werden können, sofern sie insgesamt in Bezug auf die Anreize für den Ausstieg des Staates zu einem ähnlichen Ergebnis führen und eine ähnliche Gesamtwirkung auf die Vergütung für den Staat haben.

228 Die Kommission konnte daher gemäß Rn. 59 des Befristeten Rahmens fixe Sätze für die Vergütung der in Rede stehenden hybriden Kapitalinstrumente als alternative Lösung zu den im Befristeten Rahmen vorgesehenen variablen Sätze akzeptieren, sofern die oben genannten Voraussetzungen erfüllt waren.

229 Es ist daher zu prüfen, ob die im angefochtenen Beschluss vorgesehene Vergütungsmethode für die Beteiligungen I und II insgesamt in Bezug auf die Anreize für den Ausstieg des Staates zu einem ähnlichen Ergebnis führt und eine ähnliche Gesamtwirkung auf die Vergütung für den Staat hat.

230 Diese Frage setzt komplexe wirtschaftliche Bewertungen voraus, so dass die vom Unionsrichter ausgeübte Kontrolle beschränkt ist (vgl. die oben in Rn. 74 angeführte Rechtsprechung).

<sup>1</sup> Nicht wiedergegebene vertrauliche Daten.

- 231 Im vorliegenden Fall ist erstens das Vorbringen von Ryanair zurückzuweisen, die Kommission habe sich bei der Umrechnung der fixen Zinssätze in variable Zinssätze fälschlicherweise auf die Zinsswap-Verträge (Swap-Sätze) gestützt. Ryanair bestreitet nämlich nicht, dass DLH einen fixen Zinssatz in einen variablen Zinssatz umwandeln konnte, indem sie gerade auf solche Zinsswap-Verträge zurückgriff, und dass ganz allgemein solche Umwandlungen auf den Märkten häufig verwendet werden. Daher war diese Umrechnungsmethode ein plausibles Mittel, um zu prüfen, ob die Vergütung der stillen Beteiligungen I und II nach den fixen Sätzen eine ähnliche Gesamtwirkung auf die Vergütung für den Staat hat.
- 232 Zweitens ergibt sich aus der oben in Rn. 225 wiedergegebenen Tabelle 4 des angefochtenen Beschlusses, dass die so umgerechnete Vergütung für die ersten sieben Jahre höher ist als die im Befristeten Rahmen vorgesehene, mit Ausnahme der Vergütung für das achte Jahr. Auf dieser Grundlage ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, dass der „Durchschnitt“ der so umgerechneten Vergütung über der im Befristeten Rahmen vorgesehenen liege. Entgegen dem Vorbringen von Ryanair ist die Bezugnahme auf den „Durchschnitt“ dieser Zinssätze gerechtfertigt, denn sie zeigt, dass die in Rede stehenden variablen Zinssätze „eine ähnliche [oder sogar größere] Gesamtwirkung“ auf die in diesem Rahmen vorgesehene Vergütung im Sinne von Rn. 59 des Befristeten Rahmens haben.
- 233 Drittens macht Ryanair geltend, dass die fixen Zinssätze für den Begünstigten günstiger seien, da das Risiko einer erheblichen Erhöhung der variablen Zinssätze nach dem IBOR-Satz für ein Jahr, wie es im Befristeten Rahmen vorgesehen sei, von der Bundesrepublik Deutschland und nicht vom Begünstigten getragen werde. Zwar würden die Schwankungen der IBOR-Sätze normalerweise vom betreffenden Begünstigten getragen, wenn die in Rn. 66 des Befristeten Rahmens vorgesehenen variablen Zinssätze als solche anzuwenden wären. Wie die Kommission jedoch zu Recht ausführt, könnten diese Sätze sowohl nach oben als auch nach unten schwanken, so dass es beim Erlass des angefochtenen Beschlusses nicht vorhersehbar war, ob die Anwendung fixer Zinssätze nach dem Erlass des angefochtenen Beschlusses für den Begünstigten günstiger gewesen wäre.
- 234 Viertens ist unstrittig, dass die in Rede stehenden fixen Zinssätze im Laufe der Jahre steigen, so dass die Anreize für den Ausstieg des Staates aus dem Kapital des Begünstigten gewährleistet sind, wie es Rn. 59 des Befristeten Rahmens verlangt.
- 235 Die vorliegende Rüge ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

### ***b) Zur Vergütung der stillen Beteiligung I***

- 236 Ryanair macht im Wesentlichen geltend, dass die Kommission in Anbetracht des hohen Risikos, das mit der stillen Beteiligung I verbunden sei, und wegen ihrer potenziell unbegrenzten Laufzeit für diese Beteiligung eine höhere Vergütung hätte verlangen müssen als für die stille Beteiligung II.
- 237 Die Kommission tritt diesem Vorbringen entgegen.
- 238 Im 149. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses stellte die Kommission fest, dass die stille Beteiligung I nach den internationalen Rechnungslegungsstandards (International financial reporting standards, IFRS) als Eigenkapital behandelt worden sei und dass sie viele Merkmale der Eigenkapitalinstrumente aufgewiesen habe, was sie für Investoren risikoreicher mache, weil dieses hybride Instrument in Bezug auf die Bedingungen für die Vorrangigkeit sehr nahe an Eigenmitteln

gelegen habe, es nicht in Aktien habe umgewandelt werden können, die Couponzahlungen nach dem Ermessen von DLH erfolgt seien und es eine potenziell unbegrenzte Laufzeit gehabt habe. Die Kommission schloss daraus, dass die hohe Vergütung dieser Beteiligung, die die in Rn. 66 des Befristeten Rahmens vorgesehenen Schwellen überschritt, das hohe vom Staat getragene Risiko berücksichtige.

- 239 Daraus ergibt sich, dass zwar, wie Ryanair geltend macht, die mit der stillen Beteiligung I verbundenen Risiken höher sind als die mit der stillen Beteiligung II verbundenen Risiken.
- 240 Gleichwohl ist die Vergütung der stillen Beteiligung I, wie sie in variable Zinssätze umgewandelt wurde, insgesamt höher als die Vergütung nach Rn. 66 des Befristeten Rahmens (vgl. oben, Rn. 224 bis 235) und entspricht daher dieser Randnummer sowie Rn. 59 des Befristeten Rahmens. Allein der Umstand, dass diese Vergütung die gleiche ist, wie die für die stille Beteiligung II vorgesehene, verstößt nicht gegen die Anforderungen des Befristeten Rahmens.
- 241 Daher ist die vorliegende Rüge als unbegründet zurückzuweisen.

***c) Zum Fehlen eines Staffelungsmechanismus***

- 242 Ryanair macht geltend, die Kommission habe gegen die Rn. 61 und 68 des Befristeten Rahmens verstoßen, indem sie keinen Staffelungsmechanismus für die Beteiligung am Kapital und die stille Beteiligung II nach ihrer etwaigen Umwandlung in Eigenkapital vorgesehen habe. Die im angefochtenen Beschluss angeführten Gründe könnten diese Abweichung von den Anforderungen des Befristeten Rahmens nicht rechtfertigen. Folglich führe die von der Kommission akzeptierte Vergütung für den Staat, die mit keinem Staffelungsmechanismus oder Ähnlichem verbunden sei, in Bezug auf die Anreize für den Ausstieg des Staates nicht zu einem „ähnlichen Ergebnis“ im Sinne von Rn. 62 des Befristeten Rahmens.
- 243 Die Kommission, unterstützt durch die Französische Republik, tritt dem Vorbringen von Ryanair entgegen und wiederholt im Wesentlichen die Begründung des angefochtenen Beschlusses.
- 244 Die vorliegende Rüge betrifft das Fehlen eines Staffelungsmechanismus zum einen bei der Kapitalbeteiligung und zum anderen nach einer etwaigen Umwandlung der stillen Beteiligung II in Eigenkapital.
- 245 Was als Erstes die Vergütung von Eigenkapitalinstrumenten wie die Kapitalbeteiligung betrifft, sieht Rn. 61 des Befristeten Rahmens vor, dass, „[u]m einen Anreiz für den Beihilfeempfänger zu schaffen, das für die staatliche Kapitalzuführung verwendete Instrument zurückzukaufen, ... jede Rekapitalisierungsmaßnahme einen Staffelungsmechanismus vorsehen [muss], nach dem sich die Vergütung für den Staat erhöht“. Die Vergütungserhöhung kann in Form der Gewährung zusätzlicher Anteile an den Staat oder über andere Mechanismen erfolgen; jede Erhöhung muss mindestens 10 % vier Jahre nach der Kapitalzuführung betragen, wenn der Staat nicht mindestens 40 % seiner sich aus dieser Kapitalzuführung ergebenden Kapitalbeteiligung veräußert hat. Sechs Jahre nach der Kapitalzuführung greift der Staffelungsmechanismus erneut, wenn der Staat seine sich aus dieser Kapitalzuführung ergebende Kapitalbeteiligung bis dahin nicht vollständig veräußert hat.

- 246 Rn. 62 des Befristeten Rahmens sieht vor, dass die Kommission andere Mechanismen akzeptieren kann, sofern sie insgesamt in Bezug auf die Anreize für den Ausstieg des Staates zu einem ähnlichen Ergebnis führen und eine ähnliche Gesamtwirkung auf die Vergütung für den Staat haben.
- 247 Im vorliegenden Fall steht fest, dass die Vergütung für die Kapitalbeteiligung keinen Staffelungsmechanismus im Sinne von Rn. 61 des Befristeten Rahmens vorsieht.
- 248 Im 142. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses stellte die Kommission jedoch fest, dass die „Gesamtstruktur“ der in Rede stehenden Maßnahme einen „alternativen“ Mechanismus für die Erhöhung der Vergütung darstelle. Insoweit wies die Kommission im 140. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses darauf hin, dass die drei Komponenten der in Rede stehenden Maßnahme eng miteinander verbunden seien, was die Berücksichtigung ihrer kombinierten Anreize für den Ausstieg des Staates rechtfertige. Zu diesem Zweck nahm die Kommission in den Erwägungsgründen 139 und 141 des angefochtenen Beschlusses auf mehrere Faktoren Bezug, nämlich den hohen Abschlag, mit dem die Bundesrepublik Deutschland die Anteile an DLH erworben habe, die Tatsache, dass die Beteiligung des Staates an DLH für den Begünstigten unerwünscht gewesen sei, die Tatsache, dass die stillen Beteiligungen I und II mit steigenden Zinssätzen verbunden gewesen seien und dass die Wahrscheinlichkeit der Umwandlung eines Teils der stillen Beteiligung II in Eigenkapital im Laufe der Zeit gestiegen sei, was zu einer Verwässerung der bestehenden Beteiligungen zugunsten des Staates geführt hätte, und die verhaltensbezogenen Verpflichtungen, insbesondere das Verbot der Auszahlung von Dividenden, die bis zur vollständigen Rückzahlung der Beihilfe in Kraft bleiben würden. Auf der Grundlage dieser Gesichtspunkte kam die Kommission zu dem Schluss, dass die „Gesamtstruktur“ der in Rede stehenden Maßnahme hinreichend starke Anreize für den Ausstieg des Staates aus dem Kapital des Begünstigten umfasse.
- 249 Es ist daher zu prüfen, ob die Kommission auf der Grundlage der oben genannten Gesichtspunkte zu dem Schluss gelangen konnte, dass die Kapitalbeteiligung einen „alternativen“ Mechanismus zum Staffelungsmechanismus im Sinne von Rn. 62 des Befristeten Rahmens umfasste. Zu diesem Zweck ist zu prüfen, ob diese Gesichtspunkte insgesamt in Bezug auf die Anreize für den Ausstieg des Staates zu einem ähnlichen Ergebnis führen und eine ähnliche Gesamtwirkung auf die Vergütung für den Staat haben, wie es Rn. 62 des Befristeten Rahmens verlangt.
- 250 Insoweit ist hervorzuheben, dass der Befristete Rahmen in seiner zeitlich anwendbaren Fassung keine Ausnahme von der Verpflichtung vorsieht, entweder einen Staffelungsmechanismus oder einen anderen Mechanismus vorzuschreiben, der demselben Ziel dient.
- 251 Im vorliegenden Fall ist die Kapitalbeteiligung jedoch mit keinem Staffelungsmechanismus verbunden.
- 252 Außerdem ist mit Ryanair darauf hinzuweisen, dass keiner der im angefochtenen Beschluss angeführten Gründe belegt, dass die Kapitalbeteiligung mit einem „alternativen“ Mechanismus zum Staffelungsmechanismus verbunden war.
- 253 Erstens verweist die Kommission nämlich im angefochtenen Beschluss darauf, dass der Preis der von der Bundesrepublik Deutschland gezeichneten Aktien, nämlich 2,56 Euro pro Aktie, deutlich unter dem Durchschnittspreis der Aktien von DLH in den letzten 15 Tagen vor der Beantragung der Kapitalzuführung, nämlich 9,12 Euro pro Aktie, gelegen habe, was einem Abschlag von 71,9 % entspricht, so dass dieser Abschlag dem Staat eine ausreichende Vergütung „beim Eintritt“ in das

Kapital des Begünstigten geboten habe. Diese Vergütung sei somit höher als die Vergütung, die sich aus der Anwendung eines Staffelnungsmechanismus für den Fall ergeben hätte, dass der Bundesrepublik Deutschland dieser Abschlag nicht gewährt worden wäre.

- 254 Es ist jedoch festzustellen, dass der Preis der vom Staat bei dessen Eintritt in das Kapital des betreffenden Begünstigten gezeichneten Aktien nicht in einem hinreichend engen Zusammenhang mit dem Gegenstand und Zweck des Staffelnungsmechanismus oder eines alternativen Mechanismus im Sinne von Rn. 62 des Befristeten Rahmens steht.
- 255 Zum einen ist nämlich der Preis der Aktien, die der Staat bei dessen Eintritt in das Kapital des betreffenden Begünstigten gezeichnet hat, in Rn. 60 des Befristeten Rahmens geregelt, wonach eine Kapitalzuführung durch den Staat oder ein gleichwertiger Eingriff nicht zu einem Preis erfolgen darf, der über dem durchschnittlichen Aktienkurs des betreffenden Beihilfeempfängers in den 15 Tagen vor Beantragung der Kapitalzuführung liegt. Der angeführte Kaufpreis zeigt somit, dass er im Einklang mit Rn. 60 des Befristeten Rahmens steht. Dagegen bedeutet der Umstand, dass die Kapitalbeteiligung mit dieser Randnummer im Einklang steht, nicht, dass sie von der Verpflichtung, einen Staffelnungsmechanismus vorzusehen, wie dies Rn. 61 des Befristeten Rahmens verlangt, oder einen alternativen Mechanismus im Sinne von Rn. 62 des Befristeten Rahmens, abweichen durfte. Es handelt sich in Wirklichkeit um zwei unterschiedliche Anforderungen des Befristeten Rahmens mit unterschiedlichen Zielen. Die Notwendigkeit, einen solchen Mechanismus vorzusehen, hängt nämlich in keiner Weise vom ursprünglichen Kaufpreis der Aktien ab.
- 256 Zum anderen unterscheidet sich das mit dem Staffelnungsmechanismus verfolgte Ziel von dem, das der Regelung über den ursprünglichen Kaufpreis der Aktien zugrunde liegt. Das Ziel dieses Mechanismus besteht nämlich darin, die Beteiligung des Staates im Laufe der Zeit dadurch zu verteuern, dass sein Anteil am Kapital des Unternehmens erhöht wird, und zwar ohne zusätzliche Kapitalzufuhr seitens des Staates. Dieser Mechanismus soll den betreffenden Begünstigten somit nachträglich dazu veranlassen, diese Beteiligung so schnell wie möglich zurückzukaufen, da dieser Mechanismus gegebenenfalls erst nach dem vierten bzw. dem sechsten Jahr nach der Kapitalzuführung greift. Dagegen soll der Kaufpreis der Aktien im Wesentlichen gewährleisten, dass der Preis, zu dem der Staat Aktien erwirbt, deren Marktpreis nicht übersteigt. Dieser Preis wirkt sich daher auf die Situation des betreffenden Begünstigten im Vorhinein, d. h. beim Eintritt des Staates in das Kapital dieses Begünstigten, aus, und er soll im Laufe der Zeit nicht zwangsläufig den Anreiz für diesen Begünstigten erhöhen, diese Beteiligung zurückzukaufen, da der Aktienpreis sowohl nach oben als auch nach unten schwanken kann.
- 257 Folglich führt die Höhe des Preises der Aktien beim Eintritt des Staates in das Kapital des betreffenden Begünstigten insgesamt in Bezug auf die Anreize für den Ausstieg des Staates nicht zu einem ähnlichen Ergebnis, wie dies in Rn. 62 des Befristeten Rahmens vorgesehen ist.
- 258 Zweitens ist der von der Kommission im angefochtenen Beschluss hervorgehobene Umstand, dass die Beteiligung des Staates am Kapital von DLH „unerwünscht“ sei, unerheblich, da eine solche Behauptung subjektiv und ohne rechtliche Bedeutung ist.
- 259 Zur Feststellung im 141. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses, dass DLH vom Staat verlangen könne, alle ihre Aktien zu verkaufen, sofern sie zum einen die stillen Beteiligungen I und II einschließlich Zinsen zurückgezahlt habe und zum anderen der Preis der Aktien bei ihrem Verkauf dem höheren der beiden Werte, ihrem Marktpreis oder 2,56 Euro pro Aktie, erhöht um 12 % pro Jahr, entspreche, berechnet für den Zeitraum zwischen dem Kauf und dem Verkauf, ist

auf Folgendes hinzuweisen. Zum einen ist zu dem Umstand, dass DLH vom Staat erst verlangen könnte, alle seine Aktien zu verkaufen, nachdem sie u. a. die stille Beteiligung II einschließlich der Zinsen zurückgezahlt hat, festzustellen, dass dieser Fall notwendigerweise die etwaige Rückzahlung dieser Beteiligung vor ihrer Umwandlung in Eigenkapital betrifft. Die Notwendigkeit, für hybride Kapitalinstrumente einen Staffelungsmechanismus oder einen alternativen Mechanismus vorzusehen, findet nach ihrer Umwandlung in Eigenkapital Anwendung, wie sich aus Rn. 68 des Befristeten Rahmens ergibt. Daher betrifft der oben angeführte Fall nicht die Situation, in der sich DLH nach der etwaigen Umwandlung der stillen Beteiligung II in Eigenkapital befinden würde, wenn die Einbeziehung eines solchen Mechanismus grundsätzlich vorgesehen sein muss, wie sich aus den nachstehenden Rn. 264 bis 266 ergibt. Was zum anderen den Preis der Aktien beim Weiterverkauf durch den Staat betrifft, genügt die Feststellung, dass dieser Preis in Rn. 63 des Befristeten Rahmens geregelt ist, der eine gesonderte Anforderung aufstellt, die hinzutritt, aber die Anforderung, dass ein Staffelungsmechanismus oder entsprechender Mechanismus aufzunehmen ist, nicht ersetzt.

- 260 Drittens macht die Kommission auch geltend, dass der Zinssatz für die stillen Beteiligungen I und II im Laufe der Zeit steige. Es handelt sich jedoch auch hier um eine gesonderte Anforderung, die der Befristete Rahmen für hybride Kapitalinstrumente bis zu ihrer Umwandlung in eigenkapitalähnliche Instrumente vorsieht, nämlich die Anforderung in Rn. 66 dieses Rahmens, der nämlich Zinssätze vorsieht, die im Laufe der Zeit steigen. Diese Anforderung hat somit einen ganz anderen Anwendungsbereich als die sich aus den Rn. 61 und 62 des Befristeten Rahmens ergebende Anforderung, einen Staffelungsmechanismus oder einen entsprechenden anderen Mechanismus vorzusehen.
- 261 Auch der im angefochtenen Beschluss angeführte Umstand, dass die Wahrscheinlichkeit einer Umwandlung eines Teils der stillen Beteiligung II in Eigenkapital im Laufe der Zeit zunehmen würde, kann die Verpflichtung zur Einbeziehung eines Staffelungsmechanismus oder alternativen Mechanismus im Sinne von Rn. 62 des Befristeten Rahmens nicht beseitigen. Vielmehr sieht Rn. 68 des Befristeten Rahmens vor, dass für hybride Kapitalinstrumente wie die stille Beteiligung II gerade „nach der Umwandlung in Eigenkapital ein Staffelungsmechanismus gelten [muss]“. Mit anderen Worten löst diese Umwandlung die Verpflichtung aus, einen solchen Mechanismus vorzusehen. Sie kann daher keinesfalls dazu dienen, das Fehlen von Letzterem zu rechtfertigen.
- 262 Viertens ersetzt der Umstand, dass DLH verhaltensbezogene Verpflichtungen nach Abschnitt 3.11.6 des Befristeten Rahmens wie u. a. dem Dividendenverbot unterliegt, ebenfalls nicht die Verpflichtung, einen Staffelungsmechanismus oder einen alternativen Mechanismus im Sinne von Rn. 62 des Befristeten Rahmens vorzusehen, da es sich auch hier um unterschiedliche Anforderungen handelt, die hinzutreten, aber nicht an die Stelle der in den Rn. 61 und 62 dieses Rahmens vorgesehenen Anforderungen treten.
- 263 Aus dem Vorstehenden ergibt sich somit, dass die Kommission rechtlich nicht hinreichend nachgewiesen hat, dass die „Gesamtstruktur“ der in Rede stehenden Maßnahme, insbesondere die kombinierten Auswirkungen ihrer drei miteinander verbundenen Komponenten, insgesamt zu Anreizen für den Ausstieg des Staates aus dem Kapital des Begünstigten führt, die mit den Anreizen vergleichbar sind, die durch einen Staffelungsmechanismus oder einen ähnlichen Mechanismus im Sinne von Rn. 62 des Befristeten Rahmens hervorgerufen werden.

