Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTS (Sechste erweiterte Kammer)

13. Dezember 2018*

„Staatliche Beihilfen – Von der Industrie- und Handelskammer Pau-Béarn mit Ryanair und deren Tochtergesellschaft Airport Marketing Services geschlossene Vereinbarungen – Flughafendienstleistungen – Marketingdienstleistungen – Beschluss, mit dem die Beihilfe für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt und ihre Rückforderung angeordnet wird – Begriff der staatlichen Beihilfe – Zurechenbarkeit an den Staat – Industrie- und Handelskammer – Vorteil – Kriterium des privaten Kapitalgebers – Rückforderung – Art. 41 der Charta der Grundrechte – Recht auf Akteneinsicht – Recht auf Anhörung“

In der Rechtssache T-165/15

Ryanair DAC, vormals Ryanair Ltd, mit Sitz in Dublin (Irland),

Airport Marketing Services Ltd mit Sitz in Dublin,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte G. Berrisch, E. Vahida und I.-G. Metaxas-Maranghidis sowie B. Byrne, Solicitor,

Klägerinnen,

gegen

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

Beklagte,

betreffend eine Klage nach Art. 263 AEUV auf teilweise Nichtigerklärung des Beschlusses (EU) 2015/1227 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.22614 (C 53/07) zugunsten der Industrie- und Handelskammer Pau-Béarn, von Ryanair, Airport Marketing Services und Transavia (ABl. 2015, L 201, S. 109)

erlässt

DAS GERICHT (Sechste erweiterte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten G. Berardis, der Richter S. Papasavvas, D. Spielmann (Berichterstatter) und Z. Csehi sowie der Richterin O. Spineanu-Matei,

Kanzler: P. Cullen, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 25. Oktober 2017

* Verfahrenssprache: Englisch.

folgendes

Urteil [1]

I. Vorgeschichte des Rechtsstreits

A. In Rede stehende Maßnahmen

1 Von den Klägerinnen, der Ryanair DAC, vormals Ryanair Ltd, und der Airport Marketing Services Ltd (im Folgenden: AMS), ist die Erstklägerin eine Fluggesellschaft mit Sitz in Irland, die mehr als 1 600 Flüge täglich durchführt, die 189 Destinationen in 30 Ländern in Europa und Nordafrika verbinden, während es sich bei der Zweitklägerin um eine Tochtergesellschaft von Ryanair handelt, die Marketingstrategielösungen erbringt, wobei der Großteil ihrer Tätigkeit im Verkauf von Werbeflächen auf der Website von Ryanair besteht.

2 Der Flughafen Pau-Pyrénées (im Folgenden: Flughafen Pau) liegt im französischen Departement Pyrénées-Atlantiques. Er wird von der Industrie- und Handelskammer (IHK) Pau Béarn (im Folgenden: IHKPB) betrieben. Am 1. Januar 2007 wurde der Flughafen Pau von der Französischen Republik an einen Gebietskörperschaftsverband, den Syndicat mixte de l'aéroport Pau Pyrénées (Zweckverband für den Flughafen Pau Pyrénées, im Folgenden: Syndicat mixte), übereignet, dem der Conseil régional Nouvelle-Aquitaine (Regionalrat Nouvelle-Aquitaine), der Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques (Rat des Departements Pyrénées-Atlantiques), die Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées (Gemeindeverband Pau Béarn Pyrénées) und mehr als ein Dutzend Gemeindeverbände angehören. Als neuer Eigentümer des Flughafens Pau löste der Syndicat mixte den Staat auch als Konzessionsbehörde ab und übernahm den mit der IHKPB geschlossenen Konzessionsvertrag; die IHKPB war somit vor und nach der Übereignung des Flughafens an den Syndicat mixte Betreiberin des Flughafens.

3 Ryanair ist seit April 2003 auf dem Flughafen Pau tätig. Im geprüften Zeitraum, d. h. von 2003 bis 2011, betrieb Ryanair mehrere Flugverbindungen insbesondere nach London (Vereinigtes Königreich), Charleroi (Belgien), Bristol (Vereinigtes Königreich) und Beauvais (Frankreich).

4 So schloss die IHKPB am 28. Januar 2003 mit Ryanair einen Vertrag (im Folgenden: Vereinbarung von 2003), aufgrund dessen Ryanair gegen Zahlung eines einmaligen Betrags von 80 000 Euro seitens der IHKPB eine neue tägliche Flugverbindung zwischen Pau (Frankreich) und dem Flughafen London Stansted einrichtete. Die IHKPB verpflichtete sich im Übrigen, unter Berücksichtigung der Werbung für den Flughafen Pau dank der Internetlinks auf der Website von Ryanair sowie bestimmter anderer Werbemittel für jeden abfliegenden Fluggast einen monatlichen Betrag zu zahlen, der nach oben auf 400 000 Euro pro Jahr begrenzt war. Gegen Zahlung von Flughafenentgelten erbrachte die IHKPB außerdem Bodenabfertigungsdienste und damit verbundene Dienste für die von Ryanair durchgeführten Flüge.

5 Die Vereinbarung von 2003 wurde nach ihrer Aufhebung durch das Tribunal administratif de Pau (Verwaltungsgericht Pau, Frankreich) durch zwei neue von der IHKPB mit Ryanair bzw. mit AMS am 30. Juni 2005 geschlossene Verträge ersetzt (im Folgenden: Vereinbarungen von 2005). Diese Verträge hatten ursprünglich eine Laufzeit von fünf Jahren.

1 Es werden nur die Randnummern des Urteils wiedergegeben, deren Veröffentlichung das Gericht für zweckdienlich erachtet.

6 Im ersten dieser Verträge, dem sogenannten „Vertrag über Flughafendienstleistungen“ (im Folgenden: VFD von 2005), verpflichtete sich Ryanair, einen Flugplan ursprünglich für eine einzige tägliche Flugverbindung zwischen Pau und London Stansted durchzuführen. Ryanair sollte alles daransetzen, [*vertraulich*] [2]. Die IHKPB erhielt für den Zugang zu den Flughafeninfrastrukturen die für den Flughafen geltenden reglementierten Flughafenentgelte (insbesondere das Passagierentgelt und das Landeentgelt) sowie für ihre Bodenabfertigungsdienste ein nicht reglementiertes Flughafenentgelt (nämlich das Bodenabfertigungsentgelt).

7 Im zweiten zu den Vereinbarungen von 2005 gehörenden Vertrag, dem sogenannten „Vertrag über Marketingdienstleistungen“ (im Folgenden: VMD von 2005), verpflichtete sich AMS zur Erbringung von Werbedienstleistungen auf der Website von Ryanair, und zwar vor allem auf der Seite des Flugziels Pau, gegen Zahlung von jährlich 437 000 Euro seitens der IHKPB.

8 In der Folge erstreckten die Vertragsparteien die Modalitäten des VFD von 2005 im Wege von Zusatzvereinbarungen auf die von Ryanair am Flughafen Pau zusätzlich eröffneten Strecken. Sie schlossen auch weitere Verträge über Marketingdienstleistungen und Zusatzvereinbarungen.

9 So erstreckte zunächst eine am 25. September 2007 zwischen der IHKPB und Ryanair geschlossene Zusatzvereinbarung zum VFD von 2005 für fünf Jahre die Bedingungen des VFD auf die Flugverbindung Pau-Charleroi, die mit drei Flügen wöchentlich betrieben werden sollte. Am selben Tag schlossen die IHKPB und AMS einen Vertrag über Marketingdienstleistungen für zunächst fünf Jahre, in dem sich AMS verpflichtete, einen Link zu der von der IHKPB angegebenen Website auf der belgischen und der niederländischen Startseite der Website von Ryanair einzurichten, und zwar gegen Zahlung eines Betrags von [*vertraulich*] pro Jahr seitens der IHKPB.

10 Sodann schlossen die IHKPB und Ryanair am 17. März 2008 eine Zusatzvereinbarung zum VFD von 2005, durch die die Bedingungen des VFD für ein Jahr auf die Flugverbindung Pau-Bristol erstreckt wurden, die mit drei Flügen wöchentlich betrieben werden sollte. Am 31. März 2008 schlossen die IHKPB und AMS einen Vertrag über Marketingdienstleistungen für den Zeitraum vom 16. Mai bis zum 13. September 2008, in dem sich AMS verpflichtete, einen Link zu der von der IHKPB angegebenen Website auf der englischen Startseite der Website von Ryanair an acht Tagen einzurichten, und zwar gegen Zahlung eines Betrags von [*vertraulich*] pro Jahr seitens der IHKPB.

11 Außerdem schlossen die IHKPB und Ryanair am 16. Juni 2009 eine Zusatzvereinbarung zum VFD von 2005, durch die die Bedingungen des VFD für die Sommersaison 2009 auf die Flugverbindung Pau-Bristol erstreckt wurden. Am selben Tag schlossen die IHKPB und AMS für diese Flugverbindung einen Vertrag über Marketingdienstleistungen für den Zeitraum vom 1. April 2009 bis zum 24. Oktober 2009, in dem sich AMS verpflichtete, einen Link zu der von der IHKPB angegebenen Website auf der englischen Startseite der Website von Ryanair an neun Tagen einzurichten, und zwar gegen Zahlung eines Betrags von [*vertraulich*] seitens der IHKPB.

12 Am 16. Juni 2009 schlossen die IHKPB und AMS zwei weitere Zusatzvereinbarungen zu den früheren Verträgen über Marketingdienstleistungen. Zum einen wurde durch die Zusatzvereinbarung zum VMD von 2005 bezüglich der Flugverbindung Pau-London Stansted angesichts einer Reduzierung der Zahl der von Ryanair geplanten Flüge die jährliche Zahlung seitens der IHKPB auf [*vertraulich*] im Jahr 2009 begrenzt. Zum anderen wurde durch die Zusatzvereinbarung zu dem Vertrag über Marketingdienstleistungen vom 25. September 2007 bezüglich der Flugverbindung Pau-Charleroi der Betrag der jährlichen Zahlung seitens der IHKPB vom 1. Januar 2009 an ohne Änderungen bei den Leistungen auf [*vertraulich*] erhöht.

2 Nicht wiedergegebene vertrauliche Daten.

13 Schließlich wurde am 28. Januar 2010 von der IHKPB und AMS ein neuer Vertrag über Marketingdienstleistungen unterzeichnet, der am Tag der Unterzeichnung beginnen und ein Jahr nach der Einrichtung der Flugverbindungen enden sollte. Die Marketingaktionen, zu denen sich AMS verpflichtete, waren an die Strecke Pau-London Stansted vom 30. März 2010 an mit drei Flügen wöchentlich und mindestens 220 Flügen, an die Strecke Pau-Charleroi vom selben Tag an mit drei Flügen wöchentlich und mindestens 100 Flügen sowie an die Strecke Pau-Beauvais von April 2010 an mit drei Flügen wöchentlich und mindestens 100 Flügen geknüpft. Als Gegenleistung für einen Link zu der von der IHKPB angegebenen Website auf der englischen, der belgischen, der niederländischen und der französischen Startseite der Website von Ryanair während eines Zeitraums von 25 oder 45 Tagen zahlte die IHKPB an AMS den Betrag von [*vertraulich*].

