



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTS (Vierte erweiterte Kammer)

12. April 2019*

„Nichtigkeitsklage – Staatliche Beihilfen – Maßnahmen Deutschlands zugunsten des Flughafens Frankfurt-Hahn und der Luftverkehrsgesellschaften, die diesen Flughafen nutzen – Beschluss, mit dem die Maßnahmen zugunsten des Flughafens Frankfurt-Hahn als mit dem Binnenmarkt vereinbare staatliche Beihilfen eingestuft werden und festgestellt wird, dass keine staatliche Beihilfe zugunsten der Luftverkehrsgesellschaften, die diesen Flughafen nutzen, vorliegt – Keine individuelle Betroffenheit – Keine unmittelbare Betroffenheit – Unzulässigkeit“

In der Rechtssache T-492/15

Deutsche Lufthansa AG mit Sitz in Köln (Deutschland), Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt A. Martin-Ehlers,

Klägerin,

gegen

Europäische Kommission, vertreten durch K. Herrmann, T. Maxian Rusche und S. Noë als Bevollmächtigte,

Beklagte,

unterstützt durch

Land Rheinland-Pfalz (Deutschland), vertreten durch Professor C. Koenig,

und durch

Ryanair DAC, ehemals Ryanair Ltd, mit Sitz in Dublin (Irland), Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwalt G. Berrisch und B. Byrne, Solicitor,

Streithelfer,

betreffend eine Klage nach Art. 263 AEUV auf Nichtigerklärung des Beschlusses (EU) 2016/789 der Kommission vom 1. Oktober 2014 über die staatliche Beihilfe SA.21121 (C 29/08) (ex NN 54/07) Deutschlands über die Finanzierung des Flughafens Frankfurt-Hahn und die finanziellen Beziehungen zwischen dem Flughafen und Ryanair (ABl. 2016, L 134, S. 46)

erlässt

* Verfahrenssprache: Deutsch.

DAS GERICHT (Vierte erweiterte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten H. Kanninen, der Richter J. Schwarcz, C. Iliopoulos und L. Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín (Berichterstatter) sowie der Richterin I. Reine,

Kanzler: S. Bukšek Tomac, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 9. Juli 2018

folgendes

Urteil

I. Vorgeschichte des Rechtsstreits

- 1 Die Klägerin, die Deutsche Lufthansa AG, ist eine Fluggesellschaft mit Sitz in Deutschland, deren Haupttätigkeit in der Beförderung von Fluggästen besteht. Ihr wichtigster Basisflughafen ist der Flughafen Frankfurt am Main (Deutschland).
- 2 Der Flughafen Frankfurt-Hahn liegt in Deutschland, im Land Rheinland-Pfalz (im Folgenden: Land), ca. 120 km westlich von der Stadt Frankfurt am Main und 115 km vom Flughafen Frankfurt am Main entfernt. Bis 1992 befand sich am Standort des Flughafens Frankfurt-Hahn eine Militärbasis, die sodann in einen Zivilflughafen umgewandelt wurde. Am 1. April 1995 veräußerte die Bundesrepublik Deutschland das Eigentum an der Infrastruktur an die Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG (im Folgenden: Holding Hahn), eine öffentlich-private Partnerschaft, an der das Land beteiligt war.
- 3 Am 1. Januar 1998 erwarb die Flughafen Frankfurt/Main GmbH (im Folgenden: Fraport), die den internationalen Flughafen Frankfurt am Main betrieb und verwaltete, 64,90 % der Anteile an der Betreibergesellschaft des Flughafens Frankfurt-Hahn, der Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen (im Folgenden: Flughafen Hahn).
- 4 Im Jahr 1999 warb der Flughafen Frankfurt-Hahn mit der Ryanair Ltd (jetzt Ryanair DAC, im Folgenden: Ryanair) seine erste Billigfluggesellschaft an. Der erste Vertrag zwischen Flughafen Hahn und Ryanair trat am 1. April 1999 in Kraft (im Folgenden: Vertrag mit Ryanair von 1999). Der Vertrag mit Ryanair von 1999, der eine Laufzeit von fünf Jahren hatte, regelte die von Ryanair zu entrichtenden Flughafenentgelte.
- 5 Im August 1999 übernahm Fraport 73,37 % der Anteile der Holding Hahn sowie 74,90 % der Anteile ihres Kommanditisten Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH.
- 6 Am 31. August 1999 trafen das Land und Fraport eine Vereinbarung, in der sich Fraport zum Abschluss eines Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrags verpflichtete. Dieser Vertrag wurde am selben Tag genehmigt und durch notarielle Urkunde vom 24. November 2000 bestätigt; er trat am 1. Januar 2001 in Kraft. Nach diesem Vertrag hatte Fraport Anspruch auf alle vom Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn erwirtschafteten Gewinne und musste im Gegenzug alle dessen Verluste übernehmen (im Folgenden: Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2001).
- 7 Anschließend fusionierten Holding Hahn und Flughafen Hahn zur Flughafen Hahn GmbH, die später in Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (im Folgenden: FFHG oder Frankfurt-Hahn) umbenannt wurde. An dieser waren das Land zu 26,93 % und Fraport zu 73,07 % beteiligt.

- 8 Bis zum 11. Juni 2001 waren 100 % der Anteile von Fraport im Besitz öffentlicher Anteilseigner. An diesem Tag ging Fraport an die Börse, woraufhin 29,71 % ihrer Anteile an private Anteilseigner verkauft wurden, während 70,29 % der Anteile bei öffentlichen Anteilseignern verblieben.
- 9 Am 16. Oktober 2001 genehmigte das Land die Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt-Hahn, die rückwirkend am 1. Oktober 2001 in Kraft trat (im Folgenden: Entgeltordnung von 2001).
- 10 Am 14. Dezember 2001 und am 9. Januar 2002 beschlossen Fraport bzw. die Anteilseigner von FFHG eine Erhöhung des Kapitals von FFHG, um den dringendsten Teil eines Programms zur Verbesserung der Flughafeninfrastruktur zu finanzieren (im Folgenden: Kapitalerhöhung von 2001). Fraport und das Land stimmten der Kapitalerhöhung von 2001 mit einem Volumen von 27 Mio. Euro zu und leisteten am 9. Januar 2002 einen Beitrag in Höhe von 19,7 bzw. 7,3 Mio. Euro.
- 11 Am 14. Februar 2002 schlossen FFHG und Ryanair einen zweiten Vertrag (im Folgenden: Vertrag mit Ryanair von 2002). Dieser trat an die Stelle des Vertrags mit Ryanair von 1999.
- 12 Am 27. November 2002 schlossen das Land Hessen (Deutschland), Fraport und FFHG eine Vereinbarung über die künftige Nutzung des Flughafens Frankfurt-Hahn. Diese Vereinbarung sah eine zweite Aufstockung des Kapitals von FFHG vor, anlässlich deren das Land Hessen der dritte Gesellschafter von FFHG werden sollte.
- 13 Am 22. März 2004 wurde eine Anteilseignervereinbarung über die Beteiligung von Fraport, des Landes und des Landes Hessen am Kapital von FFHG (im Folgenden: Anteilseignervereinbarung) ausgearbeitet. Fraport, das Land und das Land Hessen unterzeichneten diese Vereinbarung am 30. März 2005.
- 14 Zur Durchführung der Anteilseignervereinbarung wurde eine Erhöhung des Kapitals von FFHG um 19,5 Mio. Euro vereinbart, um das oben in Rn. 10 genannte Investitionsprogramm fortzuführen. Zwischen 2004 und 2009 leisteten Fraport, das Land und das Land Hessen tranchenweise 10,21 Mio. Euro, 540 000 Euro bzw. 8,75 Mio. Euro an FFHG. Zusätzlich verpflichteten sich das Land und das Land Hessen zur Zuführung von jeweils weiteren 11,25 Mio. Euro als Kapitalrücklage gemäß einem bis 2009 reichenden Zahlungsplan.
- 15 Nach der oben in Rn. 14 beschriebenen Kapitalerhöhung (im Folgenden: Kapitalerhöhung von 2004), deren Gesamtbetrag sich auf 42 Mio. Euro belief, hielt Fraport 65 % der Anteile von FFHG, während das Land Hessen und das Land jeweils 17,5 % hielten.
- 16 Die Anteilseignervereinbarung sah auch vor, dass jede weitere Neuverschuldung von FFHG durch Fraport, das Land und das Land Hessen im Verhältnis zu ihrer Kapitalbeteiligung an FFHG abzusichern sei und der Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2001 bis 2014 zu verlängern sei. Um diesen Verpflichtungen nachzukommen, schlossen Fraport und FFHG am 5. April 2004 einen neuen Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag (im Folgenden: Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2004). Der Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2004 trat am 2. Juni 2004 in Kraft, nachdem er von der Hauptversammlung der Anteilseigner von Fraport mit der gemäß der Anteilseignervereinbarung erforderlichen Dreiviertelmehrheit gebilligt worden war. Mit dem Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2004 verpflichtete sich Fraport zur Deckung aller von FFHG zwischen 2004 und 2009 erlittenen Verluste.
- 17 Von 1997 bis 2004 zahlte das Land direkte Zuschüsse an den Betreiber von Frankfurt-Hahn (im Folgenden: direkte Zuschüsse des Landes). Mit den bis 2000 gezahlten direkten Zuschüssen des Landes sollten Investitionen in die Flughafeninfrastruktur finanziert werden, während die ab 2001 gezahlten Zuschüsse dazu dienten, die Personalkosten für die Sicherheitskontrollen zu finanzieren. Das Land erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt-Hahn nutzen, eine

Flughafensicherheitsgebühr für alle von dort abfliegenden Fluggäste und führt den gesamten Ertrag aus dieser Gebühr sowie Mittel aus seinem allgemeinen Haushalt als Ausgleich für die Durchführung der Sicherheitskontrollen an den Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn ab (im Folgenden: Ausgleichszahlungen für die Sicherheitskontrollen).

- 18 Am 4. November 2005 wurde der Vertrag mit Ryanair von 2002 durch einen Zusatzvertrag ergänzt (im Folgenden: Vertrag mit Ryanair von 2005).
- 19 Zwischen 2003 und 2006 gingen bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften mehrere Beschwerden über mutmaßliche staatliche Beihilfen ein, die von Fraport, dem Land und dem Land Hessen zugunsten von Ryanair und FFHG gewährt worden seien. Am 22. September 2003 und am 1. Juni 2006 legte einer der Beschwerdeführer der Kommission weitere Informationen vor.
- 20 Am 26. April 2006 genehmigte das Land eine neue Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt-Hahn (im Folgenden: Entgeltordnung von 2006). Diese trat am 1. Juni 2006 in Kraft.
- 21 Mit Schreiben vom 25. September 2006 und vom 9. Februar 2007 ersuchte die Kommission die Bundesrepublik Deutschland um Informationen. Die Bundesrepublik Deutschland kam diesem Ersuchen mit Schreiben vom 20. Dezember 2006 und vom 29. Juni 2007 nach.
- 22 Mit Schreiben vom 17. Juni 2008 teilte die Kommission der Bundesrepublik Deutschland ihre Entscheidung mit, hinsichtlich der staatlichen Beihilfen in Bezug auf die Finanzierung von Frankfurt-Hahn und deren Beziehungen zu Ryanair das förmliche Prüfverfahren nach Art. 88 Abs. 2 EG-Vertrag (jetzt Art. 108 Abs. 2 AEUV) zu eröffnen (im Folgenden: Eröffnungsentscheidung von 2008). Die Entscheidung, mit der die Beteiligten zur Abgabe von Stellungnahmen aufgefordert wurden, wurde am 17. Januar 2009 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht (ABl. 2009, C 12, S. 6).
- 23 Am 31. Dezember 2008 verkaufte Fraport dem Land die Gesamtheit ihrer Anteile an FFHG. Nach diesem Verkauf hielt das Land eine Mehrheitsbeteiligung von 82,5 % an FFHG, während die übrigen 17,5 % beim Land Hessen verblieben; der Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2004 wurde aufgelöst.
- 24 Im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens erhielt die Kommission Stellungnahmen u. a. von der Klägerin und von Ryanair, die der Bundesrepublik Deutschland übermittelt wurden.
- 25 Am 1. Juli 2009 übermittelte die Bundesrepublik Deutschland der Kommission ihre Stellungnahme und weitere Informationen.
- 26 Am 13. Juli 2011 beschloss die Kommission, ein zweites förmliches Prüfverfahren in Bezug auf zwischen 2009 und 2011 getroffene Maßnahmen zur Finanzierung von FFHG zu eröffnen. Der Beschluss, mit dem die Beteiligten zur Abgabe von Stellungnahmen aufgefordert wurden, wurde am 21. Juli 2012 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht (ABl. 2012, C 216, S. 1). Somit liefen zwei Verfahren nebeneinander.
- 27 Mit Schreiben vom 20. Februar 2012 ersuchte die Kommission die Bundesrepublik Deutschland um weitere Informationen in Bezug auf die Eröffnungsentscheidung von 2008. Die Bundesrepublik Deutschland kam diesem Ersuchen mit Schreiben vom 16. April 2012 nach.
- 28 Mit Schreiben vom 27. Juli 2012 ersuchte die Kommission die Bundesrepublik Deutschland erneut um weitere Auskünfte. Die Bundesrepublik Deutschland antwortete darauf mit Schreiben vom 4. September 2012.

- 29 Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtete sich zu einer Kapitalzuführung an FFHG, um deren Darlehen zu refinanzieren, die dazu bestimmt waren, Infrastrukturmaßnahmen zu finanzieren, die von den Behörden zwischen 1997 und 2012 beschlossen worden waren und nicht von den Gewinnabführungs- und Verlustübernahmeverträgen, den Kapitalerhöhungen oder den anderen Zuschüssen erfasst waren (im Folgenden: letzte Kapitalerhöhung).
- 30 Mit Schreiben vom 25. Februar 2014 unterrichtete die Kommission die Bundesrepublik Deutschland über die am 20. Februar 2014 erfolgte Annahme der Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. 2014, C 99, S. 3, im Folgenden: Leitlinien von 2014).
- 31 Mit Schreiben vom 23. März und vom 4. April 2014 ersuchte die Kommission die Bundesrepublik Deutschland um weitere Informationen. Die Bundesrepublik Deutschland kam diesem Ersuchen mit Schreiben vom 17. April, 24. April und 9. Mai 2014 nach.
- 32 Am 15. April 2014 wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Bekanntmachung veröffentlicht, in der Mitgliedstaaten und Beteiligte aufgefordert wurden, zur Anwendung der Leitlinien von 2014 auf die vorliegende Rechtssache Stellung zu nehmen. Die Klägerin reichte eine Stellungnahme ein, die die Kommission mit Schreiben vom 26. August 2014 an die Bundesrepublik Deutschland weiterleitete. Mit Schreiben vom 3. September 2014 teilte die Bundesrepublik Deutschland der Kommission mit, dass sie keine Stellungnahme abgebe.
- 33 Am 1. Oktober 2014 erließ die Kommission den Beschluss (EU) 2016/789 über die staatliche Beihilfe SA.21121 (C 29/08) (ex NN 54/07) Deutschlands über die Finanzierung des Flughafens Frankfurt-Hahn und die finanziellen Beziehungen zwischen dem Flughafen und Ryanair (ABl. 2016, L 134, S. 46, im Folgenden: angefochtener Beschluss).