- 264 Was als Zweites die stille Beteiligung II betrifft, bei der es sich um ein hybrides Kapitalinstrument handelt, steht ebenfalls fest, dass diese mit keinem Staffelungsmechanismus verbunden ist. Nach Rn. 68 des Befristeten Rahmens, um einen Anreiz für die betreffenden Empfänger zu schaffen, das für die staatliche Kapitalzuführung verwendete Instrument zurückzukaufen, „muss nach der Umwandlung [des betreffenden hybriden Kapitalinstruments] in Eigenkapital ein Staffelungsmechanismus gelten“, nach dem sich die Vergütung für den Staat erhöht. Wenn das sich aus der staatlichen Covid-19-Maßnahme ergebende Eigenkapital zwei Jahre nach der Umwandlung in Eigenkapital weiterhin vom Staat gehalten wird, erhält der Staat zusätzlich zu der sich aus der Umwandlung der im Kontext der Covid-19-Pandemie definierten hybriden Kapitalinstrumente des Staates ergebenden verbleibenden Beteiligung einen weiteren Eigentumsanteil. Diese Erhöhung des Eigentumsanteils beträgt mindestens 10 % der verbleibenden Beteiligung, die sich aus der Umwandlung der hybriden Kapitalinstrumente des Staates ergeben hat. Die Kommission kann andere Staffelungsmechanismen akzeptieren, sofern sie die gleiche Anreizwirkung und eine ähnliche Gesamtwirkung auf die Vergütung für den Staat haben.
- 265 Im angefochtenen Beschluss stellte die Kommission in den Erwägungsgründen 159 bis 161 im Wesentlichen fest, dass die stille Beteiligung II mit einem alternativen Staffelungsmechanismus verbunden gewesen sei, und führte dabei einige der Gründe an, die sie in Bezug auf die Kapitalbeteiligung herangezogen hatte. Aus den oben in den Rn. 252 bis 257 dargelegten Argumenten reichen diese Gründe daher nicht aus, um das Fehlen eines Staffelungsmechanismus oder eines anderen Mechanismus zu rechtfertigen, der die Voraussetzungen von Rn. 68 des Befristeten Rahmens erfüllt.
- 266 Schließlich ist zu Rn. 70 des Befristeten Rahmens, den die Kommission im 160. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses zusammenfassend anführt, darauf hinzuweisen, dass nach dieser Randnummer, „[d]a sich hybride Kapitalinstrumente stark voneinander unterscheiden können, ... die Kommission nicht für alle Arten von Instrumenten Orientierungshilfen [gibt]“. Im angefochtenen Beschluss hat die Kommission jedoch nicht erläutert, welche spezifischen Merkmale der Natur der stillen Beteiligung II sie von anderen Arten hybrider Kapitalinstrumente unterscheiden, so dass diese Randnummer im vorliegenden Fall von Bedeutung gewesen wäre. Unabhängig davon ist nach dem Wortlaut dieses Absatzes „[b]ei hybriden Instrumenten ... in jedem Fall nach den [in den vorstehenden Randnummern dieses Rahmens] genannten Grundsätzen vorzugehen“. Folglich entbindet diese Randnummer die Kommission nicht von ihrer Verpflichtung, zu prüfen, ob das in Rede stehende hybride Kapitalinstrument den in dieser Randnummer des vorübergehenden Rahmens aufgestellten Grundsätzen folgt, zu denen der Grundsatz der Notwendigkeit gehört, sicherzustellen, dass das betreffende hybride Instrument mit einem Mechanismus versehen ist, der zu Anreizen für den Ausstieg des Staates aus dem Kapital des betreffenden Begünstigten führen kann, die denen ähnlich sind, die dem Staffelungsmechanismus inhärent sind.
- 267 Daher macht Ryanair zu Recht geltend, dass sich sämtliche von der Kommission im angefochtenen Beschluss angeführten Rechtfertigungsgründe in Wirklichkeit auf andere, im Befristeten Rahmen vorgesehene unterschiedliche Anforderungen beziehen, die die Anforderung, einen Staffelungsmechanismus oder einen ähnlichen Mechanismus für jede Rekapitalisierungsmaßnahme mit Eigenkapitalinstrumenten oder hybriden Instrumenten nach ihrer Umwandlung in Eigenkapital vorzusehen, nicht ersetzen, sondern zu ihr hinzukommen.

- 268 Nach alledem sind die Kapitalbeteiligung und die stille Beteiligung II bei ihrer Umwandlung in Eigenkapital entgegen den Anforderungen des Befristeten Rahmens mit keinem Staffelungsmechanismus oder ähnlichen Mechanismus verbunden.
- 269 Das Gericht hat zwar bereits entschieden, dass aufgrund der ganz besonderen Merkmale der streitigen Rekapitalisierungsmaßnahme, die in einer verhältnismäßigen Beteiligung des Staates und der privaten Aktionäre bestand, die Kommission diese Maßnahme genehmigen konnte, obwohl sie von den Rn. 61 und 62 des Befristeten Rahmens abweicht, da der Staffelungsmechanismus den Staat in Wirklichkeit dazu verpflichtet hätte, seinen Anteil am Kapital des Begünstigten auf ein niedrigeres Niveau herabzusetzen, als es vor der Durchführung der streitigen Maßnahme bestanden hatte (Urteil vom 22. Juni 2022, Ryanair/Kommission [Finnair II; Covid-19], T-657/20, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2022:390, Rn. 75 und 76). Die in der vorliegenden Rechtssache in Rede stehende Maßnahme besteht jedoch nicht in einer verhältnismäßigen Beteiligung des Staates und der privaten Aktionäre. Außerdem nennt die Kommission keinen außergewöhnlichen Umstand oder eine Besonderheit, die eine Ausnahme von der Anforderung rechtfertigen könnten, einen Staffelungsmechanismus oder einen ähnlichen Mechanismus vorzusehen, sondern behauptet, einen alternativen Mechanismus gebilligt zu haben, mit dem die in Rede stehende Maßnahme verbunden wäre, was sie jedoch, wie sich aus den vorstehenden Rn. 255 bis 266 ergibt, nicht rechtlich hinreichend nachgewiesen hat. Anders als in der Rechtssache, in der das angeführte Urteil ergangen ist, hätte die Anwendung eines solchen Mechanismus im vorliegenden Fall zur Folge, einen Anreiz für den Beihilfeempfänger zu schaffen, die Beteiligung des Staates zurückzukaufen, indem sein Anteil an seinem Kapital auf das Niveau reduziert würde, das vor der Durchführung der in Rede stehenden Maßnahme bestand.
- 270 Folglich hat die Kommission dadurch gegen die Rn. 61, 62, 68 und 70 des Befristeten Rahmens verstoßen, dass sie es unterlassen hat, die Aufnahme eines Staffelungsmechanismus oder eines ähnlichen Mechanismus in die Vergütung für die Kapitalbeteiligung und die stille Beteiligung II bei deren Umwandlung in Eigenkapital zu verlangen.
- 271 Die vorliegende Rüge ist daher begründet und greift durch.

***d) Zum Preis der Aktien bei der Umwandlung der stillen Beteiligung II***

- 272 Ryanair wirft der Kommission vor, bei der Umwandlung der stillen Beteiligung II in Eigenkapital einen Aktienpreis akzeptiert zu haben, der Rn. 67 des Befristeten Rahmens missachte. Die im angefochtenen Beschluss zur Rechtfertigung dieser Abweichung angeführten Gründe reichten nicht aus. Insbesondere sei die Möglichkeit der Kommission, ihren Beschluss insoweit „aufzuschieben“, im Befristeten Rahmen nicht vorgesehen.
- 273 Die Kommission tritt dem Vorbringen von Ryanair auf der Grundlage der im angefochtenen Beschluss enthaltenen Begründung entgegen.
- 274 Nach Rn. 67 des Befristeten Rahmens erfolgt die Umwandlung von hybriden Kapitalinstrumenten in Eigenkapital zu einem Preis, der mindestens 5 % unter dem TERP (Theoretical Ex-Rights Price/theoretischer Nach-Rechte-Preis) zum Zeitpunkt der Umwandlung liegt.
- 275 Im 158. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses stellte die Kommission fest, dass ein Teil der stillen Beteiligung II, nämlich die stille Beteiligung II-A, zu einem fixen Preis von 2,56 Euro pro Aktie in Aktien umgewandelt werden könne, während ein anderer Teil dieser Beteiligung,

nämlich die stille Beteiligung II-B, zum Marktpreis der Aktien zum Zeitpunkt der Umwandlung abzüglich 10 % oder 5,25 %, je nach dem auslösenden Ereignis, umgewandelt werden könne. Die Kommission hat hierzu ausgeführt, man könne „erwarten, dass alle diese Preise mit der in Rn. 67 des Befristeten Rahmens aufgestellten Anforderung in Einklang stehen“, räumt aber ein, dass „es einen Preis geben könnte, unterhalb dessen die Anforderung nach Rn. 67 des Befristeten Rahmens nicht erfüllt wäre“, jedoch habe sich die Bundesrepublik Deutschland in diesem Fall verpflichtet, ihre Genehmigung einzuholen, bevor sie von ihrem Umwandlungsrecht Gebrauch mache.

- 276 Hierzu ist erstens festzustellen, dass der im angefochtenen Beschluss gebilligte Preis der Aktien bei der Umwandlung der stillen Beteiligung II in Eigenkapital nicht auf der Grundlage des TERP bestimmt wird, d. h. des Marktpreises, den die Aktien theoretisch nach einer neuen Ausgabe von Rechten hätten, wie es Rn. 67 des Befristeten Rahmens jedoch verlangt.
- 277 Was nämlich zum einen die stille Beteiligung II-A betrifft, steht dieser Preis, der auf 2,56 Euro pro Aktie festgesetzt wird, in keinem Zusammenhang mit der in Rn. 67 des Befristeten Rahmens vorgeschriebenen Methode.
- 278 Was zum anderen die stille Beteiligung II-B betrifft, so beruht der Preis auf dem Marktpreis zum Zeitpunkt der Umwandlung, abzüglich 10 % oder 5,25 %, je nach dem auslösenden Ereignis. Der TERP deckt sich nicht mit dem tatsächlichen Marktpreis der Aktien zum Zeitpunkt der Umwandlung. Im angefochtenen Beschluss erläutert die Kommission jedoch nicht das Verhältnis zwischen der in Rn. 67 des Befristeten Rahmens vorgesehenen Anforderung eines Preises „mindestens 5 % unter dem TERP“ und dem Marktpreis zum Zeitpunkt der Umwandlung, abzüglich 10 % oder 5,25 %, der für die stille Beteiligung II-B vorgesehen war.
- 279 Daraus folgt, dass die Kommission weder erläutert hat, weshalb es gerechtfertigt war, die Aktienpreise bei der Umwandlung der stillen Beteiligung II in Eigenkapital festzulegen oder zu berechnen, ohne die in Rn. 67 des Befristeten Rahmens geforderte Methode einzuhalten, noch einen außergewöhnlichen Umstand angeführt hat, der die Nichtbeachtung dieser Methode rechtfertigen könnte.
- 280 Zweitens räumte die Kommission im 158. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses ein, dass der von ihr akzeptierte Preis möglicherweise nicht mit Rn. 67 des Befristeten Rahmens vereinbar sei. Sie gelangte jedoch zu dem Ergebnis, dass die in Rede stehende Maßnahme mit der genannten Randnummer in Einklang stehe, da sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet habe, ihre Genehmigung für den Fall einzuholen, dass der den Anforderungen der genannten Randnummer entsprechende Preis unter dem in der in Rede stehenden Maßnahme vorgesehenen Preis liege.
- 281 Es stellt sich daher die Frage, ob die Kommission unter dem Vorwand, dass der betreffende Mitgliedstaat vor der Ausübung seines Umwandlungsrechts ihre Genehmigung beantrage, von der Regel in Rn. 67 des Befristeten Rahmens abweichen durfte.
- 282 Die Kommission hat jedoch weder im angefochtenen Beschluss noch in ihren Schriftsätzen vor dem Gericht irgendeine Passage des Befristeten Rahmens, eine andere Rechtsvorschrift oder einen außergewöhnlichen Umstand angeführt, der es ihr gestattet hätte, von Rn. 67 des Befristeten Rahmens abzuweichen.

- 283 Die bloße Tatsache, dass sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet hat, die Genehmigung der Kommission einzuholen, falls der in Rede stehende Preis nicht den Anforderungen von Rn. 67 des Befristeten Rahmens entspricht, kann eine solche Abweichung nicht rechtfertigen. Es kann der Kommission nämlich nicht gestattet werden, von den Vorschriften des Befristeten Rahmens unter dem Vorwand abzuweichen, dass sich der betreffende Mitgliedstaat verpflichtet, ihre Genehmigung *ex post* zu beantragen. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die von den Mitgliedstaaten gewährten Beihilfen Gegenstand einer vorherigen Genehmigung nach Art. 108 Abs. 3 AEUV sind. Daher muss eine Beihilfemaßnahme *ex ante* für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, bevor sie durchgeführt werden kann. Die Kommission kann daher ihren Beschluss über die Vereinbarkeit einer Beihilfemaßnahme mit dem Binnenmarkt nicht aufschieben, wenn sie wie im vorliegenden Fall feststellt, dass ein Aspekt der Beihilfe gegen die einschlägigen Regeln verstoßen könnte.
- 284 Im vorliegenden Fall war die von dem betreffenden Mitgliedstaat eingegangene Verpflichtung aber nicht geeignet, die Einhaltung der Regel in Rn. 67 des Befristeten Rahmens zu gewährleisten. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich nämlich nicht in der Sache verpflichtet, zu gegebener Zeit den Preis der Aktien der stillen Beteiligung II bei ihrer Umwandlung in Eigenkapital in Einklang mit den Anforderungen der genannten Randnummer zu bringen, indem sie sich z. B. verpflichtet, diesen Preis an das in dieser Randnummer vorgesehene Niveau anzupassen, sondern nur verfahrensrechtlich, die Genehmigung der Kommission einzuholen, bevor sie von ihrem Umwandlungsrecht Gebrauch macht.
- 285 So hat die Kommission ihren Beschluss insoweit, wie sie im Übrigen in ihren Schriftsätzen einräumt, in Wirklichkeit nur aufgeschoben, obwohl sie wusste, dass sich der Aktienpreis bei der Umwandlung der stillen Beteiligung II in Eigenkapital sehr wohl als mit Rn. 67 des Befristeten Rahmens unvereinbar erweisen könnte.
- 286 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission grundsätzlich nicht von den Regeln des Befristeten Rahmens, die sie sich selbst auferlegt hat, abweichen kann, ohne dass dies gegebenenfalls wegen eines Verstoßes gegen allgemeine Rechtsgrundsätze wie die der Gleichbehandlung oder des Vertrauensschutzes geahndet würde (vgl. die oben in Rn. 75 angeführte Rechtsprechung).
- 287 Nach alledem ist festzustellen, dass die Kommission gegen Rn. 67 des Befristeten Rahmens verstoßen hat.
- 288 Die vorliegende Rüge ist daher begründet und greift durch.

## **6. Zur Governance und zu den Vorkehrungen gegen übermäßige Wettbewerbsverfälschungen**

### **a) Zum Verbot der aggressiven, durch die Beihilfe finanzierten Geschäftsexpansion**

- 289 Die Klägerinnen machen im Wesentlichen geltend, der angefochtene Beschluss sehe unter Verstoß gegen Rn. 71 des Befristeten Rahmens keine Vorkehrungen gegen eine aggressive Geschäftsexpansion des betreffenden Begünstigten vor. Condor verweist u. a. auf eine Online-Veröffentlichung vom 19. März 2019 mit dem Titel „Lufthansa eyes Condor and its market niche“ (Lufthansa fasst Condor und ihre Marktnischen ins Auge), die von der Gefahr einer aggressiven Geschäftsexpansion zeuge. Außerdem sei der angefochtene Beschluss insoweit mit einem Begründungsmangel behaftet.

- 290 Die Kommission tritt diesem Vorbringen entgegen und wiederholt im Wesentlichen die Begründung des angefochtenen Beschlusses.
- 291 Nach Rn. 71 des Befristeten Rahmens dürfen, um übermäßigen Wettbewerbsverzerrungen vorzubeugen, die betreffenden Beihilfeempfänger keine aggressive, durch staatliche Beihilfen finanzierte Geschäftsexpansion betreiben oder übermäßige Risiken eingehen. Grundsätzlich gilt, dass Vorkehrungen umso weniger erforderlich sind, je geringer der Eigenkapitalanteil des Mitgliedstaats und je höher die Vergütung ist.
- 292 Im 163. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses wies die Kommission darauf hin, dass der Geschäftsplan von DLH eine umsichtige und schrittweise Rückkehr zu ihrem Standardgeschäftsvolumen beabsichtige und dass der Lufthansa-Konzern die in Abschnitt 3.11.6 des Befristeten Rahmens vorgesehenen Voraussetzungen erfüllen werde, und schloss auf dieser Grundlage, dass die in Rn. 71 des Befristeten Rahmens vorgesehenen Anforderungen erfüllt seien.
- 293 Auch wenn die Begründung des angefochtenen Beschlusses insoweit knapp ist, führt sie die tatsächlichen und rechtlichen Erwägungen an, denen in der Systematik dieses Beschlusses eine wesentliche Bedeutung im Sinne der oben in Rn. 205 angeführten Rechtsprechung zukommt, so dass die Rüge eines Begründungsmangels zurückzuweisen ist.
- 294 In der Sache genügt die Feststellung, dass die Kommission den Geschäftsplan von DLH geprüft hat, der eine umsichtige und schrittweise Rückkehr zu ihrem „Standard“-Geschäftsvolumen beabsichtigte. Da sich dieser Plan auf die Aussichten für die Entwicklung der geplanten oder erwarteten Geschäftstätigkeiten des Begünstigten stützt, konnte die Kommission ihre Analyse der Gefahr einer aggressiven, durch die Beihilfe finanzierten Geschäftsexpansion zu Recht auf die Prüfung dieses Plans stützen. Die Tatsache, dass diese Analyse gezeigt hat, dass der betreffende Begünstigte nur eine umsichtige und schrittweise Rückkehr auf das Niveau seiner Geschäftstätigkeiten vor dem Ausbruch der Covid-19-Pandemie plante, zeigt, dass er nicht geplant hatte, eine aggressive, durch die Beihilfe finanzierte Geschäftsexpansion zu betreiben, wie die Kommission dies zu Recht annehmen konnte.
- 295 Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass nach Rn. 74 des Befristeten Rahmens, solange nicht mindestens 75 % des im Rahmen der Rekapitalisierungsmaßnahme gewährten Instruments zurückgekauft und verkauft worden sind, der Empfänger der in Rede stehenden Beihilfe keine Beteiligung von mehr als 10 % an Wettbewerbern oder anderen Unternehmen im selben Geschäftsfeld, einschließlich vor- und nachgelagerter Geschäftstätigkeiten, erwerben darf. Es ist unstrittig, dass diese Verpflichtung den Begünstigten trifft und dass sie auch verhindern soll, dass dieser eine aggressive, durch die Beihilfe finanzierte Geschäftsexpansion betreibt. Diese Verpflichtung ist somit geeignet, der Befürchtung von Condor zu begegnen, dass der Begünstigte sie dank der Beihilfe erwerben könnte, was die oben in Rn. 289 angeführte Veröffentlichung bezeuge.
- 296 Somit ist festzustellen, dass die Klägerinnen nicht dargetan haben, dass die Kommission gegen Rn. 71 des Befristeten Rahmens verstoßen hat. Ihre Rügen sind daher als unbegründet zurückzuweisen.

***b) Zum Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des Begünstigten auf den relevanten Märkten und zu den strukturellen Verpflichtungen***

- 297 Mit dem fünften Teil ihres ersten Klagegrundes macht Ryanair im Wesentlichen geltend, dass die Kommission Rn. 72 des Befristeten Rahmens verkannt habe. Ryanair erhebt im Wesentlichen drei Gruppen von Rügen, die die Definition der relevanten Märkte, das Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des betreffenden Begünstigten auf diesen Märkten und die Wirksamkeit und Hinlänglichkeit der diesem auferlegten strukturellen Verpflichtungen betreffen.
- 298 Mit dem ersten Teil ihres ersten Klagegrundes und dem ersten Teil ihres zweiten Klagegrundes macht Condor außerdem geltend, die Kommission habe gegen Rn. 72 des Befristeten Rahmens verstoßen, indem sie im Wesentlichen dieselben drei oben in Rn. 297 genannten Gruppen von Rügen erhebt.
- 299 Diese drei Gruppen von Rügen sind nacheinander zu prüfen.