14 Ryanair stellte ihre Tätigkeiten am Flughafen Pau im Februar 2011 ein, da sie die vier in Rede stehenden Flugverbindungen nicht mehr für rentabel hielt.

[*nicht wiedergegeben*]

C. Angefochtener Beschluss

25 Nach Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens erließ die Kommission den Beschluss (EU) 2015/1227 vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.22614 (C 53/07) zugunsten der IHKPB, von Ryanair, AMS und Transavia (ABl. 2015, L 201, S. 109, im Folgenden: angefochtener Beschluss).

26 Im angefochtenen Beschluss beschrieb die Kommission ausführlich die Maßnahmen, die Gegenstand des Beschlusses über die Einleitung des Verfahrens und des Beschlusses über dessen Ausweitung waren. Diese Maßnahmen bestanden in den finanziellen Zuwendungen für den Flughafen Pau, d. h. in Ausrüstungszuschüssen und Zuschüssen zur Finanzierung hoheitlicher Aufgaben (Erwägungsgründe 88 bis 107 des angefochtenen Beschlusses), sowie in den vorstehend beschriebenen Vereinbarungen, die die IHKPB mit den Klägerinnen geschlossen hatte, insbesondere der Vereinbarung von 2003, den Vereinbarungen von 2005 und den verschiedenen nach 2005 geschlossenen Zusatzvereinbarungen und Verträgen (Erwägungsgründe 38 bis 82 des angefochtenen Beschlusses).

27 Die Kommission war der Ansicht, die Ausrüstungszuschüsse von 2004 und 2009 zugunsten des Flughafens Pau stellten Beihilfen im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV dar, die aber gemäß Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar seien. Die Zuschüsse zur Finanzierung hoheitlicher Aufgaben seien keine staatlichen Beihilfen (Erwägungsgründe 581 und 582 des angefochtenen Beschlusses).

28 Die Kommission stellte fest, die Marketingdienstleistungs- und Flughafendienstleistungsverträge zwischen der IHKPB und den Klägerinnen sowie die dazu geschlossenen Zusatzvereinbarungen seien staatliche Beihilfen im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV.

29 In diesem Zusammenhang meinte die Kommission, die einzelnen von der IHKPB geschlossenen Verträge seien der Französischen Republik zuzurechnen (Erwägungsgründe 265 und 281 des angefochtenen Beschlusses). Um das Vorliegen einer Vergünstigung festzustellen, prüfte die Kommission, ob ein hypothetischer marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer, der sich von Rentabilitätsaussichten leiten ließ, anstelle der IHKPB ähnliche Verträge geschlossen hätte.

30 Die Kommission war als Erstes der Auffassung, erstens seien die Marketingdienstleistungs- und Flughafendienstleistungsverträge gemeinsam als eine einzige Maßnahme zu würdigen (Erwägungsgründe 286 bis 313 des angefochtenen Beschlusses), zweitens sei davon auszugehen, dass die IHKPB als Betreiberin des Flughafens Pau und nicht als mit einer Aufgabe von allgemeinem Interesse betraute öffentliche Einrichtung gehandelt habe (Erwägungsgründe 314 bis 331 des

angefochtenen Beschlusses), drittens seien nur die möglichen positiven Auswirkungen der Marketingdienstleistungen auf die Zahl der Passagiere, von denen die unter die betreffenden Verträge fallenden Flugverbindungen während der in diesen Verträgen vorgesehenen Betriebsdauer der Verbindungen genutzt würden, zu berücksichtigen, nicht aber andere, zu ungewisse Gewinne (Erwägungsgründe 332 bis 358 des angefochtenen Beschlusses), viertens sei bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers von der Methode abzusehen, die in einem Vergleich mit dem „Marktpreis“ bestehe (im Folgenden: vergleichende Analyse), und stattdessen auf eine *Ex-ante*-Analyse der inkrementellen Rentabilität (im Folgenden: inkrementelle Rentabilitätsanalyse) abzustellen (Erwägungsgründe 359 bis 372 des angefochtenen Beschlusses), und fünftens sei das Verhalten des Betreibers des Flughafens Pau und der IHKPB als Ganzes gemeinsam zu würdigen (Erwägungsgründe 373 bis 376 des angefochtenen Beschlusses).

31 Die Kommission nahm als Zweites für jede Kombination von Marketingdienstleistungs- und Flughafendienstleistungsvertrag eine eigene inkrementelle Rentabilitätsanalyse vor, wobei sie zu dem Ergebnis kam, dass alle jährlichen inkrementellen Zahlungsströme (Einnahmen abzüglich Kosten) bei allen Verträgen und bei der Zusatzvereinbarung vom 16. Juni 2009 zum VMD von 2005 für die Strecke Pau-London Stansted negativ seien. Folglich werde den Klägerinnen durch die Verträge und diese Zusatzvereinbarung ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft (Erwägungsgründe 354 bis 432 des angefochtenen Beschlusses).

32 Die Kommission war der Ansicht, die den Klägerinnen gewährten staatlichen Beihilfen seien mit dem Binnenmarkt unvereinbare Betriebsbeihilfen (Erwägungsgründe 446 bis 481 des angefochtenen Beschlusses).

33 Als Drittes bestimmte die Kommission für jedes Geschäft, das gegebenenfalls aus einem Flughafendienstleistungs- und einem Marketingdienstleistungsvertrag bestand, und für jedes Jahr, in dem die das Geschäft darstellenden Verträge galten, den zurückzufordernden Beihilfebetrag anhand des negativen Teils des zum Zeitpunkt des Abschlusses des Geschäfts vorhersehbaren inkrementellen Zahlungsstroms. Die Kommission veranschlagte den zurückzufordernden Beihilfebetrag mit einem vorläufigen Kapitalbetrag von 1 500 000 bis 2 199 999 Euro.

[*nicht wiedergegeben*]

II. Verfahren und Anträge der Parteien

35 Mit Klageschrift, die am 7. April 2015 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, haben die Klägerinnen die vorliegende Klage erhoben.

36 Mit gesondertem Schriftsatz, der am 21. Oktober 2015 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, haben die Klägerinnen einen Antrag auf Erlass prozessleitender Maßnahmen gestellt, der auf die Vorlage bestimmter Schriftstücke durch die Kommission gerichtet war.

37 Die Kommission hat zu diesem Antrag fristgerecht Stellung genommen.

38 Auf Bericht des Berichterstatters hat das Gericht im Rahmen prozessleitender Maßnahmen nach Art. 89 seiner Verfahrensordnung die Parteien zur Beantwortung einiger Fragen und die Kommission zur Vorlage bestimmter Schriftstücke aufgefordert. Die Parteien sind dem fristgerecht nachgekommen.

39 Mit Beschluss vom 17. Mai 2017 hat das Gericht die vorliegende Rechtssache an die Sechste erweiterte Kammer verwiesen.

40 Auf Bericht des Berichterstatters hat das Gericht beschlossen, das mündliche Verfahren zu eröffnen.

41 Mit Beschluss vom 28. August 2017 hat der Präsident der Sechsten erweiterten Kammer des Gerichts nach Anhörung der Parteien die Rechtssachen T-111/15, T-165/15 und T-53/16 gemäß Art. 68 Abs. 1 der Verfahrensordnung zu gemeinsamem mündlichen Verfahren verbunden.

42 In der Sitzung vom 25. Oktober 2017 haben die Parteien mündlich verhandelt.

43 Die Klägerinnen beantragen,

– Art. 1 Abs. 1 und 2 des angefochtenen Beschlusses und dessen Art. 2 bis 5, soweit diese sie betreffen, für nichtig zu erklären;

– der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

44 Die Kommission beantragt,

– die Klage abzuweisen;

– den Klägerinnen die Kosten aufzuerlegen.

III. Rechtliche Würdigung

45 Die Klägerinnen machen in ihrer Klageschrift fünf Klagegründe geltend.

46 In Beantwortung einer schriftlichen Frage des Gerichts haben die Klägerinnen den fünften Klagegrund fallen gelassen, mit dem sie der Kommission vorgeworfen hatten, einen offensichtlichen Fehler bei der Bestimmung des zurückzufordernden Beihilfebetrags begangen und somit gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV und gegen Art. 108 Abs. 2 AEUV verstoßen zu haben.

47 Es sind daher nur die vier ersten Klagegründe zu prüfen, mit denen gerügt wird, dass das in Art. 41 der Charta anerkannte Recht auf eine ordnungsgemäße Verwaltung und die Verteidigungsrechte verletzt worden seien (erster Klagegrund), dass die fraglichen Verträge zu Unrecht der Französischen Republik zugerechnet worden seien (zweiter Klagegrund), dass die Kommission gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV verstoßen habe, da sie das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers fehlerhaft angewandt habe (dritter Klagegrund), und dass die Kommission gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV verstoßen habe, da sie nicht dargetan habe, dass die Voraussetzung der Selektivität erfüllt sei (vierter Klagegrund).

A. Zum ersten Klagegrund: Verletzung des in Art. 41 der Charta anerkannten Grundsatzes der ordnungsgemäßen Verwaltung und der Verteidigungsrechte

48 Nach Ansicht der Klägerinnen hat die Kommission den in Art. 41 Abs. 1 und Abs. 2 Buchst. a und b der Charta anerkannten Grundsatz der ordnungsgemäßen Verwaltung verletzt, da sie ihnen keine Einsicht in die Untersuchungsakten gewährt und nicht die Tatsachen und Erwägungen mitgeteilt habe, auf die sie ihren Beschluss habe stützen wollen, so dass sie ihnen nicht die Gelegenheit gegeben habe, gebührend Stellung zu nehmen. Diese Verfahrensverstöße hätten auch ihre Verteidigungsrechte verletzt und müssten zur Aufhebung des angefochtenen Beschlusses führen.

49 Die Klägerinnen machen insbesondere geltend, seitdem der AEU-Vertrag am 1. Dezember 2009 in Kraft getreten sei, gehöre Art. 41 der Charta zum Primärrecht der Union und habe Vorrang vor jeder abweichenden Bestimmung des Sekundärrechts der Union wie etwa der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von [Art. 108 AEUV] (ABl. 1999, L 83, S. 1).

50 Zur Untermauerung ihres Klagegrundes tragen die Klägerinnen vor, sie seien befugt, sich auf das in Art. 41 der Charta vorgesehene Recht auf eine ordnungsgemäße Verwaltung zu berufen, da es sich bei der beihilferechtlichen Untersuchung, die die Kommission hinsichtlich ihrer Geschäftsvereinbarungen mit der IHKPB durchgeführt habe, um eine „Angelegenheit" der Klägerinnen im Sinne von Art. 41 Abs. 1 der Charta handle. Ihnen stünden die Verfahrensrechte aus Art. 41 Abs. 1 und 2 der Charta zu, wobei diese Bestimmungen über die Rechte aus der Verordnung Nr. 659/1999 hinausgingen. Zum einen gewähre Art. 41 Abs. 2 Buchst. b der Charta jeder Person ein Recht auf Zugang zu den „sie betreffenden" Akten, im vorliegenden Fall zu den die Verträge zwischen den Klägerinnen und der IHKPB betreffenden beihilferechtlichen Akten der Kommission. Zum anderen verlange das in Art. 41 Abs. 2 Buchst. a der Charta vorgesehene Recht auf Anhörung, dass die Klägerinnen gebührend Stellung nehmen können müssten, was voraussetze, dass sie Einsicht in die Kommissionsakten erhielten sowie zuvor über die Tatsachen und Erwägungen informiert würden, auf die die Kommission ihren Beschluss stützen wolle.