II. Angefochtener Beschluss

- 34 Im angefochtenen Beschluss prüfte die Kommission zum einen das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV hinsichtlich erstens der Maßnahmen zugunsten des Flughafens Frankfurt-Hahn (vgl. Erwägungsgründe 292 bis 420 des angefochtenen Beschlusses), zweitens der Maßnahmen zugunsten von Ryanair (vgl. Erwägungsgründe 421 bis 456, 464 bis 484 und 580 des angefochtenen Beschlusses) und drittens der Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt-Hahn nutzten, nämlich der Entgeltordnungen von 2001 und 2006 (vgl. Erwägungsgründe 457 bis 463, 485 bis 494 und 581 des angefochtenen Beschlusses). Zum anderen prüfte die Kommission, nachdem sie festgestellt hatte, dass einige der Maßnahmen zugunsten des Flughafens Frankfurt-Hahn eine staatliche Beihilfe darstellten, deren Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt (vgl. Erwägungsgründe 497 bis 579 des angefochtenen Beschlusses).

A. Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn

- 35 Als Erstes stellte die Kommission fest, dass der Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2001 keine staatliche Beihilfe darstelle. Im Wesentlichen führte sie aus, dass dieser Vertrag vor dem Urteil vom 12. Dezember 2000, *Aéroports de Paris/Kommission* (T-128/98, EU:T:2000:290), endgültig abgeschlossen worden sei, d. h. zu einer Zeit, als die staatlichen Stellen davon hätten ausgehen dürfen, dass Finanzierungsmaßnahmen für den Flughafen Frankfurt-Hahn keine staatlichen Beihilfen darstellten.
- 36 Als Zweites prüfte die Kommission, ob die Kapitalerhöhung von 2001 eine staatliche Beihilfe darstellte. Hierzu stellte sie zunächst fest, dass die Kapitalerhöhung von 2001 aus dem allgemeinen Haushalt des Landes und damit aus staatlichen Mitteln finanziert worden sowie dem Staat zurechenbar sei. Darüber hinaus sei der Beitrag von Fraport zu dieser Kapitalerhöhung zum einen aus staatlichen Mitteln

erbracht worden, da Fraport ein mehrheitlich im Eigentum der öffentlichen Hand stehendes Unternehmen gewesen sei, über dessen Mittel der Staat eine direkte oder indirekte Kontrolle ausgeübt habe, und zum anderen dem Staat zurechenbar gewesen, da sich Fraport als „ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand“ betrachte, die Geschäftsleitung von FFHG direkte Verhandlungen mit dem Land und dem Land Hessen geführt habe und das Land Fraport direkt dazu veranlasst habe, sich an der Kapitalerhöhung von 2001 zu beteiligen. Im Übrigen habe die Kapitalerhöhung von 2001 FFHG einen selektiven Vorteil verschafft, da die Entscheidung, ihr zusätzliches Kapital zuzuführen, nicht mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers im Einklang gestanden habe. Schließlich sei die Kapitalerhöhung von 2001 insbesondere aufgrund der Größe des Flughafens Frankfurt-Hahn und seiner Nähe zu anderen Flughäfen in der Europäischen Union geeignet gewesen, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen.

- 37 Als Drittes prüfte die Kommission in Bezug auf Fraport die Kapitalerhöhung von 2004 zusammen mit dem Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2004, da der Abschluss dieses Vertrags, der bis zum 31. Dezember 2014 laufen sollte, eine Voraussetzung für das Wirksamwerden der Kapitalerhöhung von 2004 gewesen sei. Die Kommission wies darauf hin, dass der Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2004 von Fraport mit einer Mehrheit von mindestens drei Viertel der Stimmen der Hauptversammlung zu genehmigen gewesen sei. Diese Mehrheit habe ohne die Beteiligung der privaten Anteilseigner dieser Gesellschaft nicht erreicht werden können, da die öffentlichen Anteilseigner nur etwa 70 % ihrer Anteile besessen hätten. Daher hätten die öffentlichen Anteilseigner den Beschluss über die Erteilung der Zustimmung von Fraport zum Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2004 nicht kontrollieren können, und folglich auch nicht den Beschluss über die Kapitalerhöhung von 2004, so dass diese Beschlüsse nicht dem Staat zurechenbar seien.
- 38 Die Kommission stellte daher fest, dass der Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2004 und der Beitrag von Fraport zur Kapitalerhöhung von 2004 keine staatlichen Beihilfen seien.
- 39 Zu den Beiträgen des Landes und des Landes Hessen zur Kapitalerhöhung von 2004 wies die Kommission zunächst darauf hin, dass sie jeweils aus dem allgemeinen Haushalt dieser Länder, d. h. aus staatlichen Mitteln, finanziert worden und dem Staat zurechenbar seien. Des Weiteren hätten diese Beiträge nicht im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers gestanden und somit FFHG einen selektiven Vorteil verschafft. Schließlich sei ein FFHG verschaffter selektiver wirtschaftlicher Vorteil geeignet gewesen, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- 40 Die Kommission zog daher den Schluss, dass die Beiträge des Landes und des Landes Hessen an der Kapitalerhöhung von 2004 eine staatliche Beihilfe darstellten.
- 41 Als Viertes prüfte die Kommission, ob die Ausgleichszahlungen für die Sicherheitskontrollen eine staatliche Beihilfe darstellten.
- 42 Hierzu wies sie zunächst darauf hin, dass der Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn nach den deutschen Rechtsvorschriften nur die Kosten für die Bereitstellung und Unterhaltung von für die Durchführung der Sicherheitskontrollen erforderlichen Räumen und Flächen vom Land vergütet erhalten könne. Da die vom Land übernommenen Kosten für die Sicherheitskontrollen über die zu vergütenden Kosten hinausgegangen seien, sei der Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn von einer Belastung befreit worden, die er normalerweise hätte tragen müssen, und habe somit einen selektiven Vorteil erlangt.

- 43 Sodann berücksichtigte die Kommission, dass der vom Land an den Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn gezahlte Betrag der Ausgleichszahlungen für die Sicherheitskontrollen nicht nur die Einnahmen aus der von den Fluggesellschaften erhobenen Flughafensicherheitsgebühr umfasst habe, sondern auch Mittel aus dem allgemeinen Haushalt des Landes. Daraus sei zu schließen, dass diese Ausgleichszahlungen aus staatlichen Mitteln finanziert worden und dem Staat zurechenbar seien.
- 44 Ferner erinnerte die Kommission daran, dass ein dem Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn verschaffter selektiver wirtschaftlicher Vorteil geeignet sei, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- 45 Schließlich führte sie aus, soweit die vom Land an den Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn gezahlten Beträge für die Sicherheitskontrollen über die von den Fluggesellschaften erhaltenen Einnahmen aus der Flughafensicherheitsgebühr hinausgegangen seien, stellten die dem Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn als Ausgleich für die Sicherheitskontrollen gewährten öffentlichen Zuwendungen eine staatliche Beihilfe dar.
- 46 Als Fünftes war die Kommission hinsichtlich der direkten Zuschüsse des Landes der Auffassung, dass die zwischen 1997 und 2000 gewährten Zuschüsse für die Finanzierung von Investitionen in die Flughafeninfrastruktur keine staatlichen Beihilfen darstellten, da sie vor dem Urteil vom 12. Dezember 2000, *Aéroports de Paris/Kommission* (T-128/98, EU:T:2000:290), beschlossen worden seien. Die direkten Zuschüsse des Landes, mit denen zwischen 2001 und 2004 die Personalkosten für die Sicherheitskontrollen finanziert worden seien, seien hingegen als mögliche staatliche Beihilfen zu prüfen, da sie Kosten gedeckt hätten, die vom Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn zu tragen gewesen seien.
- 47 Hierzu wies die Kommission zunächst darauf hin, dass die zwischen 2001 und 2004 gezahlten direkten Zuschüsse des Landes in Höhe von insgesamt 1,93 Mio. Euro aus staatlichen Mitteln finanziert worden und daher dem Staat zurechenbar seien. Da diese Zuschüsse Kosten gedeckt hätten, die vom Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn zu tragen gewesen seien, und ausschließlich ihm gewährt worden seien, hätten sie ihm zudem einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil verschafft. Schließlich sei ein dem Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn verschaffter selektiver wirtschaftlicher Vorteil geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Folglich handle es sich bei den fraglichen Zuschüssen um staatliche Beihilfen.
- 48 Als Sechstes und Letztes stufte die Kommission die letzte Kapitalerhöhung für die Refinanzierung der Darlehen, die FFHG aufgenommen habe, um die Verbesserungen der Infrastruktur am Flughafen Frankfurt-Hahn zwischen 1997 und 2012 zu finanzieren, als staatliche Beihilfe ein und verwies insoweit auf die Überlegungen, die sie zur Beteiligung des Landes und des Landes Hessen an der Kapitalerhöhung von 2004 und an den Ausgleichszahlungen für die Sicherheitskontrollen angestellt hatte.
- 49 So seien zum einen die FFHG rechtswidrig gewährten Investitionsbeihilfen, d. h. die Kapitalerhöhung von 2001, die Beiträge des Landes und des Landes Hessen zur Kapitalerhöhung von 2004 und die letzte Kapitalerhöhung, mit dem Binnenmarkt vereinbar, da sie die in Rn. 61 der Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (ABl. 2005, C 312, S. 1) genannten Kriterien erfüllten. Zum anderen seien die dem Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn vor dem 4. April 2014 rechtswidrig gewährten Betriebsbeihilfen, d. h. die Ausgleichszahlungen für die Sicherheitskontrollen und die direkten Zuschüsse des Landes, mit dem Binnenmarkt vereinbar, da sie die in Rn. 137 der Leitlinien von 2014 genannten Kriterien erfüllten.

B. Maßnahmen zugunsten von Ryanair

- 50 Zunächst war nach Ansicht der Kommission zur Beurteilung des Vorliegens einer staatlichen Beihilfe zugunsten von Ryanair festzustellen, ob der Vertrag mit Ryanair von 1999, der Vertrag mit Ryanair von 2002 und der Vertrag mit Ryanair von 2005 zum Zeitpunkt ihres Abschlusses dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers entsprachen. Insoweit sei gemäß den Leitlinien von 2014 bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers die inkrementelle Rentabilität jedes der zwischen Ryanair und dem Betreiber von Frankfurt-Hahn geschlossenen Verträge unter Berücksichtigung aller relevanten inkrementellen Einnahmen und Kosten im Zusammenhang mit jedem dieser Verträge *ex ante* zu analysieren.
- 51 Im Wesentlichen war die Kommission der Auffassung, dass der Vertrag mit Ryanair von 1999, der Vertrag mit Ryanair von 2002 und der Vertrag mit Ryanair von 2005 dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers entsprochen hätten, da sie dadurch zur Rentabilität des Flughafens Frankfurt-Hahn beigetragen hätten, dass die erwarteten inkrementellen Einnahmen höher als die erwarteten inkrementellen Kosten gewesen seien. Demnach hätten diese drei Verträge Ryanair keinen Vorteil verschafft und enthielten daher keine Elemente staatlicher Beihilfe.

C. Entgeltordnungen des Flughafens

- 52 Die Entgeltordnung von 2001 und die Entgeltordnung von 2006 standen nach Auffassung der Kommission mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers im Einklang, da sie *ex ante* betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens Frankfurt-Hahn beigetragen hätten.
- 53 Somit hätten die Entgeltordnung von 2001 und die Entgeltordnung von 2006 den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt-Hahn genutzt hätten, keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten, und stellten daher keine staatliche Beihilfe dar.

D. Verfügender Teil des angefochtenen Beschlusses

- 54 Im verfügenden Teil des angefochtenen Beschlusses heißt es:

„Artikel 1

(1) Die staatlichen Beihilfen, die Deutschland zwischen 2001 und 2012 zugunsten der [FFHG] in Form von Kapitalerhöhungen im Jahr 2001 in Höhe von 27 Mio. [Euro] und im Jahr 2004 in Höhe von 22 Mio. [Euro] sowie in Form direkter Zuschüsse des Landes ... unter Verletzung des Artikels 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt hat, sind mit dem Binnenmarkt vereinbar.

(2) Die Kapitalerhöhung von 2004 durch [Fraport] und der Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2004 stellen keine Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 2

(1) Der Vertrag zwischen Ryanair und [FFHG], der am 1. April 1999 in Kraft trat, stellt keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(2) Der Vertrag zwischen Ryanair und [FFHG] vom 14. Februar 2002 stellt keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(3) Der Vertrag ‚Agreement Ryanair/[FFHG] – Delivery of aircraft 6 to 18 – year 2005 to year 2012‘ vom 4. November 2005 stellt keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 3

Die Entgeltordnungen des Flughafens, die am 1. Oktober 2001 und am 1. Juni 2006 in Kraft traten, stellen keine Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.“

III. Verfahren und Anträge der Parteien

- 55 Mit Klageschrift, die am 26. August 2015 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Klägerin die vorliegende Klage erhoben.
- 56 Am 13. November 2015 hat die Kommission die Klagebeantwortung bei der Kanzlei des Gerichts eingereicht.
- 57 Die Erwiderung und die Gegenerwiderung sind am 5. Februar bzw. am 31. März 2016 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen.
- 58 Mit Schriftsatz, der am 5. Oktober 2015 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Ryanair plc beantragt, als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen zu werden. Mit Schreiben, das am 23. Oktober 2015 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Ryanair plc dem Gericht mitgeteilt, dass sie gemäß Art. 144 Abs. 8 der Verfahrensordnung des Gerichts ihren Antrag auf Zulassung als Streithelferin zurücknehme.
- 59 Mit Beschluss vom 18. November 2015 hat der Präsident der Sechsten Kammer des Gerichts angeordnet, die Ryanair plc in der Rechtssache T-492/15 als Streithilfeantragstellerin zu streichen, und hat ihr ihre eigenen Kosten auferlegt.
- 60 Mit Schriftsätzen, die am 23. Oktober bzw. am 17. November 2015 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen sind, haben Ryanair und das Land beantragt, als Streithelfer zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen zu werden. Mit Beschlüssen vom 26. Februar 2016, Deutsche Lufthansa/Kommission (T-492/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:126), und vom 17. März 2016, Deutsche Lufthansa/Kommission (T-492/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:193), hat der Präsident der Sechsten Kammer des Gerichts das Land und Ryanair als Streithelfer zugelassen.
- 61 Die Streithelfer, das Land und Ryanair, haben ihre Streithilfeschriftsätze am 12. März bzw. am 20. Mai 2016 bei der Kanzlei des Gerichts eingereicht.
- 62 Die Stellungnahmen der Klägerin zu den Streithilfeschriftsätzen des Landes und von Ryanair sind am 2. Mai bzw. am 18. Juli 2016 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen.
- 63 Mit Schreiben, die am 7. April und am 15. Juli 2016 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen sind, hat die Kommission mitgeteilt, dass sie zu den Streithilfeschriftsätzen des Landes und von Ryanair nicht Stellung nehmen werde.
- 64 Aufgrund einer Änderung der Zusammensetzung des Gerichts hat der Präsident des Gerichts gemäß Art. 27 Abs. 3 der Verfahrensordnung die Rechtssache im Interesse einer geordneten Rechtspflege einem neuen Berichterstatter zugewiesen, der der Ersten Kammer zugeteilt worden ist.