*1) Zur Definition der relevanten Märkte*

*i) Zur Methode der Bestimmung der relevanten Märkte*

- 300 Die Klägerinnen machen im Wesentlichen geltend, die Kommission habe es zu Unrecht unterlassen, die Auswirkungen der in Rede stehenden Maßnahme auf die verschiedenen Märkte für Fluggastbeförderung, definiert nach Städtepaaren zwischen einem Ausgangs- und einem Zielort (im Folgenden: O&D-Märkte), zu prüfen. Damit sei die Kommission von ihrer ständigen Entscheidungspraxis im Bereich der Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen im Luftverkehr, die Märkte nach Maßgabe des O&D-Ansatzes zu definieren, abgewichen.
- 301 Condor ergänzt, die Kommission habe auch den Markt für den Zubringerverkehr nicht berücksichtigt.
- 302 Die Kommission, unterstützt durch die Französische Republik und DLH, macht geltend, dass die Bestimmung der relevanten Märkte nach dem Ansatz „Flughafen für Flughafen“ nicht fehlerhaft sei, indem sie im Wesentlichen die hierzu im angefochtenen Beschluss angeführten Gründe wiederholt.
- 303 Nach Rn. 72 des Befristeten Rahmens müssen die Mitgliedstaaten, wenn es sich bei dem Empfänger einer Covid-19-Rekapitalisierungsmaßnahme, die sich auf mehr als 250 Mio. Euro beläuft, um ein Unternehmen handelt, das auf mindestens einem der relevanten Märkte, auf denen es tätig ist, über beträchtliche Marktmacht verfügt, zusätzliche Maßnahmen zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs auf diesen Märkten vorschlagen. In ihrem Vorschlag für solche Maßnahmen können die Mitgliedstaaten insbesondere strukturelle oder verhaltensbezogene Verpflichtungen anbieten, die in der Mitteilung der Kommission über nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 802/2004 der Kommission zulässige Abhilfemaßnahmen (ABl. 2008, C 267, S. 1, im Folgenden: Mitteilung über Abhilfemaßnahmen) vorgesehen sind.
- 304 Im angefochtenen Beschluss hat die Kommission die Ansicht vertreten, dass die Märkte, auf denen die betreffende Begünstigte tätig sei, die Märkte für Fluggastbeförderung von und zu den von diesem Begünstigten bedienten Flughäfen seien. Sie hat somit die relevanten Märkte nach

dem Ansatz „Flughafen für Flughafen“ bestimmt. Nach diesem Ansatz wird jeder Flughafen als gesonderter Markt definiert, ohne zwischen den verschiedenen O&D-Strecken zu diesem Flughafen oder von diesem Flughafen zu unterscheiden. Laut der Kommission ist dieser Ansatz dadurch gerechtfertigt gewesen, dass die in Rede stehende Maßnahme darauf abziele, die Gesamtkapazität der betreffenden Begünstigten zur Erbringung von Luftverkehrsleistungen zu wahren, indem insbesondere die Erhaltung ihrer Aktiva und ihrer mittel- und langfristigen Rechte zum Betrieb gewährleistet werde. Diese Aktiva und Rechte seien nämlich grundsätzlich nicht einer bestimmten Strecke zugewiesen. Dies gelte insbesondere für Zeitnischen auf einem koordinierten Flughafen, die einen hohen Wert haben und auf jeder beliebigen Route von und zu diesem Flughafen genutzt werden könnten.

- 305 Die Kommission schloss daraus, dass die in Rede stehende Maßnahme die Tätigkeiten des Lufthansa-Konzerns unterstütze und daher den Wettbewerb auf allen Strecken von und zu einem Flughafen, auf dem dieser Konzern Zeitnischen halte, unabhängig von der spezifischen Wettbewerbsstellung des Konzerns auf jeder dieser Strecken potenziell beeinträchtigen könne. Es sei daher nicht angebracht, die Auswirkungen der in Rede stehenden Maßnahme auf jede dieser Strecken getrennt zu prüfen. Stattdessen seien die relevanten Märkte als die Flughäfen zu definieren, auf denen der betreffende Begünstigte Fluggastbeförderungen erbringe.
- 306 Die Parteien streiten somit über die Frage, ob für die Anwendung von Rn. 72 des Befristeten Rahmens die Märkte für Fluggastbeförderung nach dem Ansatz „Flughafen für Flughafen“ zu bestimmen seien, wie die Kommission im angefochtenen Beschluss angenommen hat, oder nach dem O&D-Ansatz, wie die Klägerinnen vortragen.
- 307 Diese Frage setzt komplexe wirtschaftliche Bewertungen voraus, so dass die vom Unionsrichter ausgeübte Kontrolle beschränkt ist (vgl. die oben in Rn. 74 angeführte Rechtsprechung).
- 308 Insoweit ist erstens festzustellen, dass in Rn. 72 des Befristeten Rahmens nicht angegeben wird, nach welcher Methode die relevanten Märkte zu definieren sind.
- 309 Zweitens stehen, wie in Fn. 1 der Bekanntmachung der Kommission über die Definition des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft (ABl. 1997, C 372, S. 5) ausgeführt wird, bei der Bewertung staatlicher Beihilfen der Empfänger der in Rede stehenden Beihilfe und der betreffende Wirtschaftszweig im Vordergrund und nicht so sehr die Feststellung der Wettbewerbskräfte, denen der Beihilfeempfänger ausgesetzt ist.
- 310 Drittens hat die Kommission im Rahmen der Prüfung von Beihilfemaßnahmen, die nach Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV genehmigt werden können, dafür Sorge zu tragen, dass diese u. a. zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats dienen. Insbesondere fügt sich der Befristete Rahmen in den Rahmen der Gesamtbemühungen der Mitgliedstaaten zur Bewältigung der Auswirkungen des Covid-19-Ausbruchs auf ihre Wirtschaft und soll darlegen, welche Möglichkeiten die Mitgliedstaaten nach den EU-Vorschriften haben, um zu gewährleisten, dass Unternehmen über Liquidität und Zugang zu Finanzmitteln verfügen (Rn. 11 des Befristeten Rahmens). Was insbesondere die Rekapitalisierungsmaßnahmen angeht, so soll mit dem Befristeten Rahmen gewährleistet werden, dass die Störungen im Wirtschaftsleben durch die Pandemie nicht zu unnötigen Marktaustritten von Unternehmen führen, die vor dem Covid-19-Ausbruch rentabel waren. Gleichzeitig muss sich die Kommission vergewissern, dass die im Rahmen von Rekapitalisierungen gewährten Beträge nicht über das für

die Gewährleistung der Rentabilität der Empfänger erforderliche Minimum hinausgehen; durch Rekapitalisierungen sollte lediglich die vor dem Covid-19-Ausbruch bestehende Kapitalstruktur der Empfänger wiederhergestellt werden.

- 311 Diese Art von Beihilfe soll daher eine beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats beheben, indem sie insbesondere die Rentabilität der von der Covid-19-Pandemie betroffenen Unternehmen fördern, um ihre Kapitalstruktur auf dem zuvor bestehenden Niveau wiederherzustellen. Diese Beihilfemaßnahmen betreffen somit die gesamte Finanzlage des Begünstigten und ganz allgemein die des betreffenden Wirtschaftssektors.
- 312 Viertens ist zu der konkret in Rede stehenden Maßnahme festzustellen, dass mit ihr im Wesentlichen sichergestellt werden soll, dass die Gesellschaften des Lufthansa-Konzerns über ausreichende Liquidität verfügen und dass die durch die Covid-19-Pandemie verursachten Störungen ihre Existenzfähigkeit nicht beeinträchtigen (18. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses). Die Auswirkungen dieser Beihilfe erstrecken sich somit auf die gesamte Finanzlage des Konzerns. Die in Rede stehende Maßnahme zielt nämlich darauf ab, die Kapitalstruktur wiederherzustellen, die der Begünstigte vor dem Covid-19-Ausbruch hatte, und nicht dazu, die Anwesenheit des Begünstigten auf dieser oder jener Flugstrecke zu fördern.
- 313 Daher hat die Kommission im angefochtenen Beschluss zu Recht festgestellt, dass die in Rede stehende Maßnahme die Aktiva des Begünstigten und seine mittel- und langfristigen Rechte zum Betrieb und damit seine Gesamtkapazität zur Erbringung von Luftverkehrsleistungen erhalten solle und dass es folglich nicht angebracht war, die Auswirkungen der in Rede stehenden Maßnahme auf jedem O&D-Markt isoliert zu prüfen.
- 314 Fünftens stützt sich das Vorbringen der Klägerinnen, mit dem der von der Kommission im angefochtenen Beschluss verfolgte Ansatz „Flughafen für Flughafen“ in Frage gestellt werden soll, im Wesentlichen auf eine Analogie zu der im Bereich der Zusammenschlusskontrolle angewandten Methode zur Definition der Märkte, nach der die relevanten Märkte nach dem O&D-Ansatz bestimmt werden.
- 315 Diese Analogie trägt jedoch den Besonderheiten des Befristeten Rahmens und der in Rede stehenden Maßnahme nicht hinreichend Rechnung.
- 316 Die in der vorliegenden Rechtssache in Rede stehende Maßnahme bewirkt nämlich keine Stärkung der Stellung des betreffenden Begünstigten auf bestimmten O&D-Märkten und nicht auf anderen. Insbesondere wirkt sich eine Rekapitalisierungsmaßnahme auf die Gesamtsituation des betreffenden Begünstigten aus, da das zugeführte Kapital nicht für besondere Strecken bestimmt ist und daher nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit bestimmten O&D-Märkten statt mit anderen steht.
- 317 Folglich besteht kein Widerspruch, der sich daraus ergibt, dass die Kommission bei der Definition der Märkte zum einen im angefochtenen Beschluss und zum anderen in ihrer Entscheidungspraxis im Bereich der Zusammenschlusskontrolle unterschiedliche Ansätze verfolgt hat (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteil vom 13. Mai 2015, Niki Luftfahrt/Kommission, T-162/10, EU:T:2015:283, Rn. 148).

- 318 Aus den gleichen Gründen kann auch das Vorbringen der Klägerinnen, das auf die gleiche Analogie zur Entscheidungspraxis im Bereich der Zusammenschlusskontrolle gestützt wird, wonach die relevanten Märkte sowohl nach dem O&D-Ansatz als auch nach dem Ansatz „Flughafen für Flughafen“ zu definieren seien, keinen Erfolg haben.
- 319 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission selbst im Bereich der Zusammenschlüsse die relevanten Märkte allein auf der Grundlage des Ansatzes „Flughafen für Flughafen“ definiert hat, wenn der Zusammenschluss in einem Erwerb von Vermögenswerten und insbesondere von Zeitnischen einer Fluggesellschaft bestand, die jede Tätigkeit eingestellt hatte und sich somit von sämtlichen O&D-Märkten zurückgezogen hatte. Dieser Ansatz wurde vom Gericht u. a. mit der Begründung zugelassen, dass die Zeitnischen, die Gegenstand des Zusammenschlusses waren, auf den gesamten O&D-Strecken von und zu den betreffenden Flughäfen verwendet werden konnten (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 20. Oktober 2021, Polskie Linie Lotnicze „LOT“/Kommission, T-240/18, EU:T:2021:723, Rn. 57, und vom 20. Oktober 2021, Polskie Linie Lotnicze „LOT“/Kommission, T-296/18, EU:T:2021:724, Rn. 80). Eine Rekapitalisierungsmaßnahme wie die in Rede stehende hat aber eine ähnliche Wirkung wie ein Zusammenschluss, der sich im Wesentlichen auf Zeitnischen bezieht, in dem Sinne, dass das DLH zugeführte Kapital ebenso wie diese Zeitnischen nicht für besondere Strecken bestimmt ist und dazu verwendet werden kann, jede beliebige O&D-Strecke ab einem Flughafen sicherzustellen.
- 320 Sechstens ist, da die Bestimmung eines gesonderten Marktes für den Zubringerverkehr, wie Condor verlangt, die Anwendung des O&D-Ansatzes erfordert, wie die Parteien in der mündlichen Verhandlung eingeräumt haben, das Vorbringen von Condor, mit dem sie der Kommission vorwirft, diesen Markt für den Zubringerverkehr nicht berücksichtigt zu haben, aus den gleichen Gründen zurückzuweisen. Die in Rede stehende Maßnahme zielt nämlich nicht darauf ab, die Tätigkeiten des betreffenden Begünstigten auf bestimmten O&D-Strecken zu unterstützen, auf denen er Zubringerverkehr für Condor, unter Ausschluss anderer, durchführte.
- 321 Schließlich ist das Argument, das die Klägerinnen aus dem Wortlaut von Rn. 72 des Befristeten Rahmens herleiten, der die Unternehmen anführt, die „auf mindestens einem der relevanten Märkte“ über beträchtliche Marktmacht verfügen, unerheblich. Diese Klarstellung zielt nämlich offensichtlich nicht darauf ab, der Kommission eine bestimmte Methode zur Bestimmung der Märkte vorzuschreiben, sondern darauf, klarzustellen, dass es für die Anwendung der in dieser Randnummer vorgesehenen Anforderungen genügt, dass der Begünstigte auf einem einzigen der Märkte, auf denen er tätig ist, über eine beträchtliche Marktmacht verfügt. Sollte festgestellt werden, dass der Begünstigte an einem einzigen Flughafen über eine beträchtliche Marktmacht verfügte, würde dies für die Anwendung der in Rn. 72 des Befristeten Rahmens vorgesehenen Anforderungen betreffend diesen Flughafen ausreichen.
- 322 Somit ist festzustellen, dass die Kommission, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, die relevanten Märkte für die Zwecke der Anwendung von Rn. 72 des Befristeten Rahmens nach dem Ansatz „Flughafen für Flughafen“ bestimmen konnte.
- ii) Zur Anwendung des Ansatzes „Flughafen für Flughafen“*
- 323 Hilfsweise macht Ryanair geltend, die Kommission habe, selbst wenn der Ansatz „Flughafen für Flughafen“ zutreffend sein sollte, diesen Ansatz falsch angewandt. Sie erhebt insoweit mehrere Rügen, die die Kommission aus den im angefochtenen Beschluss dargelegten Gründen bestreitet.

324 Vor der Prüfung dieser Rügen ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in den Erwägungsgründen 172 und 173 des angefochtenen Beschlusses die Auffassung vertrat, dass für die Anwendung von Rn. 72 des Befristeten Rahmens nur die koordinierten Flughäfen, auf denen der Lufthansa-Konzern einen Stützpunkt habe, „relevant“ seien. In Anwendung dieser Kriterien ermittelte die Kommission 15 Flughäfen, auf denen der Lufthansa-Konzern während der IATA-Sommersaison 2019 und -Wintersaison 2019/2020 einen Stützpunkt hatte, von denen neun koordiniert waren, nämlich die Flughäfen Berlin, Brüssel, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München, Palma de Mallorca, Stuttgart und Wien. Sodann hat die Kommission in Abschnitt 3.3.6.3 des angefochtenen Beschlusses geprüft, ob dieser Konzern nur an diesen neun Flughäfen über eine beträchtliche Marktmacht verfügte.

– *Zum Ausschluss der Flughäfen, auf denen der Lufthansa-Konzern keinen Stützpunkt hatte*

325 Ryanair wirft der Kommission vor, ihre Prüfung auf die Flughäfen beschränkt zu haben, auf denen der Lufthansa-Konzern einen Stützpunkt gehabt habe. Ein Luftfahrtunternehmen könne seine Tätigkeiten von und zu Flughäfen, auf denen es keinen Stützpunkt habe, ausüben. Außerdem weise der angefochtene Beschluss insoweit einen Begründungsmangel auf.

326 Die Kommission tritt diesem Vorbringen entgegen.

327 Erstens ist zur Rüge eines Begründungsmangels festzustellen, dass die Kommission im 237. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses am Ende ausführte, dass die Anforderung, einen Stützpunkt zu errichten, erforderlich sei, um einen wirksamen Wettbewerb zu ermöglichen, und damit die Wirksamkeit der in Rede stehenden Maßnahme gewährleiste. Im 240. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses stellte die Kommission klar, dass diese Anforderung den Eintritt oder die Expansion eines lebensfähigen Wettbewerbers unterstütze und den Lufthansa-Konzern auf den meisten Strecken zu oder ab dem betreffenden Flughafen mit Wettbewerb bedrohe. Diese Erwägungsgründe des angefochtenen Beschlusses betreffen zwar nicht die Bestimmung der relevanten Flughäfen, sondern das Erfordernis, dass ein Erwerber einen Stützpunkt auf den Flughäfen Frankfurt und München als Voraussetzung für den Erwerb der Zeitnischen, die Gegenstand der strukturellen Verpflichtungen waren, errichten muss, doch stellen sie klar und eindeutig die wesentlichen Erwägungen dar, die die Kommission dazu veranlasst haben, die Relevanz des Kriteriums des Haltens eines Stützpunkts auf einem bestimmten Flughafen für die Bestimmung der Flughäfen, auf denen der Lufthansa-Konzern eine beträchtliche Marktmacht haben konnte, zu bejahen.

328 Zweitens ist in der Sache darauf hinzuweisen, dass die Tatsache, dass ein Luftfahrtunternehmen über einen Stützpunkt an einem bestimmten Flughafen verfügt, ein Beleg dafür ist, dass es auf diesem Flughafen dauerhaft ansässig ist, was es ihm ermöglicht, auf seine Wettbewerber, die auf demselben Flughafen tätig sind, einen verstärkten Wettbewerbsdruck auszuüben.

329 Nach der Rechtsprechung verleiht nämlich der Umstand, über einen Stützpunkt zu verfügen, bestimmte Vorteile, wie die Flexibilität des Wechsels zwischen verschiedenen Strecken, die Umverteilung von Flugzeugen, die Minimierung von Störungskosten, den Austausch von Besatzungen, die Kundenbetreuung oder die Bekanntheit der betreffenden Marke (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. Juli 2010, Ryanair/Kommission, T-342/07, EU:T:2010:280, Rn. 269).

330 Außerdem bedeutet die Errichtung eines Stützpunkts auf einem bestimmten Flughafen im Allgemeinen, dass ein Teil des Personals des betreffenden Luftfahrtunternehmens diesem Stützpunkt zugeordnet ist. Außerdem können, wie die Kommission geltend macht, die auf

diesem Stützpunkt stationierten Flugzeuge auf jeder beliebigen O&D-Strecke von diesem Stützpunkt aus eingesetzt werden. Daraus folgt, dass ein Luftfahrtunternehmen, das über einen Stützpunkt auf einem bestimmten Flughafen verfügt, besser in eine stabile und dauerhafte kommerzielle Präsenz investieren kann als ein Luftfahrtunternehmen, das auf diesem Flughafen tätig ist, ohne dort einen Stützpunkt zu haben.

331 Nach alledem ist festzustellen, dass Ryanair nicht rechtlich hinreichend nachgewiesen hat, dass der Lufthansa-Konzern auf den Flughäfen, auf denen er keinen Stützpunkt hatte, eine beträchtliche Marktmacht haben konnte. Die Kommission konnte daher zu Recht diese Flughäfen von ihrer Analyse ausnehmen.

332 Die vorliegende Rüge ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

– *Zu den Flughäfen außerhalb der Union*

333 Ryanair macht geltend, die Kommission habe zu Unrecht die Schweizer Flughäfen Zürich und Genf oder „eine Reihe türkischer Flughäfen, z. B. Izmir oder Antalya“, auf denen der Lufthansa-Konzern einen Stützpunkt habe, von ihrer Analyse ausgenommen.

334 Die Kommission, unterstützt durch die Französische Republik, entgegnet im Wesentlichen, dass die Vorschriften über staatliche Beihilfen nur im Unionsgebiet gälten.

335 Art. 13 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (ABl. 2002, L 114, S. 73) enthält Vorschriften über staatliche Beihilfen, die nach dem Muster der Art. 107 bis 109 AEUV ausgearbeitet wurden. Nach Art. 14 dieses Abkommens prüfen die Kommission und die schweizerischen Behörden fortlaufend alle Beihilferegeln, die in den Mitgliedstaaten bzw. in der Schweiz bestehen. Dieses Abkommen verleiht der Kommission somit nicht die Zuständigkeit für die Prüfung der die Schweiz betreffenden staatlichen Beihilfen und erst recht nicht für die Anordnung struktureller Maßnahmen, die im Hoheitsgebiet dieses Landes gelten sollen. Es gibt auch kein entsprechendes Abkommen für die Türkei.

336 Das Vorbringen von Ryanair zu diesem Punkt überzeugt nicht. Der bloße Umstand, dass die genannten schweizerischen und türkischen Flughäfen mit Flughäfen innerhalb der Union verbunden sind, ist nämlich unerheblich. Dieses Argument beruht auf einer dem O&D-Ansatz eigenen Logik, und nicht auf dem Ansatz „Flughafen für Flughafen“. Auch wenn die dem O&D-Ansatz innewohnende Methode es der Kommission ermöglicht, im Rahmen der Zusammenschlusskontrolle die Auswirkungen eines Zusammenschlusses auf die O&D-Märkte zu prüfen, bei denen sich eine der beiden Städte innerhalb und die andere außerhalb der Union befindet, kann der Ansatz „Flughafen für Flughafen“ hingegen nicht dazu führen, dass die räumliche Zuständigkeit der Kommission für die Prüfung erweitert wird, ob der Begünstigte auf Flughäfen in Drittländern eine beträchtliche Marktmacht besitzt, und gegebenenfalls ihm gegenüber strukturelle Maßnahmen auf diesen Flughäfen anzuordnen.