51 Die Kommission tritt diesem Vorbringen entgegen.

52 In diesem Zusammenhang ist erstens darauf hinzuweisen, dass Art. 41 der Charta das Recht auf eine gute Verwaltung vorsieht. Nach Art. 41 Abs. 1 der Charta hat jede Person ein Recht darauf, dass ihre Angelegenheiten von den Organen der Union unparteiisch, gerecht und innerhalb einer angemessenen Frist behandelt werden. Außerdem umfasst dieses Recht nach Art. 41 Abs. 2 der Charta u. a. erstens das Recht jeder Person, gehört zu werden, bevor ihr gegenüber eine für sie nachteilige individuelle Maßnahme getroffen wird, und zweitens das Recht jeder Person auf Zugang zu den sie betreffenden Akten unter Wahrung des berechtigten Interesses der Vertraulichkeit sowie des Berufs- und Geschäftsgeheimnisses.

53 Den im *Amtsblatt der Europäischen Union* vom 14. Dezember 2007 (ABl. 2007, C 303, S. 17) veröffentlichten Erläuterungen zur Charta zufolge ist Art. 41 der Charta auf das Bestehen der Union als eine Rechtsgemeinschaft gestützt, deren charakteristische Merkmale durch die Rechtsprechung entwickelt worden sind, die u. a. eine gute Verwaltung als allgemeinen Rechtsgrundsatz festgeschrieben hat. Im Übrigen sind diese Erläuterungen nach Art. 52 Abs. 7 der Charta von den Gerichten der Union und der Mitgliedstaaten gebührend zu berücksichtigen.

54 Außerdem ist das zuständige Organ verpflichtet, alle relevanten Gesichtspunkte des Einzelfalls sorgfältig und unparteiisch zu untersuchen (Urteil vom 21. November 1991, Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, Rn. 14).

55 Überdies ist nach ständiger Rechtsprechung die Gewährung rechtlichen Gehörs in allen Verfahren, die gegen eine Person eingeleitet werden und zu einer den Betreffenden beschwerenden Maßnahme führen können, ein elementarer Grundsatz des Unionsrechts. Nach diesem Grundsatz ist demjenigen, gegen den die Kommission ein Verwaltungsverfahren eingeleitet hat, im Laufe dieses Verfahrens Gelegenheit zu geben, zum Vorliegen und zur Erheblichkeit der behaupteten Tatsachen und Umstände sowie zu den von der Kommission für ihre Behauptung einer Verletzung des Unionsrechts herangezogenen Unterlagen gebührend Stellung zu nehmen (vgl. Urteil vom 30. April 2014, Tisza Erőmű/Kommission, T-468/08, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:235, Rn. 204 und die dort angeführte Rechtsprechung).

56 Zweitens ist zu beachten, dass es sich bei dem in Art. 108 AEUV vorgesehenen Verfahren zur Kontrolle staatlicher Beihilfen nach ständiger Rechtsprechung um ein Verfahren handelt, das nur gegenüber dem für die Gewährung der Beihilfe verantwortlichen Mitgliedstaat eröffnet wird. Nur der betroffene Mitgliedstaat kann sich daher als Adressat des künftigen Beschlusses der Kommission auf wirkliche Verteidigungsrechte berufen. Unternehmen, die Beihilfen erhalten, und deren Wettbewerber gelten hingegen lediglich als Verfahrensbeteiligte im Sinne von Art. 108 Abs. 2 AEUV. Es gibt keine Vorschrift, die den Beihilfeempfängern eine besondere Stellung unter diesen Beteiligten zuwiese. Letztere können sich nicht auf so weitgehende Rechte wie Verteidigungsrechte als solche berufen und haben keinen Anspruch auf eine streitige Erörterung mit der Kommission (vgl. in diesem Sinne Urteile

vom 24. September 2002, Falck und Acciaierie di Bolzano/Kommission, C-74/00 P und C-75/00 P, EU:C:2002:524, Rn. 81 bis 83, und vom 12. Mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais und Communauté d'agglomération du Douaisis/Kommission, T-267/08 und T-279/08, EU:T:2011:209, Rn. 71 und 78).

57 Die Beteiligten verfügen somit im Rahmen des Verfahrens zur Kontrolle staatlicher Beihilfen im Gegensatz zu dem für die Gewährung der Beihilfe verantwortlichen Mitgliedstaat nicht über das Recht, die Dokumente der Verwaltungsakte der Kommission einzusehen (Urteil vom 29. Juni 2010, Kommission/Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, Rn. 58).

58 Die Beteiligten haben im Wesentlichen die Rolle von Informationsquellen für die Kommission im Rahmen des Verfahrens zur Kontrolle staatlicher Beihilfen. Daraus folgt, dass die Beteiligten keineswegs einen Anspruch auf rechtliches Gehör geltend machen können, wie er denjenigen zusteht, gegen die ein Verfahren eingeleitet worden ist, sondern lediglich über das Recht verfügen, am Verfahren unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls angemessen beteiligt zu werden (vgl. Urteil vom 12. Mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais und Communauté d'agglomération du Douaisis/Kommission, T-267/08 und T-279/08, EU:T:2011:209, Rn. 74 und die dort angeführte Rechtsprechung).

59 Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist der erste Klagegrund der Klägerinnen zu prüfen.

60 Insoweit ist festzustellen, dass die Klägerinnen Beteiligte im Sinne von Art. 108 Abs. 2 AEUV sind, weshalb ihnen das Recht zusteht, dass ihre Vereinbarungen mit der IHKPB von der Kommission unparteiisch und gerecht im Sinne von Art. 41 Abs. 1 der Charta untersucht werden, zumal die Feststellung, ihre Geschäftsvereinbarungen mit dem Flughafen Pau beinhalteten eine staatliche Beihilfe, für sie finanzielle Folgen in Form einer Wiedereinziehung der erhaltenen Beträge haben kann.

61 Es kann jedoch nicht dem Vorbringen der Klägerinnen gefolgt werden, Art. 41 Abs. 2 der Charta gewähre ihnen das Recht auf Zugang zur beihilferechtlichen Verwaltungsakte der Kommission sowie den Anspruch, zu den Umständen angehört zu werden, auf die die Kommission ihren endgültigen Beschluss zu stützen beabsichtige.

62 Obwohl das in Art. 41 Abs. 1 der Charta vorgesehene Recht auf eine gute Verwaltung Ausdruck der Verpflichtung ist, alle Umstände der betreffenden Angelegenheit sorgfältig und unparteiisch zu untersuchen, enthält Art. 41 Abs. 2 der Charta nämlich eine Aufzählung mehrerer von der Unionsverwaltung zu beachtender Rechte, einschließlich der Verteidigungsrechte, zu denen der Anspruch auf rechtliches Gehör und das Recht auf Aktenzugang gehören.

63 Die Klägerinnen können sich als Beihilfebegünstigte im Verfahren zur Kontrolle staatlicher Beihilfen aber nicht auf wirkliche Verteidigungsrechte berufen.

64 Es wurde bereits entschieden, dass die Charta nicht darauf abzielt, das Wesen der durch den AEU-Vertrag eingeführten Kontrolle staatlicher Beihilfen zu verändern oder Dritten ein Auskunftsrecht zu verleihen, das in Art. 108 AEUV nicht vorgesehen ist (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 9. Dezember 2014, Netherlands Maritime Technology Association/Kommission, T-140/13, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:1029, Rn. 60, und vom 6. Juli 2017, SNCM/Kommission, T-1/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2017:470, Rn. 86). Das Argument der Klägerinnen, die Charta würde bedeutungslos, wenn ein darin vorgesehenes Recht allein deshalb verweigert werden könnte, weil es im AEU-Vertrag nicht ausdrücklich wiedergegeben werde, ist daher zurückzuweisen.

65 In diesem Zusammenhang hat der Gerichtshof entschieden, dass das System der Kontrolle staatlicher Beihilfen gefährdet wäre, wenn die Beteiligten im Rahmen eines Verfahrens zur Kontrolle staatlicher Beihilfen in der Lage wären, Zugang zu den Dokumenten der Verwaltungsakte der Kommission zu erhalten. Denn unabhängig von der Rechtsgrundlage, auf der sie gewährt wird, ermöglicht es die

Akteneinsicht den Beteiligten, sämtliche bei der Kommission eingereichten Erklärungen und Dokumente zu erhalten und gegebenenfalls in ihren eigenen Erklärungen hierzu Stellung zu nehmen, was den Charakter des Verfahrens zur Kontrolle staatlicher Beihilfen verändern kann (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 29. Juni 2010, Kommission/Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, Rn. 58 und 59).

66 Ebenso würde eine Verpflichtung der Kommission, den Klägerinnen zuvor die Umstände mitzuteilen, auf die sie ihren endgültigen Beschluss zu stützen beabsichtigt, auf die Einleitung einer streitigen Erörterung hinauslaufen, wie sie mit dem für die Gewährung der Beihilfe verantwortlichen Mitgliedstaat geführt wird, obwohl die Klägerinnen als Beihilfeempfänger im Wesentlichen nur die Rolle einer Informationsquelle im Verfahren haben (Urteil vom 15. November 2011, Kommission und Spanien/Government of Gibraltar und Vereinigtes Königreich, C-106/09 P und C-107/09 P, EU:C:2011:732, Rn. 180 und 181).

67 Das Vorbringen der Klägerinnen, wonach die Ausübung der auf Art. 41 der Charta gestützten zusätzlichen Verfahrensrechte auf Aktenzugang und Anhörung durch die Art. 107 und 108 AEUV nicht ausgeschlossen sei, ist somit zurückzuweisen.

68 Folglich hat die Kommission dadurch, dass sie den angefochtenen Beschluss erlassen hat, ohne Zugang zu den Akten zu gewähren und zuvor die Tatsachen und Erwägungen mitzuteilen, auf die sie diesen Beschluss zu stützen gedachte, weder den in Art. 41 Abs. 1 und 2 der Charta vorgesehenen Grundsatz der ordnungsgemäßen Verwaltung noch die Verteidigungsrechte der Klägerinnen verletzt, wobei allerdings die Verfahrensrechte zu beachten sind, die ihnen als Beteiligte durch Art. 108 Abs. 2 AEUV gewährleistet werden.