- 65 Mit Schreiben, das am 29. April 2016 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Klägerin zusätzliche Ausführungen vorgebracht, die sie als neue Klagegründe bezeichnet hat. Das Land, Ryanair und die Kommission haben ihre Stellungnahmen zu diesen Ausführungen am 19., 26. und 29. August 2016 bei der Kanzlei des Gerichts eingereicht.
- 66 Am 6. Juni 2016 hat das Gericht (Erste Kammer) der Klägerin im Rahmen prozessleitender Maßnahmen eine schriftliche Frage gestellt. Die Klägerin hat diese Frage fristgerecht beantwortet.
- 67 Im Zuge einer Änderung der Besetzung der Kammern des Gerichts gemäß Art. 27 Abs. 5 der Verfahrensordnung ist der Berichterstatter der Vierten Kammer zugeteilt worden, der die vorliegende Rechtssache daher zugewiesen worden ist.
- 68 Am 6. Oktober 2016 hat die Klägerin bei der Kanzlei des Gerichts ein neues Beweisangebot eingereicht.
- 69 Die Stellungnahmen der Kommission, des Landes und von Ryanair zu dem neuen Beweisangebot sind am 28. Oktober, am 4. und am 14. November 2016 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen.
- 70 Mit Schreiben, das am 11. April 2017 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Klägerin erneut zusätzliche Ausführungen vorgebracht, die sie als neue Klagegründe bezeichnet hat. Am 12. Mai 2017 hat das Land seine Stellungnahme zu diesen Ausführungen bei der Kanzlei des Gerichts eingereicht. Die Kommission und Ryanair haben ihre Stellungnahmen zu diesen Ausführungen am 2. Juni 2017 bei der Kanzlei des Gerichts eingereicht.
- 71 Am 26. Mai 2017 hat die Klägerin ein neues Beweisangebot bei der Kanzlei des Gerichts eingereicht.
- 72 Am 23. Juni 2017 haben das Land und Ryanair ihre Stellungnahmen zu dem neuen Beweisangebot der Klägerin bei der Kanzlei des Gerichts eingereicht. Die Stellungnahme der Kommission zu diesem Beweisangebot ist am 28. Juni 2017 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen.
- 73 Am 15. März 2018 hat das Gericht die vorliegende Rechtssache auf Vorschlag der Vierten Kammer gemäß Art. 28 der Verfahrensordnung an einen erweiterten Spruchkörper verwiesen.
- 74 Am 22. Mai 2018 hat das Gericht (Vierte erweiterte Kammer) im Rahmen prozessleitender Maßnahmen nach Art. 89 der Verfahrensordnung schriftliche Fragen an die Klägerin und die Kommission zu den Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn sowie Fragen an alle Parteien zu den Maßnahmen zugunsten von Ryanair gerichtet. Mit Schriftsätzen, die am 8. und am 21. Juni 2018 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen sind, haben die Parteien diese schriftlichen Fragen beantwortet.
- 75 Am 5. Juni 2018 hat Ryanair beantragt, Frau R. – der Hauptverfasserin des von Ryanair in Auftrag gegebenen Berichts der Beratungsgesellschaft Oxera, der im angefochtenen Beschluss und in den Schriftsätzen der Parteien zitiert wird – zu gestatten, in der mündlichen Verhandlung das Wort zu ergreifen, um etwaige Fragen des Gerichts zu beantworten, und sich dabei auf Englisch zu äußern.
- 76 Am 15. und am 22. Juni 2018 haben die Kommission und das Land ihre Stellungnahmen zu dem oben in Rn. 75 genannten Antrag von Ryanair bei der Kanzlei des Gerichts eingereicht. Das Land hat sein Einverständnis mit diesem Antrag erklärt, wohingegen die anderen Parteien Einwände insbesondere gegen die Verwendung der englischen Sprache durch Frau R. erhoben haben. Der Präsident der Vierten Kammer hat die Entscheidung über den Antrag auf die Kammer übertragen.
- 77 Mit Beschluss vom 6. Juli 2018, Deutsche Lufthansa/Kommission (T-492/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2018:434), ist Frau R. gestattet worden, sich in der mündlichen Verhandlung in Anwesenheit und unter Aufsicht der Vertreter von Ryanair in englischer Sprache zu äußern.

- 78 Am 7. Juli 2018 hat die Kommission bei der Kanzlei des Gerichts eine Berichtigung ihrer schriftlichen Antwort auf die Fragen des Gerichts vom 22. Mai 2018 eingereicht.
- 79 In der Sitzung vom 9. Juli 2018 haben die Hauptparteien mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet. Frau R. hat sich nicht geäußert.
- 80 Die Klägerin beantragt,
- den angefochtenen Beschluss für nichtig zu erklären;
 - der Kommission die Kosten aufzuerlegen.
- 81 Die Kommission und das Land beantragen,
- die Klage als unzulässig, jedenfalls als unbegründet abzuweisen;
 - der Klägerin die Kosten aufzuerlegen.
- 82 In der Gegenerwiderung beantragt die Kommission außerdem die Entfernung der in der Erwiderung enthaltenen Bezugnahmen auf ihre Klagebeantwortung in der Rechtssache, in der das Urteil vom 27. April 2017, Germanwings/Kommission (T-375/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2017:289), ergangen ist.
- 83 Ryanair beantragt,
- die Klage abzuweisen;
 - der Klägerin die Kosten aufzuerlegen.

IV. Rechtliche Würdigung

- 84 Die Klägerin stützt ihre Klage im Wesentlichen auf sieben Gründe, von denen der erste einen Verfahrensfehler, der zweite und der dritte fehlerhafte Tatsachenwürdigungen, der vierte offenkundige Widersprüche im angefochtenen Beschluss und die Klagegründe fünf bis sieben Verstöße gegen Art. 107 AEUV betreffen. Mit zwei gesonderten Schriftsätzen bringt die Klägerin zudem Ausführungen vor, die sie als neue Klagegründe bezeichnet.
- 85 Ohne förmlich eine Einrede der Unzulässigkeit zu erheben, macht die Kommission drei Gründe geltend, aus denen sie die Klage für unzulässig hält. Erstens sei die Klageschrift inkohärent. Zweitens fehle der Klägerin – wie hilfsweise geltend gemacht wird – ein Interesse an der Nichtigerklärung des angefochtenen Beschlusses, soweit er die Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn betreffe. Drittens fehle der Klägerin – wie ebenfalls hilfsweise geltend gemacht wird – die Klagebefugnis.
- 86 Als weiteren Unzulässigkeitsgrund wendet das Land ein, dass die Klage verfristet sei.
- 87 Die Kommission und die Streithelfer machen ferner geltend, die Klage sei jedenfalls unbegründet.
- 88 Die Klägerin hält die Klage für zulässig und begründet. Überdies macht sie zum einen geltend, das Land habe kein berechtigtes Interesse am Ausgang des Rechtsstreits mehr und habe daher seine Eigenschaft als Streithelfer verloren; zum anderen sei die Klagebeantwortung unzulässig.

89 Im vorliegenden Fall hält es das Gericht für angezeigt, als Erstes die Zulässigkeit der Klagebeantwortung, als Zweites die Fortdauer der Streithelfereigenschaft des Landes und als Drittes die Zulässigkeit der Klage zu prüfen. Nur wenn die Klage zulässig sein sollte, wird das Gericht als Viertes über ihre Begründetheit befinden.

A. Zur Zulässigkeit der Klagebeantwortung

90 Die Klägerin trägt vor, die Klagebeantwortung der Kommission sei in ihrer Gesamtheit unzulässig, da sie inkohärente und daher kaum verständliche Ausführungen enthalte. Die Kommission weiche darin nämlich ohne erkennbaren Grund von der Struktur des angefochtenen Beschlusses ab, stelle die Reihenfolge der Prüfung um, klammere willkürlich einzelne Elemente der Bewertung bestimmter Maßnahmen aus und bestreite feststehende Fakten. Im Übrigen sei Abschnitt 2.2.2.1 der Klagebeantwortung mit einer Überschrift versehen, die nicht zu seinem Inhalt passe.

91 Die Kommission beantragt, die vorliegende Unzulässigkeitsrüge zurückzuweisen.

92 Nach Art. 81 Abs. 1 Buchst. c der Verfahrensordnung muss die Klagebeantwortung die geltend gemachten Verteidigungsgründe und -argumente enthalten. Um die Rechtssicherheit und eine ordnungsgemäße Rechtspflege zu gewährleisten, ist eine Klagebeantwortung folglich nur dann zulässig, wenn sich die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Umstände, auf die sie sich stützt, zumindest in gedrängter Form, aber zusammenhängend und verständlich, aus ihrem Text ergeben (Urteil vom 5. März 2014, HP Health Clubs Iberia/HABM – Shiseido [ZENSATIONS], T-416/12, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:104, Rn. 18).

93 Im vorliegenden Fall ist aber festzustellen, dass sich die von der Kommission geltend gemachten Verteidigungsgründe und -argumente hinreichend klar und genau aus dem Text der Klagebeantwortung ergeben. So geht daraus eindeutig hervor, dass die Kommission zum einen die Zulässigkeit der Klage in Abrede stellt, weil die Klageschrift inkohärent sei und der Klägerin das Rechtsschutzinteresse und die Klagebefugnis fehlten (Abschnitt 1), und zum anderen den angefochtenen Beschluss als rechtmäßig verteidigt, soweit er die Maßnahmen zugunsten von Ryanair (Abschnitt 2), die Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn (Abschnitt 3) und die Entgeltordnungen (Abschnitt 4) betrifft. Selbst wenn man es als erwiesen ansähe, dass die Kommission von der Struktur des angefochtenen Beschlusses abgewichen ist, nicht auf alle von der Klägerin für maßgeblich erachteten Tatsachen Bezug genommen hat, vorgeblich feststehende Tatsachen bestreitet und nicht auf die Übereinstimmung zwischen Inhalt und Überschrift eines bestimmten Abschnitts geachtet hat, würde dies nichts an der Klarheit und Kohärenz der Darstellung ändern. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Klägerin in der Erwiderung durchaus in der Lage war, die in der Klagebeantwortung dargelegten Argumente ausfindig zu machen und darauf zu antworten.

94 Die auf die angebliche Inkohärenz der Klagebeantwortung gestützte Unzulässigkeitsrüge kann daher nur zurückgewiesen werden.

B. Zur Streithelfereigenschaft des Landes

95 In Beantwortung der vom Gericht im Rahmen der prozessleitenden Maßnahmen gestellten schriftlichen Fragen und der von ihm in der mündlichen Verhandlung gestellten Fragen hat die Klägerin geltend gemacht, das Land habe kein unmittelbares und gegenwärtiges Interesse am Ausgang des Rechtsstreits mehr, da es seine Geschäftsanteile an FFHG im Sommer 2017 verkauft habe, also nach dem Beschluss vom 26. Februar 2016, Deutsche Lufthansa/Kommission (T-492/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:126), mit dem der Präsident der Sechsten Kammer des Gerichts es als Streithelfer zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen habe. Das Land habe daher seine Stellung als Streithelfer verloren.

- 96 Die Kommission und die Streithelfer treten dem Vorbringen der Klägerin entgegen.
- 97 Nach Art. 40 Abs. 2 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union, der nach Art. 53 Abs. 1 dieser Satzung auf das Verfahren vor dem Gericht anwendbar ist, können alle Personen, die ein berechtigtes Interesse am Ausgang eines Rechtsstreits glaubhaft machen, dem Rechtsstreit beitreten; ausgenommen davon sind Rechtsstreitigkeiten zwischen Mitgliedstaaten, zwischen Organen der Union oder zwischen Mitgliedstaaten und Organen der Union. Unter dem berechtigten Interesse am Ausgang des Rechtsstreits im Sinne von Art. 40 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist ein unmittelbares, gegenwärtiges Interesse an den Anträgen selbst zu verstehen, auf deren Unterstützung die Streithilfe abzielt (Beschluss vom 10. Januar 2006, Diputación Foral de Álava und Gobierno Vasco/Kommission, T-227/01, EU:T:2006:3, Rn. 4 und 15). Dieses gegenwärtige Interesse muss bis zum Ende des Rechtsstreits fortbestehen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 13. September 2010, Griechenland u. a./Kommission, T-415/05, T-416/05 und T-423/05, EU:T:2010:386, Rn. 64 und 65).
- 98 Der Umstand, dass das Land mit dem Beschluss vom 26. Februar 2016, Deutsche Lufthansa/Kommission (T-492/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:126), als Streithelfer zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen wurde, hindert folglich nicht daran, die Zulässigkeit seiner Streithilfe im Stadium des Urteils erneut zu prüfen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 8. Juli 1999, Hüls/Kommission, C-199/92 P, EU:C:1999:358, Rn. 52).
- 99 Im vorliegenden Fall hat der Präsident der Sechsten Kammer des Gerichts in Rn. 13 des Beschlusses vom 26. Februar 2016, Deutsche Lufthansa/Kommission (T-492/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:126), zwar festgestellt, das Land zähle zu den „größten Anteilseignern“ von FFHG.
- 100 Im Rahmen einer Nichtigkeitsklage gegen einen Beschluss, mit dem die Kommission feststellt, dass bestimmte Maßnahmen einer unterstaatlichen Stelle keine staatlichen Beihilfen oder mit dem Binnenmarkt vereinbare staatliche Beihilfen darstellen, besitzt die unterstaatliche Stelle, die diese Maßnahmen erlassen hat, jedoch ein berechtigtes Interesse am Ausgang des Rechtsstreits im Sinne von Art. 40 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union. Das Urteil des Gerichts über einen solchen Rechtsstreit kann nämlich die Beurteilung dieser Maßnahmen in Frage stellen und damit Rechtswirkungen erzeugen, die die spezifischen Interessen der unterstaatlichen Stelle, die die Maßnahmen erlassen hat, beeinträchtigen können, insbesondere durch Infragestellung ihrer Befugnis, ihre Zuständigkeiten nach ihren Vorstellungen auszuüben (Beschluss vom 4. Februar 2015, Grandi Navi Veloci/Kommission, T-506/14, nicht veröffentlicht, EU:T:2015:102, Rn. 12 bis 15).
- 101 In Rn. 13 des Beschlusses vom 26. Februar 2016, Deutsche Lufthansa/Kommission (T-492/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:126), ist der Präsident der Sechsten Kammer zu dem Ergebnis gelangt, das Land habe ein berechtigtes Interesse am Ausgang des Rechtsstreits glaubhaft gemacht. Zur Begründung führte er insbesondere aus, eine Gebietskörperschaft wie das Land habe ein berechtigtes Interesse am Beitritt zu einem Rechtsstreit, der die Rechtmäßigkeit des Beschlusses betreffe, mit dem mehrere Maßnahmen für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt würden, zu denen die Gebietskörperschaft nicht nur als Anteilseignerin von FFHG, sondern auch durch Gewährung von Subventionen beigetragen habe.
- 102 Des Weiteren hat der Präsident der Sechsten Kammer in Rn. 14 des Beschlusses vom 26. Februar 2016, Deutsche Lufthansa/Kommission (T-492/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:126), die Feststellung, dass das Land ein berechtigtes Interesse am Ausgang des Rechtsstreits habe, auch darauf gestützt, dass zu berücksichtigen sei, dass durch eine Nichtigkeitsklärung des angefochtenen Beschlusses die seit den 1990er Jahren unternommenen Bemühungen des Landes gefährdet werden könnten, einen Flughafen zur Entlastung des Flughafens Frankfurt am Main zu schaffen und die Hunsrückregion (Deutschland) zu entwickeln.