337 Ebenso wenig kann sich Ryanair auf die Rechtsprechung berufen, nach der die Kommission für die Anwendung der Art. 101 und 102 AEUV auf außerhalb der Union vorgenommene Verhaltensweisen räumlich zuständig ist, wenn qualifizierte Auswirkungen der Verhaltensweisen oder ihre Durchführung in der Europäischen Union nachgewiesen wurden. Nach dieser Rechtsprechung lässt sich die Zuständigkeit der Kommission mit den wesentlichen, vorsehbaren

und unmittelbaren Folgen, die diese Verhaltensweisen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) entfalten können, rechtfertigen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. September 2017, Intel/Kommission, C-413/14 P, EU:C:2017:632, Rn. 18 und 44 bis 49).

338 Diese Rechtsprechung, die sich auf die nach den Art. 101 und 102 AEUV verbotenen Praktiken bezieht, die außerhalb der Union erlassen werden, aber in der Union qualifizierte Auswirkungen haben, lässt sich nicht auf den Bereich der staatlichen Beihilfen übertragen. Die Auswirkungen, die eine von einem Mitgliedstaat gewährte staatliche Beihilfe gegebenenfalls auf den Wettbewerb in Ländern außerhalb des Gebiets der Union haben kann, sind nämlich nicht Gegenstand der Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen. Somit ist die Kommission nicht befugt, zu prüfen, ob der Lufthansa-Konzern über eine beträchtliche Marktmacht auf einem Flughafen in einem Drittstaat verfügt, und gegebenenfalls diesen Konzern zu verpflichten, einen Teil seiner Zeitnischen, die er auf einem solchen Flughafen innehat, abzutreten.

339 Die vorliegende Rüge ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

– *Zum Ausschluss der nicht koordinierten Flughäfen*

340 Ryanair wirft der Kommission vor, es unterlassen zu haben, die Stellung des Lufthansa-Konzerns auf nicht koordinierten Flughäfen zu beurteilen, bei denen es andere Zutrittsschranken als die Nichtverfügbarkeit von Zeitnischen gebe, was diese bestreitet. Ryanair verweist auf fünf Flughäfen, auf denen der Lufthansa-Konzern einen Stützpunkt habe und die hinsichtlich ihres Potenzials der Überlastung nach Ansicht der IATA als „Level 2“ angesehen würden.

341 Erstens ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission im 181. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses erläuterte, dass sie die Einstufung als „koordinierter Flughafen“ im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. 1993, L 14, S. 1) als eine erste Annäherung für die Bestimmung eines hohen Niveaus der Überlastung eines Flughafens verwendet habe. Eine solche Einstufung bedeute, dass auf diesen Flughäfen die Nachfrage nach Flughafeninfrastruktur, insbesondere für die entsprechenden Zeitnischen, erheblich über die Kapazität des Flughafens hinausgehe und kurzfristig keine Erweiterung der Flughafeninfrastruktur zur Deckung der Nachfrage möglich sei.

342 Ryanair bestreitet nicht, dass auf den nicht koordinierten Flughäfen ausreichende Zeitnischen vorhanden sind, um den Eintritt oder die Expansion eines Wettbewerbers zu ermöglichen. Auf diesen Flughäfen geht das Angebot von verfügbaren Zeitnischen in der Regel über die Nachfrage hinaus.

343 Unter diesen Umständen weist Ryanair nicht nach, dass der Lufthansa-Konzern eine beträchtliche Marktmacht auf einem konkreten nicht koordinierten Flughafen besitzt.

344 Zweitens beschränkt sich Ryanair auf das Vorbringen, dass die „Level 2“-Flughäfen nach der IATA-Klassifikation, auf denen der Lufthansa-Konzern einen Stützpunkt habe, von der Kommission ebenfalls hätten berücksichtigt werden müssen.

345 Aus den Akten geht hervor, dass die Kategorie der „Level 2“-Flughäfen nach der IATA-Klassifikation der Kategorie „flugplanvermittelter Flughafen“ im Sinne von Art. 2 Buchst. i der Verordnung Nr. 95/93 in der zum Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Beschlusses geltenden Fassung entspricht. Nach dieser Bestimmung ist ein „flugplanvermittelter Flughafen“

definiert als „ein Flughafen, der zu bestimmten Tageszeiten oder an bestimmten Wochentagen oder in bestimmten Jahreszeiten zu Überlastungen neigt, welche durch freiwillige Zusammenarbeit zwischen den Luftfahrtunternehmen bewältigt werden können, und auf dem ein Flugplanvermittler eingesetzt worden ist, um die Betriebsvorgänge der auf diesem Flughafen tätigen bzw. eine Tätigkeit anstrebenden Luftfahrtunternehmen miteinander zu vereinbaren“.

346 Daraus folgt, dass auf den „Level 2“-Flughäfen im Allgemeinen hinreichende Kapazitäten für die verfügbaren Zeitnischen vorhanden sind, außer „zu bestimmten Tageszeiten oder an bestimmten Wochentagen oder in bestimmten Jahreszeiten“. Diese punktuellen Probleme können jedoch im Allgemeinen durch freiwillige Zusammenarbeit zwischen den Luftfahrtunternehmen bewältigt werden, so dass das Auftreten jeder eventuellen Zutritts- oder Expansionsschranke aufgrund der Nichtverfügbarkeit von Zeitnischen während bestimmter punktueller Zeiträume grundsätzlich vermieden werden kann.

347 Jedenfalls bleibt das Vorbringen von Ryanair allgemein, da es nicht beweist, dass der Lufthansa-Konzern auf einem bestimmten flugplanvermittelten Flughafen eine beträchtliche Marktmacht hatte.

348 Die vorliegende Rüge ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

– *Zur Einstufung des Flughafens Hannover als koordinierter Flughafen*

349 Ryanair macht geltend, die Kommission habe es unterlassen, den Flughafen Hannover (Deutschland) als koordinierten Flughafen einzustufen und folglich zu prüfen, ob der Lufthansa-Konzern während der IATA-Sommersaison 2019 und -Wintersaison 2019/2020 an diesem Flughafen über eine beträchtliche Marktmacht verfügt habe.

350 Nunmehr steht fest, dass der Kommission im angefochtenen Beschluss ein Sachverhaltsirrtum unterlaufen ist, als sie die Auffassung vertreten hat, dass der Flughafen Hannover nicht koordiniert sei, und nicht geprüft hat, ob der Lufthansa-Konzern an diesem Flughafen über eine beträchtliche Marktmacht verfügt. Auf eine prozessleitende Maßnahme vom 15. November 2021, die sich u. a. auf diese Frage bezogen hat, hat die Kommission am 14. Dezember 2021 den Berichtigungsbeschluss erlassen (siehe oben, Rn. 8), in dem sie eingeräumt hat, einen Fehler begangen zu haben, da der Flughafen Hannover tatsächlich ein koordinierter Flughafen ist. In diesem Beschluss prüfte sie, ob der Lufthansa-Konzern an diesem Flughafen eine beträchtliche Marktmacht habe, und kam zu dem Ergebnis, dass dies nicht der Fall sei.

351 In ihrer Antwort auf die prozessleitende Maßnahme macht Ryanair im Wesentlichen geltend, dass der Berichtigungsbeschluss den Fehler im angefochtenen Beschluss in Bezug auf die Klassifizierung des Flughafens Hannover als koordinierten Flughafen nicht nachträglich heilen könne und dass außerdem die von der Kommission in diesem Beschluss vorgenommene Beurteilung des Bestehens einer beträchtlichen Marktmacht des betreffenden Begünstigten auf diesem Flughafen falsch sei.

352 Condor bestreitet nicht, dass die Kommission den angefochtenen Beschluss im Laufe des Verfahrens habe berichtigen können, macht aber geltend, dass es ihr nicht gelungen sei, die Fehler, mit denen der angefochtene Beschluss in der durch den Berichtigungsbeschluss geänderten Fassung behaftet sei, inhaltlich zu berichtigen.

- 353 Nach Art. 86 Abs. 1 der Verfahrensordnung kann der Kläger, wenn ein Rechtsakt, dessen Nichtigerklärung beantragt wird, durch einen anderen Rechtsakt mit demselben Gegenstand ersetzt oder geändert wird, vor Abschluss des mündlichen Verfahrens oder vor der Entscheidung des Gerichts, ohne mündliches Verfahren zu entscheiden, die Klageschrift anpassen, um diesem neuen Umstand Rechnung zu tragen. Die Verfahrensordnung erkennt somit die Möglichkeit an, dass ein Organ, eine Einrichtung oder eine sonstige Stelle der Union den angefochtenen Rechtsakt im Laufe des Verfahrens ändert.
- 354 Ebenso ist nach der Rechtsprechung eine Entscheidung, die während des Verfahrens eine andere Entscheidung mit gleichem Gegenstand ersetzt, als neue Tatsache anzusehen, die den Kläger zur Anpassung seiner Anträge und Klagegründe berechtigt. Es wäre nämlich mit einer geordneten Rechtspflege und dem Erfordernis der Prozessökonomie unvereinbar, wenn der Kläger eine weitere Klage erheben müsste (Urteil vom 12. Mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais und Communauté d'agglomération du Douaisis/Kommission, T-267/08 und T-279/08, EU:T:2011:209, Rn. 23).
- 355 Daher ist unbeschadet der Kostenentscheidung das Vorbringen von Ryanair zurückzuweisen, dass die Kommission nicht befugt sei, den angefochtenen Beschluss im Laufe des Verfahrens zu ändern, und folglich festzustellen, dass der Fehler, der im angefochtenen Beschluss ursprünglich dadurch begangen wurde, dass die Kommission den Flughafen Hannover nicht als koordinierten Flughafen einstuft, durch den Berichtigungsbeschluss korrigiert wurde.
- 356 Das Vorbringen von Ryanair und Condor zu der von der Kommission im Berichtigungsbeschluss vorgenommenen Beurteilung des Bestehens einer beträchtlichen Marktmacht des Begünstigten auf diesem Flughafen wird im Folgenden geprüft.
- 357 Folglich ist die Rüge von Ryanair als unbegründet zurückzuweisen.

*iii) Ergebnis zur Bestimmung der relevanten Märkte*

- 358 Aus den vorstehenden Rn. 300 bis 357 ergibt sich, dass das gesamte Vorbringen der Klägerinnen zur Definition der relevanten Märkte als unbegründet zurückzuweisen ist.

*2) Zum Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des betreffenden Begünstigten auf den relevanten Flughäfen*

- 359 Im Rahmen des fünften Teils ihres ersten Klagegrundes macht Ryanair erstens im Wesentlichen geltend, dass die Beurteilung des Bestehens einer beträchtlichen Marktmacht ihrer Natur nach vorausschauend sei, und wirft der Kommission vor, ihre Beurteilung der Stärke des Lufthansa-Konzerns auf einen einzigen Faktor, nämlich die Verfügbarkeit von Zeitnischen, gestützt zu haben, ohne anzugeben, weshalb andere Faktoren nicht relevant seien.
- 360 Zweitens habe die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, als sie davon ausgegangen sei, dass der betreffende Begünstigte nicht über beträchtliche Marktmacht auf den Flughäfen Düsseldorf und Wien verfüge. Außerdem habe sie den Ansatz „Flughafen für Flughafen“ in inkohärenter Weise angewandt, indem sie gegensätzliche Schlüsse betreffend das Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des Lufthansa-Konzerns auf den Flughäfen gezogen habe, bei denen die Ergebnisse der Analyse der Kommission selbst jedoch ähnlich seien. Ryanair ist insbesondere der Ansicht, dass die Kommission auf der Grundlage derselben Kriterien,

aufgrund deren sie zu dem Schluss gelangt sei, dass der Lufthansa-Konzern auf den Flughäfen Frankfurt und München über eine beträchtliche Marktmacht verfüge, in Bezug auf die Flughäfen Düsseldorf und Wien zu demselben Ergebnis hätte gelangen müssen. Die Daten über den Anteil dieses Konzerns an den Zeitnischen an allen diesen Flughäfen, die Niveaus der Überlastung und der höchste Anteil der Zeitnischen, die dieser Konzern in drei Zeitabschnitten hält, unterschieden sich nämlich nicht wesentlich. In ihrer Antwort auf die prozessleitende Maßnahme fügt Ryanair hinzu, auch die von der Kommission im Berichtigungsbeschluss vorgenommene Beurteilung, dass der Lufthansa-Konzern am Flughafen Hannover über keine beträchtliche Marktmacht verfüge, sei fehlerhaft.

- 361 Condor macht im Rahmen des ersten Teils ihres ersten Klagegrundes im Wesentlichen geltend, die Kommission habe die beträchtliche Marktmacht des Lufthansa-Konzerns auf den betreffenden Flughäfen fehlerhaft beurteilt und insoweit eine unzureichende und unvollständige Analyse vorgenommen, da sie nur Kriterien geprüft habe, die sich auf die Flughafenkapazität bezögen, wie z. B. die Zeitnischen, die jedoch nur einen Teil der zu berücksichtigenden Faktoren darstellten. Sie habe somit nur die Märkte berücksichtigt, die auf die Nachfrage nach Flughafenkapazität ausgerichtet seien. Die Kommission hätte aber auch die Parameter berücksichtigen müssen, die die tatsächlichen Marktanteile bei den Flügen und damit die Märkte betreffen, die auf die Nachfrage nach Fluggastbeförderung ausgerichtet seien. Hätte die Kommission solche Parameter, z. B. die Marktanteile des Lufthansa-Konzerns hinsichtlich der auf den jeweiligen Flughäfen angebotenen Frequenzen der Flüge und Sitze, berücksichtigt, hätte sie ernsthafte Zweifel daran gehabt, ob der Lufthansa-Konzern über eine beträchtliche Marktmacht nicht nur auf den Flughäfen München und Frankfurt, sondern auch auf den Flughäfen Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart, Wien, Brüssel und Hannover verfügt hätte. Im Anpassungsschriftsatz macht Condor geltend, dass diese Fehler und Unzulänglichkeiten auch dem Berichtigungsbeschluss anhafteten.
- 362 Die Kommission, unterstützt durch DLH und die Französische Republik, tritt dem Vorbringen der Klägerinnen im Wesentlichen mit der Begründung des angefochtenen Beschlusses entgegen.
- 363 Vor der Prüfung des Vorbringens der Klägerinnen hält es das Gericht für erforderlich, vorab den Begriff der beträchtlichen Marktmacht zu klären.

*i) Zum Begriff der beträchtlichen Marktmacht*

- 364 Der Begriff der beträchtlichen Marktmacht wird weder im Befristeten Rahmen noch allgemeiner im Bereich der staatlichen Beihilfen definiert.
- 365 Dieser Begriff geht auf Art. 63 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2018/1972 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über den europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation (ABl. 2018, L 321, S. 36) zurück. Nach dieser Bestimmung gilt ein Unternehmen als ein Unternehmen mit beträchtlicher Marktmacht, wenn es entweder allein oder gemeinsam mit anderen eine der Beherrschung gleichkommende Stellung einnimmt, nämlich eine wirtschaftlich starke Stellung, die es ihm gestattet, sich in beträchtlichem Umfang unabhängig von Wettbewerbern, Kunden und letztlich Verbrauchern zu verhalten.
- 366 Nach dem 161. Erwägungsgrund der Richtlinie 2018/1972 „[beruht d]ie Definition der beträchtlichen Marktmacht in dieser Richtlinie ... auf dem Konzept der beherrschenden Stellung nach der einschlägigen Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union“.

- 367 Das Gericht ist der Auffassung, dass es keinen objektiven Grund gibt, den Begriff der beträchtlichen Marktmacht im Sinne von Rn. 72 des Befristeten Rahmens anders auszulegen als den nach der Richtlinie 2018/1972. Im Übrigen stimmen die Parteien darin überein, dass dieser Begriff einheitlich auszulegen ist.
- 368 Daher ist davon auszugehen, dass der Begriff der beträchtlichen Marktmacht im Sinne von Rn. 72 des Befristeten Rahmens im Wesentlichen dem der beherrschenden Stellung im Wettbewerbsrecht entspricht.
- 369 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung die beherrschende Stellung im Unionsrecht definiert ist als die wirtschaftliche Machtstellung eines Unternehmens, die dieses in die Lage versetzt, die Aufrechterhaltung eines wirksamen Wettbewerbs auf dem relevanten Markt zu verhindern, indem sie ihm die Möglichkeit verschafft, sich seinen Wettbewerbern, seinen Abnehmern und letztlich den Verbrauchern gegenüber in einem nennenswerten Umfang unabhängig zu verhalten (Urteile vom 14. Februar 1978, *United Brands und United Brands Continentaal/Kommission*, 27/76, EU:C:1978:22, Rn. 65, und vom 13. Februar 1979, *Hoffmann-La Roche/Kommission*, 85/76, EU:C:1979:36, Rn. 38).
- 370 Außerdem wurde entschieden, dass ein Marktanteil von 50 % oder mehr eine Vermutung für das Vorliegen einer beherrschenden Stellung begründete (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 3. Juli 1991, *AKZO/Kommission*, C-62/86, EU:C:1991:286, Rn. 60). Außerdem hat der Gerichtshof in seinem Urteil vom 14. Februar 1978, *United Brands und United Brands Continentaal/Kommission* (27/76, EU:C:1978:22, Rn. 107 bis 113), klargestellt, dass der Umstand, dass ein Unternehmen einen Marktanteil von 40 % bis 45 % besitzt, für sich genommen nicht den Schluss zulässt, dass es eine beherrschende Stellung innehat, dass eine solche Schlussfolgerung aber aus diesem Umstand in Verbindung mit anderen Faktoren, wie z. B. der Stärke und der Zahl der Wettbewerber, abgeleitet werden kann. In dieser Rechtssache hat der Gerichtshof auf das Vorliegen einer beherrschenden Stellung aufgrund eines Marktanteils von 40 % bis 45 % in Verbindung mit dem Umstand geschlossen, dass dieser Marktanteil ein Mehrfaches des Anteils seines bestplatzierten Konkurrenten ausmachte, während die übrigen Konkurrenten in weitem Abstand folgten.
- 371 Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass entgegen dem Vorbringen von Ryanair die Beurteilung des Bestehens einer beträchtlichen Marktmacht nicht ihrer Natur nach vorausschauend ist. Diese Beurteilung ist nämlich anhand der Situation vorzunehmen, wie sie sich bei der Anmeldung der in Rede stehenden Maßnahme darstellt. Hat der Begünstigte zum Zeitpunkt dieser Anmeldung keine beträchtliche Marktmacht, findet Rn. 72 des Befristeten Rahmens keine Anwendung. Die Kommission braucht daher nicht zu prüfen, ob der Begünstigte nach der Gewährung der Beihilfe eine beträchtliche Marktmacht erwerben könnte.
- 372 Das Vorbringen der Klägerinnen ist im Licht dieser Erwägungen zu prüfen.

*ii) Zu den Kriterien für die Bewertung der beträchtlichen Marktmacht*

- 373 Im 179. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses wies die Kommission darauf hin, dass sie beurteilen werde, ob der Lufthansa-Konzern auf den relevanten Flughäfen über eine beträchtliche Marktmacht verfüge, indem sie drei Kriterien prüfe, nämlich erstens den Anteil an den Zeitnischen, den dieser Konzern auf diesen Flughäfen halte, zweitens das Niveau der Überlastung dieser Flughäfen und drittens den Anteil der Wettbewerber an den Zeitnischen. Aus

anderen Erwägungsgründen des angefochtenen Beschlusses geht hervor, dass die Kommission auch die Zahl der Flugzeuge berücksichtigte, die auf einigen der relevanten Flughäfen stationiert waren und von diesem Konzern und seinen Wettbewerbern betrieben wurden.