69 Keines der Argumente, die die Klägerinnen zusätzlich vorgebracht haben, kann diese Feststellungen entkräften.

70 Erstens können sich die Klägerinnen nicht mit Erfolg auf das Urteil vom 12. Juli 1973, Kommission/Deutschland (70/72, EU:C:1973:87, Rn. 19), hinsichtlich der Zweckbestimmung der nach Art. 108 Abs. 2 AEUV erforderlichen Mitteilung berufen, um geltend zu machen, dass diese Bestimmung es nicht ausschließe, den Beteiligten über die Befugnis zur Abgabe von Stellungnahmen im Verwaltungsverfahren hinaus weitere Rechte zuzuerkennen. Diese Rechtsprechung weist den Beteiligten vielmehr im Wesentlichen die Rolle von Informationsquellen zu. Nach der Rechtsprechung ist die Kommission aufgrund der Systematik der Art. 107 und 108 AEUV auch nicht verpflichtet, Dritte am Verwaltungsverfahren in umfassender Weise zu beteiligen (Urteil vom 22. Oktober 1996, Skibsværftsforeningen u. a./Kommission, T-266/94, EU:T:1996:153, Rn. 258). Dieser Rechtsprechung lässt sich somit nicht entnehmen, dass die von den Klägerinnen verlangte umfassende Beteiligung Dritter mit der allgemeinen Systematik des durch Art. 108 AEUV eingerichteten Verfahrens zur Kontrolle staatlicher Beihilfen vereinbart werden könnte.

71 Die Klägerinnen tragen zweitens vor, die Beachtung des in Art. 41 der Charta vorgesehenen Anspruchs auf Aktenzugang und auf rechtliches Gehör trage zur Erreichung des mit Art. 108 Abs. 2 AEUV verfolgten Ziels bei, das darin bestehe, der Kommission die Einholung der sachdienlichsten und ausführlichsten Auskünfte zu ermöglichen. Die Beachtung der Verfahrensrechte der Beteiligten sei in Beihilfesachen besonders wichtig, in denen der für die Beihilfe verantwortliche Mitgliedstaat und der Beihilfeempfänger häufig entgegengesetzte Interessen verfolgten, was im vorliegenden Fall dadurch belegt werde, dass sich die Französische Republik als wichtige Aktionärin von Air France, dem Hauptnutzer des Flughafens Pau, in einem Interessenkonflikt befunden und sich an der von der Kommission durchgeführten Untersuchung nur geringfügig und sogar in schädlicher Weise beteiligt habe.

72 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Beteiligten sich nach der Rechtsprechung nicht auf wirkliche Verteidigungsrechte berufen können, die mit solchen des Mitgliedstaats vergleichbar wären, auch wenn dieser Staat, der die staatlichen Beihilfen gewährt hat, und die betreffenden Beteiligten als deren Empfänger im Rahmen eines solchen Verfahrens unterschiedliche Interessen haben können (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 15. Dezember 2009, EDF/Kommission, T-156/04, EU:T:2009:505, Rn. 104, und vom 16. März 2016, Frucona Košice/Kommission, T-103/14, EU:T:2016:152, Rn. 54).

73 Der Umstand, dass der betreffende Mitgliedstaat die Interessen des Beihilfeempfängers nicht verteidigt, kann dessen Rolle im Verwaltungsverfahren oder die Art seiner Beteiligung an diesem Verfahren nicht derart ändern, dass ihm hinsichtlich der Verteidigungsrechte Garantien eingeräumt würden, die mit denen dieses Mitgliedstaats vergleichbar sind (Urteil vom 16. März 2016, Frucona Košice/Kommission, T-103/14, EU:T:2016:152, Rn. 77).

74 Soweit die Klägerinnen drittens die Gültigkeit der Verordnung Nr. 659/1999 wegen ihres angeblichen Widerspruchs zur Charta in Zweifel ziehen, ist dieses Vorbringen auf jeden Fall deshalb zurückzuweisen, weil es auch auf der falschen Prämisse beruht, die Charta gewähre den Empfängern staatlicher Beihilfen das Recht auf Zugang zu den beihilferechtlichen Akten der Kommission und das Recht auf vorherige Unterrichtung über die Tatsachen und Erwägungen, auf die die Kommission ihren endgültigen Beschluss zu stützen gedenkt.

75 Aus denselben Gründen kann entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen die Tatsache, dass diese nur von den einschlägigen Umständen Kenntnis nehmen konnten, die im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens und im Beschluss über dessen Ausweitung enthalten waren, als solche ihre Rechte nicht berühren.

76 Was viertens das Argument der Klägerinnen betrifft, das Urteil vom 9. Dezember 2014, Netherlands Maritime Technology Association/Kommission (T-140/13, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:1029), sei irrelevant, da die Klägerin in jener Rechtssache eine Beschwerdeführerin gewesen sei, genügt der Hinweis, dass den Beihilfeempfängern nach ständiger Rechtsprechung im Verfahren zur Kontrolle staatlicher Beihilfen keine besondere Rolle zugewiesen ist (siehe oben, Rn. 56). Zudem behält das Urteil vom 29. Juni 2010, Kommission/Technische Glaswerke Ilmenau (C-139/07 P, EU:C:2010:376), obwohl es ein vor der Aufnahme der Charta in das Primärrecht der Union abgeschlossenes beihilferechtliches Verfahren betrifft, seine Relevanz, denn es unterstreicht, dass das System der Kontrolle staatlicher Beihilfen gefährdet würde, wenn die Beihilfeempfänger ein Recht auf Zugang zu den Kommissionsakten erhielten.

77 Da die Kommission somit weder Art. 41 der Charta noch die Verteidigungsrechte der Klägerinnen verletzt hat, erübrigt sich fünftens eine Prüfung von deren Vorbringen, das Verfahren hätte zu einem anderen Ergebnis führen können, wenn die Kommission ihnen Zugang zu den Akten gewährt und sie über die Erwägungen und Beweise informiert hätte, die sie ihrem endgültigen Beschluss habe zugrunde legen wollen.

78 Daher ist das oben in den Rn. 70 bis 77 wiedergegebene Vorbringen der Klägerinnen zurückzuweisen.

79 Da im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes aber eine Verletzung der Verteidigungsrechte gerügt wird, muss auch das Recht der Beteiligten aus Art. 108 Abs. 2 AEUV geprüft werden, am Verwaltungsverfahren unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls angemessen beteiligt zu werden (vgl. die oben in Rn. 58 zitierte Rechtsprechung).

80 In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Kommission nach ständiger Rechtsprechung in der in Art. 108 Abs. 2 AEUV geregelten Prüfungsphase verpflichtet ist, den Beteiligten Gelegenheit zur Äußerung zu geben (vgl. Urteil vom 8. Mai 2008, Ferriere Nord/Kommission, C-49/05 P, nicht veröffentlicht, EU:C:2008:259, Rn. 68 und die dort angeführte Rechtsprechung). Zu dieser Pflicht hat

der Gerichtshof entschieden, dass die Veröffentlichung einer Mitteilung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ein angemessenes Mittel zur Unterrichtung aller Beteiligten über die Einleitung eines Verfahrens darstellt (Urteil vom 14. November 1984, Intermills/Kommission, 323/82, EU:C:1984:345, Rn. 17); dabei hat er klargestellt, dass diese Mitteilung lediglich dem Zweck dient, von den Beteiligten alle Auskünfte zu erhalten, die dazu beitragen können, der Kommission Klarheit über ihr weiteres Vorgehen zu verschaffen (vgl. Urteil vom 16. März 2016, Frucona Košice/Kommission, T-103/14, EU:T:2016:152, Rn. 56 und die dort angeführte Rechtsprechung).

81 Im Übrigen kann sich die Kommission nach der Rechtsprechung, wenn sie beschließt, das förmliche Prüfverfahren einzuleiten, in diesem Beschluss auf eine Zusammenfassung der wesentlichen Sach- und Rechtsfragen, eine vorläufige Würdigung des Beihilfecharakters der fraglichen staatlichen Maßnahme und Ausführungen über die Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt beschränken (Urteil vom 23. Oktober 2002, Diputación Foral de Guipúzcoa u. a./Kommission, T-269/99, T-271/99 und T-272/99, EU:T:2002:258, Rn. 104).

82 Der Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens muss die Betroffenen somit in die Lage versetzen, sich wirksam an diesem Verfahren zu beteiligen, in dem sie ihre Argumente geltend machen können. Hierfür genügt es, dass die Beteiligten erfahren, welche Überlegungen die Kommission zu der vorläufigen Ansicht veranlasst haben, dass die in Rede stehende Maßnahme eine neue, mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe darstellen könnte (Urteil vom 30. April 2002, Government of Gibraltar/Kommission, T-195/01 und T-207/01, EU:T:2002:111, Rn. 138).

83 Im vorliegenden Fall steht fest, dass die Kommission im Anschluss an die Veröffentlichung der Schreiben mit der Unterrichtung der Französischen Republik über den Einleitungs- und den Ausweitungsbeschluss nebst einer Zusammenfassung dieser Beschlüsse und der Aufforderung an alle Beteiligten, sich zu äußern, die Stellungnahmen der Klägerinnen erhalten hat. So legte Ryanair mit Schreiben vom 31. August 2011 ihre Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss vor. Im Übrigen nahmen beide Klägerinnen mit getrennten Schreiben vom 30. April 2012 zum Ausweitungsbeschluss Stellung. Außerdem reichten sie im Laufe des formellen Prüfverfahrens mehrere zusätzliche Dokumente ein.

84 Die Kommission hat im Einleitungs- und im Ausweitungsbeschluss aber hinreichend deutlich die Gründe dargelegt, die sie zu der vorläufigen Ansicht veranlassten, dass die überprüften Verträge den Klägerinnen eine Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV verschafften und dass diese Beihilfe mit dem Binnenmarkt unvereinbar sei.

85 Im Einleitungsbeschluss hat die Kommission nämlich die Vereinbarungen von 2005 beschrieben, die mit diesen Vereinbarungen zusammenhängenden potenziellen Beihilfen anhand der Kriterien des Art. 107 Abs. 1 AEUV für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe einer vorläufigen Würdigung unterzogen und schließlich geprüft, ob diese Beihilfen mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

86 Außerdem hat die Kommission im Ausweitungsbeschluss zunächst allgemeine Informationen über den Flughafen Pau vorgelegt und die Verträge beschrieben, die zwischen der IHKPB und den Klägerinnen von 2003 bis 2008 geschlossen worden waren. Sie hat sodann die den Klägerinnen gewährten potenziellen Beihilfen anhand der beihilferechtlichen Kriterien, einschließlich des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers, vorläufig gewürdigt und schließlich die Vereinbarkeit dieser Beihilfen mit dem Binnenmarkt geprüft. Die Kommission hat im Hinblick auf das Kriterium des privaten Kapitalgebers insbesondere erklärt, aufgrund der ihr vorliegenden Informationen seien die beiden Vertragsarten, d. h. die Verträge über Flughafendienstleistungen und die Verträge über Marketingdienstleistungen, gemeinsam zu würdigen.