103 Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass das Land weiterhin ein berechtigtes Interesse am Ausgang des Rechtsstreits hat und folglich durch den Verkauf seiner Anteile an FFHG seine Streithelfereigenschaft nicht verloren hat.

C. Zur Zulässigkeit der Klage

1. Zur mangelnden Kohärenz der Klageschrift

104 In ihrer Klagebeantwortung macht die Kommission, unterstützt durch Ryanair, geltend, dass die Klage den formalen Anforderungen des Art. 76 Buchst. d der Verfahrensordnung nicht genüge. Die Klagegründe ergäben sich nämlich nicht in kohärenter Weise aus der Klageschrift. Zum einen betreffe der Abschnitt, in dem die Klagegründe geschildert seien, ausschließlich die Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers und decke sich daher nur teilweise mit den in den vorangehenden Abschnitten der Klageschrift beschriebenen angeblichen Problemen des angefochtenen Beschlusses. Die Klagegründe richteten sich somit nur gegen Art. 2 des angefochtenen Beschlusses, in dem das Vorliegen von Beihilfen zugunsten von Ryanair gemäß dem Kriterium des privaten Kapitalgebers verneint werde.

105 Zum anderen sei der Abschnitt der Klageschrift, in dem die geltend gemachten Klagegründe dargelegt seien, unverständlich und inkohärent, soweit er sich auf eine angeblich fehlerhafte Feststellung des Sachverhalts und eine angeblich fehlerhafte Beurteilung des Sachverhalts im Rahmen der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers beziehe. Das Vorbringen in diesem Abschnitt bestehe nämlich lediglich in einer pauschalen, nicht näher erklärten Behauptung und verweise in allgemeiner Form auf den Rest der Klageschrift.

106 Die Klägerin beantragt, die vorliegende Unzulässigkeitsrüge zurückzuweisen.

107 Es ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 76 Buchst. d der Verfahrensordnung jede Klageschrift den Streitgegenstand, die geltend gemachten Klagegründe und Argumente sowie eine kurze Darstellung der Klagegründe enthalten muss. Unabhängig von Fragen der Terminologie müssen diese Angaben hinreichend klar und deutlich sein, damit der Beklagte seine Verteidigung vorbereiten und das Gericht – gegebenenfalls ohne über weitere unterstützende Informationen zu verfügen – über die Klage entscheiden kann. Um die Rechtssicherheit und eine ordnungsgemäße Rechtspflege zu gewährleisten, ist es für die Zulässigkeit einer Klage nach Art. 76 Buchst. d der Verfahrensordnung erforderlich, dass sich die tatsächlichen und rechtlichen Umstände, auf die sich die Klage stützt, zumindest in gedrängter Form, aber zusammenhängend und verständlich, unmittelbar aus der Klageschrift ergeben (vgl. Urteile vom 12. Mai 2016, Italien/Kommission, T-384/14, EU:T:2016:298, Rn. 38 [nicht veröffentlicht] und die dort angeführte Rechtsprechung, sowie vom 27. April 2017, Germanwings/Kommission, T-375/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2017:289, Rn. 23 und die dort angeführte Rechtsprechung).

108 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die Klageschrift ungewöhnlich aufgebaut ist. Sie enthält nämlich eine Darstellung der Vorgeschichte des Rechtsstreits und des Klageziels (Abschnitt 1), eine Zusammenfassung mancher der geltend gemachten Rügen (Abschnitt 2), eine detaillierte Darlegung sämtlicher geltend gemachter Rügen (Abschnitte 3 bis 9), einen Abschnitt über die Zulässigkeit der Klage (Abschnitt 10) sowie knappe Ausführungen zur „Begründetheit der Klage“ (Abschnitt 11).

109 Gleichwohl geht mit hinreichender Klarheit aus der Klageschrift hervor, dass die Klägerin die vollumfängliche Nichtigerklärung des angefochtenen Beschlusses begehrt und zur Stützung dieses Antrags sieben separate Klagegründe geltend macht. Anders als man anhand seiner Überschrift annehmen könnte, zielt der Abschnitt „Begründetheit der Klage“ nicht darauf ab, sämtliche

Klagegründe erschöpfend und abschließend darzulegen. Vielmehr soll in diesem Abschnitt lediglich darauf hingewiesen werden, dass bestimmte der geltend gemachten Rügen der Kontrolle durch das Gericht unterliegen.

- 110 Im Übrigen hat die Kommission, wie die Klägerin anmerkt, in ihrer Klagebeantwortung die im vorliegenden Fall geltend gemachten Klagegründe identifiziert und ist jedem von ihnen mit detaillierten Ausführungen entgegengetreten.
- 111 Folglich ergeben sich die Klagegründe und Rügen hinreichend klar, genau und kohärent aus dem Text der Klageschrift, damit die Kommission ihre Verteidigung vorbereiten und das Gericht über die Klage entscheiden kann.
- 112 Somit ist die auf die angebliche Inkohärenz der Klageschrift gestützte Unzulässigkeitsrüge zurückzuweisen.

2. Zur fehlenden Klagebefugnis der Klägerin

- 113 Die Kommission macht, unterstützt durch die Streithelfer, hilfsweise geltend, dass die Klägerin nicht nach Art. 263 Abs. 4 AEUV klagebefugt sei. Sie stützt diese Unzulässigkeitsrüge auf zwei Argumente, nämlich erstens das Fehlen der unmittelbaren und individuellen Betroffenheit der Klägerin und zweitens den fehlenden Verordnungscharakter des angefochtenen Beschlusses.
- 114 Nach Art. 263 Abs. 4 AEUV kann jede natürliche oder juristische Person unter den Bedingungen nach den Absätzen 1 und 2 dieser Vorschrift gegen die an sie gerichteten oder sie unmittelbar und individuell betreffenden Handlungen sowie gegen Rechtsakte mit Verordnungscharakter, die sie unmittelbar betreffen und keine Durchführungsmaßnahmen nach sich ziehen, Klage erheben.
- 115 Art. 263 Abs. 4 AEUV unterscheidet somit drei Fälle, in denen eine Nichtigkeitsklage einer natürlichen oder juristischen Person für zulässig erklärt werden kann. Um zur vorliegenden Unzulässigkeitsrüge Stellung zu nehmen, ist zu prüfen, ob einer der drei Fälle hier gegeben ist.
- 116 Zunächst ist festzustellen, dass der angefochtene Beschluss, wie aus seinem Art. 4 hervorgeht, allein an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet ist, und nicht an die Klägerin. Dies ist der Fall, weil das Verfahren zur Kontrolle staatlicher Beihilfen nach seiner allgemeinen Systematik ein Verfahren ist, das gegenüber dem Mitgliedstaat eröffnet wird, der für die Gewährung der Beihilfe verantwortlich ist (Urteile vom 24. März 2011, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, T-443/08 und T-455/08, EU:T:2011:117, Rn. 50, und vom 12. November 2015, HSH Investment Holdings Coinvest-C und HSH Investment Holdings FSO/Kommission, T-499/12, EU:T:2015:840, Rn. 28). Die vorliegende Klage kann daher nicht nach der ersten Variante von Art. 263 Abs. 4 AEUV für zulässig erklärt werden.
- 117 Unter diesen Umständen kann die vorliegende Klage gemäß der zweiten bzw. der dritten Variante von Art. 263 Abs. 4 AEUV nur dann für zulässig erklärt werden, wenn der angefochtene Beschluss entweder die Klägerin unmittelbar und individuell betrifft oder sie unmittelbar betrifft und einen Rechtsakt mit Verordnungscharakter darstellt, der keine Durchführungsmaßnahmen nach sich zieht (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 19. Dezember 2013, Telefónica/Kommission, C-274/12 P, EU:C:2013:852, Rn. 19, vom 27. Februar 2014, Stichting Woonpunt u. a./Kommission, C-132/12 P, EU:C:2014:100, Rn. 44, sowie vom 17. September 2015, Mory u. a./Kommission, C-33/14 P, EU:C:2015:609, Rn. 59).

118 Im vorliegenden Fall ist im Hinblick auf die zweite und die dritte Variante von Art. 263 Abs. 4 AEUV zu prüfen, ob die Klägerin zur Klage gegen den angefochtenen Beschluss befugt ist, soweit er zum einen die Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und von Ryanair (siehe unten, Rn. 119 bis 187) und zum anderen die Entgeltordnungen des Flughafens betrifft (siehe unten, Rn. 188 bis 212).

a) Zur Befugnis der Klägerin zur Klage gegen den angefochtenen Beschluss, soweit er die Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und von Ryanair betrifft

119 Die Kommission trägt vor, die Klägerin sei weder nach der zweiten noch nach der dritten Variante von Art. 263 Abs. 4 AEUV zur Klage gegen den angefochtenen Beschluss befugt, soweit er die Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und von Ryanair betreffe.

120 Nach Auffassung des Gerichts sind die beiden oben in Rn. 119 genannten Varianten nacheinander zu prüfen.

1) Zu Art. 263 Abs. 4 zweite Variante AEUV

121 Die Kommission trägt vor, die Klägerin habe nicht nachgewiesen, dass sie erstens von den Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und zweitens von den Maßnahmen zugunsten von Ryanair unmittelbar und individuell betroffen sei.

122 Als Erstes weist sie darauf hin, dass Art. 1 des angefochtenen Beschlusses die Gewährung von Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn betreffe. Die Klägerin, die keinen Flughafen betreibe, habe aber nicht dargelegt, inwiefern sie als Luftfahrtunternehmen von solchen Maßnahmen betroffen sein könnte.

123 Die Klägerin trägt vor, ein wesentlicher Teil der Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn sei an ihre Wettbewerberin Ryanair durchgeleitet worden. Die Kommission und die Streithelfer bestreiten dies. In ihren Schriftsätzen, die am 29. April 2016 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen sind, trägt die Klägerin insoweit zwei weitere Erwägungen vor, die sie als neue Klagegründe bezeichnet und deren Zulässigkeit von der Kommission und den Streithelfern in Abrede gestellt wird.

124 Als Zweites macht die Kommission, unterstützt durch die Streithelfer, geltend, die Klägerin habe nicht nachgewiesen, dass sie von dem angefochtenen Beschluss unmittelbar und individuell betroffen sei, soweit er die Maßnahmen zugunsten von Ryanair betreffe. Zum einen reiche nämlich das Vorliegen eines Wettbewerbsverhältnisses zum Empfänger der Beihilfe nicht aus, um zu belegen, dass die Klägerin von dem angefochtenen Beschluss unmittelbar betroffen sei. Zum anderen habe sich die Klägerin in ihrer Klageschrift lediglich darauf berufen, dass sie bei der Kommission eine Beihilfebeschwerde eingereicht habe, was aber nicht ausreiche, um nachzuweisen, dass sie von dem angefochtenen Beschluss individuell betroffen sei.

125 Das Land fügt hinzu, dass sich die Klägerin zum Nachweis ihrer individuellen Betroffenheit nicht mit dem Vorbringen begnügen könne, es bestehe ein Wettbewerbsverhältnis zum Empfänger einer Beihilfe. Sie müsse das Bestehen eines besonderen Wettbewerbsverhältnisses dartun, das geeignet sei, sie aus dem Kreis der bloßen Wettbewerber des angeblichen Beihilfeempfängers individualisiert herauszuheben. Im vorliegenden Fall hätte sie etwa den substantiierten Nachweis erbringen können, dass die angeblichen Beihilfen von Ryanair systematisch dazu eingesetzt würden, auf bestimmten, gerade von der Klägerin bisher gewinnbringend bedienten Flugverbindungen gezielte Kampfpreise anzubieten, die die Klägerin mittel- oder langfristig einem existenzgefährdenden „margin squeeze“ aussetzen würden. Die Klägerin, die insoweit die Beweislast trage, habe diesen Nachweis jedoch nicht erbracht. Sie habe noch nicht einmal die relevanten Märkte bezeichnet. Im Übrigen würden die

betreffenden Flugverbindungen von einer Vielzahl von Wettbewerbern bedient, was gemäß der Rechtsprechung die Wirkungen der fraglichen Maßnahmen so weit verwässere, dass eine substantielle Betroffenheit der Marktposition der Klägerin grundsätzlich ausgeschlossen sei.

- 126 Die Klägerin tritt dem Vorbringen der Kommission und des Landes entgegen. Sie beruft sich erstens darauf, dass sie Beschwerdeführerin und mithin Beteiligte im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel [108 AEUV] (ABl. 1999, L 83, S. 1) gewesen sei, was ein Umstand von erheblicher Bedeutung sei, zweitens darauf, dass ihre Klagebefugnis im Rahmen eines Verfahrens vor der deutschen Gerichtsbarkeit, in dem sie seit 2006 Partei sei und das staatliche Beihilfen an Ryanair betreffe, zu keinem Zeitpunkt in Rede gestanden habe, und drittens darauf, dass die direkte und indirekte Finanzierung von Ryanair durch FFHG erhebliche Auswirkungen auf den Wettbewerb und mithin insbesondere auf sie habe. Zur Stützung letzteren Arguments legt die Klägerin u. a. zwei neue Unterlagen vor, nämlich Auszüge aus dem Beschluss (EU) 2016/2069 der Kommission vom 1. Oktober 2014 über die von Belgien durchgeführten Maßnahmen SA.14093 (C 76/2002) zugunsten von Brussels South Charleroi Airport und Ryanair (ABl. 2016, L 325, S. 63) (Anlage K 83) und eine Pressemitteilung von Ryanair vom März 2017 (Anlage K 84). Viertens macht sie geltend, das Argument des Landes bezüglich des fehlenden Nachweises eines besonderen Wettbewerbsverhältnisses zwischen ihr und Ryanair sei unzulässig, da es von der Kommission nicht vorgebracht worden sei.
- 127 Im vorliegenden Fall ist nach Auffassung des Gerichts vor der Prüfung, ob die Klägerin nachgewiesen hat, dass sie von dem angefochtenen Beschluss unmittelbar und individuell betroffen ist, soweit er die Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und von Ryanair betrifft, zunächst über die Zulässigkeit zum einen der Anlagen K 83 und K 84 und zum anderen des Vorbringens des Landes zum Fehlen einer spürbaren Beeinträchtigung der Marktstellung der Klägerin zu entscheiden.

i) Zur Zulässigkeit der Anlagen K 83 und K 84

- 128 Die Kommission weist mit Unterstützung der Streithelfer im Wesentlichen darauf hin, dass neue Beweise nicht nach Abschluss des schriftlichen Verfahrens vorgelegt werden dürften, aber vor Abschluss des mündlichen Verfahrens, sofern die Verspätung der Vorlage gerechtfertigt sei. Die Klägerin habe jedoch die Vorlage der neuen Beweise nach den beiden Schriftsatzwechseln in keiner Weise begründet.
- 129 Nach Art. 85 Abs. 3 der Verfahrensordnung können die Hauptparteien nur, „[s]ofern die Verspätung der Vorlage gerechtfertigt ist, ... ausnahmsweise noch vor Abschluss des mündlichen Verfahrens oder vor einer Entscheidung des Gerichts, ohne mündliches Verfahren zu entscheiden, Beweise oder Beweisangebote vorlegen“.
- 130 Zum einen ist ein Dokument wie die Auszüge aus dem Beschluss 2016/2069, auf die die Klägerin verweist, aber Teil der Entscheidungspraxis der Kommission und stellt folglich keinen Beweis im eigentlichen Sinne, insbesondere im Sinne von Art. 85 der Verfahrensordnung, dar. Eine Partei kann sich vor dem Gericht auf diese Entscheidungspraxis berufen, auch wenn sie, wie im vorliegenden Fall, erst nach dem Verfahren vor der Kommission entwickelt wurde (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 9. Februar 2017, International Gaming Projects/EUIPO – adp Gauselmann [TRIPLE EVOLUTION], T-82/16, nicht veröffentlicht, EU:T:2017:66, Rn. 17 und 19, sowie vom 26. Oktober 2017, Alpirsbacher Klosterbräu Glauner/EUIPO [Klosterstoff], T-844/16, EU:T:2017:759, Rn. 57).
- 131 Zum anderen ist die Verspätung der Vorlage eines Beweisangebots im Sinne von Art. 85 der Verfahrensordnung ausnahmsweise gerechtfertigt, wenn die vorlegende Partei den Beweis erst nach Abschluss des schriftlichen Verfahrens erlangt hat.