- 374 In Abschnitt 3.3.6.4 des angefochtenen Beschlusses prüfte die Kommission auf der Grundlage der oben genannten Kriterien, ob der Lufthansa-Konzern an neun koordinierten Flughäfen, nämlich Berlin-Tegel, Brüssel, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München, Palma de Mallorca, Stuttgart und Wien, über eine beträchtliche Marktmacht verfüge. Im Berichtigungsbeschluss prüfte die Kommission anhand derselben Kriterien, ob dieser Konzern über eine beträchtliche Marktmacht am Flughafen Hannover verfügte.
- 375 Ryanair und Condor tragen im Wesentlichen vor, die Kommission habe sich zu Unrecht auf Kriterien konzentriert, die sich auf die Flughafenkapazität bezögen, unter Ausschluss anderer ebenso relevanter Faktoren wie der tatsächlichen Marktanteile des Begünstigten und seiner Wettbewerber (vgl. oben, Rn. 359 bis 361).
- 376 Erstens ist mit den Klägerinnen festzustellen, dass die Kriterien, anhand deren die Kommission das Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des Lufthansa-Konzerns auf den relevanten Flughäfen beurteilt hat, hauptsächlich die Flughafenkapazität betrafen. Der „Anteil an den Zeitnischen“ wird nämlich im 180. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses definiert als „Verhältnis zwischen der Anzahl der Zeitnischen, die ein Luftfahrtunternehmen (oder die Luftfahrtunternehmen derselben Unternehmensgruppe) an einem Flughafen hält (halten), und der Gesamtzahl der auf diesem Flughafen verfügbaren Zeitnischen (d. h. der Kapazität dieses Flughafens)“. Das „Niveau der Überlastung“ wiederum entspricht dem Anteil an den Zeitnischen, die allen Luftfahrtunternehmen auf dem betreffenden Flughafen im Verhältnis zur Gesamtkapazität an Zeitnischen dieses Flughafens zugewiesen werden. Diese Kriterien beziehen sich somit im Wesentlichen auf die Flughafenkapazität und betreffen den Zugang des Begünstigten und seiner Wettbewerber zur Flughafeninfrastruktur an den betreffenden Flughäfen.
- 377 Im 170. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses definierte die Kommission die relevanten Märkte als die Märkte für Fluggastbeförderung. Es ist daher zu prüfen, ob die oben in Rn. 373 angeführten Kriterien alle relevanten Faktoren darstellen, die die Kommission bei der Prüfung des Bestehens einer beträchtlichen Marktmacht des Beihilfeempfängers auf den Märkten für Fluggastbeförderung berücksichtigen musste.
- 378 Hierzu ist festzustellen, dass zwar die oben in Rn. 373 angeführten Kriterien für die Beurteilung des Bestehens einer beträchtlichen Marktmacht relevant sind, da der Zugang zu den Zeitnischen eine erhebliche Zutrittsschranke für die Erbringung von Fluggastbeförderungsleistungen darstellt, was die Klägerinnen im Übrigen auch nicht bestreiten, jedoch sind auch die Faktoren, die das Angebot von Fluggastbeförderungsleistungen betreffen, von großer Bedeutung, da sie Informationen über die Marktanteile des Begünstigten und seiner Wettbewerber auf dem Markt für Fluggastbeförderung liefern.
- 379 Die Anteile des betreffenden Begünstigten und seiner Wettbewerber an den Zeitnischen liefern nämlich keine unmittelbaren Informationen über ihre Marktanteile auf dem Markt für Fluggastbeförderung. Zum einen ist unstrittig, dass aufgrund der unterschiedlichen Größen der Flugzeuge, die von den Fluggesellschaften in den ihnen zugewiesenen Zeitnischen betrieben werden, die Zahl der von ihnen angebotenen Sitze innerhalb einer bestimmten Zeitnische erheblich variieren kann. Zum anderen ist auch unstrittig, dass die Fluggesellschaften während

einer bestimmten Zeitschneise eine unterschiedliche Zahl von Flügen entsprechend ihrer Planung oder Effizienz durchführen können. Daher informieren die Anteile an den Zeitschneisen nicht unmittelbar über das Angebot an Fluggastbeförderungsleistungen, da sie die oben angeführten Parameter nicht einschließen, die sich je nach Fall erheblich auf das Angebot von Flügen und Sitzen auf den relevanten Dienstleistungsmärkten auswirken könnten.

- 380 Im Übrigen ergibt sich aus den dem Gericht vorliegenden Akten und insbesondere aus den von Condor vorgelegten Daten, deren Richtigkeit im Übrigen von der Kommission, der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und der DLH nicht bestritten wird, dass die Marktanteile des betreffenden Begünstigten, ausgedrückt in Frequenzen (Anzahl von Flügen) und Sitzen, die von und zu den relevanten Flughäfen angeboten werden, bisweilen erheblich über die Anteile an den Zeitschneisen hinausgehen, die er hält, wie im angefochtenen Beschluss dargelegt.
- 381 Im angefochtenen Beschluss hat die Kommission jedoch nicht die Marktanteile des betreffenden Begünstigten und seiner Wettbewerber auf dem Markt für die Fluggastbeförderung berücksichtigt.
- 382 Da die Kommission jedoch im angefochtenen Beschluss die relevanten Märkte als Märkte für Fluggastbeförderung definiert hat, konnte sie die Faktoren, die unmittelbar die Erbringung dieser Dienstleistungen betrafen, nicht außer Acht lassen.
- 383 Zweitens ist daran zu erinnern, dass für die Beurteilung des Bestehens einer beträchtlichen Marktmacht, ein Begriff, der dem einer beherrschenden Stellung nahekommt oder ihm sogar entspricht (vgl. oben, Rn. 368), die Marktanteile einen ersten nützlichen Anhaltspunkt für die Marktstruktur und die relative Bedeutung der dort tätigen Unternehmen liefern. Wenn also der Marktanteil hoch ist und lange gehalten wird, ist es sehr wahrscheinlich, dass dieser Gesichtspunkt ein erstes ernsthaftes Indiz für das Vorliegen einer beherrschenden Stellung sein wird (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 13. Februar 1979, Hoffmann-La Roche/Kommission, 85/76, EU:C:1979:36, Rn. 39 bis 41, vom 3. Juli 1991, AKZO/Kommission, C-62/86, EU:C:1991:286, Rn. 59 und 60, sowie vom 12. Dezember 1991, Hilti/Kommission, T-30/89, EU:T:1991:70, Rn. 90 bis 92).
- 384 Ebenso hat der Unionsrichter wiederholt hervorgehoben, dass sich das Vorliegen einer beherrschenden Stellung aus dem Zusammentreffen mehrerer Faktoren ergeben kann, die jeweils für sich genommen nicht ausschlaggebend sein müssen, unter denen jedoch das Vorliegen erheblicher Marktanteile in hohem Maße kennzeichnend ist (Urteil vom 13. Februar 1979, Hoffmann-La Roche/Kommission, 85/76, EU:C:1979:36, Rn. 39). Daher ist das Verhältnis zwischen den Marktanteilen des in Rede stehenden Unternehmens und denen ihrer Konkurrenten, insbesondere der nächstkleineren, ein taugliches Indiz für das Vorliegen einer beherrschenden Stellung (Urteil vom 23. Februar 2006, Cementbouw Handel & Industrie/Kommission, T-282/02, EU:T:2006:64, Rn. 201 und die dort angeführte Rechtsprechung; vgl. in diesem Sinne auch Urteil vom 17. Dezember 2003, British Airways/Kommission, T-219/99, EU:T:2003:343, Rn. 210 und 211). Überdies kann in bestimmten Fällen das Vorliegen einer beherrschenden Stellung sogar allein aufgrund der Marktanteile vermutet werden, wenn sie den Schwellenwert von 50 % überschreiten (vgl. die oben in Rn. 370 angeführte Rechtsprechung).

385 Somit war es Sache der Kommission, alle für die Prüfung des Bestehens einer beträchtlichen Marktmacht relevanten Faktoren zu berücksichtigen, die sich sowohl auf die Zutritts- und Expansionschranken als auch auf die Marktanteile des betreffenden Begünstigten und seiner Wettbewerber auf dem Markt für Fluggastbeförderung beziehen.

386 Nach alledem ist mit den Klägerinnen festzustellen, dass die Kommission, indem sie im Wesentlichen nur die Faktoren betreffend die Schranken für den Zutritt und die Expansion seitens der Flughafenskapazität geprüft hat, es unterlassen hat, alle im vorliegenden Fall relevanten Faktoren bei der Beurteilung der Marktmacht des betreffenden Begünstigten auf den relevanten Flughäfen zu berücksichtigen, und damit einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, der dem angefochtenen Beschluss in der durch den Berichtigungsbeschluss berichtigten Fassung anhaftet.

387 Die vorliegende Rüge ist daher begründet und greift durch.

*iii) Zur Frage, ob der Lufthansa-Konzern auf den relevanten Flughäfen über eine beträchtliche Marktmacht verfügte*

388 Ryanair ist der Ansicht, die Kommission habe einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, indem sie auf der Grundlage der von ihr geprüften Kriterien zu dem Ergebnis gelangt sei, dass der Lufthansa-Konzern auf den Flughäfen Düsseldorf und Wien keine beträchtliche Marktmacht habe. Selbst wenn die Stellung des Lufthansa-Konzerns auf den Flughäfen Frankfurt und München stärker gewesen sein sollte als auf den Flughäfen Düsseldorf und Wien, habe dieser Konzern jedoch auch dort über eine beträchtliche Marktmacht verfügt. In ihrer Antwort auf die prozessleitende Maßnahme fügt Ryanair hinzu, die Kommission habe im Berichtigungsbeschluss zu Unrecht festgestellt, dass der Lufthansa-Konzern am Flughafen Hannover über keine beträchtliche Marktmacht verfüge. Sie stützt sich insoweit auf Daten über den Anteil der Flüge und Sitzplätze, die der Lufthansa-Konzern und seine Wettbewerber von diesem Flughafen aus betrieben hätten.

389 Ryanair macht außerdem im Wesentlichen geltend, die Kommission habe Rn. 72 des Befristeten Rahmens inkohärent angewandt, indem sie auf der Grundlage von Faktoren, die sich inhaltlich nicht voneinander unterschieden, festgestellt habe, dass der Lufthansa-Konzern über eine beträchtliche Marktmacht auf den Flughäfen Frankfurt und München verfüge, nicht aber auf den Flughäfen Düsseldorf und Wien.

390 Gestützt auf Daten zu den Marktanteilen des Lufthansa-Konzerns in Bezug auf die Frequenzen (ausgeführte Flüge) und die Sitzplätze auf den Flughäfen Düsseldorf, Wien, Brüssel, Stuttgart und Hamburg während der IATA-Sommersaison 2019 und -Wintersaison 2019/2020, wonach seine Marktanteile oft 50 % überstiegen, macht Condor geltend, dass die Kommission, wenn sie diese Parameter berücksichtigt hätte, bei der Bewertung der beträchtlichen Marktmacht des Lufthansa-Konzerns auf diesen Flughäfen ernsthafte Bedenken gehabt hätte. Im Anpassungsschriftsatz fügt Condor hinzu, dass dies auch für den Flughafen Hannover der Fall sei, indem sie auf dieselbe Art von Daten Bezug nimmt.

391 Im angefochtenen Beschluss gelangte die Kommission allein auf der Grundlage der oben in Rn. 373 angeführten Kriterien, nämlich dem Anteil an den Zeitnischen, den dieser Konzern auf diesen Flughäfen halte, dem Niveau der Überlastung dieser Flughäfen und für bestimmte Flughäfen dem Anteil der Wettbewerber an den Zeitnischen und der Zahl der Flugzeuge, die von diesem Konzern und seinen Wettbewerbern betrieben wurden, zu dem Ergebnis, dass der

Lufthansa-Konzern während der IATA-Sommersaison 2019 und -Wintersaison 2019/2020 über eine beträchtliche Marktmacht auf den Flughäfen Frankfurt und München verfüge, dass das aber bei den anderen relevanten Flughäfen nicht der Fall sei.

- 392 Als Erstes ist zu den von Condor vorgelegten Daten, deren Richtigkeit weder von der Kommission noch von der Bundesrepublik Deutschland noch von der Französischen Republik noch von DLH bestritten wird, festzustellen, dass die Marktanteile des Lufthansa-Konzerns in Bezug auf die Frequenzen auf den Flughäfen Düsseldorf, Wien, Brüssel, Stuttgart und Hamburg während der IATA-Sommersaison 2019 zwischen 50 % und 62 % und auf denselben Flughäfen während der IATA-Wintersaison 2019/2020 zwischen 47 % und 57 % schwankten. Hinsichtlich der Sitzplätze schwankt der Marktanteil dieses Konzerns auf diesen Flughäfen während der IATA-Sommersaison 2019 zwischen 47 % und 57 % und während der IATA-Wintersaison 2019/2020 zwischen 44 % und 56 %. Diese Zahlen beliefen sich für die Sommersaison bzw. die Wintersaison auf 45 % bzw. 46 % für den Anteil der vom Lufthansa-Konzern auf dem Flughafen Hannover durchgeführten Frequenzen und auf 45 % bzw. 48 % für seinen Anteil an Sitzplätzen auf diesem Flughafen während derselben Saisons.
- 393 Darüber hinaus legt Ryanair in ihrer Antwort auf die prozessleitende Maßnahme auch Daten derselben Art zum Flughafen Hannover vor, wonach der Anteil des Lufthansa-Konzerns an den Frequenzen und Sitzplätzen je nach Saison zwischen 42 % und 46 % liege, während der Anteil seiner Wettbewerber zwischen 3 % und 13 % liege.
- 394 Das Gericht darf jedoch nicht die wirtschaftliche Beurteilung seitens der Kommission durch seine eigene ersetzen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 11. November 2021, *Autostrada Wielkopolska/Kommission und Polen*, C-933/19 P, EU:C:2021:905, Rn. 116 und die dort angeführte Rechtsprechung), indem erstmals die Auswirkungen der von den Klägerinnen angeführten Parameter und ihr Verhältnis zu den Kriterien bewertet werden, die die Kommission bereits im angefochtenen Beschluss für die Beurteilung des Bestehens einer beträchtlichen Marktmacht des betreffenden Begünstigten auf den oben angeführten Flughäfen geprüft hat.
- 395 Die Kommission hätte nämlich im Fall der Nichtigkeitsklärung des angefochtenen Beschlusses sowohl die Kriterien, die sie im angefochtenen Beschluss herangezogen hat und die oben in Rn. 373 wiedergegeben sind, als auch die relevanten Kriterien in Bezug auf die Marktanteile des Begünstigten und seiner Wettbewerber auf dem Markt für die Fluggastbeförderung umfassend zu beurteilen.
- 396 Was als Zweites das Vorbringen von Ryanair betrifft, die Kommission habe auf der Grundlage der von ihr geprüften Kriterien nicht zu dem Ergebnis kommen können, dass der Lufthansa-Konzern auf den Flughäfen Düsseldorf und Wien über keine beträchtliche Marktmacht verfüge, ist zum einen hinsichtlich des Flughafens Düsseldorf festzustellen, dass sich die von der Kommission berücksichtigten Faktoren, wie sie im angefochtenen Beschluss aufgeführt sind, wie folgt darstellen:

Flughafen/ Saison	LH-Kon- zern Anteile an Zeitni- schen	LH-Kon- zern höchste Anteile an Zeitni- schen	Niveau der Überlas- tung	Höchste Niveaus der Überlas- tung	Zahl der Flugzeuge	Zahl der Flugzeuge von Wettbewer- bern

DUSS Sommer 2019	[40-50] %	[55-65] % [50-60] % [50-60] %	[80-90] %	[90-100] % [90-100] % [90-100] %	40-50	Ryanair: 7 TUifly: 7 Condor: 5 easyJet: 2
DUSS Winter 2019/2020	[30-40] %	[50-60] % [45-55] % [35-45] %	[60-70] %	[90-100] % [80-90] % [70-80] %	40-50	Ryanair: 7 TUifly: 7 Condor: 5 easyJet: 2

- 397 Diese Daten zeigen, dass der durchschnittliche Anteil der Zeitnischen des Lufthansa-Konzerns auf dem Flughafen Düsseldorf während der IATA-Sommersaison 2019, nämlich [40-50] %, die Schwelle von 40 % überschreitet, die nach der Rechtsprechung zum Begriff der beherrschenden Stellung ein erstes Indiz ist, das neben anderen zu berücksichtigen ist (vgl. entsprechend die oben in Rn. 370 angeführte Rechtsprechung). Dieser Anteil ist noch höher ([50-60] % bis [55-65] %) während der Spitzenzeiten.
- 398 Außerdem ist das durchschnittliche Niveau der Überlastung auf diesem Flughafen während der IATA-Sommersaison 2019 sehr hoch, nämlich [80-90] %, der während der Spitzenzeiten auf [90-100] % steigt. Nach dem angefochtenen Beschluss wäre aber ein Niveau der Überlastung unterhalb von 60 % *prima facie* nicht problematisch (182. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses). Im Umkehrschluss wäre das bei einem Niveau der Überlastung von mehr als 60 %, wie vorliegend, der Fall.
- 399 Darüber hinaus ist der Wettbewerb, dem der Lufthansa-Konzern auf diesem Flughafen ausgesetzt ist, sehr schwach und fragmentiert. Nach den einzigen Angaben zu den auf diesem Flughafen vorhandenen Wettbewerbern des Lufthansa-Konzerns verfügen diese nämlich nur über sieben (Ryanair und TUifly), fünf (Condor) und zwei (easyJet) Flugzeuge, die auf diesen Flughäfen eingesetzt werden, während der Lufthansa-Konzern über 40 bis 50 verfügt.
- 400 Die Gesamtbeurteilung dieser Kriterien zeigt einen sehr hohen Anteil des Lufthansa-Konzerns – auch während der Spitzenzeiten – an den Zeitnischen, ein sehr hohes Niveau der Überlastung, das durch eine fast vollständige Überlastung während der Spitzenzeiten gekennzeichnet ist, und eine schwache Stellung der Wettbewerber dieses Konzerns.
- 401 Daher konnte die Kommission allein auf der Grundlage dieser Kriterien nicht zu Recht zu dem Schluss gelangen, dass der Lufthansa-Konzern zumindest während der IATA-Sommersaison 2019 nicht über eine beträchtliche Marktmacht auf dem Flughafen Düsseldorf verfügte.
- 402 Zweitens unterscheiden sich, wie Ryanair geltend macht, die Kriterien, aufgrund deren die Kommission zu dem Schluss gelangt ist, dass der Lufthansa-Konzern auf den Flughäfen Frankfurt und München über eine beträchtliche Marktmacht verfüge, inhaltlich nicht von denen für den Flughafen Düsseldorf, zumindest was die IATA-Sommersaison 2019 betrifft. Die im angefochtenen Beschluss enthaltenen und oben in Rn. 396 wiedergegebenen Daten zum letztgenannten Flughafen sind nämlich im Wesentlichen vergleichbar oder gehen sogar über diejenigen hinaus, die die Wettbewerbssituation auf den Flughäfen Frankfurt und München während der IATA-Wintersaison 2019/2020 kennzeichnen, für die die Kommission zu dem Schluss gelangt ist, dass der Lufthansa-Konzern über eine beträchtliche Marktmacht verfüge.

403 Zum anderen lassen sich die von der Kommission berücksichtigten Faktoren in Bezug auf den Flughafen Wien wie folgt zusammenfassen:

Flughafen/ Saison	LH-Konzern Anteile an Zeitnischen	LH-Konzern höchste Anteile an Zeitnischen	Niveau der Überlastung	Höchste Niveaus der Überlastung	Zahl der Flugzeuge	Zahl der Flugzeuge von Wettbewerbern
VIE Sommer 2019	[35-45] %	[50-60] % [50-60] % [50-60] %	[70-80] %	[80-90] % [80-90] % [80-90] %	80-90	Ryanair: 8 Wizzair: 5
VIE Winter 2019/2020	[25-35] %	[40-50] % [40-50] % [40-50] %	[50-60] %	[70-80] % [60-70] % [60-70] %	80-90	Ryanair: 8 Wizzair: 5

- 404 Diese Daten zeigen, dass der durchschnittliche Anteil der Zeitnischen, den der Lufthansa-Konzern während der IATA-Sommersaison 2019 auf dem Flughafen Wien hielt, nämlich [35-45] % [*vertraulich*]. Außerdem ist dieser Anteil noch höher ([50-60] %) während der Spitzenzeiten.
- 405 Außerdem ist das durchschnittliche Niveau der Überlastung auf diesem Flughafen während der IATA-Sommersaison 2019 sehr hoch, nämlich [70-80] %, das während der Spitzenzeiten auf [80-90] % steigt. Nach dem angefochtenen Beschluss wäre aber ein Niveau der Überlastung unterhalb von 60 % *prima facie* nicht problematisch (182. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses). Im Umkehrschluss wäre das bei einem Niveau der Überlastung von mehr als 60 %, wie vorliegend, der Fall.
- 406 Im Übrigen ist der Wettbewerb, dem der Lufthansa-Konzern auf dem Flughafen Wien ausgesetzt ist, sehr schwach und fragmentiert. Nach den einzigen Angaben zu den auf diesem Flughafen vorhandenen Wettbewerbern des Lufthansa-Konzerns verfügen diese nämlich nur über acht (Ryanair) und fünf (Wizzair) eingesetzte Flugzeuge, während der Lufthansa-Konzern über 80 bis 90 verfügt.
- 407 Die Gesamtbeurteilung dieser Kriterien zeigt einen hohen Anteil des Lufthansa-Konzerns – auch während der Spitzenzeiten – an den Zeitnischen, ein sehr hohes Niveau der Überlastung, das durch eine fast vollständige Überlastung während der Spitzenzeiten gekennzeichnet ist, und eine schwache Stellung der Wettbewerber dieses Konzerns.
- 408 Daher konnte die Kommission allein auf der Grundlage dieser Kriterien nicht zu Recht zu dem Schluss gelangen, dass der Lufthansa-Konzern zumindest während der IATA-Sommersaison 2019 nicht über eine beträchtliche Marktmacht auf dem Flughafen Wien verfügte.
- 409 Jedenfalls unterscheiden sich, wie Ryanair geltend macht, die Kriterien, aufgrund deren die Kommission zu dem Schluss gelangt ist, dass der Lufthansa-Konzern auf den Flughäfen Frankfurt und München über eine beträchtliche Marktmacht verfüge, inhaltlich nicht von denen für den Flughafen Wien, zumindest was die IATA-Sommersaison 2019 betrifft. Die im angefochtenen Beschluss enthaltenen und oben in Rn. 403 wiedergegebenen Daten zum letztgenannten Flughafen sind nämlich im Wesentlichen vergleichbar oder gehen sogar über

diejenigen hinaus, die die Wettbewerbssituation auf den Flughäfen Frankfurt und München während der IATA-Wintersaison 2019/2020 kennzeichnen, für die die Kommission zu dem Schluss gelangt ist, dass der Lufthansa-Konzern über eine beträchtliche Marktmacht verfüge.