87 Zur Rüge der Klägerinnen, sie hätten keinen Einblick in den Bericht des Sachverständigen vom 30. März 2011 erhalten, ist festzustellen, dass die Kommission im Ausweitungsbeschluss hinreichend deutlich die Bedenken zusammengefasst hat, die in diesem Bericht hinsichtlich des Interesses des

Flughafens Pau am Erwerb der von den Klägerinnen angebotenen Marketingdienstleistungen geäußert worden waren. Zudem geht aus dem angefochtenen Beschluss nicht hervor, dass sich die Kommission bei der Beurteilung der fraglichen Maßnahmen auf diesen Bericht berufen hätte; diese Beurteilung beruht vielmehr auf der in dem Beschluss enthaltenen Argumentation.

88 Im Übrigen ist es unstreitig, dass Ryanair sich nach den Schreiben der Kommission vom 24. Februar und 13. März 2014 sowie nach der Veröffentlichung der Bekanntmachung vom 15. April 2014 im Amtsblatt namentlich mit Schreiben vom 2. Mai 2014 zu den in den Leitlinien von 2014 dargelegten Konzepten zur Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers, d. h. der vergleichenden Analyse und der inkrementellen Rentabilitätsanalyse, geäußert hat.

89 Was das einzige ihnen zustehende Recht auf angemessene Beteiligung am Verwaltungsverfahren betrifft, so haben die Klägerinnen nichts vorgetragen, was darauf schließen ließe, dass sie keine hinreichende Kenntnis von der vorläufigen Würdigung hatten und daher nicht in der Lage waren, dazu sachdienlich Stellung zu nehmen.

[*nicht wiedergegeben*]

B. Zum zweiten Klagegrund: fehlende Zurechenbarkeit der fraglichen Maßnahmen zur Französischen Republik

92 Die Klägerinnen machen geltend, die Kommission habe den Abschluss der Flughafendienstleistungs- und der Marketingdienstleistungsverträge durch die IHKPB zu Unrecht der Französischen Republik zugerechnet. Zum einen habe die Kommission zu Unrecht angenommen, dass es sich bei der IHKPB um eine Behörde handle, deren Entscheidungen automatisch dem Staat zuzurechnen seien, und die Rolle der IHKPB als Unternehmen vernachlässigt. Zum anderen enthalte der angefochtene Beschlusses zur Rechtsnatur der IHKPB eine widersprüchliche Begründung.

1. Zur ersten Rüge: Rechtsnatur der IHKPB

93 Die Klägerinnen erkennen an, dass die Entscheidungen einer Behörde immer dem betreffenden Mitgliedstaat zuzurechnen sind, weisen jedoch darauf hin, dass die Entscheidungen öffentlicher Unternehmen, wie im Urteil vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (C-482/99, EU:C:2002:294), festgestellt worden sei, dem Mitgliedstaat nur dann zugerechnet werden könnten, wenn sich aus bestimmten Indizien ergebe, dass er eine Kontrolle in Bezug auf die fragliche Entscheidung ausgeübt habe. Im vorliegenden Fall sei die Kommission zu Unrecht davon ausgegangen, dass die IHKPB als eine Behörde behandelt werden müsse, deren Beschlüsse allesamt zwangsläufig der Französischen Republik zuzurechnen seien, obwohl IHK hybride Einrichtungen seien, die satzungsgemäß und tatsächlich als Vertreter von Unternehmen wie auch als vollwertige Unternehmen fungierten. Die Kommission habe angenommen, die Geschäftstätigkeit der IHKPB habe gegenüber der Wahrnehmung ihrer Aufgaben von allgemeinem Interesse nur eine nebensächliche Bedeutung, ohne den geringsten Beweis dafür zu liefern, dass diese Aufgaben den Vorrang vor dieser Tätigkeit hätten. Die Geschäftstätigkeit der IHK sei jedoch generell dominierend, werde häufig durch das Zivilrecht geregelt und falle in die Zuständigkeit der Zivil- und Handelsgerichte. Selbst wenn die Geschäftstätigkeit der IHKPB als nebensächlich betrachtet werden sollte, handle es sich doch um den Betrieb des Flughafens Pau, bei dem die IHKPB eindeutig eine wirtschaftliche Funktion erfülle, so dass sie als ein Unternehmen hätte behandelt werden müssen. Daher habe die Kommission die IHKPB fälschlich als Behörde qualifiziert und ihre Feststellung, wonach die IHKPB ausschließlich oder zumindest hauptsächlich eine Behörde, nicht aber ein Unternehmen sei, nicht angemessen begründet. Wegen

dieses Begründungsmangels hätten die Klägerinnen nicht nachprüfen können, ob die Weigerung der Kommission, die Indizien des Urteils vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (C-482/99, EU:C:2002:294), anzuwenden, gerechtfertigt gewesen sei.

94 Die Kommission tritt diesem Vorbringen entgegen.

95 Eingangs ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 107 Abs. 1 AEUV staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

96 Insoweit können Vergünstigungen nur dann als Beihilfen im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV eingestuft werden, wenn sie zum einen unmittelbar oder mittelbar aus staatlichen Mitteln gewährt werden und zum anderen dem Staat zuzurechnen sind (vgl. Urteil vom 15. Juli 2004, Pearle u. a., C-345/02, EU:C:2004:448, Rn. 35 und die dort angeführte Rechtsprechung).

97 Im Übrigen muss eine staatliche oder mit Hilfe staatlicher Mittel getroffene Maßnahme nicht notwendig auf der zentralen Ebene des betreffenden Staates beschlossen werden. Sie kann auch von einer Stelle unterhalb der zentralstaatlichen Ebene ausgehen. Nach ständiger Rechtsprechung können Maßnahmen, die von regionalen und lokalen Einrichtungen, nicht aber auf zentralstaatlicher Ebene getroffen werden, Beihilfen darstellen, wenn die Tatbestandsmerkmale des Art. 107 Abs. 1 AEUV gegeben sind (Urteile vom 14. Oktober 1987, Deutschland/Kommission, 248/84, EU:C:1987:437, Rn. 17, und vom 6. September 2006, Portugal/Kommission, C-88/03, EU:C:2006:511, Rn. 55). Folglich fallen Maßnahmen, die von (dezentralisierten, föderalen, regionalen oder sonstigen) Einrichtungen der Mitgliedstaaten unterhalb der zentralstaatlichen Ebene erlassen werden, unabhängig von deren Status und Bezeichnung ebenso wie Maßnahmen des Bundes- oder Zentralstaats in den Geltungsbereich von Art. 107 Abs. 1 AEUV, wenn dessen Voraussetzungen erfüllt sind (vgl. Urteil vom 12. Mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais und Communauté d'agglomération du Douaisis/Kommission, T-267/08 und T-279/08, EU:T:2011:209, Rn. 108 und 110 und die dort angeführte Rechtsprechung).

98 Im vorliegenden Fall ist zunächst festzustellen, dass der Flughafen Pau unstreitig bis zum 1. Januar 2007 der Französischen Republik und anschließend einem Gebietskörperschaftsverband, dem Syndicat mixte, gehörte. Der Betrieb des Flughafens wird von der IHKPB und insbesondere von einer speziellen Sparte innerhalb der IHKPB wahrgenommen.

99 Zudem geht aus dem angefochtenen Beschluss hervor, dass die Grundprinzipien der französischen Gesetzesvorschriften über die IHK während des geprüften Zeitraums unverändert geblieben sind. So sind die IHK staatliche Einrichtungen, die per Gesetz eingerichtet wurden, von gewählten Unternehmensleitern verwaltet werden und der staatlichen Aufsicht unterstehen. Außerdem werden die IHK im französischen Handelsgesetzbuch dem Mittelbau des Staates zugerechnet, wobei ihr Hauptzweck darin besteht, Aufgaben von allgemeinem Interesse wahrzunehmen, mit denen sie kraft Gesetzes betraut werden, d. h. im Wesentlichen die Vertretung der Interessen von Industrie, Handel und Dienstleistungsbetrieben gegenüber staatlichen Behörden, die Unterstützung der lokalen Unternehmen und die Förderung der Attraktivität und der Raumordnung. Im angefochtenen Beschluss wird auch dargelegt, dass die gewerblichen und kaufmännischen Tätigkeiten der IHK, wie etwa der Betrieb von Flughafeneinrichtungen, die Erfüllung ihrer Aufgaben von allgemeinem Interesse ergänzen und zu deren Erreichen beitragen sollen. Im Übrigen sieht das französische Recht besondere Finanzierungsmodalitäten für die IHK vor. So stammen ihre Mittel aus Steuereinnahmen, aus Zuschüssen oder aus Einnahmen, die von Ausbildungstätigkeiten oder Tätigkeiten zur Verwaltung von Verkehrsinfrastrukturen herrühren, was dafür spricht, dass ihre gewerblichen und kaufmännischen Tätigkeiten eine Ergänzung ihrer Aufgaben von allgemeinem Interesse darstellen (Erwägungsgründe 265 bis 270 des angefochtenen Beschlusses).

100 Was die IHKPB betrifft, die mit dem Betrieb des Flughafens Pau betraut wurde, so verweist der angefochtene Beschluss auf die Erklärungen der französischen Behörden, wonach sich die IHKPB bei einer gewerblichen Tätigkeit wie dem Betrieb des Flughafens Pau nicht von Rentabilitätsaussichten leiten ließ, sondern die ihr übertragenen Aufgaben von allgemeinem Interesse, zur Entwicklung der Wirtschaftstätigkeit und zur Attraktivität des Gebiets beizutragen, erfüllt hat (Erwägungsgründe 271 bis 273 des angefochtenen Beschlusses).

101 In diesem Zusammenhang konnte die Kommission nach der oben in Rn. 97 zitierten Rechtsprechung aufgrund all dieser Tatsachen zu Recht annehmen, dass IHK wie die IHKPB als Behörden zu betrachten waren, deren Beschlüsse allesamt in gleicher Weise wie die Beschlüsse der Zentralverwaltung des Staates oder der Gebietskörperschaften zwangsläufig dem Staat zuzurechnen waren (274. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses).

102 Dieses Ergebnis wird nicht durch das Vorbringen der Klägerinnen zur hybriden Natur der IHK und zum wirtschaftlichen Charakter der auf den Flughafenbetrieb bezogenen Tätigkeit der IHKPB widerlegt. Zwar nimmt die IHKPB zum einen innerhalb ihrer Organisation den Betrieb des Flughafens Pau wahr und hat beschlossen, mit den Klägerinnen geschäftliche Vereinbarungen über die Nutzung von Flugverbindungen abzuschließen. Wenngleich unter diesem Gesichtspunkt davon auszugehen ist, dass die IHKPB eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeübt hat (Urteil vom 24. März 2011, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, T-443/08 und T-455/08, EU:T:2011:117, Rn. 93), steht doch fest, dass der Betrieb des Flughafens Pau in die Strukturen der IHKPB integriert war, die die Kommission aufgrund eines Bündels von Indizien als Behörde eingestuft hat. Es ist aber keineswegs ausgeschlossen, dass ein staatliches Organ eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. April 1991, Höfner und Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, Rn. 21), wobei es im Übrigen keine Rolle spielt, welche Stellung dieses Organ innerhalb der Organisation des Staates einnimmt, ob es der Zentralverwaltung angehört oder ob es wie die IHKPB eine dezentralisierte Einrichtung ist.