132 Die in der Anlage K 84 befindliche Pressemitteilung von Ryanair wurde aber erst nach der am 5. Februar 2016 erfolgten Einreichung der Erwiderung erstellt. Ihre Vorlage als neuer Beweis mit dem Schriftsatz vom 26. Mai 2017 ist daher ausnahmsweise gerechtfertigt.

133 Folglich sind die Anlagen K 83 und K 84 für zulässig zu erklären.

ii) Zur Zulässigkeit des Vorbringens des Landes zum Fehlen einer spürbaren Beeinträchtigung der Marktstellung der Klägerin

134 Nach Art. 40 Abs. 4 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union und Art. 142 der Verfahrensordnung kann die Streithilfe nur die völlige oder teilweise Unterstützung der Anträge einer Hauptpartei zum Gegenstand haben. Nach der Rechtsprechung kann ein Streithelfer aber andere Argumente als die von ihm unterstützte Partei vorbringen, sofern sie nicht den Rahmen des Rechtsstreits ändern und die Streithilfe weiterhin die Unterstützung der Anträge dieser Partei bezweckt (Urteile vom 8. Juni 1995, Siemens/Kommission, T-459/93, EU:T:1995:100, Rn. 21, und vom 13. April 2005, Verein für Konsumenteninformation/Kommission, T-2/03, EU:T:2005:125, Rn. 52).

135 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass das Erfordernis der individuellen Betroffenheit im Sinne von Art. 263 Abs. 4 AEUV insbesondere dann erfüllt ist, wenn der Kläger dartut, dass seine Marktstellung durch die Beihilfe, die Gegenstand des betreffenden Beschlusses ist, spürbar beeinträchtigt wird (Urteile vom 13. Dezember 2005, Kommission/Aktionsgemeinschaft Recht und Eigentum, C-78/03 P, EU:C:2005:761, Rn. 37, und vom 22. Dezember 2008, British Aggregates/Kommission, C-487/06 P, EU:C:2008:757, Rn. 30). Die Kommission hat aber bereits in der Klagebeantwortung im Rahmen ihrer Unzulässigkeitsrüge wegen fehlender Klagebefugnis der Klägerin vorgetragen, dass Letztere nicht nachgewiesen habe, dass sie von dem angefochtenen Beschluss individuell betroffen sei.

136 Das Vorbringen des Landes zum Fehlen einer spürbaren Beeinträchtigung der Marktstellung der Klägerin steht folglich in enger Verbindung zu den von der Kommission in ihrer Klagebeantwortung vorgebrachten Argumenten bezüglich der fehlenden individuellen Betroffenheit der Klägerin und somit zur Unzulässigkeitsrüge der Kommission wegen fehlender Klagebefugnis der Klägerin. Somit kann nicht angenommen werden, dass dieses Vorbringen den Rahmen des Rechtsstreits ändert oder dass die Streithilfe nicht mehr die Unterstützung der Anträge der Kommission bezweckt.

137 Daher ist festzustellen, dass das Vorbringen des Landes zum Fehlen einer spürbaren Beeinträchtigung der Marktstellung der Klägerin zulässig ist.

iii) Zur unmittelbaren und individuellen Betroffenheit der Klägerin

138 Eine Nichtigkeitsklage ist nur dann nach Art. 263 Abs. 4 zweite Variante AEUV zulässig, wenn der Kläger unmittelbar und individuell von dem angefochtenen Beschluss betroffen ist. Die Voraussetzungen der unmittelbaren und der individuellen Betroffenheit von dem angefochtenen Beschluss sind kumulativ (vgl. in diesem Sinne Beschluss vom 11. November 2014, Nguyen/Parlament und Rat, T-20/14, EU:T:2014:955, Rn. 55, sowie Urteil vom 16. Mai 2018, Netflix International und Netflix/Kommission, T-818/16, nicht veröffentlicht, EU:T:2018:274, Rn. 70). Schon das Nichtvorliegen einer dieser Voraussetzungen schließt also aus, dass eine Klage nach Art. 263 Abs. 4 zweite Variante AEUV für zulässig erklärt werden kann.

139 Im vorliegenden Fall hält es das Gericht für zweckmäßig, mit der Prüfung der Voraussetzung der individuellen Betroffenheit zu beginnen.

140 Insoweit ist auf die ständige Rechtsprechung hinzuweisen, wonach eine Person, die nicht Adressat einer Entscheidung ist, nur dann geltend machen kann, von ihr individuell betroffen zu sein, wenn die Entscheidung sie wegen bestimmter persönlicher Eigenschaften oder besonderer, sie aus dem Kreis

aller übrigen Personen heraushebender Umstände berührt und sie daher in ähnlicher Weise individualisiert, wie es der Adressat einer Entscheidung wäre (Urteile vom 15. Juli 1963, Plaumann/Kommission, 25/62, EU:C:1963:17, S. 238, vom 17. September 2015, Mory u. a./Kommission, C-33/14 P, EU:C:2015:609, Rn. 93, sowie vom 12. Mai 2016, Hamr – Sport/Kommission, T-693/14, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:292, Rn. 32).

- 141 Im Bereich der staatlichen Beihilfen sind Konkurrenzunternehmen des begünstigten Unternehmens neben diesem als von einer Entscheidung der Kommission, mit der das nach Art. 108 Abs. 2 AEUV eröffnete Verfahren abgeschlossen wird, individuell betroffen angesehen worden, wenn sie im Rahmen dieses Verfahrens eine aktive Rolle gespielt haben und sofern ihre Marktstellung durch die Beihilfe, die Gegenstand der angefochtenen Entscheidung ist, spürbar beeinträchtigt wurde (Urteile vom 28. Januar 1986, Cofaz u. a./Kommission, 169/84, EU:C:1986:42, Rn. 25, vom 22. November 2007, Sniace/Kommission, C-260/05 P, EU:C:2007:700, Rn. 55, sowie vom 17. September 2015, Mory u. a./Kommission, C-33/14 P, EU:C:2015:609, Rn. 98).
- 142 Im vorliegenden Fall wird die Klägerin durch die Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und von Ryanair nicht begünstigt. Sie hat jedoch eine Beschwerde bei der Kommission eingereicht und im förmlichen Prüfverfahren Stellung genommen. Es geht insbesondere aus dem angefochtenen Beschluss hervor, dass die Klägerin der Kommission detaillierte Informationen und Anmerkungen zur Eröffnungsentscheidung von 2008 sowie Ausführungen zur Anwendung der Leitlinien von 2014 auf die vorliegende Rechtssache unterbreitet hat. Daher ist festzustellen, dass die Klägerin im Ablauf des Verwaltungsverfahrens eine aktive Rolle gespielt hat, was die Kommission im Übrigen nicht bestreitet.
- 143 Allerdings ist der Kommission darin beizupflichten, dass allein aus der Beteiligung des Klägers am Verwaltungsverfahren nicht geschlossen werden kann, dass er von dem angefochtenen Beschluss individuell betroffen ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 22. November 2007, Sniace/Kommission, C-260/05 P, EU:C:2007:700, Rn. 60, und Beschluss vom 26. September 2016, Greenpeace Energy u. a./Kommission, T-382/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:589, Rn. 39), auch wenn er in diesem Verwaltungsverfahren, wie im vorliegenden Fall, eine wichtige Rolle gespielt haben mag, etwa durch Einreichung der Beschwerde, die dem angefochtenen Beschluss zugrunde liegt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 9. Juli 2009, 3F/Kommission, C-319/07 P, EU:C:2009:435, Rn. 94 und 95). Der Kläger muss in jedem Fall dartun, dass die Maßnahme, die Gegenstand des angefochtenen Beschlusses ist, geeignet war, ihn in seiner Marktstellung spürbar zu beeinträchtigen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 22. November 2007, Sniace/Kommission, C-260/05 P, EU:C:2007:700, Rn. 60, und Beschluss vom 26. Januar 2012, Mojo Concerts und Amsterdam Music Dome Exploitatie/Kommission, T-90/09, nicht veröffentlicht, EU:T:2012:30, Rn. 33).
- 144 Somit ist zu prüfen, ob die Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und von Ryanair geeignet waren, die Wettbewerbsstellung der Klägerin auf dem betreffenden Markt bzw. den betreffenden Märkten spürbar zu beeinträchtigen.
- 145 Insoweit ist hervorzuheben, dass ein Unternehmen nicht schon dann als von einer Handlung individuell betroffen angesehen werden kann, wenn diese Handlung geeignet ist, die auf dem relevanten Markt bestehenden Wettbewerbsverhältnisse in gewissem Maße zu beeinflussen, und das betreffende 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 (Urteile vom 17. September 2015, Mory u. a./Kommission, C-33/14 P, EU:C:2015:609, Rn. 99 und 100, sowie vom 26. September 2014, Dansk Automat Brancheforening/Kommission, T-601/11, EU:T:2014:839, Rn. 41).
- 146 Wie sich aus ständiger Rechtsprechung ergibt, muss die Klägerin, der die Beweislast obliegt (vgl. in diesem Sinne Beschluss vom 26. September 2016, Greenpeace Energy u. a./Kommission, T-382/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:589, Rn. 68), Belege für die Besonderheit ihrer wettbewerblichen

Situation anführen (vgl. in diesem Sinne Beschluss vom 27. Mai 2004, Deutsche Post und DHL/Kommission, T-358/02, EU:T:2004:159, Rn. 38, und Urteil vom 10. Februar 2009, Deutsche Post und DHL International/Kommission, T-388/03, EU:T:2009:30, Rn. 49 und 51).

- 147 Zwar ist es in Anbetracht des Umfangs der von ihm auszuübenden gerichtlichen Kontrolle nicht Sache des Unionsrichters, im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung abschließend über die Wettbewerbsbeziehungen zwischen dem Kläger und dem mutmaßlich durch die fragliche Beihilfe begünstigten Unternehmen zu befinden. Gleichwohl hat der Kläger in stichhaltiger Weise darzulegen, aus welchen Gründen die Beihilfe seine berechtigten Interessen durch eine spürbare Beeinträchtigung seiner Stellung auf dem betreffenden Markt verletzen kann (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 28. Januar 1986, Cofaz u. a./Kommission, 169/84, EU:C:1986:42, Rn. 28, sowie Beschluss vom 26. September 2016, Greenpeace Energy u. a./Kommission, T-382/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:589, Rn. 44). Hierfür muss der Kläger den Grad der Beeinträchtigung seiner Stellung auf diesem Markt dartun (Beschluss vom 27. Mai 2004, Deutsche Post und DHL/Kommission, T-358/02, EU:T:2004:159, Rn. 37).
- 148 Eine solche wettbewerbliche Beeinträchtigung ist nicht zwangsläufig aus Indizien wie einer bedeutenden Umsatzeinbuße, nicht unerheblichen finanziellen Verlusten oder einer signifikanten Verringerung der Marktanteile infolge der Gewährung der fraglichen Beihilfe abzuleiten. Die Gewährung einer staatlichen Beihilfe kann die Wettbewerbsstellung 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. Ebenso kann die Spürbarkeit dieser Beeinträchtigung aufgrund zahlreicher Faktoren wie u. a. der Struktur des betreffenden Marktes oder der Art der fraglichen Beihilfe variieren. Der Nachweis einer spürbaren Beeinträchtigung der Stellung eines Wettbewerbers auf dem Markt kann daher nicht auf das Vorliegen bestimmter Anhaltspunkte für eine Verschlechterung der kommerziellen oder finanziellen Leistungen des Klägers beschränkt werden (Urteile vom 22. November 2007, Spanien/Lenzing, C-525/04 P, EU:C:2007:698, Rn. 34 und 35, vom 22. Dezember 2008, British Aggregates/Kommission, C-487/06 P, EU:C:2008:757, Rn. 53, sowie vom 26. September 2014, Dansk Automat Brancheforening/Kommission, T-601/11, EU:T:2014:839, Rn. 42).
- 149 Der Nachweis einer derartigen Beeinträchtigung hängt auch nicht unmittelbar von der Höhe der Beihilfe ab. Er hängt vielmehr vom Grad der Beeinträchtigung ab, den die Beihilfe für die Stellung des Klägers auf dem betreffenden Markt bewirken kann, und kann daher bei Beihilfen vergleichbarer Höhe variieren, und zwar anhand von Kriterien wie der Größe des betreffenden Marktes, der speziellen Art der Beihilfe, der Länge des Zeitraums, für den sie gewährt wurde, des Charakters der betroffenen Tätigkeit als Haupt- oder Nebentätigkeit für den Kläger und seiner Möglichkeiten, die negativen Auswirkungen der Beihilfe zu umgehen. Die Beurteilung des Grades dieser Beeinträchtigung erfordert also insbesondere, dass der Kläger den relevanten Markt definiert und dem Gericht die wesentlichen Angaben zu dessen Struktur vorlegt. Dabei kann es sich etwa um Informationen über die Zahl der auf diesem Markt aktiven Wettbewerber, ihre Marktanteile und gegebenenfalls deren Entwicklung nach der Gewährung der fraglichen Maßnahmen handeln (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 12. Juni 2014, Sarc/Kommission, T-488/11, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:497, Rn. 36, 37 und 43).
- 150 Die Klägerin hat aber in der Klageschrift und der Erwiderung nicht den Markt oder die Märkte definiert, auf dem oder denen sie eine Beeinträchtigung ihrer Wettbewerbsstellung erlitten haben will. Erst recht hat sie nicht die geringste Angabe zur Größe und zur Struktur dieses Marktes oder dieser Märkte sowie zur Stellung, die sie, Ryanair und ihre etwaigen weiteren Wettbewerber im relevanten Zeitraum auf diesem Markt oder diesen Märkten innehatten, gemacht. In ihrer Stellungnahme zum Streithilfeschriftsatz des Landes definiert die Klägerin genauso wenig den betreffenden Markt bzw. die betreffenden Märkte, sondern behauptet lediglich, dass die vom Land angeführte „O&D“-Methode – die darin besteht, in einen relevanten Markt alle untereinander austauschbaren Anbieter auf einer bestimmten Flugverbindung einzuschließen – im Bereich der staatlichen Beihilfen nicht anwendbar sei. Die Klägerin trägt zwar vor, dass „es auf die gesamte Förderung des internationalen Netzwerks

von Ryanair [ankommt]“. Sie unterlässt es aber, die Konturen des etwaigen Marktes einzugrenzen, auf dem die Auswirkungen einer solchen Förderung auf ihre Wettbewerbsstellung beurteilt werden könnten.