*iv) Ergebnis zum Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des Begünstigten auf den relevanten Flughäfen*

- 410 Aus den Rn. 373 bis 386 des vorliegenden Urteils ergibt sich, dass die Kommission bei der Beurteilung, ob der Begünstigte auf den relevanten Flughäfen über eine beträchtliche Marktmacht verfügte, nicht alle relevanten Faktoren berücksichtigt hat. Es ist dann Sache der Kommission, eine neue Gesamtbeurteilung aller relevanten Kriterien vorzunehmen (vgl. oben, Rn. 395), um zu beurteilen, ob der Lufthansa-Konzern auf anderen relevanten Flughäfen als den Flughäfen Frankfurt und München über eine beträchtliche Marktmacht verfügte.
- 411 Außerdem konnte die Kommission jedenfalls nicht allein auf der Grundlage der von ihr herangezogenen Kriterien zu Recht zu dem Schluss gelangen, dass der Lufthansa-Konzern auf den Flughäfen Düsseldorf und Wien zumindest während der IATA-Sommersaison 2019 nicht über eine beträchtliche Marktmacht verfügte.
- 412 Die Rügen der Klägerinnen sind daher begründet und greifen durch.

*3) Zu den strukturellen Verpflichtungen*

- 413 Im angefochtenen Beschluss erlegte die Kommission dem betreffenden Begünstigten auf der Grundlage von Rn. 72 des Befristeten Rahmens strukturelle Verpflichtungen auf, die im Wesentlichen in der Übertragung von Zeitnischen auf den Flughäfen bestanden, auf denen davon ausgegangen wurde, dass dieser Begünstigte während der IATA-Sommersaison 2019 und -Wintersaison 2019/2020 über eine beträchtliche Marktmacht verfügte, nämlich auf den Flughäfen Frankfurt und München.
- 414 Ryanair bestreitet im Rahmen des fünften Teils ihres ersten Klagegrundes und Condor bestreitet im Rahmen des ersten Teils ihres ersten Klagegrundes und des ersten Teils ihres zweiten Klagegrundes mehrere Aspekte dieser Verpflichtungen.

*i) Vorbemerkungen*

- 415 Nach Rn. 72 des Befristeten Rahmens müssen die Mitgliedstaaten, wenn es sich bei dem Empfänger um ein Unternehmen handelt, das auf mindestens einem der relevanten Märkte, auf denen es tätig ist, über beträchtliche Marktmacht verfügt, zusätzliche Maßnahmen zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs auf diesen Märkten vorschlagen. In ihrem Vorschlag für solche Maßnahmen können die Mitgliedstaaten insbesondere strukturelle oder verhaltensbezogene Verpflichtungen anbieten, die in der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen vorgesehen sind.
- 416 Soweit Rn. 72 des Befristeten Rahmens in Bezug auf strukturelle oder verhaltensbezogene Verpflichtungen ausdrücklich auf die Mitteilung über Abhilfemaßnahmen verweist, ist darauf hinzuweisen, dass die vorgeschlagenen Verpflichtungen die wettbewerbsrechtlichen Bedenken vollständig beseitigen und in jeder Hinsicht vollständig und wirksam sein müssen. Ferner müssen die Verpflichtungen innerhalb kurzer Zeit wirksam umgesetzt werden können (vgl. Rn. 9 der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen).

- 417 Von den beteiligten Unternehmen vorgeschlagene Verpflichtungen struktureller Art, insbesondere Veräußerungen, erfüllen diese Voraussetzungen nur, wenn die Kommission mit dem erforderlichen Grad an Sicherheit davon ausgehen kann, dass sie umgesetzt werden können und dass die entstehenden neuen Unternehmensstrukturen voraussichtlich so existenzfähig und beständig sind, dass die erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs verhindert wird (vgl. Rn. 10 der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen).
- 418 Die Kommission hat außerdem alle die vorgeschlagene Abhilfemaßnahme betreffenden relevanten Faktoren zu berücksichtigen, u. a. Art, Umfang und Tragweite der vorgeschlagenen Abhilfemaßnahme, die mit Blick auf die Struktur und die besonderen Merkmale des Marktes, auf dem Anlass zu Wettbewerbsbedenken besteht, beurteilt werden, einschließlich der Stellung der beteiligten Unternehmen und der anderen Marktteilnehmer (vgl. Rn. 12 der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen).
- 419 Die mit der Veräußerung beabsichtigte Wirkung wird nur erzielt, wenn das Geschäft an einen geeigneten Erwerber übertragen wird, in dessen Händen es sich zu einem aktiven Wettbewerber am Markt entwickelt. Ob das Geschäft für einen geeigneten Erwerber attraktiv sein kann, spielt bereits bei der Prüfung der Geeignetheit der vorgeschlagenen Verpflichtung durch die Kommission eine wichtige Rolle (Rn. 47 der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen).
- 420 Die Rechtsprechung hat die oben angeführten Kriterien bestätigt und darauf hingewiesen, dass, um von der Kommission akzeptiert werden zu können, die Verpflichtungen der Beteiligten dem von der Kommission in ihrer Entscheidung festgestellten Wettbewerbsproblem gerecht werden und es vollständig beheben müssen (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteil vom 23. Februar 2006, *Cementbouw Handel & Industrie/Kommission*, T-282/02, EU:T:2006:64, Rn. 307) und in jeder Hinsicht vollständig und wirksam sein müssen (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteil vom 14. Dezember 2005, *General Electric/Kommission*, T-210/01, EU:T:2005:456, Rn. 52).
- 421 Allerdings sind die Besonderheiten des Beihilferechts und insbesondere des Befristeten Rahmens, in den sich die in Rede stehende Anforderung einfügt, zu berücksichtigen. Im Bereich der Zusammenschlüsse kann die Kommission nämlich, nachdem sie zu dem Ergebnis gelangt ist, dass ein Zusammenschluss zu einer erheblichen Behinderung des Wettbewerbs führen würde, Verpflichtungszusagen der Beteiligten akzeptieren, um die von ihr festgestellten Wettbewerbsprobleme zu beheben und den Zusammenschluss mit dem Binnenmarkt vereinbar zu machen. Die nach Rn. 72 des Befristeten Rahmens auferlegten Verpflichtungen haben ein anderes Ziel. Da nämlich die nach dem Befristeten Rahmen gewährten Beihilfen im Wesentlichen darauf abzielen, die operative Kontinuität der existenzfähigen Unternehmen während der Covid-19-Pandemie sicherzustellen, sind die Verpflichtungen nach dieser Randnummer so zu gestalten, dass sie gewährleisten, dass der Empfänger nach der Gewährung der Beihilfe nicht mehr Marktmacht erlangt, als er vor dem Covid-19-Ausbruch hatte, und dass ein wirksamer Wettbewerb auf den betreffenden Märkten gewahrt wird.
- 422 Was die gerichtliche Kontrolle der eingegangenen Verpflichtungen betrifft, so verfügt die Kommission nach der Rechtsprechung bei der Beurteilung, ob diese Verpflichtungen ausreichend sind, über einen weiten Beurteilungsspielraum (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteil vom 13. Mai 2015, *Niki Luftfahrt/Kommission*, T-162/10, EU:T:2015:283, Rn. 295 und die dort angeführte Rechtsprechung). In Anbetracht der komplexen wirtschaftlichen Bewertungen, die die Kommission in Ausübung ihrer Beurteilungsbefugnis vorzunehmen hat, über die sie bei der Bewertung der von den Zusammenschlussparteien angebotenen Verpflichtungszusagen verfügt,

obliegt es daher dem Kläger, darzutun, dass ein offensichtlicher Beurteilungsfehler der Kommission vorliegt, um die Nichtigerklärung einer Entscheidung der Kommission zur Genehmigung eines Zusammenschlusses mit der Begründung erreichen zu können, dass diese Verpflichtungen nicht ausreichen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 7. Juni 2013, Spar Österreichische Warenhandels/Kommission, T-405/08, nicht veröffentlicht, EU:T:2013:306, Rn. 187).

- 423 Auch wenn der Unionsrichter anerkennt, dass der Kommission in Wirtschaftsfragen ein Beurteilungsspielraum zusteht, bedeutet dies jedoch nicht, dass er eine Kontrolle der Auslegung von Wirtschaftsdaten durch die Kommission unterlassen muss. Der Unionsrichter muss nämlich nicht nur die sachliche Richtigkeit der angeführten Beweise, ihre Zuverlässigkeit und ihre Kohärenz 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. Urteile vom 11. November 2021, Autostrada Wielkopolska/Kommission und Polen, C-933/19 P, EU:C:2021:905, Rn. 116 und 117 sowie die dort angeführte Rechtsprechung, und vom 6. Juli 2010, Ryanair/Kommission, T-342/07, EU:T:2010:280, Rn. 30 sowie die dort angeführte Rechtsprechung; vgl. auch die oben in Rn. 77 angeführte Rechtsprechung).
- 424 Im Licht dieser Erwägungen ist das Vorbringen der Klägerinnen zu verschiedenen Aspekten der in Rede stehenden Verpflichtungen zu prüfen. Ihr Vorbringen lässt sich in zwei Gruppen von Rügen unterteilen, von denen die erste den Umfang der Verpflichtungen und die zweite das Verfahren und die Modalitäten der Übertragung von Zeitnischen betrifft.

*ii) Zum Umfang der Verpflichtungen*

*– Zum Umstand, dass die Verpflichtungen auf die Übertragung von Zeitnischen beschränkt sind*

- 425 Die Klägerinnen machen geltend, die Kommission habe nicht hinreichend erläutert, inwiefern die Übertragung einiger Zeitnischen die wirksamste Maßnahme gewesen sei, um übermäßige Wettbewerbsverfälschungen zu verhindern, und warum zusätzliche Maßnahmen nicht erforderlich gewesen seien.
- 426 Die Kommission tritt dem Vorbringen der Klägerinnen unter Wiederholung der Begründung des angefochtenen Beschlusses entgegen.
- 427 Aus dem 221. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses geht hervor, dass die in Rede stehenden Verpflichtungen zum einen die Übertragung von 24 Zeitnischen pro Tag auf den Flughäfen Frankfurt und München während der IATA-Sommersaison 2019 und -Wintersaison 2019/2020 sowie von „zusätzlichen Vermögenswerten“, wie vom Zeitnischenkoordinator verlangt, um die Übertragung von Zeitnischen zu gestatten, umfassen und zum anderen, dass der Lufthansa-Konzern auf Verlangen des Erwerbers erstens einen Zugang zu Flughafeninfrastrukturen oder -anlagen zu den gleichen Bedingungen wie den DLH gewährten, zweitens Nachtstandplätze und drittens einschlägiges Personal bereitstellt.
- 428 Das Vorbringen von Ryanair, die in Rede stehenden Verpflichtungen seien auf die Übertragung von Zeitnischen beschränkt, geht daher, wie die Kommission zu Recht feststellt, in tatsächlicher Hinsicht fehl.

- 429 Es trifft jedoch zu, dass diese Verpflichtungen im Kern in der Übertragung von Zeitnischen bestehen, da die anderen Verpflichtungen untergeordnet erscheinen, weil sie im Wesentlichen darauf abzielen, die Durchführbarkeit der Übertragung von Zeitnischen sicherzustellen. In diesem Zusammenhang werfen die Klägerinnen der Kommission vor, sie habe nicht hinreichend erläutert, warum andere zusätzliche Maßnahmen zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs auf diesen Flughäfen nicht erforderlich gewesen seien.
- 430 Insoweit geht aus den Erwägungsgründen 224 bis 227 des angefochtenen Beschlusses hervor, dass der fehlende Zugang zu den Zeitnischen eine erhebliche Zutritts- und Expansionsschranke auf den am stärksten überlasteten europäischen Flughäfen darstellt und dass daher die Verpflichtungen, solche Zeitnischen zu veräußern, diese Hauptschranke für den Zutritt und die Expansion aufheben. Aus diesem Grund seien solche Verpflichtungen die wirksamste Maßnahme, um übermäßige Wettbewerbsverfälschungen zu verhindern. Außerdem seien diese Verpflichtungen aus der Sicht eines Wettbewerbers „attraktiv“, da sie die Entwicklung eines strukturellen Wettbewerbs mit dem Lufthansa-Konzern auf den Märkten ermöglichten, auf denen sie eine beträchtliche Marktmacht innehaben.
- 431 Nach alledem ist das Vorbringen der Klägerinnen, der angefochtene Beschluss weise insoweit einen Begründungsmangel auf, zurückzuweisen. Die Kommission hat nämlich klar die Gründe dargelegt, aus denen sie der Ansicht war, dass die Übertragung von Zeitnischen geeignet sei, einen wirksamen Wettbewerb auf den relevanten Märkten aufrechtzuerhalten.
- 432 In der Sache ist darauf hinzuweisen, dass nach der Rechtsprechung und in Übereinstimmung mit den Ausführungen der Kommission die Hauptschranke für den Zutritt zum Luftverkehrssektor darin besteht, dass die in den großen Flughäfen verfügbaren Zeitnischen nicht ausreichen. Zu prüfen ist deshalb, ob die Kommission zu Unrecht die Ansicht vertreten hat, dass in der vorliegenden Sache die Übertragung von Zeitnischen, wie sie im Paket von Verpflichtungen vorgesehen ist, eine effektive Maßnahme zur Aufrechterhaltung eines wirksamen Wettbewerbs darstellen konnte. In diesem Rahmen muss Ryanair den Beweis erbringen, dass die von den in Rede stehenden Verpflichtungen vorgesehene Übertragung von Zeitnischen nicht genüge, um die aufgeworfenen Wettbewerbsprobleme zu beheben (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 4. Juli 2006, easyJet/Kommission, T-177/04, EU:T:2006:187, Rn. 166).
- 433 Im vorliegenden Fall bestreiten die Klägerinnen nicht, dass die mangelnde Verfügbarkeit von Zeitnischen eine erhebliche Barriere oder sogar die Hauptschranke für den Zutritt zu oder die Expansion auf den überlasteten Flughäfen darstellt. Sie bestreiten auch nicht, dass die Entstehung eines stabilen und lebensfähigen Wettbewerbers auf einem solchen Flughafen bedeutet, dass er über ein Portfolio von Zeitnischen verfügt, das es ihm ermöglicht, einen wirksamen Wettbewerbsdruck auf das beherrschende Luftfahrtunternehmen auszuüben. Unter diesen Umständen lässt sich nicht leugnen, dass die Übertragung von Zeitnischen und akzessorische Verpflichtungen grundsätzlich eine wirksame Maßnahme ist, um einen wirksamen Wettbewerb auf den relevanten Märkten zu wahren.
- 434 Die vorliegende Rüge ist daher als unbegründet zurückzuweisen.
- *Zum Fehlen von Verpflichtungen in Bezug auf den Zubringerverkehr*
- 435 Condor macht geltend, dass die Kommission auch Verpflichtungen in Bezug auf den Zubringerverkehr in Form einer besonderen Tarifvereinbarung hätte auferlegen müssen, wie es die Kommission in bestimmten Sachen im Bereich der Zusammenschlusskontrolle getan habe.

In diesem Zusammenhang führt Condor aus, dass der Lufthansa-Konzern für die von ihr durchgeführten Langstreckenflüge einen erheblichen Teil des Zubringerverkehrs übernommen habe. Dieser Konzern habe die Möglichkeit, sie vom Markt für Langstreckenflüge zu verdrängen, wie die Kündigung der mit Lufthansa geschlossenen Vereinbarung über den Zubringerverkehr belege. Für diesen Konzern bestehe der Anreiz, sie zu verdrängen und die Kunden zu seinen eigenen Flügen umzulenken, und die Abschottung des Marktes durch den Lufthansa-Konzern habe nachteilige Auswirkungen auf den Wettbewerb, da ihre Verdrängung zu einer Monopolstellung des betreffenden Begünstigten sowohl auf dem nationalen Markt als auch auf dem Markt für Langstreckenflüge zu Freizeitflugzielen führen würde.

436 Es ist jedoch festzustellen, dass die von Condor vorgeschlagene Art von Verpflichtungen notwendigerweise auf der konkreten Bestimmung gewisser O&D-Strecken beruht, die von der von Condor geltend gemachten Verdrängungsgefahr betroffen wären. Wie sich jedoch aus den Rn. 306 bis 313 des vorliegenden Urteils ergibt, mussten die relevanten Märkte nicht nach dem O&D-Ansatz bestimmt werden. Daher ist nicht zu beanstanden, dass die Kommission keine Verpflichtungen für bestimmte O&D-Strecken verlangt hat.

437 Folglich ist die vorliegende Rüge als unbegründet zurückzuweisen.

– *Zur Rüge, dass die Übertragungen von Zeitnischen häufig nicht eingehalten werden, und zur Verpflichtung zur Nutzung der übertragenen Zeitnischen*

438 Erstens macht Condor geltend, dass die Verpflichtungen zur Übertragung von Zeitnischen häufig nicht eingehalten würden. Von den 14 Entscheidungen im Sektor der Fluggastbeförderung, in denen die Kommission den Zusammenschluss vorbehaltlich einer Verpflichtung zur Übertragung von Zeitnischen genehmigt habe, sei die Übertragung nur in drei Fällen erfolgt. Zweitens beanstandet sie die Verpflichtung des Übernehmers, die erworbenen Zeitnischen zu nutzen, da diese die meisten kleinen Fluggesellschaften ausschließe.

439 Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen. Erstens betreffen die von Condor angeführten Beispiele nämlich, wie die Kommission zu Recht hervorhebt, die Übertragung von Zeitnischen auf spezifischen O&D-Märkten, während die in Rede stehende Übertragung nicht mit einer O&D-Strecke verbunden ist und daher auf jeder Strecke nach Wahl des Erwerbers frei genutzt werden kann, was ihre Attraktivität erhöht. Condor kann daher auf der Grundlage dieser Beispiele angesichts ihrer völlig anderen Tragweite keinerlei Schlussfolgerung ziehen.

440 Zweitens ist entgegen dem Vorbringen von Condor die Verpflichtung des Übernehmers, die erworbenen Zeitnischen zu nutzen, in vollem Umfang gerechtfertigt, da sie sicherstellen soll, dass das Gesamtvolumen der fraglichen Dienstleistungen nach der Übertragung nicht verringert wird, wie die Kommission im 234. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses festgestellt hat. Im Übrigen wäre ein Übernehmer, der die erworbenen Zeitnischen nicht nutzt, offensichtlich nicht in der Lage, auf den betreffenden Begünstigten einen wirksamen Wettbewerbsdruck auszuüben, was den Anforderungen von Rn. 72 des Befristeten Rahmens widerspricht.

441 Die vorliegende Rüge ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

– Zur Zahl der zu übertragenden Zeitnischen

- 442 Erstens macht Ryanair geltend, die Übertragung von 24 Zeitnischen pro Tag auf den Flughäfen Frankfurt und München reiche offensichtlich nicht aus, um einen wirksamen Wettbewerb auf diesen Flughäfen zu wahren, da diese Zahl im Vergleich zu der Zahl der Bodenzeiten (Turnarounds) auf diesen Flughäfen und der Zahl der Flugzeuge des Lufthansa-Konzerns, die auf diesen Flughäfen stationiert seien, unbedeutend sei. Zweitens stellten diese Zeitnischen nur 5 % der Zeitnischen dar, die der Lufthansa-Konzern auf diesen Flughäfen halte. Drittens rügt sie einen Begründungsmangel, da die Kommission die Gründe nicht angegeben habe, aus denen sie eine Übertragung von 24 Zeitnischen für ausreichend gehalten habe.
- 443 Ebenso macht Condor geltend, dass die Übertragung von nur 24 Zeitnischen pro Tag auf den Flughäfen Frankfurt und München unzureichend und sehr begrenzt sei, da diese nur zwischen 2,4 % und 3,2 % der Zahl der vom Lufthansa-Konzern auf diesen Flughäfen betriebenen Frequenzen ausmachten. Im Rahmen ihres dritten Klagegrundes fügt sie hinzu, dass der angefochtene Beschluss hinsichtlich der Frage, ob die in Rede stehende Übertragung von Zeitnischen ausreichend sei, mit Begründungsmängeln behaftet sei.
- 444 Vorab sind einige der Argumente von Ryanair zurückzuweisen, da sie auf einem falschen Verständnis des angefochtenen Beschlusses beruhen.
- 445 Erstens hat Ryanair zu Unrecht behauptet, die Kommission habe dem Lufthansa-Konzern gestattet, weniger als 24 Zeitnischen zu übertragen. Zwar führte die Kommission in den Erwägungsgründen 71 und 221 des angefochtenen Beschlusses aus, dass dieser Konzern „bis zu“ 24 Zeitnischen pro Tag übertragen müsse. Im 228. Erwägungsgrund dieses Beschlusses bezieht sich die Kommission jedoch auf „24 Zeitnischen pro Tag“, und lässt somit die Wendung „bis zu“ weg.
- 446 Jedenfalls ist, mit der Kommission, die Wendung „bis zu“ im angefochtenen Beschluss so zu verstehen, dass ein potenzieller Erwerber eine Zahl von weniger als 24 Zeitnischen erwerben wollen könnte, und nicht, dass sich der Lufthansa-Konzern dafür entscheiden könnte, weniger als 24 Zeitnischen pro Tag zu übertragen. Andernfalls verlören die fraglichen Verpflichtungen ihren Sinn, da sie es dem Lufthansa-Konzern ermöglichen, die Zahl der Zeitnischen, die er zu übertragen wünsche, frei zu wählen.
- 447 Zweitens beruht das Vorbringen von Ryanair, die in Rede stehenden Verpflichtungen beschränkten die Attraktivität der Zeitnischen für die neuen Marktteilnehmer, die im Allgemeinen eine bestimmte Anzahl von Zeitnischen mit „Abflug am frühen Morgen und Ankunft am späten Abend“ benötigten, auf einem offensichtlich fehlerhaften Verständnis des angefochtenen Beschlusses. Aus dessen Erwägungsgründen 71 und 221 geht nämlich hervor, dass der Lufthansa-Konzern auf Verlangen mindestens sechs Zeitnischen in jedem beliebigen Zeitabschnitt, also auch während der Spitzenzeiten, nach der Wahl des Übernehmers übertragen muss. Die einzige Beschränkung besteht darin, dass es diesem Konzern gestattet ist, es abzulehnen, mehr als sechs Zeitnischen in drei Zeiträumen von einer Stunde seiner Wahl zu übertragen. Da es sich nur um drei Zeitabschnitte pro Tag handelt, könnte der Lufthansa-Konzern mit anderen Worten die Übertragung auf sechs Zeitnischen je Zeitabschnitt beschränken.