103 Da die fraglichen Vereinbarungen von der IHKPB, einem staatlichen Organ, geschlossen worden waren, brauchte die Kommission zum anderen nicht anhand der Kriterien des Urteils vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (C-482/99, EU:C:2002:294), zu prüfen, ob sie dem Staat zuzurechnen waren. Der Gerichtshof hat diese Rechtsprechung nämlich auf die Feststellung in Rn. 52 jenes Urteils gestützt, wonach ein öffentliches Unternehmen je nach dem Maß an Selbständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln kann, so dass nicht ohne Weiteres vermutet werden kann, dass der Staat in einem konkreten Fall tatsächlich eine Kontrolle ausübt. Die IHKPB befindet sich jedoch in einer anderen Lage, da sie zwar eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt und die fraglichen Vereinbarungen geschlossen hat, angesichts der oben in den Rn. 99 und 100 angeführten Umstände jedoch ein staatliches Organ ist.

104 Diese Umstände, die die Kommission für ihre Feststellung, dass die IHKPB ein staatliches Organ ist, herangezogen hat – nämlich ihr Status als öffentliche Einrichtung, ihre Aufgaben von allgemeinem Interesse und der Umstand, dass sie der staatlichen Aufsicht unterliegt –, entsprechen im Übrigen einer Reihe von Indizien, die in der Rechtsprechung als relevant anerkannt wurden, um Maßnahmen eines öffentlichen Unternehmens dem Staat zuzurechnen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, C-482/99, EU:C:2002:294, Rn. 56, und vom 27. Februar 2013, Nitrogénművek Vegyipari/Kommission, T-387/11, nicht veröffentlicht, EU:T:2013:98, Rn. 63 bis 65).

105 Schließlich hat die Kommission im angefochtenen Beschluss, wenn auch nur ergänzend, festgestellt, dass nicht zwischen der IHKPB und der speziell mit der wirtschaftlichen Tätigkeit des Betriebs des Flughafens Pau befassten Sparte der IHKPB unterschieden werden müsse, da diese Sparte keine eigene, von der IHKPB verschiedene Rechtspersönlichkeit besitze, sondern lediglich eine Untergliederung der IHKPB sei und außer im Zusammenhang mit dem Tagesgeschäft des Flughafens Pau über keine Entscheidungsautonomie verfüge. So seien die einzelnen Verträge über Flughafen- und über Marketingdienstleistungen auch vom Präsidenten der IHKPB nach Ermächtigung durch die

Hauptversammlung der IHKPB unterzeichnet worden. Im Übrigen hätten die französischen Behörden nicht behauptet, dass der Abschluss der Vereinbarungen mit den Klägerinnen ausschließlich dieser Sparte zuzurechnen sei (280. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses).

106 Unter diesen Umständen konnte die Kommission zu Recht annehmen, dass die von der IHKPB getroffenen Maßnahmen, einschließlich des Abschlusses der fraglichen Verträge, dem Staat zurechenbar waren.

107 Keines der Argumente, die die Klägerinnen zusätzlich vorgebracht haben, kann diese Feststellung entkräften.

108 Soweit die Klägerinnen nämlich erstens behaupten, die Kommission habe nicht begründet, weshalb sie die öffentlich-rechtlichen Aufgaben der IHKPB als vorrangig gegenüber ihren dominierenden geschäftlichen Aktivitäten behandelt habe, ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission ausweislich des angefochtenen Beschlusses (Erwägungsgründe 26 bis 210) die Feststellung zur Schlüsselrolle der von den IHK wahrgenommenen Aufgaben von allgemeinem Interesse und zur untergeordneten Rolle ihrer geschäftlichen Aktivitäten sowohl auf die Gesetzesvorschriften über die IHK als auch auf die Erklärungen der französischen Behörden gestützt hat. Die Klägerinnen haben nichts vorgetragen, was diese Beurteilung in Frage stellen könnte.

109 Was zweitens das Vorbringen der Klägerinnen betrifft, die IHK unterlägen dem Zivilrecht und fielen in die Zuständigkeit der Zivil- und Handelsgerichte, so ist festzustellen, dass dieser Befund, seine Richtigkeit unterstellt, zwar tatsächlich gegen die Einstufung der IHKPB als Behörde sprechen kann, jedoch nur einen Umstand von mehreren zur Beurteilung der Rechtsnatur der betreffenden Einrichtung darstellt und für sich allein nichts an der Einstufung als Behörde ändert, die auf all den anderen im angefochtenen Beschluss aufgeführten Umständen beruht (siehe oben, Rn. 99 und 100).

110 Soweit die Klägerinnen drittens geltend machen, die Kommission habe an anderer Stelle im angefochtenen Beschluss angenommen, die IHKPB sei als Flughafenbetreiberin und nicht als Behörde im Rahmen ihrer Aufgaben im Bereich der lokalen Wirtschaftsentwicklung tätig gewesen (328. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses), ist zu beachten, dass diese Passage, bei der es um die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers geht, zur Argumentation der Kommission gehört, wonach im Rahmen eines ersten von ihr verfolgten Ansatzes das Verhalten der IHKPB als Flughafenbetreiberin mit dem Verhalten eines hypothetischen privaten Flughafenbetreibers zu vergleichen war (Erwägungsgründe 315 und 320 des angefochtenen Beschlusses). Dagegen war laut Kommission der zweite Ansatz zu verwerfen, dem zufolge die IHKPB als eine öffentliche Einrichtung gehandelt hatte, die mit einer Aufgabe von allgemeinem Interesse, in diesem Fall der wirtschaftlichen Entwicklung der Region von Pau, betraut war (Erwägungsgründe 316 und 320 des angefochtenen Beschlusses). Dieser Passage lässt sich nicht entnehmen, dass die Kommission mit ihrer Entscheidung für den ersten Ansatz anerkannt hätte, dass es sich bei der IHKPB nicht um eine Behörde handelte (vgl. Erwägungsgründe 314 bis 331 des angefochtenen Beschlusses). Nach ständiger Rechtsprechung ist nämlich bei der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers das Verhalten einer als Wirtschaftsteilnehmerin handelnden Behörde mit dem Verhalten eines privaten Wirtschaftsteilnehmers zu vergleichen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, Rn. 78, 81, 92 und 103, und vom 16. März 2016, Frucona Košice/Kommission, T-103/14, EU:T:2016:152, Rn. 95, 115 und 118), was die Kommission im vorliegenden Fall getan hat.

111 Viertens ist das auf einen Begründungsmangel gestützte Vorbringen der Klägerinnen zurückzuweisen, sie hätten nicht nachprüfen können, ob die Weigerung der Kommission, die Indizien des Urteils vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (C-482/99, EU:C:2002:294), anzuwenden, gerechtfertigt gewesen sei. Die Kommission hat nämlich in den Erwägungsgründen 269 bis 276 des angefochtenen Beschlusses hinreichend klar dargelegt, inwieweit sich die Situation der IHK, bei denen Aufgaben von allgemeinem

Interesse und wirtschaftliche Aktivitäten miteinander verbunden sind, von der Situation öffentlicher Unternehmen unterscheidet, zu denen das Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (C-482/99, EU:C:2002:294), ergangen ist.

112 Daher ist die erste Rüge des zweiten Klagegrundes zurückzuweisen.

2. Zur zweiten Rüge: widersprüchliche Begründung des angefochtenen Beschlusses

113 Die Klägerinnen rügen zweitens, der angefochtene Beschluss sei nicht ordnungsgemäß begründet, da er einen Widerspruch hinsichtlich der Rechtsnatur der IHKPB enthalte. Die Kommission habe die IHKPB nämlich in Bezug auf ein und dieselbe Tätigkeit als Teil der öffentlichen Verwaltung und zugleich als durch eine staatliche Beihilfe begünstigtes Unternehmen behandelt (Erwägungsgründe 487 und 488 sowie Art. 2 des angefochtenen Beschlusses). Damit habe die Kommission auch einen Rechtsfehler begangen. Dieselbe Einrichtung könne hinsichtlich ein und derselben Tätigkeit nicht gleichzeitig Teil der öffentlichen Verwaltung und ein beihilfebegünstigtes Unternehmen sein; diese beiden Eigenschaften schlössen sich gegenseitig aus.

114 Zwar könne ein und dieselbe Einrichtung gleichzeitig eine Beihilfe gewähren und erhalten, müsse in beiden Fällen aber als Unternehmen behandelt werden. Die Prüfung, ob die Entscheidung über die Gewährung einer Beihilfe dem Staat zuzurechnen sei, müsse deshalb aufgrund der im Urteil vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (C-482/99, EU:C:2002:294), angeführten Indizien vorgenommen werden. Da es im angefochtenen Beschluss an einer Einstufung der IHKPB entweder als Unternehmen oder als andere Einrichtung fehle, könnten die Klägerinnen nicht ermitteln, welches Kriterium der Zurechenbarkeit zum Staat auf die IHKPB Anwendung finde: die im Urteil vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (C-482/99, EU:C:2002:294), genannten Indizien oder die bloße Tatsache, der öffentlichen Verwaltung anzugehören. Der angefochtene Beschluss sei daher im Hinblick auf die Einstufung der IHKPB mit einem Begründungsmangel behaftet.

115 Die Kommission tritt diesem Vorbringen entgegen.

116 In diesem Zusammenhang ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Kommission im Rahmen ihrer Prüfung der Maßnahmen, die zugunsten der IHKPB als Betreiberin des Flughafens Pau getroffen worden waren, festgestellt hat, dass die IHKPB die Infrastrukturen und Ausrüstungen des Flughafens gewerblich genutzt habe und dass die ihr in den Jahren 2004 und 2009 gewährten Ausrüstungszuschüsse staatliche Beihilfen im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV darstellten (Erwägungsgründe 488 und 531 des angefochtenen Beschlusses).

117 Sodann ist zu unterstreichen, dass die Kommission sich im Rahmen ihrer Prüfung der den Klägerinnen gewährten Beihilfen auf zahlreiche Umstände gestützt hat – wie etwa den Status als per Gesetz geschaffene öffentliche Einrichtung, die Wahrnehmung von Aufgaben von allgemeinem Interesse, den Umstand, dass die wirtschaftlichen Aktivitäten nur ergänzender Natur sind, und die staatliche Aufsicht –, um daraus zu schließen, dass die IHKPB zur öffentlichen Verwaltung gehöre und eine Behörde darstelle, deren Verhalten dem Staat zuzurechnen sei (Erwägungsgründe 269 bis 276 des angefochtenen Beschlusses). Der Abschluss der geschäftlichen Vereinbarungen mit den Klägerinnen war aber Teil dieses Verhaltens.

118 Es ist somit festzustellen, dass die Kommission der Ansicht war, die IHKPB habe im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit staatliche Beihilfen, nämlich Ausrüstungszuschüsse, erhalten, stelle aber auch eine Einrichtung dar, die in ihrer Eigenschaft als öffentliche Einrichtung der Gewährung einer Beihilfe an die Klägerinnen zugestimmt habe, und zwar durch den Abschluss der in Rede stehenden geschäftlichen Vereinbarungen.