- 151 Die Klägerin ergänzt allerdings, dass sie selbst dann von den fraglichen Maßnahmen individuell betroffen wäre, wenn die „O&D“-Methode anzuwenden wäre. Insbesondere hätten es die fraglichen Maßnahmen Ryanair ermöglicht, ihre Aktivitäten immer mehr auf größere Flughäfen wie Frankfurt am Main, Hamburg (Deutschland), Köln-Bonn (Deutschland) und Nürnberg (Deutschland) zu verlagern. An diesen großen Flughäfen finde der Streckenwettbewerb „im engeren Sinn“ statt. So bediene Ryanair ab dem Flughafen Frankfurt am Main 16 Strecken, die die Klägerin ebenfalls ab diesem Flughafen bediene. Zur Stützung ihres Vorbringens verweist die Klägerin auf die Anlagen K 83 und K 84, die Auszüge aus dem Beschluss 2016/2069 bzw. eine Pressemitteilung von Ryanair vom März 2017 enthalten (siehe oben, Rn. 128 bis 133).
- 152 In der mündlichen Verhandlung hat die Klägerin außerdem vorgetragen, es bestehe eine Überschneidung auf der Flugstrecke zwischen dem Städtepaar Frankfurt-Bologna, die von ihr ab dem Flughafen Frankfurt am Main und von Ryanair ab dem Flughafen Frankfurt-Hahn bedient werde.
- 153 Insoweit ist erstens darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich derjenige, der sich zur Stützung eines Antrags auf Tatsachen beruft, diese zu beweisen hat (Beschluss vom 25. Januar 2008, *Provincia di Ascoli Piceno und Comune di Monte Urano/Apache Footwear u. a.*, C-464/07 P[I], nicht veröffentlicht, EU:C:2008:49, Rn. 9; vgl. in diesem Sinne auch Urteil vom 6. März 2001, *Connolly/Kommission*, C-274/99 P, EU:C:2001:127, Rn. 113). Im vorliegenden Fall hat die Klägerin aber für das Vorliegen der von ihr geltend gemachten Überschneidungen keinerlei Beweis angeführt. Ebenso wenig hat sie Angaben gemacht, aus denen geschlossen werden könnte, dass ein Kausalzusammenhang zwischen der Gewährung der Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und von Ryanair und der Verlagerung der Aktivitäten von Ryanair auf große Flughäfen besteht.
- 154 Zweitens wäre selbst dann, wenn das Vorliegen der von der Klägerin geltend gemachten Überschneidungen erwiesen wäre und die Flugstrecken, auf denen diese auftreten, als relevante Märkte angesehen werden könnten, festzustellen, dass die Klägerin keinerlei Angaben zur Struktur dieser Märkte und zu der Wirkung, die die Gewährung der fraglichen Maßnahmen auf sie gehabt haben könnte, gemacht hat. Insbesondere hat die Klägerin dem Gericht weder Informationen über die Größe solcher Märkte noch über den Umfang ihrer eigenen Anteile, der von Ryanair und der ihrer etwaigen Wettbewerber auf solchen Märkten noch über die etwaige Entwicklung dieser Anteile seit der Gewährung der Maßnahmen zugunsten von Ryanair und von Frankfurt-Hahn vorgelegt. Sie hat auch keine sonstigen Angaben gemacht, um darzutun, dass sie auf solchen Märkten Einnahmeausfälle oder eine ungünstigere Entwicklung, als sie ohne diese Maßnahmen eingetreten wäre, habe verzeichnen müssen. Unter diesen Umständen ist nicht erwiesen, dass die Gewährung dieser Maßnahmen die Wettbewerbsstellung der Klägerin auf solchen Märkten spürbar beeinträchtigt hat.
- 155 Zwar beklagt die Klägerin auch die Auswirkungen, die die Maßnahmen zugunsten von Ryanair und von Frankfurt-Hahn auf ihre Wettbewerbsstellung nicht nur auf den oben in den Rn. 151 und 152 genannten Strecken, sondern auf dem Markt für Passagierluftverkehr allgemein gehabt haben könnten. Auf diesem Markt befinde sie sich in einem Wettbewerbsverhältnis zu Ryanair. Dieser Markt unterliege einem starken Wettbewerb, und ihre dortige Stellung sei spürbar beeinträchtigt worden. So habe Ryanair etwa ihr internationales und nationales Streckennetz vom Flughafen Frankfurt-Hahn aus ausgebaut. Dieser sei zu einer „Basis“ von Ryanair ausgebaut worden, ohne dass sich Ryanair finanziell daran beteiligt hätte. Dies habe es Ryanair ermöglicht, stark zu wachsen und ihre Anteile auf dem fraglichen Markt zu vergrößern.
- 156 Jedoch definiert die Klägerin nicht die geografische Ausdehnung eines solchen Marktes und macht zu dessen Struktur genauso wenig Angaben wie zur Struktur der oben in den Rn. 151 und 152 beschriebenen hypothetischen Märkte. Allenfalls kann aus dem Vorbringen der Klägerin geschlossen

werden, dass ein hypothetischer Markt für Passagierluftverkehr „sehr wettbewerbsintensiv“ ist und sich, wie das Land hervorhebt, durch die Anwesenheit zahlreicher Akteure auszeichnet, weshalb nicht einfach vermutet werden kann, dass die Klägerin Einnahmeausfälle oder eine ungünstigere Entwicklung, als sie ohne die Maßnahmen zugunsten von Ryanair und von Frankfurt-Hahn eingetreten wäre, hat verzeichnen müssen (vgl. in diesem Sinne Beschluss vom 11. Januar 2012, Phoenix-Reisen und DRV/Kommission, T-58/10, nicht veröffentlicht, EU:T:2012:3, Rn. 50).

- 157 Jedenfalls kann selbst dann, wenn man – wie es das Gericht in den nachfolgenden Ausführungen tun wird – davon ausgeht, dass eine Durchleitung der Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn an Ryanair stattgefunden hat und nicht vollständig durch andere im angefochtenen Beschluss untersuchte Maßnahmen bewirkt wurde, keines der sechs Argumente durchgreifen, die die Klägerin vorträgt, um darzutun, dass ihre Wettbewerbsstellung auf einem hypothetischen Markt für Passagierluftverkehr durch die Maßnahmen zugunsten von Ryanair und von Frankfurt-Hahn spürbar beeinträchtigt wurde. Die Argumente der Klägerin beschränken sich nämlich im Wesentlichen darauf, den allgemeinen Wettbewerbsdruck darzulegen, den Ryanair und die anderen Billigfluggesellschaften auf die traditionellen Fluggesellschaften ausüben.
- 158 Erstens trägt die Klägerin vor, der Flughafen Frankfurt-Hahn befinde sich in der Nähe des Flughafens Frankfurt am Main, ihrer wichtigsten Operationsbasis, die auf Ryanair angewandten Flughafenentgelte seien zu niedrig und die Geschäftsbeziehung zwischen dem Betreiber von Frankfurt-Hahn und Ryanair sei defizitär. Dies zeige zum einen, dass die dem Flughafen Frankfurt-Hahn gewährten Beihilfen an Ryanair durchgeleitet worden seien, und zum anderen, dass die Klägerin angesichts des Umfangs dieser Durchleitung eine spürbare Beeinträchtigung erlitten habe.
- 159 Dieses Argument kann nur zurückgewiesen werden. Zunächst ist nämlich darauf hinzuweisen, dass die geografische Nähe zwischen den Flughäfen Frankfurt-Hahn und Frankfurt am Main (115 km) und der geltend gemachte Umstand, dass der Erstgenannte somit im Einzugsgebiet des Zweitgenannten liege, allenfalls belegen können, dass ein Wettbewerbsverhältnis zwischen diesen beiden Flughäfen besteht. Selbst unterstellt, ein solches Verhältnis wäre erwiesen und könnte als Indiz für das Bestehen eines Wettbewerbsverhältnisses zwischen der Klägerin und Ryanair angesehen werden, würde es genügen, daran zu erinnern, dass sich die Klägerin nach der oben in Rn. 145 angeführten Rechtsprechung nicht allein auf ihre Eigenschaft als Wettbewerberin des begünstigten Unternehmens berufen kann, um die spürbare Beeinträchtigung ihrer Wettbewerbsstellung nachzuweisen.
- 160 Des Weiteren kann, selbst wenn man davon ausgeht, dass die angeblich zu geringe Höhe der auf Ryanair angewandten Flughafenentgelte und die defizitäre Geschäftsbeziehung zwischen dem Betreiber von Frankfurt-Hahn und Ryanair eine Durchleitung von Beihilfen an Ryanair erkennen lassen, daraus keine Schlussfolgerung über den Grad der wettbewerblichen Beeinträchtigung gezogen werden, die die Klägerin möglicherweise erlitten hat. Solche Umstände betreffen nämlich allgemein die Art der Vorteile, die Ryanair womöglich erhalten hat, und nicht konkret die Auswirkungen, die solche Vorteile auf die Wettbewerbsstellung der Klägerin gehabt haben könnten.
- 161 Was schließlich den behaupteten Umfang der Durchleitung von Beihilfen an Ryanair angeht, genügt es, daran zu erinnern, dass der Nachweis einer spürbaren Beeinträchtigung der Stellung eines Klägers auf dem betreffenden Markt, wie sich aus der obigen Rn. 149 ergibt, nicht unmittelbar von der Höhe der gewährten Beihilfe abhängt.
- 162 Zweitens trägt die Klägerin vor, die Flotte von Ryanair sei zwischen 2009 und 2011 stark angewachsen, womit Ryanair, nach Anzahl der Sitze gemessen, zur größten Fluggesellschaft Europas geworden sei.
- 163 Dieses Argument ist zurückzuweisen. Eine solche Entwicklung könnte auch durch Faktoren zu erklären sein, die von den Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und von Ryanair unabhängig sind, etwa die Zunahme der Kundschaft, die den Luftverkehr in Anspruch nimmt. Die Klägerin hat nämlich keinerlei Beweis vorgelegt, um einen Kausalzusammenhang zwischen der Vergrößerung der Flotte von

Ryanair und diesen Maßnahmen zu belegen. Jedenfalls beruft sie sich auf keine Besonderheit ihrer Situation, die belegen könnte, dass ihre Wettbewerbsstellung durch diese Vergrößerung spürbar beeinträchtigt wurde.

- 164 Drittens trägt die Klägerin vor, das subventionsbedingte Wachstum von Ryanair habe zu erheblichem Druck auf sie geführt. Sie habe bedeutende Verluste von Marktanteilen sowie einen anhaltenden Verfall ihrer Ticketpreise und Erlöse erlitten. Auch habe sie Gegenmaßnahmen ergreifen müssen, indem sie eine eigene Billigfluglinie etabliert habe, und sei gezwungen gewesen, ein Restrukturierungsprogramm namens „Score“ einzuführen.
- 165 Diesem Argument kann nicht gefolgt werden. Was den Druck auf die Klägerin angeht, zu dem das erhebliche Wachstum von Ryanair geführt haben soll, ist darauf hinzuweisen, dass die Klägerin keinerlei Beweis vorlegt, um zu belegen, dass die bedeutenden Verluste von Marktanteilen, der anhaltende Verfall der Ticketpreise und der Rückgang der Erlöse, die sie erlitten habe, sowie die Einleitung der Gegenmaßnahmen, die sie ergriffen habe, Folge der Maßnahmen zugunsten von Ryanair und von Frankfurt-Hahn sind. Im Gegenteil legt der Akteninhalt nahe, dass eine solche Entwicklung auf andere Faktoren zurückzuführen sein könnte. So erklärt die Klägerin in ihrem Geschäftsbericht von 2012, den die Kommission vorgelegt hat, ihre Ergebnisse des Jahres 2012 mit zahlreichen Streiks. Weiter erklärt sie ihre Ergebnisse mit dem Wettbewerb im europäischen Luftverkehr, den Kosten zur Deckung der CO₂-Emissionen, den Abgaben in Deutschland und Österreich, dem Nachtflugverbot und den hohen Kerosinpreisen.
- 166 Speziell zum Restrukturierungsprogramm „Score“ ist festzustellen, dass die Klägerin es nicht vorlegt und somit nicht ihre Behauptung untermauert, dass diese Restrukturierung auf den Wettbewerbsdruck zurückzuführen sei, den Ryanair kraft der Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn ausübe.
- 167 Die Klägerin verweist zwar auf einen Presseartikel vom 15. Juni 2015, der sich auf das Restrukturierungsprogramm „Score“ beziehen soll. Auch diesen Artikel hat sie allerdings nicht vorgelegt.
- 168 Mangels Vorlage der relevanten Seiten des Programms „Score“ oder zumindest einer aussagekräftigen Zusammenfassung seines Inhalts ist aber, wie die Kommission vorträgt, nicht auszuschließen, dass die Maßnahmen zur Verringerung der Treibstoffkosten durch das Alter der Flotte der Klägerin bedingt waren, die Kostensenkungen durch gemeinsamen Einkauf in Wirklichkeit darauf abzielten, einer fehlenden Integration von Zukäufen abzuweichen, und die Kostensenkungen durch eine Trennung der innereuropäischen Flüge in „Hub-and-spoke-Flüge“ und „Point-to-point-Flüge“ (sternförmiges System bzw. Anschlussflugsystem) dazu dienten, die Komplexität des Angebots innereuropäischer Flüge durch die Klägerin abzubauen. Schließlich ist auch nicht auszuschließen, dass die Schwierigkeiten, die das Programm „Score“ rechtfertigten, ihren Ursprung, wie die Kommission ebenfalls ausführt, teilweise in den im Geschäftsbericht der Klägerin von 2012 (siehe oben, Rn. 165) dargelegten Problemen hatten. Im Übrigen wird das Programm „Score“ in diesem Geschäftsbericht als Fortführung der Maßnahmen dargestellt, die durch die strukturelle Krise des Luftverkehrssektors in Europa notwendig geworden seien, ohne dass jeglicher Bezug zu dem durch Ryanair infolge ihrer Stellung in Frankfurt-Hahn ausgeübten Wettbewerb hergestellt würde.
- 169 Viertens macht die Klägerin geltend, das Arbeitsdokument der Kommission vom Dezember 2015 über eine Luftfahrtstrategie für Europa verdeutliche, dass die Zahl der europäischen Luftverkehrsgesellschaften, die zu den größten der Welt zählten, darunter die Klägerin, seit 2001 immer weiter gesunken sei.
- 170 Dieses Argument ist nicht stichhaltig. Das Arbeitsdokument über eine Luftfahrtstrategie für Europa behandelt nämlich die großen Tendenzen des Luftverkehrs und geht weder auf die Situation der Flughäfen Frankfurt-Hahn und Frankfurt am Main noch auf die Beziehungen zwischen der Klägerin

und Ryanair konkret ein. Der Umstand, dass diesem Dokument zufolge im Jahr 2015 eine Sitzkapazität von 48 % auf die Billigfluggesellschaften entfiel, während der Anteil der traditionellen Gesellschaften an den Sitzen im selben Jahr auf 38 % sank, lässt daher keine Schlussfolgerungen zur Entwicklung der jeweiligen Wettbewerbsstellung der Klägerin und von Ryanair zu und erlaubt erst recht nicht die Annahme, dass die Maßnahmen zugunsten von Ryanair und von Frankfurt-Hahn eine erhebliche Auswirkung auf diese Entwicklung hatten. Überdies zeigt das Schaubild 5 dieses Arbeitsdokuments entgegen dem Vorbringen der Klägerin, dass sich diese Prozentanteile dadurch erklären, dass die Billigfluggesellschaften infolge der Öffnung des Luftverkehrsmarkts in den 1990er Jahren eine neue Kundschaft gewinnen konnten, während die Stellung der traditionellen Fluggesellschaften, wie etwa der Klägerin, auf diesem Markt stabil blieb und keine erheblichen Verluste erlitt. Das Dokument enthält nichts, was belegen würde, dass die traditionellen Fluggesellschaften einen größeren Anteil an dieser neuen Kundschaft hätten gewinnen können, wenn es etwaige staatliche Beihilfen zugunsten der Billigfluggesellschaften nicht gegeben hätte, und schon gar nicht, dass dies für die Klägerin der Fall gewesen wäre, wenn die Maßnahmen zugunsten von Ryanair und von Frankfurt-Hahn unterblieben wären.