- 448 Die im angefochtenen Beschluss angeführte Rechtfertigung dieser Beschränkung ist zudem überzeugend. Ohne eine solche Beschränkung wäre der Lufthansa-Konzern nämlich gegebenenfalls verpflichtet gewesen, alle seine Zeitnischen in zwei oder drei aufeinanderfolgenden Zeitabschnitten zu übertragen, was zur Folge hätte haben können, dass sein Drehkreuzsystem gestört würde. Die Erklärung in Fn. 113, wonach ein Drehkreuzsystem wie das des Lufthansa-Konzerns darin bestehe, dass ein Luftfahrtunternehmen seine Ankünfte und Abflüge auf Zeitabschnitte von zwei bis drei Stunden konzentriere, was zu einer großen Zahl von Ankünften, gefolgt von einer großen Zahl von Abflügen, führt, die von Ryanair nicht bestritten wird, zeugt von dieser Gefahr.
- 449 Somit beruht diese Beschränkung auf einer gerechtfertigten Abwägung zwischen den legitimen Geschäftsinteressen des betreffenden Begünstigten an der Erhaltung seines Drehkreuzsystems zum einen und der Attraktivität des zu übertragenden Portfolios von Zeitnischen zum anderen. In Bezug auf den letztgenannten Punkt behält diese Beschränkung keineswegs bestimmte Zeitabschnitte ausschließlich diesem Begünstigten vor, sondern erlaubt dem Übernehmer, Zeitnischen in irgendeinem Zeitabschnitt einschließlich derjenigen zu erwerben, die für den Lufthansa-Konzern von besonderer Bedeutung sind.
- 450 Drittens ist zu den Rügen der Klägerinnen, mit denen sie eine fehlende oder unzureichende Begründung geltend machen, da die Kommission nicht die Gründe angegeben habe, aus denen sie eine Übertragung von 24 Zeitnischen für ausreichend gehalten habe, festzustellen, dass die Kommission im 228. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses ausgeführt hat, dass die Zahl der Zeitnischen ausreiche, damit ein Wettbewerber auf diesen beiden Flughäfen rentable Geschäfte begründe, z. B., indem er dort vier Flugzeuge stationiere und drei Turnarounds pro Tag mit diesen Flugzeugen auf den Strecken seiner Wahl durchführe, da die zu übertragenden Zeitnischen mit keiner bestimmten O&D-Strecke verbunden sind. Nach Ansicht der Kommission wird die Veräußerung von 24 Zeitnischen es den Wettbewerbern des Begünstigten gestatten, Skalenerträge und Verbundvorteile zu erzielen und so wirksamer mit dem Lufthansa-Konzern in Wettbewerb zu treten.
- 451 Auch wenn die Begründung des angefochtenen Beschlusses in diesem Punkt knapp ist, werden in rechtlich hinreichender Weise die Erwägungen dargelegt, die die Kommission zu der Auffassung veranlasst haben, dass die Übertragung von 24 Zeitnischen zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs auf den relevanten Märkten im Sinne von Rn. 72 des Befristeten Rahmens ausreichend sei. Diese Rügen sind daher zurückzuweisen.
- 452 In der Sache genügt der Hinweis, dass die Übertragung von 24 Zeitnischen den Eintritt eines neuen Wettbewerbers von vergleichbarer Größe mit den auf den relevanten Märkten bereits bestehenden Wettbewerbern oder die nicht unerhebliche Stärkung der Stellung der bereits bestehenden Wettbewerber gestatten würde. Denn soweit diese Übertragung, wie die Kommission im 228. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses ausführt, den Betrieb von vier Flugzeugen ermöglichen würde, würde sie einen Wettbewerbsdruck schaffen, der mit dem vergleichbar wäre, den die bestehenden Wettbewerber des Begünstigten ausübten, deren Flotte auf den Flughäfen Frankfurt und München zwischen drei und zehn Flugzeugen schwanke, wie aus den Erwägungsgründen 189 und 196 des angefochtenen Beschlusses hervorgeht.
- 453 Auch der von Ryanair angeführte Umstand – sein Nachweis unterstellt –, dass die Zahl der zu übertragenden Zeitnischen nur ungefähr 5 % der Zeitnischen des Lufthansa-Konzerns auf diesen Flughäfen ausmache, was im Wesentlichen bedeutet, dass die Übertragung dieser Zeitnischen zu einem Anteil der Zeitnischen zwischen 2 % und 3 % auf diesen Flughäfen führen würde, zeigt, dass

dieser Anteil mit dem Anteil der Wettbewerber des betreffenden Begünstigten auf diesen Flughäfen vergleichbar wäre, der nach den Erwägungsgründen 188 und 195 des angefochtenen Beschlusses zwischen 1 % und 4 % schwankt.

- 454 Die Klägerinnen erklären jedoch nicht, welche Zahl von Zeitnischen ihrer Ansicht nach zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs auf den relevanten Märkten ausreichte. Unter diesen Umständen ist, da die Zahl der zu übertragenden Zeitnischen ungefähr dem Anteil der Zeitnischen entspricht, der mit dem bestimmter Wettbewerber des Begünstigten auf diesen Flughäfen vergleichbar ist, die Schlussfolgerung der Kommission nicht in Frage zu stellen, dass die Übertragung dieser Zeitnischen zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs auf den relevanten Märkten ausreichte.
- 455 Nach alledem sind die vorliegenden Rügen als unbegründet zurückzuweisen.
- *Zur Verpflichtung der neuen Marktteilnehmer, einen Stützpunkt von mindestens vier Flugzeugen auf den in Rede stehenden Flughäfen zu errichten*
- 456 Nach den Erwägungsgründen 73 und 236 des angefochtenen Beschlusses muss ein potenzieller Käufer, um die Zeitnischen erwerben zu können, die Gegenstand der in Rede stehenden Verpflichtungen sind, u. a. die Absicht haben, einen Stützpunkt von mindestens vier Flugzeugen zu errichten, wenn er ein neuer Marktteilnehmer ist, oder seinen Stützpunkt zu erweitern, wenn er ein bereits auf dem Flughafen Frankfurt oder München ansässiges Luftfahrtunternehmen ist.
- 457 In Bezug auf das Verfahren der Übertragung von Zeitnischen sieht der angefochtene Beschluss zwei Stufen vor. Auf der ersten Stufe kommen nur „neue Marktteilnehmer“, d. h. die Fluggesellschaften ohne Stützpunkt auf den Flughäfen Frankfurt und München, in Frage, sofern sie sich verpflichten, dort einen Stützpunkt von mindestens vier Flugzeugen zu errichten (Erwägungsgründe 71 und 72 des angefochtenen Beschlusses). Erst wenn nach drei IATA-Saisons kein neuer Marktteilnehmer die zu übertragenden Zeitnischen erworben hat, kommen die Fluggesellschaften, die bereits über einen Stützpunkt auf diesen Flughäfen verfügen, in Betracht.
- 458 Ryanair macht im Wesentlichen geltend, die Kommission habe im angefochtenen Beschluss keinen Grund genannt, der das Erfordernis rechtfertigen könnte, dass ein neuer Marktteilnehmer einen Stützpunkt auf den in Rede stehenden Flughäfen errichten müsse. In der Sache stelle dieses Erfordernis ein unverhältnismäßiges Hindernis für die Umsetzung der in Rede stehenden Verpflichtungen dar, da es die Eintrittskosten für die Wettbewerber vergrößere, wobei eine Fluggesellschaft auf einem Flughafen effizient tätig sein könne, ohne dort einen Stützpunkt zu haben. Zusammen mit dem Erfordernis, dort mindestens vier Flugzeuge zu stationieren, habe diese Bedingung zur Folge, dass bestimmte Fluggesellschaften ausgeschlossen würden, die die 24 Zeitnischen mit nur zwei Flugzeugen betreiben könnten.
- 459 Erstens sind, wie sich oben aus Rn. 327 ergibt, in den Erwägungsgründen 237 und 240 des angefochtenen Beschlusses rechtlich hinreichend die Gründe dargelegt, aus denen die Kommission die fragliche Anforderung für angemessen hielt, so dass das Vorbringen eines Begründungsmangels zurückzuweisen ist.

- 460 Zweitens ist in der Sache festzustellen, dass, wie sich aus dem angefochtenen Beschluss ergibt, das Erfordernis der Errichtung eines Stützpunkts von mindestens vier Flugzeugen auf einem Flughafen gewährleisten soll, dass der künftige Wettbewerber auf diesem Flughafen dauerhaft ansässig ist, was es ihm ermöglicht, auf seine Wettbewerber, die auf demselben Flughafen tätig sind, einen verstärkten Wettbewerbsdruck auszuüben (vgl. auch oben, Rn. 328).
- 461 Wie nämlich aus dem 240. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses hervorgeht, bedeutet der Umstand, über einen Stützpunkt zu verfügen, dass die auf diesem Flughafen stationierten Flugzeuge rasch auf jeder beliebigen Flugstrecke eingesetzt werden können, so dass der Wettbewerbsdruck auf den betreffenden Begünstigten stärker wird als der von einer Fluggesellschaft ohne Stützpunkt ausgeübte, die keine Verbindung zu diesem Flughafen hat und daher nicht über diese Flexibilität verfügt.
- 462 Im Übrigen bestreitet Ryanair nicht ernsthaft die Feststellung der Kommission, dass die Marktstudien, die sie in ihren früheren Entscheidungen im Bereich der Zusammenschlüsse und der Kartelle durchgeführt habe, gezeigt hätten, dass die Nutzung eines Stützpunkts von beträchtlicher Größe auf einem bestimmten Flughafen geeignet sei, einen wesentlichen Wettbewerbsdruck auf die in Rede stehende Fluggesellschaft auszuüben.
- 463 Zwar impliziert das in Rede stehende Erfordernis, wie Ryanair geltend macht, zusätzliche Eintrittskosten, wie z. B. Fixkosten (insbesondere Standplätze), sowie Kosten für das Personal sowie die Wartung und Reparatur von Flugzeugen, die vermieden oder verringert werden könnten, wenn das Luftfahrtunternehmen beschließen würde, auf diesem Flughafen ohne Stützpunkt tätig zu werden. Jedoch ist gerade aufgrund dieser Verpflichtung davon auszugehen, dass der zukünftige Wettbewerber eine dauerhafte und stabile Präsenz haben wird, die es ihm ermöglicht, auf den Begünstigten einen solideren Wettbewerbsdruck auszuüben.
- 464 Außerdem führt Ryanair aus, dass ein Luftfahrtunternehmen nach seinem Geschäftsmodell in der Lage sein könne, die 24 Zeitnischen pro Tag auf Kurzstreckenzielen mit nur zwei Flugzeugen zu betreiben. Für die nach diesem Modell funktionierenden Fluggesellschaften könne das Erfordernis, auf den betreffenden Flughäfen mindestens vier Flugzeuge zu stationieren, somit zu einer Verpflichtung führen, ihre Ressourcen suboptimal zu nutzen, ihre Kosten erhöhen und dadurch das Portfolio der übertragenen Zeitnischen weniger attraktiv machen.
- 465 Ryanair hat jedoch nicht nachgewiesen, dass dieses Geschäftsmodell, das auf der Praxis der Billigfluggesellschaften auf den kleinen Regionalflughäfen beruht, auf großen Flughäfen wie den Flughäfen Frankfurt und München durchführbar wäre. Jedenfalls gilt das in Rede stehende Erfordernis, wie die Kommission hervorhebt, unterschiedslos für jeden potenziellen Erwerber und kann daher nicht je nach dem besonderen Geschäftsmodell der einen oder anderen Fluggesellschaft variieren. Ryanair hat aber nicht rechtlich hinreichend nachgewiesen, dass dieses Erfordernis eine suboptimale Nutzung der Ressourcen auf großen Flughäfen wie Frankfurt und München erfordert und dadurch die Attraktivität der Übertragung von Zeitnischen mindert.
- 466 Diese Rüge ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

– *Zum Ausschluss der Wettbewerber, die auf den Flughäfen Frankfurt und München bereits einen Stützpunkt haben*

- 467 Wie bereits oben in Rn. 457 ausgeführt, soll das Verfahren der Übertragung von Zeitnischen in zwei Stufen ablaufen (231. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses). Auf einer ersten Stufe werden die Zeitnischen nur „neuen Marktteilnehmern“ angeboten. Werden die Zeitnischen nach drei IATA-Saisons nach der vollständigen Wiedereinführung der „Regel der genutzten oder verlorenen Zeitnischen“ nicht an einen „neuen Marktteilnehmer“ übertragen, so werden sie auf einer zweiten Stufe Fluggesellschaften zur Verfügung gestellt, die bereits einen Stützpunkt auf diesen beiden Flughäfen haben.
- 468 Daraus folgt, dass auf der ersten Stufe des Verfahrens die Wettbewerber des Lufthansa-Konzerns, die bereits über einen Stützpunkt auf den Flughäfen Frankfurt und München verfügen, nicht für den Erwerb des zu übertragenden Portfolios von Zeitnischen in Frage kommen.
- 469 Nach Ansicht von Ryanair führt der Vorzug, der den neuen Marktteilnehmern gewährt werde, die keinen Stützpunkt auf den Flughäfen Frankfurt und München hätten, dazu, dass der zweit-, dritt- und viertgrößte Luftfahrtkonzern in Deutschland, nämlich Ryanair, easyJet und Condor, ausgeschlossen würden. Damit würde dieser Vorzug gegen die im Befristeten Rahmen vorgesehene Anforderung verstoßen, einen wirksamen Wettbewerb auf dem Markt zu wahren. Im Unterschied zu den Wettbewerbern, die auf diesen Flughäfen bereits einen Stützpunkt hätten, müssten nämlich neue Marktteilnehmer Risiken eingehen und zusätzliche Kosten auf sich nehmen, um einen Stützpunkt auf diesen Flughäfen zu errichten. Damit hätte dieses Erfordernis zur Folge, die Wettbewerbsstruktur auf den beiden Flughäfen weiter aufzuspalten, indem während der ersten Phase der Verpflichtungen die wichtigsten Wettbewerber des Lufthansa-Konzerns ausgeschlossen würden.
- 470 Condor ergänzt, dieses Erfordernis führe dazu, dass Ryanair und easyJet von der ersten Stufe des Verfahrens ausgeschlossen seien, weil diese Wettbewerber des Begünstigten bereits auf den Flughäfen Frankfurt bzw. München einen Stützpunkt hätten. Außerdem hätte die Kommission prüfen müssen, ob der Ausschluss der Fluggesellschaften, die auf den betreffenden Flughäfen bereits einen Stützpunkt hätten, erforderlich gewesen sei. Dieser Ausschluss mindere erheblich die Wahrscheinlichkeit, dass die Übertragung vollzogen werde. Zumindest hätte die Kommission die Marktteilnehmer konsultieren müssen, um sich zu vergewissern, dass ein potenzieller Erwerber ohne Stützpunkt auf diesen Flughäfen möglicherweise Interesse an diesen Zeitnischen gehabt hätte.
- 471 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission alle die vorgeschlagene Verpflichtung betreffenden relevanten Faktoren zu berücksichtigen hat, die mit Blick auf die Struktur und die besonderen Merkmale des relevanten Marktes beurteilt werden, einschließlich der Stellung der beteiligten Unternehmen und der anderen Marktteilnehmer (vgl. oben, Rn. 418).
- 472 Es ist jedoch festzustellen, dass die Kommission es im angefochtenen Beschluss unterlassen hat, die Angemessenheit des Ausschlusses der Wettbewerber, die auf den Flughäfen Frankfurt und München bereits einen Stützpunkt hatten, von der ersten Stufe des Verfahrens im Hinblick auf die Struktur und die besonderen Merkmale des relevanten Marktes, einschließlich der Stellung der beteiligten Unternehmen und der anderen Marktteilnehmer, zu beurteilen. Die Kommission hat nämlich im angefochtenen Beschluss keinen Grund genannt, der belegen könnte, dass dieser Ausschluss zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs auf den relevanten Märkten im Sinne von Rn. 72 des Befristeten Rahmens geeignet und hierfür erforderlich war.

- 473 Erstens war im vorliegenden Fall eine solche Prüfung umso notwendiger, als die Struktur des Marktes auf den Flughäfen Frankfurt und München nach dem angefochtenen Beschluss selbst durch das um ein Vielfaches größere Gewicht des Lufthansa-Konzerns im Vergleich zu dem seiner nächsten Wettbewerber gekennzeichnet ist. Wie sich nämlich aus den Erwägungsgründen 188, 189, 195 und 196 des angefochtenen Beschlusses ergibt, ist der Anteil der Letzteren an Zeitnischen marginal (zwischen 1 % und 4 %), und die Zahl der auf diesen Flughäfen stationierten Flugzeuge ist im Vergleich zu den Flugzeugen des Lufthansa-Konzerns ebenso minimal.
- 474 Zweitens würde unter diesen Umständen, wie Ryanair geltend macht, der den neuen Marktteilnehmern gegebene Vorzug den Eintritt eines neuen Wettbewerbers bewirken, dessen Stellung mit derjenigen der Wettbewerber, die auf diesen Flughäfen bereits einen Stützpunkt hätten, vergleichbar wäre, und zwar aufgrund der Größe des Portfolios von Zeitnischen und der Zahl der Flugzeuge, die er auf diesen Flughäfen zu stationieren hat, nämlich vier, wobei die Zahl der Flugzeuge der Wettbewerber mit bestehendem Stützpunkt auf diesen Flughäfen zwischen zwei und zehn beträgt. Die Kommission hat jedoch nicht geprüft, ob der Ausschluss der Wettbewerber, die auf den Flughäfen Frankfurt und München bereits einen Stützpunkt haben, eine weitere Aufspaltung des Wettbewerbs auf diesen Flughäfen zur Folge hätte, statt ihn zu verstärken.
- 475 Drittens führt, wie Ryanair und Condor geltend machen, der Ausschluss der Wettbewerber, die einen Stützpunkt auf diesen Flughäfen haben, von der ersten Stufe des Verfahrens dazu, dass auf dieser ersten Stufe die nächsten Wettbewerber des Lufthansa-Konzerns *de facto* nicht in Frage kommen. Dem angefochtenen Beschluss zufolge waren nämlich die Wettbewerber mit einem Stützpunkt die nächsten Wettbewerber des Lufthansa-Konzerns auf den Flughäfen Frankfurt und München.
- 476 Viertens würde, wie Ryanair erläutert, der Eintritt eines Luftfahrtunternehmens, das über keinen Stützpunkt auf diesen Flughäfen verfügt, eine gewisse Investition und damit Eintrittskosten mit sich bringen, die den Wettbewerbern, die bereits über einen Stützpunkt an diesen Flughäfen verfügen, nicht zwangsläufig oder in geringerem Umfang entstehen würden. Daher könnten die Letzteren besser in der Lage sein, das in Rede stehende Portfolio von Zeitnischen zu erwerben und den Wettbewerbsdruck zu erhöhen, den sie bereits auf den Lufthansa-Konzern ausüben.
- 477 Fünftens wird das Vorstehende entgegen dem Vorbringen der Kommission nicht dadurch in Frage gestellt, dass die Luftfahrtunternehmen, die bereits einen Stützpunkt auf den betreffenden Flughäfen haben, auf der zweiten Stufe des Verfahrens in Betracht kommen können. Sie kommen nämlich nur dann in Betracht, wenn dessen erste Stufe erfolglos geblieben ist. Ihr Infragekommen hängt somit vom Scheitern der ersten Stufe ab und bleibt daher ungewiss.
- 478 Unter diesen Umständen war es Sache der Kommission, zu prüfen, ob der den neuen Marktteilnehmern gegebene Vorzug und der Ausschluss der bereits bestehenden Wettbewerber auf der ersten Stufe des Verfahrens zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs, im Hinblick auf die Struktur und die besonderen Merkmale des relevanten Marktes, geeignet und erforderlich war. Der angefochtene Beschluss enthält hierzu jedoch keine Ausführungen.
- 479 Daraus folgt, dass die Kommission, indem sie die Wettbewerber, die auf den Flughäfen Frankfurt und München bereits einen Stützpunkt hatten, von der ersten Stufe des in Rede stehenden Verfahrens zur Übertragung von Zeitnischen ausschloss, nicht alle die vorgeschlagene Verpflichtung betreffenden relevanten Faktoren berücksichtigt hat, die mit Blick auf die Struktur

und die besonderen Merkmale der relevanten Märkte beurteilt werden, einschließlich der Stellung des Begünstigten und seiner Wettbewerber auf diesen Märkten, und daher einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat.