119 Da die fraglichen staatlichen Beihilfen aber unterschiedlich waren und außerdem im angefochtenen Beschluss getrennt geprüft wurden, können die Einstufungen als Beihilfeempfängerin und als Einrichtung mit der Eigenschaft einer Behörde hier nicht, wie von den Klägerinnen behauptet, für miteinander unvereinbar erachtet werden. Eine öffentliche Einrichtung kann nämlich Empfängerin einer staatlichen Beihilfe sein, wenn es sich um ein Unternehmen handelt, das auf einem Markt tätig ist. Nichts schließt es jedoch aus, dass eine öffentliche Einrichtung, die unter staatlicher Aufsicht Aufgaben von allgemeinem Interesse wahrnimmt und in diesem Rahmen eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, nicht nur als Behörde qualifiziert wird, sondern im Zusammenhang mit einer anderen Maßnahme Unternehmen wie den Klägerinnen auch eine Beihilfe gewähren kann (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 24. März 2011, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, T-443/08 und T-455/08, EU:T:2011:117, Rn. 143 und 145).

120 In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit innerhalb der Strukturen der öffentlichen Verwaltung keineswegs ausgeschlossen ist (Urteil vom 23. April 1991, Höfner und Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, Rn. 21). Auch steht der Umstand, dass eine Einrichtung sowohl wirtschaftliche als auch nichtwirtschaftliche Tätigkeiten verrichtet, ihrer Einstufung als Unternehmen im Sinne des Beihilferechts hinsichtlich der wirtschaftlichen Tätigkeiten nicht entgegen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 24. Oktober 2002, Aéroports de Paris/Kommission, C-82/01 P, EU:C:2002:617, Rn. 74).

121 Zudem schließt die Eingliederung einer Einrichtung wie der Betreiberin eines Flughafens in die öffentliche Verwaltung nicht aus, dass dieser Einrichtung eine staatliche Beihilfe gewährt wird. Die Frage, ob eine wirtschaftliche Tätigkeiten ausübende Stelle nach innerstaatlichem Recht eine Rechtspersönlichkeit besitzt, die von derjenigen des Staates getrennt ist, hat nämlich keinen Einfluss auf das Bestehen finanzieller Beziehungen zwischen dem Staat und dieser Stelle und damit auf deren Möglichkeit, eine staatliche Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV zu erhalten (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 24. März 2011, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, T-443/08 und T-455/08, EU:T:2011:117, Rn. 128 und 129 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

122 Daraus folgt, dass der angefochtene Beschluss wegen der darin enthaltenen Einstufung der IHKPB sowohl als Beihilfeempfängerin wie auch als Behörde, anders als die Klägerinnen meinen, weder widersprüchlich noch mit einem Rechtsfehler oder mit einem Begründungsmangel behaftet ist.

123 Daher ist die zweite Rüge des zweiten Klagegrundes zurückzuweisen.

124 Folglich ist der zweite Klagegrund insgesamt zurückzuweisen.

C. Zum dritten Klagegrund: fehlerhafte Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers

125 Mit ihrem dritten Klagegrund machen die Klägerinnen geltend, die Kommission habe das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers unzutreffend angewandt und deshalb gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV verstoßen.

126 Dieser Klagegrund gliedert sich in zwei Teile. Erstens habe die Kommission es zu Unrecht abgelehnt, eine vergleichende Analyse vorzunehmen, obwohl eine solche Analyse sie dazu veranlasst hätte, das Vorliegen einer Beihilfe zu verneinen. Der angefochtene Beschluss leide insoweit auch an einem Begründungsmangel. Zweitens habe sie bei ihrer inkrementellen Rentabilitätsanalyse offensichtliche Beurteilungsfehler begangen und diese Analyse unzureichend begründet.

127 Die Kommission tritt diesem Vorbringen entgegen.

128 Vor einer Prüfung der beiden Teile dieses Klagegrundes ist zunächst darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Begriff der staatlichen Beihilfe, wie er im AEU-Vertrag definiert ist, ein anhand objektiver Kriterien auszulegender Rechtsbegriff ist. Deshalb hat der Unionsrichter die Frage, ob eine Maßnahme in den Anwendungsbereich von Art. 107 Abs. 1 AEUV fällt, grundsätzlich unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des bei ihm anhängigen Rechtsstreits und des technischen oder komplexen Charakters der von der Kommission vorgenommenen Beurteilungen umfassend zu prüfen (vgl. Urteil vom 30. November 2016, Kommission/Frankreich und Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, Rn. 87 und die dort angeführte Rechtsprechung).

129 Der Gerichtshof hat jedoch entschieden, dass die gerichtliche Nachprüfung in Bezug auf die Frage, ob eine Maßnahme in den Anwendungsbereich von Art. 107 Abs. 1 AEUV fällt, beschränkt ist, wenn die Beurteilungen der Kommission technischen oder komplexen Charakter haben (Urteil vom 30. November 2016, Kommission/Frankreich und Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, Rn. 88).

130 Hat die Kommission bei der Prüfung, ob eine Maßnahme in den Anwendungsbereich von Art. 107 Abs. 1 AEUV fällt, das Kriterium des umsichtigen marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers anzuwenden, setzt die Verwendung dieses Kriteriums im Allgemeinen eine komplexe wirtschaftliche Beurteilung durch die Kommission voraus (Urteil vom 30. November 2016, Kommission/Frankreich und Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, Rn. 89).

131 Obwohl das Gericht nicht die wirtschaftliche Beurteilung der Kommission durch seine eigene zu ersetzen hat, geht dennoch aus nunmehr ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs hervor, dass der Unionsrichter nicht nur die sachliche Richtigkeit der angeführten Beweise, ihre Zuverlässigkeit und ihre Kohärenz prüfen muss, sondern auch zu kontrollieren hat, ob diese Beweise alle relevanten Daten darstellen, die bei der Beurteilung einer komplexen Situation heranzuziehen waren, und ob sie die aus ihnen gezogenen Schlüsse zu stützen vermögen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 30. November 2016, Kommission/Frankreich und Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, Rn. 91 und die dort angeführte Rechtsprechung).

1. Zum ersten Teil: Beurteilungsfehler und Begründungsmängel der Kommission wegen ihrer Weigerung, die Verträge über Flughafendienstleistungen und die Verträge über Marketingdienstleistungen einer vergleichenden Analyse zu unterziehen [nicht wiedergegeben]

a) Zur Ablehnung der vergleichenden Analyse als Methode zur Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers

138 Die Klägerinnen tragen vor, die Kommission habe missachtet, dass die vergleichende Analyse die wichtigste Bewertungsmethode bei der Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers sei, wenn es um die Feststellung gehe, ob die Abmachung dem privaten Dritten einen Vorteil verschafft habe, zumal diese Methode mit dem Grundsatz der Rechtssicherheit im Einklang stehe. Unter Berufung auf das Urteil vom 3. Juli 2003, Chronopost u. a./Ufex u. a. (C-83/01 P, C-93/01 P und C-94/01 P, EU:C:2003:388, Rn. 38 und 39), machen sie geltend, die Kommission dürfe sich nach einem allgemeinen Grundsatz des Unionsrechts nur dann auf eine inkrementelle Rentabilitätsanalyse stützen, wenn eine vergleichende Analyse, insbesondere ein Vergleich mit einem privaten Kapitalgeber, unmöglich sei.

139 In diesem Zusammenhang ist es ständige Rechtsprechung, dass die Voraussetzungen, die eine Maßnahme erfüllen muss, um unter den Begriff „Beihilfe“ im Sinne von Art. 107 AEUV zu fallen, nicht erfüllt sind, wenn das begünstigte Unternehmen denselben Vorteil, der ihm aus Staatsmitteln gewährt wurde, unter Umständen, die normalen Marktbedingungen entsprechen, hätte erhalten können (Urteile vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, Rn. 78, und vom 24. Januar 2013, Frucona Košice/Kommission, C-73/11 P, EU:C:2013:32, Rn. 70). Diese Beurteilung

erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteil vom 24. Januar 2013, Frucona Košice/Kommission, C-73/11 P, EU:C:2013:32, Rn. 71).

140 Um zu ermitteln, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe darstellt, ist zu prüfen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer von vergleichbarer Größe wie die Einrichtungen des öffentlichen Sektors unter den gleichen Umständen hätte veranlasst werden können, die betreffenden Verträge zu schließen (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteile vom 21. März 1990, Belgien/Kommission, C-142/87, EU:C:1990:125, Rn. 29, und vom 3. Juli 2014, Spanien u. a./Kommission, T-319/12 und T-321/12, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:604, Rn. 40 und 42).

141 Die Prüfung, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer eine Abmachung getroffen hätte, wie sie hier in Rede steht, kann jedoch nicht zwangsläufig bedeuten, dass die Kommission verpflichtet wäre, die vergleichende Analysemethode zu benutzen. Diese Methode stellt nämlich nur eines von mehreren Analyseinstrumenten dar, mit denen ermittelt werden soll, ob das begünstigte Unternehmen eine wirtschaftliche Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteile vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale und Land Nordrhein-Westfalen/Kommission, T-228/99 und T-233/99, EU:T:2003:57, Rn. 250 und 254, sowie vom 3. Juli 2014, Spanien u. a./Kommission, T-319/12 und T-321/12, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:604, Rn. 43 und 44).

142 Die Wahl des geeigneten Analyseinstruments gehört nämlich zu der Verpflichtung der Kommission, alle maßgeblichen Aspekte des streitigen Vorgangs und seinen Kontext, einschließlich der Lage des begünstigten Unternehmens und des betroffenen Marktes, zu prüfen, um festzustellen, ob das begünstigte Unternehmen eine wirtschaftliche Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte (vgl. in diesem Sinne und entsprechend Urteile vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale und Land Nordrhein-Westfalen/Kommission, T-228/99 und T-233/99, EU:T:2003:57, Rn. 251 und 258, sowie vom 3. Juli 2014, Spanien u. a./Kommission, T-319/12 und T-321/12, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:604, Rn. 45).

143 Im vorliegenden Fall konnte die Kommission somit rechtsfehlerfrei in den Erwägungsgründen 359 bis 372 des angefochtenen Beschlusses eingehend untersuchen, welche Bewertungsmethode sich am besten für die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers eignete, ohne dass in diesem Stadium die Stichhaltigkeit der Gründe zu prüfen wäre, aus denen sie im vorliegenden Fall die vergleichende Analyse verworfen hat. Dabei bezweifelte die Kommission, dass ein geeigneter Referenzwert ermittelt werden könne, der die Feststellung eines tatsächlichen Marktpreises für die Flughafendienstleistungen erlauben würde, und berücksichtigte die unterschiedlichen Kosten und Einnahmen der einzelnen Flughäfen, die geringe Vergleichbarkeit der Geschäfte zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften, die Schwierigkeiten, eine Stichprobe von Vergleichsflughäfen und Vergleichsgeschäften zu finden, sowie den Umstand, dass die Erbringung der Dienstleistungen zu einem inkrementellen Verlust führe, weshalb sie sich für die Methode der inkrementellen Rentabilitätsanalyse und gegen die vergleichende Analyse entschied.