- 171 Richtig ist, dass die Tabelle 2 des Arbeitsdokuments über eine Luftfahrtstrategie für Europa einen individualisierten Überblick über die finanziellen Ergebnisse der größten Luftfahrtkonzerne der Union im Jahr 2014 verschafft und dabei nicht zuletzt den Lufthansa-Konzern und Ryanair miteinander vergleicht. Daraus geht hervor, dass Ryanair im Jahr 2014 positive Ergebnisse verzeichnete, während die Situation des Lufthansa-Konzerns insgesamt stabil blieb. So nahm der Jahresumsatz von Ryanair um 12,3 % zu, während derjenige des Lufthansa-Konzerns nur um 0,1 % sank. Weiter ergibt sich aus dieser Tabelle, dass die Umsatzrendite des Lufthansa-Konzerns im Jahr 2014 positiv blieb.
- 172 Aus diesen Gesichtspunkten kann aber nicht geschlossen werden, dass die finanziellen Ergebnisse der Klägerin ohne die Maßnahmen zugunsten von Ryanair und von Frankfurt-Hahn erheblich günstiger hätten ausfallen können. Jedenfalls ist festzustellen, dass die Tabelle 2 des Arbeitsdokuments über eine Luftfahrtstrategie für Europa die finanziellen Ergebnisse der größten Luftfahrtkonzerne der Union von 2013 bis 2014 betrifft, wohingegen die Maßnahmen zugunsten von Ryanair und von Frankfurt-Hahn zwischen 1999 und 2012 gewährt wurden. Sofern man nicht davon ausgeht, dass die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Wettbewerbsstellung der Klägerin erst mit einer Verzögerung von mehreren Jahren eingetreten sind, was die Klägerin im vorliegenden Fall nicht behauptet, kann also nicht angenommen werden, dass die fragliche Tabelle insoweit jegliche Schlussfolgerung zulässt.
- 173 Im Übrigen wird im Arbeitsdokument über eine Luftfahrtstrategie für Europa zwar, wie die Klägerin ausführt, festgestellt, dass die Anzahl der zu den größten Fluggesellschaften der Welt zählenden europäischen Fluggesellschaften seit 2001 gesunken sei; jedoch widerlegt die Klägerin nicht die von der Kommission angeführte Erklärung, dass diese Entwicklung dadurch begründet sei, dass der europäische Markt durch eine Vielzahl von Übernahmen geprägt gewesen sei.
- 174 Fünftens beruft sich die Klägerin auf den 249. Erwägungsgrund der Entscheidung 2004/393/EG der Kommission vom 12. Februar 2004 über die Vorteilsgewährung seitens der Region Wallonien und des Flughafenbetreibers Brussels South Charleroi Airport zugunsten des Luftfahrtunternehmens Ryanair bei dessen Niederlassung in Charleroi (ABl. 2004, L 137, S. 1), aus dem u. a. hervorgehe, dass die Vorteilsgewährung in Form der Übernahme von Betriebskosten, die normalerweise einem Luftfahrtunternehmen oblägen, durch den Staat nicht nur zu einer Verzerrung des Wettbewerbs für eine oder mehrere Strecken und für ein bestimmtes Marktsegment führe, sondern es diesem Luftfahrtunternehmen auch ermögliche, seine Marktposition für sein gesamtes Streckennetz gegenüber den Wettbewerbern zu stärken.
- 175 Diesem Argument kann nicht gefolgt werden. Insoweit ist zum einen darauf hinzuweisen, dass die Kriterien, die die Kommission heranzieht, um die Voraussetzungen einer Wettbewerbsverfälschung oder der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten im Rahmen von Art. 107 AEUV festzulegen, nicht dieselbe Aufgabe erfüllen und nicht den gleichen Zweck haben wie die, die zur

Beurteilung der Zulässigkeit einer Klage heranzuziehen sind und in Art. 263 Abs. 4 AEUV niedergelegt sind. Die Zulässigkeit der Klage einer Privatperson ist daher nur nach Art. 263 Abs. 4 AEUV zu prüfen (vgl. in diesem Sinne Beschluss vom 21. Februar 2006, Deutsche Post und DHL Express/Kommission, C-367/04 P, nicht veröffentlicht, EU:C:2006:126, Rn. 47). Der 249. Erwägungsgrund der Entscheidung 2004/393 betrifft aber ausschließlich die Kriterien für die Beeinträchtigung des Wettbewerbs und des Handels zwischen Mitgliedstaaten im Sinne von Art. 107 AEUV. Die Klägerin kann sich daher nicht auf diesen Erwägungsgrund berufen, um die spürbare Beeinträchtigung ihrer Stellung auf dem betreffenden Markt nachzuweisen.

- 176 Zum anderen ist zu beachten, dass der 249. Erwägungsgrund der Entscheidung 2004/393 allgemein die Auswirkung von Betriebsbeihilfen auf den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen betrifft. Er betrifft konkret weder die Auswirkungen solcher Beihilfen auf die Wettbewerbsstellung der Klägerin noch die Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und von Ryanair. Er ermöglicht es der Klägerin also nicht, die Besonderheit ihrer Wettbewerbssituation nachzuweisen und darzutun, dass ihre Wettbewerbsstellung spürbar beeinträchtigt ist.
- 177 Sechstens trägt die Klägerin vor, dass sie aufgrund ihrer Gesellschafterstellung bei Fraport den Ausbau des Flughafens Frankfurt-Hahn und die Subventionierung von Ryanair habe mitfinanzieren müssen. Fraport sei nämlich bis Ende 2008 der Mehrheitsgesellschafter von FFHG gewesen und habe als solcher deren Verluste ausgeglichen und sich darüber hinaus an zwei Kapitalerhöhungen bei FFHG beteiligt.
- 178 Dieses Argument kann nur zurückgewiesen werden. Die Klägerin hat nämlich nicht präzisiert, in welcher Höhe sie in ihrer Eigenschaft als Gesellschafterin von Fraport zu dieser Finanzierung beigetragen hat, so dass es nicht möglich ist, den Grad der Beeinträchtigung zu bestimmen, die ihre Wettbewerbsstellung infolgedessen möglicherweise erlitten hat.
- 179 Nach alledem hat die Klägerin nicht nachgewiesen, dass sie infolge der Gewährung der Maßnahmen zugunsten von Ryanair und der Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn – selbst wenn Letztere tatsächlich an Ryanair durchgeleitet worden sein sollten – eine bedeutende Umsatzeinbuße, nicht unerhebliche finanzielle Verluste oder eine signifikante Verringerung ihrer Marktanteile auf dem betreffenden Markt oder den betreffenden Märkten erlitten hat. Ebenso wenig hat sie Einnahmeausfälle oder eine weniger günstige Entwicklung als die, die ohne diese Maßnahmen zu verzeichnen gewesen wäre, nachgewiesen.
- 180 Folglich wäre selbst dann, wenn der sich aus den Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn ergebende Vorteil an Ryanair durchgeleitet worden sein sollte und dies ganz oder teilweise auf anderem Wege als durch andere im angefochtenen Beschluss untersuchte Maßnahmen geschehen sein sollte, gleichwohl nicht belegt, dass die Situation der Klägerin auf dem betreffenden Markt durch diese Maßnahmen und durch diejenigen zugunsten von Ryanair spürbar beeinträchtigt wurde.
- 181 Somit ist – ohne dass überhaupt geklärt werden müsste, ob der sich aus den Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn ergebende Vorteil an Ryanair durchgeleitet wurde und ob dies gegebenenfalls durch Gewährung anderer im angefochtenen Beschluss untersuchter Maßnahmen geschehen ist, und demnach auch, ohne dass die Zulässigkeit der beiden als neue Klagegründe bezeichneten Erwägungen im Schriftsatz vom 29. April 2016, die in Bezug auf diese Durchleitung geltend gemacht werden, geprüft werden müsste – festzustellen, dass die Klägerin nicht stichhaltig dargelegt hat, inwiefern die Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und von Ryanair, die Gegenstand der Art. 1 und 2 des angefochtenen Beschlusses sind, ihre berechtigten Interessen verletzen könnten, indem sie ihre Stellung auf dem betreffenden Markt oder den betreffenden Märkten spürbar beeinträchtigen.
- 182 Da die Klägerin demnach ihre individuelle Betroffenheit in Bezug auf die Maßnahmen, die Gegenstand der Art. 1 und 2 des angefochtenen Beschlusses sind, nicht rechtlich hinreichend nachgewiesen hat, ist, ohne dass das Kriterium der unmittelbaren Betroffenheit geprüft werden müsste, festzustellen, dass die

vorliegende Klage, soweit sie diese Artikel betrifft, nicht als nach Art. 263 Abs. 4 zweite Variante AEUV zulässig angesehen werden kann. Unter diesen Umständen ist zu prüfen, ob die vorliegende Klage, soweit sie diese Artikel betrifft, für nach Art. 263 Abs. 4 dritte Variante AEUV zulässig erklärt werden kann.

2) Zu Art. 263 Abs. 4 dritte Variante AEUV

183 Die Kommission stellt im Wesentlichen in Abrede, dass die Klägerin nach Art. 263 Abs. 4 dritte Variante AEUV zur Klage gegen die Art. 1 und 2 des angefochtenen Beschlusses befugt ist. Sie trägt insbesondere vor, die Klägerin habe nicht geltend gemacht, dass es sich bei dem angefochtenen Beschluss um einen Rechtsakt mit Verordnungscharakter handle. Jedenfalls könne ein Beschluss in Beihilfesachen nach der Rechtsprechung keinen Verordnungscharakter haben. Das Gericht könne diese Frage von Amts wegen prüfen.

184 Die Klägerin hat sich hierzu nicht ausdrücklich geäußert.

185 Eine Nichtigkeitsklage ist nur dann nach Art. 263 Abs. 4 dritte Variante AEUV zulässig, wenn sie sich gegen einen Rechtsakt mit Verordnungscharakter richtet, der den Kläger unmittelbar betrifft und keine Durchführungsmaßnahmen nach sich zieht.

186 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass der Begriff „Rechtsakte mit Verordnungscharakter“ Rechtsakte mit allgemeiner Geltung mit Ausnahme von Gesetzgebungsakten erfasst (vgl. in diesem Sinne Beschluss vom 14. Januar 2015, SolarWorld u. a./Kommission, T-507/13, EU:T:2015:23, Rn. 64 sowie die dort angeführte Rechtsprechung). Nach der Rechtsprechung hat ein Rechtsakt allgemeine Geltung, wenn er für objektiv bestimmte Situationen gilt und Rechtswirkungen gegenüber allgemein und abstrakt umschriebenen Personengruppen erzeugt (vgl. Urteil vom 17. März 2011, AJD Tuna, C-221/09, EU:C:2011:153, Rn. 51 und die dort angeführte Rechtsprechung). Bei einem Beschluss, mit dem die Kommission die Vereinbarkeit einer staatlichen Einzelbeihilfe mit dem Binnenmarkt feststellt, ist dies nicht der Fall (vgl. in diesem Sinne Beschluss vom 3. April 2014, CFE-CGC France Télécom-Orange/Kommission, T-2/13, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:226, Rn. 28, und Urteil vom 3. Dezember 2014, Castelnou Energía/Kommission, T-57/11, EU:T:2014:1021, Rn. 23).

187 Es ist aber festzustellen, dass die Maßnahmen zugunsten von Ryanair und von Frankfurt-Hahn nicht auf der Grundlage einer Beihilferegelung gewährt wurden und somit individuellen Charakter haben. Soweit der angefochtene Beschluss diese Maßnahmen betrifft, gilt er also nicht für objektiv bestimmte Situationen und erzeugt keine Rechtswirkungen gegenüber allgemein und abstrakt umschriebenen Personengruppen. Die Art. 1 und 2 des angefochtenen Beschlusses, die diese Maßnahmen betreffen, haben somit individuelle Geltung und können infolgedessen nicht als Rechtsakte mit Verordnungscharakter im Sinne von Art. 263 Abs. 4 AEUV eingestuft werden. Folglich kann die Klägerin die Art. 1 und 2 des angefochtenen Beschlusses nicht zulässigerweise nach Art. 263 Abs. 4 dritte Variante AEUV anfechten.

b) Zur Befugnis der Klägerin zur Klage gegen den angefochtenen Beschluss, soweit er die Entgeltordnungen des Flughafens betrifft

188 Die Kommission stellt in Abrede, dass die Klägerin nach Art. 263 Abs. 4 zweite und dritte Variante AEUV zur Klage gegen den angefochtenen Beschluss befugt ist, soweit er die Entgeltordnungen von 2001 und von 2006 betrifft.

189 Nach Auffassung des Gerichts sind im vorliegenden Fall die beiden oben in Rn. 188 genannten Varianten nacheinander zu prüfen.