480 Die vorliegende Rüge ist daher begründet und greift durch.

*iii) Zum Verfahren und zu den Modalitäten der Übertragung der Zeitnischen*

*– Zum Zeitpunkt der Übertragung der Zeitnischen*

481 Ryanair macht geltend, der angefochtene Beschluss sei mit einem „kontraproduktiven“ Beurteilungsfehler behaftet, da er vorsehe, dass die Zeitnischen erst nach dem Ende der vollständigen oder teilweisen Aufhebung der Regel der „genutzten oder verlorenen Zeitnischen“ zur Übertragung angeboten würden. Die Übertragung hätte sofort angeordnet werden müssen.

482 Im 232. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses wird klargestellt, dass die Verpflichtung zur Übertragung der in Rede stehenden Zeitnischen für sechs aufeinanderfolgende und vollständige IATA-Saisons nach der letzten Saison gelten soll, für die die „Regel der genutzten oder verlorenen Zeitnischen“ nicht in vollem Umfang gilt. Im 234. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses heißt es außerdem, dass sich der Zeitraum, in dem Zeitnischen zur Übertragung zur Verfügung stehen, mindestens bis zur planmäßigen Erholung des Niveaus des Flugverkehrs von 2019 nach dem Ende der Covid-19-Pandemie erstreckt, was es den Wettbewerbern gestattet, von der in Rede stehenden Übertragung in vollem Umfang Gebrauch zu machen.

483 Nach alledem scheint das Vorbringen von Ryanair, wie die Kommission geltend macht, auf einem Fehlverständnis des angefochtenen Beschlusses zu beruhen. Es ist nämlich das Ende und nicht der Beginn des Übertragungszeitraums, das in Bezug auf die letzte Saison bestimmt wird, für die die „Regel der genutzten oder verlorenen Zeitnischen“ nicht in vollem Umfang gilt. Es trifft zwar zu, dass der angefochtene Beschluss den Beginn dieser Übertragung nicht ausdrücklich angibt, doch sieht er auch keinen zeitlichen Aufschub dieser Übertragung vor. Auf dieser Grundlage hat die Kommission vor dem Gericht unwidersprochen vorgetragen, dass die in Rede stehenden Zeitnischen ab September 2020, d. h. einige Monate nach dem Erlass des angefochtenen Beschlusses, zur Übertragung angeboten worden seien.

484 Die vorliegende Rüge ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

*– Zum Verfahrensfehler*

485 Im 239. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses stellte die Kommission klar, dass sie bei gleichen Angeboten das von DLH am besten bewertete Angebot bevorzuge. Die Letztere kann hierfür Kriterien ihrer Wahl anwenden, sofern diese transparent sind, wie etwa das Vorliegen einer staatlichen Unterstützung für potenzielle Erwerber, die Einhaltung der Arbeitsnormen oder den Angebotspreis.

486 Ryanair macht geltend, die Regel, wonach die Kommission bei gleichen Angeboten dem von DLH am besten eingestuften Angebot den Vorzug geben werde, schaffe einen Interessenkonflikt, da sie DLH die Wahl ihres eigenen Wettbewerbers gestatte.

487 Es ist daran zu erinnern, dass das in Art. 41 Abs. 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union garantierte Recht einer Person darauf, dass ihre Angelegenheiten von den Organen der Union unparteiisch behandelt werden, einen allgemeinen Grundsatz des Unionsrechts widerspiegelt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 7. November 2019, ADDE/Parlament, T-48/17, EU:T:2019:780, Rn. 41). Das Unparteilichkeitsgebot umfasst zum einen die subjektive Unparteilichkeit in dem Sinne, dass der Schiedsrichter des betroffenen Systems, der mit der Sache befasst ist, keine Voreingenommenheit oder persönliche Vorurteile an den Tag legen darf, und zum anderen die objektive Unparteilichkeit in dem Sinne, dass der Schiedsrichter hinreichende Garantien bieten muss, um jeden berechtigten Zweifel in dieser Hinsicht auszuschließen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 7. November 2019, ADDE/Parlament, T-48/17, EU:T:2019:780, Rn. 42 und 43). Der Makel der Parteilichkeit stellt daher einen Verfahrensfehler dar, von dem der Interessenkonflikt nur eine Variante darstellt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. Februar 2021, Spadafora/Kommission, T-130/19, nicht veröffentlicht, EU:T:2021:74, Rn. 82 und 99).

488 Im vorliegenden Fall ist darauf hinzuweisen, dass nach dem angefochtenen Beschluss die Kommission zwar bei gleichen Angeboten dem von DLH am besten eingestuftem Angebot den Vorzug geben wird, doch handelt es sich dabei um einen Ausnahmefall. Sodann wird die Wahl von DLH durch Kriterien wie die oben in Rn. 485 angeführten eingegrenzt, die transparent sein müssen. Das Transparenzerfordernis gewährte damit, dass die von DLH herangezogenen Kriterien nicht willkürlich sind und im Voraus bekannt gegeben werden. Im Übrigen wurden zwar die oben angeführten Kriterien im angefochtenen Beschluss beispielhaft genannt, doch ergibt sich daraus gleichwohl, dass die anwendbaren Kriterien objektiven Charakter haben müssen. Schließlich und vor allem geht aus dem 236. Erwägungsgrund zweiter Gedankenstrich des angefochtenen Beschlusses hervor, dass der Übernehmer, um in Frage zu kommen, „unabhängig vom“ Lufthansa-Konzern und „ohne Verbindung zu“ diesem sein muss. Unter diesen Umständen ist die von Ryanair gerügte Gefahr eines Interessenkonflikts nicht nachgewiesen.

489 Die vorliegende Rüge ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

– *Zum Fehlen eines Verkaufsverfahrens*

490 Ryanair macht geltend, im angefochtenen Beschluss werde das Verfahren für den Verkauf der Zeitnischen nicht beschrieben, und es gebe daher keine Garantie dafür, dass dieser Verkauf rechtzeitig, zum Marktpreis und unter Beachtung der übrigen Bedingungen des angefochtenen Beschlusses erfolge.

491 In den Erwägungsgründen 74 und 75 des angefochtenen Beschlusses erläuterte die Kommission jedoch die Stufen des Verfahrens zur Übertragung sowie die Kriterien für das Infragekommen und die Bewertung, die die Kommission anwenden werde. In diesen Erwägungsgründen wird auch klargestellt, dass der für sämtliche Aktiva angebotene Preis nicht zu den von der Kommission angewandten Bewertungskriterien gehört.

492 Somit ist festzustellen, dass das Vorbringen von Ryanair auf einem unvollständigen Verständnis des angefochtenen Beschlusses beruht. Außerdem beanstandet sie keinen spezifischen Gesichtspunkt des Verfahrens zur Übertragung.

493 Unter diesen Umständen ist die vorliegende Rüge als unbegründet zurückzuweisen.

– Zur Vergütung für die Übertragung der Zeitnischen

- 494 Condor macht zum einen geltend, die Kommission habe dadurch gegen ihre Begründungspflicht verstoßen, dass sie nicht nachgewiesen habe, inwiefern das Erfordernis, die Übertragung der in Rede stehenden Zeitnischen zu vergüten, statt deren unentgeltliche Übertragung zu verlangen, wie dies Art. 8b der Verordnung Nr. 95/93 vorsehe, die Verpflichtungen für einen möglichen Übernehmer hinreichend attraktiv mache. Zum anderen verstießen die in Rede stehenden Verpflichtungen gegen den Grundsatz der Nichtkompensation, der nach Art. 8b der Verordnung Nr. 95/93 für die Übertragung von Zeitnischen auf dem Gebiet von Kartellen oder Zusammenschlüssen gelte. Dieser Grundsatz gelte entsprechend auch im Bereich der staatlichen Beihilfen.
- 495 Die Kommission tritt diesem Vorbringen unter Hinweis auf die Begründung des angefochtenen Beschlusses entgegen, wonach es für die in Rede stehende Übertragung keinen Mindestpreis gebe. Der Preis sei kein von ihr berücksichtigtes Kriterium, sondern nur von DLH im wenig wahrscheinlichen Fall gleicher Angebote.
- 496 Im 74. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses wies die Kommission darauf hin, dass die potenziellen Erwerber einen Preis für die übertragenen Zeitnischen und Vermögenswerte anbieten müssten, dass der Preis bei gleichen Angeboten berücksichtigt werde und dass für die Übertragung kein Mindestpreis gelte.
- 497 Daraus folgt, wie die Kommission im Übrigen einräumt, dass es zwar keinen Mindestpreis gibt, dass die Erwerber aber gleichwohl einen Preis zahlen müssen, um die in Rede stehenden Zeitnischen und Vermögenswerte zu erwerben. Hierzu im Rahmen der prozessleitenden Maßnahme befragt, hat die Kommission klargestellt, dass der Preis sowohl die zu übertragenden Zeitnischen als auch die damit verbundenen Vermögenswerte umfassen müsse und dass der Preis an DLH zu zahlen sei. Es steht daher fest, dass die Übertragung der in Rede stehenden Zeitnischen vergütet werden muss.
- 498 Der angefochtene Beschluss enthält jedoch keinen Hinweis darauf, aus welchen Gründen die Kommission es in einem Fall wie dem vorliegenden für angemessen gehalten hat, zu verlangen, dass die Übertragung der in Rede stehenden Zeitnischen vergütet wird, obwohl ein solches Erfordernis geeignet war, die Attraktivität dieser Zeitnischen und damit die Wirksamkeit der entsprechenden Verpflichtungen zu verringern.
- 499 Auch enthält der angefochtene Beschluss keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Kommission geprüft hätte, ob das fragliche Vergütungserfordernis mit den Anforderungen der Verordnung Nr. 95/93 vereinbar war. Eine solche Prüfung war im vorliegenden Fall umso notwendiger, als es sich bei den in Rede stehenden Verpflichtungen im Wesentlichen um eine Übertragung von Zeitnischen handelte, die von einer Behörde im Rahmen der Ausübung ihrer Befugnisse gefordert wurde, und da diese Verordnung insoweit spezielle Regeln enthält.
- 500 Dem ist hinzuzufügen, dass unter diesen Umständen dem Erfordernis, wonach die Übertragung der Zeitnischen gegen eine Vergütung und nicht unentgeltlich zu erfolgen hatte, in der Systematik des angefochtenen Beschlusses eine wesentliche Bedeutung zukam (vgl. die oben in Rn. 205 angeführte Rechtsprechung), so dass die Kommission verpflichtet war, die Gründe darzulegen, aus denen sie der Ansicht war, dass dieses Erfordernis mit den einschlägigen Regeln in Einklang stand.

- 501 Da der angefochtene Beschluss keine Angaben zu den Gründen enthält, aus denen die Kommission zu der Auffassung gelangt ist, dass die in Rede stehende Übertragung der Zeitnischen vergütet und nicht unentgeltlich erfolgen müsse und dass dieses Erfordernis nicht zur Folge habe, die Attraktivität dieser Zeitnischen und damit die Wirksamkeit der entsprechenden Verpflichtungen zu verringern, ist festzustellen, dass die Kommission gegen ihre Begründungspflicht verstoßen hat.
- 502 Die vorliegende Rüge ist daher begründet, da die Kommission gegen ihre Begründungspflicht verstoßen hat, ohne dass das weitere Vorbringen von Condor zur Vergütung der Übertragung von Zeitnischen geprüft zu werden braucht.

*iv) Ergebnis zu den Rügen in Bezug auf die in Rede stehenden Verpflichtungen*

- 503 Nach alledem ist festzustellen, dass der angefochtene Beschluss der Kommission in Bezug auf folgende Aspekte der in Rede stehenden Verpflichtungen mit Rechtswidrigkeit behaftet ist:
- der Ausschluss der Wettbewerber, die auf den Flughäfen Frankfurt und München bereits einen Stützpunkt haben, von der ersten Stufe des Verfahrens zur Übertragung von Zeitnischen (oben, Rn. 467 bis 480);
  - das Erfordernis einer Vergütung für die Übertragung der Zeitnischen (oben, Rn. 494 bis 502).

**7. Ergebnis zu den Klagegründen einer falschen Anwendung des Befristeten Rahmens**

- 504 Nach alledem weist der angefochtene Beschluss mehrere Fehler oder Unregelmäßigkeiten auf, die Folgendes betreffen:
- die Förderfähigkeit des betreffenden Begünstigten für die in Rede stehende Beihilfe nach Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens (erster Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-34/21 und zweiter Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-87/21) (oben, Rn. 112 bis 138);
  - das Fehlen eines Staffelungsmechanismus oder eines ähnlichen Mechanismus nach den Rn. 61, 62, 68 und 70 des Befristeten Rahmens (vierter Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-34/21) (oben, Rn. 242 bis 271);
  - den Preis der Aktien bei der Umwandlung der stillen Beteiligung II gemäß Rn. 67 des Befristeten Rahmens (vierter Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-34/21) (oben, Rn. 272 bis 288);
  - das Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht auf den anderen relevanten Flughäfen als Frankfurt und München und jedenfalls auf den Flughäfen Düsseldorf und Wien während der IATA-Sommersaison 2019 (fünfter Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-34/21 und erster Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-87/21) (oben, Rn. 373 bis 412);
  - die oben in Rn. 503 angeführten Aspekte der Verpflichtungen (fünfter Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-34/21 und erster Teil des ersten Klagegrundes in der Rechtssache T-87/21) (oben, Rn. 467 bis 480 und 494 bis 502).

- 505 Jeder dieser Fehler begründet für sich genommen die Nichtigkeitserklärung des angefochtenen Beschlusses in der durch den Berichtigungsbeschluss berichtigten Fassung.
- 506 Daher ist der angefochtene Beschluss in der durch den Berichtigungsbeschluss berichtigten Fassung für nichtig zu erklären, ohne dass die übrigen Klagegründe und Rügen der Klägerinnen geprüft zu werden brauchen.

#### IV. Kosten

- 507 Nach Art. 134 Abs. 1 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kommission unterlegen ist, sind ihr gemäß den Anträgen von Ryanair und Condor ihre eigenen Kosten sowie die Kosten von Ryanair in der Rechtssache T-34/21 und von Condor in der Rechtssache T-87/21 aufzuerlegen.
- 508 Nach Art. 138 Abs. 1 und 3 der Verfahrensordnung tragen die Bundesrepublik Deutschland, die Französische Republik und DLH in der Rechtssache T-34/21 ihre eigenen Kosten. Ebenso tragen die Bundesrepublik Deutschland und DLH in der Rechtssache T-87/21 ihre eigenen Kosten.

Aus diesen Gründen hat

#### DAS GERICHT

für Recht erkannt und entschieden:

- 1. Der Beschluss C(2020) 4372 final der Kommission vom 25. Juni 2020 über die staatliche Beihilfe SA.57153 – Deutschland – Covid-19 – Beihilfe zugunsten der Lufthansa in der durch den Beschluss C(2021) 9606 final der Kommission vom 14. Dezember 2021 berichtigten Fassung wird für nichtig erklärt.**
- 2. Die Europäische Kommission trägt ihre eigenen Kosten sowie die Kosten der Ryanair DAC in der Rechtssache T-34/21 und der Condor Flugdienst GmbH in der Rechtssache T-87/21.**
- 3. Die Bundesrepublik Deutschland, die Französische Republik und die Deutsche Lufthansa AG tragen ihre eigenen Kosten in der Rechtssache T-34/21.**
- 4. Die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Lufthansa tragen ihre eigenen Kosten in der Rechtssache T-87/21.**

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Petrлік

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 10. Mai 2023.

Unterschriften

## Inhaltsverzeichnis

I.	Vorgeschichte des Rechtsstreits und Sachverhalt nach Klageerhebung .....	2
II.	Anträge der Parteien .....	4
III.	Rechtliche Würdigung .....	5
	A. Zur Zulässigkeit der Klagen .....	5
	1. Zur Klagebefugnis von Ryanair .....	5
	2. Zur Klagebefugnis von Condor .....	11
	B. Zur Begründetheit .....	13
	1. Vorbemerkungen .....	14
	a) Zur Intensität der gerichtlichen Kontrolle .....	14
	b) Zum Beweiswert der Sachverständigenberichte .....	16
	2. Zur Förderfähigkeit von DLH .....	17
	a) Zum Verstoß gegen Rn. 49 Buchst. a des Befristeten Rahmens .....	18
	b) Zum Verstoß gegen Rn. 49 Buchst. b des Befristeten Rahmens .....	19
	c) Zum Verstoß gegen Rn. 49 Buchst. c des Befristeten Rahmens .....	21
	3. Zum Vorhandensein anderer geeigneterer und weniger wettbewerbsverfälschender Maßnahmen .....	25
	4. Zur Höhe der Beihilfe .....	27
	a) Zur Auslegung von Rn. 54 des Befristeten Rahmens .....	27
	b) Zur Anwendung von Rn. 54 des Befristeten Rahmens auf den vorliegenden Fall ...	29
	1) Zur Angemessenheit des Verschuldungsgrads .....	29
	2) Zur Stichprobe von Fluggesellschaften .....	31
	3) Zum Rating, das für den Zugang zu den Finanzmärkten erforderlich ist .....	32
	4) Zur unzureichenden Analyse des Entwicklungsplans von DLH .....	33
	5) Zu den Sensibilitätstests .....	33
	6) Zum Vergleich mit anderen Fluggesellschaften .....	34

c)	Zu den öffentlichen Erklärungen von DLH . . . . .	34
d)	Zum Vorliegen eines zusätzlichen indirekten Vorteils für den Lufthansa-Konzern . . . . .	36
5.	Zur Vergütung und zum Ausstieg des Staates . . . . .	37
a)	Zum Zinssatz der stillen Beteiligungen . . . . .	37
b)	Zur Vergütung der stillen Beteiligung I . . . . .	39
c)	Zum Fehlen eines Staffelungsmechanismus . . . . .	40
d)	Zum Preis der Aktien bei der Umwandlung der stillen Beteiligung II . . . . .	45
6.	Zur Governance und zu den Vorkehrungen gegen übermäßige Wettbewerbsverfälschungen . . . . .	47
a)	Zum Verbot der aggressiven, durch die Beihilfe finanzierten Geschäftsexpansion . . . . .	47
b)	Zum Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des Begünstigten auf den relevanten Märkten und zu den strukturellen Verpflichtungen . . . . .	49
1)	Zur Definition der relevanten Märkte . . . . .	49
i)	Zur Methode der Bestimmung der relevanten Märkte . . . . .	49
ii)	Zur Anwendung des Ansatzes „Flughafen für Flughafen“ . . . . .	52
–	Zum Ausschluss der Flughäfen, auf denen der Lufthansa-Konzern keinen Stützpunkt hatte . . . . .	53
–	Zu den Flughäfen außerhalb der Union . . . . .	54
–	Zum Ausschluss der nicht koordinierten Flughäfen . . . . .	55
–	Zur Einstufung des Flughafens Hannover als koordinierter Flughafen . . . . .	56
iii)	Ergebnis zur Bestimmung der relevanten Märkte . . . . .	57
2)	Zum Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des betreffenden Begünstigten auf den relevanten Flughäfen . . . . .	57
i)	Zum Begriff der beträchtlichen Marktmacht . . . . .	58
ii)	Zu den Kriterien für die Bewertung der beträchtlichen Marktmacht . . . . .	59
iii)	Zur Frage, ob der Lufthansa-Konzern auf den relevanten Flughäfen über eine beträchtliche Marktmacht verfügte . . . . .	62
iv)	Ergebnis zum Bestehen einer beträchtlichen Marktmacht des Begünstigten auf den relevanten Flughäfen . . . . .	66
3)	Zu den strukturellen Verpflichtungen . . . . .	66

i)	Vorbemerkungen . . . . .	66
ii)	Zum Umfang der Verpflichtungen . . . . .	68
	– Zum Umstand, dass die Verpflichtungen auf die Übertragung von Zeitnischen beschränkt sind . . . . .	68
	– Zum Fehlen von Verpflichtungen in Bezug auf den Zubringerverkehr . . . . .	69
	– Zur Rüge, dass die Übertragungen von Zeitnischen häufig nicht eingehalten werden, und zur Verpflichtung zur Nutzung der übertragenen Zeitnischen . . . . .	70
	– Zur Zahl der zu übertragenden Zeitnischen . . . . .	71
	– Zur Verpflichtung der neuen Marktteilnehmer, einen Stützpunkt von mindestens vier Flugzeugen auf den in Rede stehenden Flughäfen zu errichten . . . . .	73
	– Zum Ausschluss der Wettbewerber, die auf den Flughäfen Frankfurt und München bereits einen Stützpunkt haben . . . . .	75
iii)	Zum Verfahren und zu den Modalitäten der Übertragung der Zeitnischen . . . . .	77
	– Zum Zeitpunkt der Übertragung der Zeitnischen . . . . .	77
	– Zum Verfahrensfehler . . . . .	77
	– Zum Fehlen eines Verkaufsverfahrens . . . . .	78
	– Zur Vergütung für die Übertragung der Zeitnischen . . . . .	79
iv)	Ergebnis zu den Rügen in Bezug auf die in Rede stehenden Verpflichtungen . . . . .	80
	7. Ergebnis zu den Klagegründen einer falschen Anwendung des Befristeten Rahmens . . . . .	80
IV.	Kosten . . . . .	81