1) Zu Art. 263 Abs. 4 zweite Variante AEUV

- 190 Die Kommission trägt vor, die Klägerin habe nicht nachgewiesen, dass sie von Art. 3 des angefochtenen Beschlusses, der die Entgeltordnungen von 2001 und von 2006 betreffe, unmittelbar und individuell betroffen sei. Keine dieser beiden Entgeltordnungen sei auf Ryanair anwendbar. Die Flughafenentgelte, die diese Fluggesellschaft zu entrichten habe, würden nämlich im Einklang mit dem deutschen Recht auf der Grundlage privatrechtlicher Verträge zwischen ihr und dem Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn vereinbart. Diese Verträge seien im vorliegenden Fall Gegenstand von Art. 2 des angefochtenen Beschlusses. Ryanair erhalte also keine Beihilfe auf der Grundlage der Entgeltordnungen von 2001 und von 2006. Die Klage richte sich aber allein gegen die von Ryanair empfangenen Beihilfen. Sie sei folglich unzulässig, soweit sie Art. 3 des angefochtenen Beschlusses betreffe.
- 191 Die Streithelfer machen allgemein geltend, die Klägerin sei von dem angefochtenen Beschluss nicht unmittelbar und individuell betroffen und somit nicht klagebefugt.
- 192 Die Klägerin trägt vor, weder aus der Eröffnungsentscheidung von 2008 noch aus dem angefochtenen Beschluss gehe hervor, dass die Entgeltordnungen nicht auf Ryanair anwendbar seien. Vielmehr sei dem 458. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses zu entnehmen, dass „[d]ie Entgeltordnung des Flughafens von 2001 für alle Fluggesellschaften [galt], die den Flughafen Frankfurt-Hahn nutzen“. Zu diesen Fluggesellschaften habe auch Ryanair gezählt. Es sei allerdings einzuräumen, dass die Entgeltordnung von 2006 nach dem 490. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses nicht auf Ryanair anwendbar zu sein scheine.
- 193 Die Klägerin sei aber hinsichtlich Art. 3 des angefochtenen Beschlusses auch dann klagebefugt, wenn die fraglichen Entgeltordnungen teilweise nicht auf Ryanair anwendbar sein sollten. Es sei nämlich zu berücksichtigen, dass diese Entgeltordnungen nach dem Abschluss privatrechtlicher Verträge mit Ryanair erlassen worden seien. Der Abschluss dieser Verträge habe offensichtlich dem Zweck gedient, die vertraglichen Sonderkonditionen von Ryanair abzusichern und andere Luftverkehrsunternehmen gegenüber Ryanair zu benachteiligen.
- 194 In der Gegenerwiderung gesteht die Kommission zum einen zu, dass der 458. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses den Eindruck erwecke, die Entgeltordnung von 2001 sei auf Ryanair anwendbar, weist jedoch darauf hin, dass sich aus dem 464. Erwägungsgrund dieses Beschlusses ergebe, dass dies nicht der Fall sei. Zum anderen sei das Argument, dass die fraglichen Entgeltordnungen diskriminierend seien, erstmals in der Erwiderung geltend gemacht worden und damit als unzulässig zurückzuweisen.
- 195 Insoweit ist daran zu erinnern, dass eine Nichtigkeitsklage, wie aus der obigen Rn. 138 hervorgeht, nur dann nach Art. 263 Abs. 4 zweite Variante AEUV zulässig ist, wenn der Kläger die kumulativen Voraussetzungen der unmittelbaren und der individuellen Betroffenheit erfüllt.
- 196 Im vorliegenden Fall hält es das Gericht für zweckmäßig, mit der Prüfung der unmittelbaren Betroffenheit zu beginnen.
- 197 Nach der Rechtsprechung ist die in Art. 263 Abs. 4 AEUV genannte Voraussetzung der unmittelbaren Betroffenheit nur dann erfüllt, wenn der angefochtene Rechtsakt sich auf die Rechtsstellung des Klägers unmittelbar auswirkt und seinen Adressaten, die mit seiner Durchführung betraut sind, keinerlei Ermessensspielraum lässt, seine Durchführung vielmehr rein automatisch erfolgt und sich allein aus der Unionsregelung ergibt, ohne dass weitere Durchführungsvorschriften angewandt werden (vgl. Urteil vom 13. März 2008, Kommission/Infront WM, C-125/06 P, EU:C:2008:159, Rn. 47 und die dort angeführte Rechtsprechung, sowie Beschluss vom 23. November 2015, Milchindustrie-Verband und Deutscher Raiffeisenverband/Kommission, T-670/14, EU:T:2015:906, Rn. 20). Diese Kriterien gelten kumulativ (vgl. Beschluss vom 8. Oktober 2015, Agrotikos Syntairismos Profitis Ilias/Rat,

T-731/14, nicht veröffentlicht, EU:T:2015:821, Rn. 26 und die dort angeführte Rechtsprechung), so dass die unmittelbare Betroffenheit des Klägers bereits zu verneinen ist, wenn nur eines von ihnen nicht erfüllt ist.

- 198 Speziell zu den beihilferechtlichen Regeln ist hervorzuheben, dass diese dem Ziel dienen, den Wettbewerb zu schützen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. Juni 2006, *Air Liquide Industries Belgium*, C-393/04 und C-41/05, EU:C:2006:403, Rn. 27). Daher lässt im Bereich der staatlichen Beihilfen die Tatsache, dass ein Kommissionsbeschluss die Wirkungen nationaler Maßnahmen unberührt lässt, bezüglich deren der Kläger in einer an die Kommission gerichteten Beschwerde geltend gemacht hat, sie seien mit diesem Ziel unvereinbar und versetzten ihn in eine nachteilige Wettbewerbssituation, darauf schließen, dass dieser Beschluss die Rechtsstellung des Klägers unmittelbar berührt, insbesondere sein aus den beihilferechtlichen Bestimmungen des AEU-Vertrags folgendes Recht, keinem durch die fraglichen nationalen Maßnahmen verfälschten Wettbewerb ausgesetzt zu sein (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteile vom 28. Januar 1986, *Cofaz u. a./Kommission*, 169/84, EU:C:1986:42, Rn. 30, vom 6. Juli 1995, *AITEC u. a./Kommission*, T-447/93 bis T-449/93, EU:T:1995:130, Rn. 41, sowie vom 22. Oktober 1996, *Skibsværftsforeningen u. a./Kommission*, T-266/94, EU:T:1996:153, Rn. 49).
- 199 Im vorliegenden Fall macht die Klägerin im Wesentlichen zwei Argumente geltend, um nachzuweisen, dass sie von dem angefochtenen Beschluss unmittelbar betroffen ist, soweit er die Entgeltordnungen von 2001 und von 2006 betrifft. Erstens beruft sie sich darauf, dass sie mit Ryanair, die von den Entgeltordnungen von 2001 und von 2006 profitiert habe, im Wettbewerb stehe.
- 200 Diesem Argument kann nicht gefolgt werden, da aus den Akten nicht ersichtlich ist, dass die Entgeltordnungen von 2001 und von 2006 auf Ryanair anwendbar waren. Zum einen geht, wie die Klägerin einräumt, aus dem 490. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses eindeutig hervor, dass die Entgeltordnung von 2006 nicht auf Ryanair anwendbar war, da sie einen individuellen Vertrag mit FFHG geschlossen hatte.
- 201 Zum anderen heißt es zwar im 458. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses, dass die Entgeltordnung von 2001 „für alle Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt-Hahn nutzten“, gegolten habe. Da Ryanair zu diesen Fluggesellschaften zählte, könnte man annehmen, dass in diesem Erwägungsgrund der Eindruck erweckt wird, die Entgeltordnung von 2001 habe auch für Ryanair gegolten. Allerdings ergibt sich aus dem angefochtenen Beschluss und den Schriftsätzen der Kommission, dass die im maßgeblichen Zeitraum für Ryanair geltenden Entgelte durch privatrechtliche Verträge geregelt wurden, in denen von dieser Entgeltordnung abgewichen wurde.
- 202 Die Klägerin hat keinerlei Angabe zum deutschen Recht gemacht, aus der geschlossen werden könnte, dass die Entgeltordnung von 2001 trotz des Abschlusses privatrechtlicher Verträge zwischen Ryanair und Frankfurt-Hahn oder ergänzend zu diesen Verträgen auf Ryanair anwendbar war; dabei oblag aber der Klägerin die Beweislast (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteile vom 20. September 2012, *Frankreich/Kommission*, T-154/10, EU:T:2012:452, Rn. 65, und vom 15. Dezember 2016, *Abertis Telecom Terrestre und Telecom Castilla-La Mancha/Kommission*, T-37/15 und T-38/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:743, Rn. 118). Vielmehr hat sie sich allein auf den 458. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses berufen und selbst eingeräumt, dass „einiges [dafür] spricht“, dass die Entgeltordnung von 2001 „teilweise“ nicht auf Ryanair anwendbar gewesen sei.
- 203 Nach alledem hat die Klägerin nicht nachgewiesen, dass die Entgeltordnungen von 2001 und von 2006 auf Ryanair anwendbar waren. Damit hat sie nicht hinreichend dargetan, dass der angefochtene Beschluss, soweit er diese Entgeltordnungen betrifft, sie als Wettbewerberin von Ryanair unmittelbar betrifft.

- 204 Zweitens macht die Klägerin geltend, die Entgeltordnungen seien nach dem Abschluss der oben in den Rn. 4, 11 und 18 genannten privatrechtlichen Verträge mit Ryanair erlassen worden, und zwar mit dem Ziel, die vertraglichen Sonderkonditionen von Ryanair abzusichern und andere Luftverkehrsunternehmen, die den Flughafen Frankfurt-Hahn nutzten, gegenüber Ryanair zu benachteiligen. Damit seien diese anderen Luftverkehrsunternehmen diskriminiert worden.
- 205 Insoweit ist zum einen darauf hinzuweisen, dass ein Kläger, um die unmittelbare Betroffenheit seiner Rechtsstellung im Sinne der oben in Rn. 197 angeführten Rechtsprechung darzutun, keine Argumente geltend machen kann, die sich nicht auf ihn selbst beziehen. Im vorliegenden Fall beruft sich die Klägerin im Wesentlichen auf eine Diskriminierung zum Nachteil anderer Luftverkehrsunternehmen als Ryanair, die den Flughafen Frankfurt-Hahn nutzten. Die Klägerin zählt aber nicht zu diesen Luftverkehrsunternehmen. Somit kann sie sich nicht auf eine solche Diskriminierung berufen, um darzutun, dass der angefochtene Beschluss sie unmittelbar betrifft, soweit er die Entgeltordnungen von 2001 und von 2006 zum Gegenstand hat.
- 206 Zum anderen hat die Klägerin jedenfalls nicht vorgetragen, geschweige denn nachgewiesen, dass sie sich in einem Wettbewerbsverhältnis zu den anderen Luftverkehrsunternehmen als Ryanair, die den Flughafen Frankfurt-Hahn nutzten, befinde. Sie trägt nämlich nur vor, dass die fraglichen Entgeltordnungen diese anderen Luftverkehrsunternehmen gegenüber Ryanair diskriminierten. Somit hat sie nicht dargetan, dass die Entgeltordnungen von 2001 und von 2006, soweit sie auf diese Luftverkehrsunternehmen anwendbar waren, sie in eine nachteilige Wettbewerbssituation versetzt haben.
- 207 Folglich ist das Argument der Klägerin, dass die Entgeltordnungen von 2001 und von 2006 diskriminierend gewesen seien, zurückzuweisen, ohne dass darüber entschieden werden müsste, ob es verspätet vorgebracht wurde, wie die Kommission geltend macht.
- 208 Damit ist – ohne dass ermittelt werden müsste, ob Art. 3 des angefochtenen Beschlusses dessen Adressaten im Sinne der oben in Rn. 197 angeführten Rechtsprechung einen Ermessensspielraum lässt – festzustellen, dass die Klägerin ihre unmittelbare Betroffenheit in Bezug auf die von Art. 3 des angefochtenen Beschlusses erfassten Maßnahmen nicht nachgewiesen hat. Folglich kann nicht angenommen werden, dass die vorliegende Klage, soweit sie Art. 3 des angefochtenen Beschlusses betrifft, nach Art. 263 Abs. 4 zweite Variante AEUV zulässig ist.

2) Zu Art. 263 Abs. 4 dritte Variante AEUV

- 209 Aus vergleichbaren Gründen wie den oben in Rn. 183 dargelegten stellt die Kommission im Wesentlichen in Abrede, dass die Klägerin nach Art. 263 Abs. 4 dritte Variante AEUV zur Klage gegen Art. 3 des angefochtenen Beschlusses befugt ist.
- 210 Die Klägerin hat sich hierzu nicht ausdrücklich geäußert.
- 211 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass das Kriterium der unmittelbaren Betroffenheit im zweiten und im dritten der in Art. 263 Abs. 4 AEUV genannten Fälle übereinstimmt (Beschluss vom 13. März 2015, European Coalition to End Animal Experiments/ECHA, T-673/13, EU:T:2015:167, Rn. 67).
- 212 Das Gericht hat aber oben in den Rn. 195 bis 208 im Rahmen der Prüfung von Art. 263 Abs. 4 zweite Variante AEUV entschieden, dass die Klägerin von Art. 3 des angefochtenen Beschlusses nicht unmittelbar betroffen ist. Sie kann es daher auch nicht für die Erfordernisse der dritten Variante dieser Vorschrift sein. Folglich hat die Klägerin nicht nachgewiesen, dass sie nach Art. 263 Abs. 4 dritte Variante AEUV zur Klage gegen Art. 3 des angefochtenen Beschlusses befugt ist.

213 Da die Klägerin also nicht nachgewiesen hat, dass sie zur Klage gegen die Art. 1 bis 3 des angefochtenen Beschlusses befugt ist, ist die Klage in vollem Umfang als unzulässig abzuweisen, ohne dass es notwendig wäre, die Unzulässigkeitsrügen zu prüfen, die auf das vorgeblich fehlende Rechtsschutzinteresse der Klägerin in Bezug auf Art. 1 dieses Beschlusses und die Verfristung der Klage gestützt sind, und ohne dass über den Antrag der Kommission auf Entfernung der in der Erwiderung enthaltenen, ausschließlich die materiell-rechtliche Seite der Rechtssache betreffenden Verweise auf die Klagebeantwortung in der Rechtssache, in der das Urteil vom 27. April 2017, Germanwings/Kommission (T-375/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2017:289), ergangen ist, entschieden werden müsste. Da sich dieses Ergebnis aus der Anwendung von Zulässigkeitsregeln ergibt, die speziell für die Streitsachen der Union gelten (siehe insbesondere Rn. 113 bis 117 oben), kann, anders als die Klägerin suggeriert, nicht davon abgerückt werden, auch wenn ihre Klagebefugnis in einem Verfahren vor der deutschen Gerichtsbarkeit, in dem sie nach eigenen Angaben seit 2006 Partei ist und das staatliche Beihilfen an Ryanair betreffen soll, niemals in Frage gestellt worden sein mag.

V. Kosten

214 Nach Art. 134 Abs. 1 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen.

215 Da die Klägerin unterlegen ist, sind ihr gemäß den Anträgen der Kommission und der Streithelfer die Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Vierte erweiterte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Klage wird als unzulässig abgewiesen.

2. Die Deutsche Lufthansa AG trägt die Kosten.

Kanninen

Schwarcz

Iliopoulos

Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín

Reine

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 12. April 2019.

Der Kanzler
E. Coulon

Der Präsident
H. Kanninen

Inhaltsverzeichnis

I. Vorgeschichte des Rechtsstreits	2
II. Angefochtener Beschluss	5
A. Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn	5
B. Maßnahmen zugunsten von Ryanair	8
C. Entgeltordnungen des Flughafens	8
D. Verfügender Teil des angefochtenen Beschlusses	8
III. Verfahren und Anträge der Parteien	9
IV. Rechtliche Würdigung	11
A. Zur Zulässigkeit der Klagebeantwortung	12
B. Zur Streithelfereigenschaft des Landes	12
C. Zur Zulässigkeit der Klage	14
1. Zur mangelnden Kohärenz der Klageschrift	14
2. Zur fehlenden Klagebefugnis der Klägerin	15
a) Zur Befugnis der Klägerin zur Klage gegen den angefochtenen Beschluss, soweit er die Maßnahmen zugunsten von Frankfurt-Hahn und von Ryanair betrifft	16
1) Zu Art. 263 Abs. 4 zweite Variante AEUV	16
i) Zur Zulässigkeit der Anlagen K 83 und K 84	17
ii) Zur Zulässigkeit des Vorbringens des Landes zum Fehlen einer spürbaren Beeinträchtigung der Marktstellung der Klägerin	18
iii) Zur unmittelbaren und individuellen Betroffenheit der Klägerin	18
2) Zu Art. 263 Abs. 4 dritte Variante AEUV	26
b) Zur Befugnis der Klägerin zur Klage gegen den angefochtenen Beschluss, soweit er die Entgeltordnungen des Flughafens betrifft	26
1) Zu Art. 263 Abs. 4 zweite Variante AEUV	27
2) Zu Art. 263 Abs. 4 dritte Variante AEUV	29
V. Kosten	30