144 Gegen diese Vorgehensweise der Kommission spricht nicht die von den Klägerinnen angeführte Rechtsprechung, d. h. das Urteil vom 3. Juli 2003, Chronopost u. a./Ufex u. a. (C-83/01 P, C-93/01 P und C-94/01 P, EU:C:2003:388, Rn. 38 und 39), wonach für den Fall, dass es unmöglich ist, die Situation eines öffentlichen Unternehmens mit der eines privaten Unternehmens zu vergleichen, das keine Monopolstellung hat, die zwangsläufig hypothetischen normalen Marktbedingungen anhand der verfügbaren objektiven und nachprüfbaren Faktoren, wie etwa der Aufwendungen des öffentlichen Unternehmens, zu ermitteln sind. Denn diese Rechtsprechung ist im Zusammenhang mit den Umständen der Rechtssache zu verstehen, in der dieses Urteil erging und in der eine vergleichende Analyse nicht angewandt werden konnte, so dass auch keine Wahlmöglichkeit zwischen einer solchen Analyse und anderen Methoden bestand. Daher hat sich der Gerichtshof in jenem Urteil, anders als die

Klägerinnen im Wesentlichen geltend machen, nicht zu einer etwaigen Hierarchie zwischen der vergleichenden Analyse und anderen Methoden geäußert, sondern nur festgestellt, dass es in dem ihm vorliegenden Einzelfall unmöglich war, eine vergleichende Analyse vorzunehmen.

145 Folglich können die Klägerinnen mit ihrem Vorbringen, im Urteil vom 3. Juli 2003, Chronopost u. a./Ufex u. a. (C-83/01 P, C-93/01 P und C-94/01 P, EU:C:2003:388), werde ein allgemeiner Grundsatz des Unionsrechts erwähnt, wonach eine Hierarchie zwischen der vergleichenden Analyse und anderen Methoden bestehe, nicht durchdringen.

146 Die Klägerinnen können sich auch nicht mit Erfolg darauf berufen, dass die Urteile vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale und Land Nordrhein-Westfalen/Kommission (T-228/99 und T-233/99, EU:T:2003:57), und vom 3. Juli 2014, Spanien u. a./Kommission (T-319/12 und T-321/12, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:604), das Analyseinstrument der Durchschnittsrendite in dem betreffenden Sektor zum Gegenstand hatten, denn in diesen Urteilen hat das Gericht entschieden, dass die Heranziehung der Durchschnittsrendite in dem betreffenden Sektor nur eines von mehreren Analyseinstrumenten im Rahmen der Anwendung von Art. 107 Abs. 2 AEUV darstellte.

147 Ebenso wenig können sich die Klägerinnen mit Erfolg auf die Rechtsprechung stützen, wonach der Umstand, dass der streitige Vorgang für die Behörde sinnvoll ist, die Kommission nicht von der Prüfung befreit, ob durch die betreffende Maßnahme dem begünstigten Unternehmen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wird, den es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte (Urteile vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale und Land Nordrhein-Westfalen/Kommission, T-228/99 und T-233/99, EU:T:2003:57, Rn. 315, und vom 13. September 2010, Griechenland u. a./Kommission, T-415/05, T-416/05 und T-423/05, EU:T:2010:386, Rn. 213). Mit der inkrementellen Rentabilitätsanalyse soll nämlich gerade herausgefunden werden, ob die Behörde durch den Abschluss des Vertrags als eine unter möglichst gleichen Umständen markwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsteilnehmerin dem Vertragspartner einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat, den dieser unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

148 Soweit die Klägerinnen schließlich argumentieren, durch den Abschluss eines Vertrags, der für den öffentlichen Flughafen wegen dessen eigener Ineffizienz nicht rentabel sei, werde der Fluggesellschaft unter normalen Marktbedingungen kein Vorteil verschafft, ist darauf hinzuweisen, dass die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers nach der Rechtsprechung (siehe oben, Rn. 140, und unten, Rn. 181) nicht darauf abzielt, eine Mindesteffizienz bei der Vornahme einer bestimmten Tätigkeit vorzuschreiben, sondern dass auf diese Weise ermittelt werden soll, ob ein vergleichbarer privater Kapitalgeber unter den gleichen Umständen hätte veranlasst werden können, die fragliche Maßnahme zu ergreifen. In diesem Zusammenhang ist die Kosten- und Einnahmenstruktur der öffentlichen Einrichtung zu berücksichtigen, deren Verhalten mit dem Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers verglichen wird. Dieses Argument der Klägerinnen ist mithin zurückzuweisen.

149 Das Vorbringen der Klägerinnen, die Kommission hätte bei der Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers eine vergleichende Analyse vornehmen müssen, ist folglich zurückzuweisen.

b) Zu den Gründen, auf die die Kommission im angefochtenen Beschluss ihre Entscheidung gestützt hat, im vorliegenden Fall von einer vergleichenden Analyse abzusehen

150 Die Klägerinnen wenden sich gegen die konkreten Gründe, auf die die Kommission in den Erwägungsgründen 360 bis 369 des angefochtenen Beschlusses ihre Entscheidung gestützt hat, im vorliegenden Fall keine vergleichende Analyse vorzunehmen.

151 Sie bringen vor allem fünf Rügen vor, mit denen sie geltend machen, diese Gründe enthielten Beurteilungsfehler und Begründungsmängel.

1) Zur ersten Rüge: Die Kommission habe zu Unrecht angenommen, die zwischen den Flughäfen bestehenden Unterschiede machten eine vergleichende Analyse ungeeignet

152 Die Klägerinnen tragen vor, die Kommission habe zu Unrecht erklärt, dass eine vergleichende Analyse wegen der unterschiedlichen Situationen, in denen sich die europäischen Flughäfen befänden, ungeeignet sei.

153 Was erstens die Begründung hinsichtlich der zwischen den Flugplätzen bestehenden Unterschiede bei den Kosten- und Einnahmenstrukturen sowie den anderen Umständen anbelangt (362. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses), so rügen die Klägerinnen, die Kommission habe weder Daten vorgelegt noch Beispiele geliefert, um den Grad und die Bedeutung dieser Unterschiede zu erläutern. Die Kommission hätte aber auf den konkreten Fall bezogene Argumente vorbringen müssen, um die Ablehnung der vergleichenden Analyse zu rechtfertigen, die die wichtigste Bewertungsmethode bei der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers sei.

154 Dazu genügt der Hinweis, dass die Kommission im 362. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses festgestellt hat, die Struktur der Kosten und Einnahmen könne sich von einem Flughafen zum anderen erheblich unterscheiden, und zur Untermauerung dieser Feststellung eine Reihe von Indizien für die Unterschiede bei den Kosten und Einnahmen aufgeführt hat. Zudem haben die Klägerinnen nichts Konkretes vorgetragen, was die Annahme erlaubte, dass die Darlegung dieser Indizien mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet wäre.

155 Zweitens werfen die Klägerinnen im Zusammenhang mit der die geringe Vergleichbarkeit der Geschäfte zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften betreffenden Begründung (363. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses) der Kommission vor, zu Unrecht angenommen zu haben, dass die Flughafenentgelte der einzelnen Flughäfen im Allgemeinen nicht miteinander verglichen werden könnten.

156 Dazu ist festzustellen, dass das Vorbringen der Klägerinnen, die Kommission habe angenommen, die Flughafenentgelte seien zwischen den Flughäfen nicht vergleichbar, auf einem falschen Verständnis des angefochtenen Beschlusses beruht. Die Kommission hat im 363. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses nämlich ausgeführt, wie der vorliegende Fall verdeutliche, beruhten die Geschäftsbeziehungen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften nicht unbedingt auf einer Liste mit öffentlichen Preisen für einzelne Leistungen, sondern wiesen sehr starke Unterschiede auf, weshalb sie auf der Grundlage eines Preises je Rotation oder je Passagier kaum vergleichbar seien. Im Übrigen geht aus den Akten hervor, dass die Vereinbarungen zwischen dem Flughafen Pau und den Klägerinnen über eine einfache Anwendung der am Flughafen für Flughafenentgelte geltenden allgemeinen Preisgestaltung weit hinausgingen und im Abschluss von Verträgen über Flughafendienstleistungen und über Marketingdienstleistungen bestanden.

157 Das Argument der Klägerinnen, die Kommission habe im 363. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses zu Unrecht behauptet, dass die Listen mit öffentlichen Preisen nicht unbedingt die geschäftlichen Vereinbarungen zwischen den Flughäfen und den Fluggesellschaften wiedergäben, kann ebenfalls nicht durchgreifen.

158 Entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen reicht die gegenüber den öffentlichen Preisen geringere Höhe der zwischen den Flughäfen und manchen Fluggesellschaften individuell vereinbarten Flughafenentgelte für sich allein nämlich nicht aus, um eine vergleichende Analyse auf der Grundlage der Listen mit öffentlichen Preisen als einen sachgerechten Ansatz zu betrachten. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Kommission im 366. Erwägungsgrund des angefochtenen

Beschlusses ohne Widerspruch seitens der Klägerinnen festgestellt hat, dass die betreffenden Geschäfte mehrere Preise, d. h. die Flughafenentgelte, den Preis der Bodenabfertigungsdienste und den Preis der Marketingdienstleistungen, beinhalten. Wie aber dem 367. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses zu entnehmen ist, können derartige Geschäfte bei einer Beschränkung auf die Entgelte anhand der Listen mit öffentlichen Preisen und somit unter Ausschluss insbesondere des Preises für die Marketingdienstleistungen nicht sinnvoll miteinander verglichen werden.

159 Was zudem das Vorbringen der Klägerinnen anbelangt, die Kommission habe zur Rechtfertigung der Ablehnung der vergleichenden Analyse nicht auf die Liberalisierung des Luftverkehrssektors in Europa verweisen können, ohne diese Ablehnung anderweitig zu begründen, so ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission im 363. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses die Liberalisierung erwähnt hat, um zu erklären, dass die Geschäftspraktiken der einzelnen Flughäfen unterschiedlich seien, was jede rein vergleichende Analyse verkompliziere. Entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen besagt der angefochtene Beschluss nicht, dass die vergleichende Analyse bei der Prüfung, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer eine bestimmte Abmachung in liberalisierten oder gar in allen Sektoren getroffen hätte, außer Betracht bleiben muss.

160 Soweit die Klägerinnen drittens geltend machen, die Ablehnung der vergleichenden Analyse bei Flughäfen stehe im Widerspruch zu der Kommissionspraxis in anderen Sektoren, ist zu beachten, dass der Begriff der staatlichen Beihilfe als Rechtsbegriff allein auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 1 AEUV und nicht nach Maßgabe einer früheren Verwaltungspraxis der Kommission – unterstellt, sie wäre erwiesen – auszulegen ist (vgl. Urteil vom 3. Juli 2014, Spanien u. a./Kommission, T-319/12 und T-321/12, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:604, Rn. 46 und die dort angeführte Rechtsprechung).

161 Im Übrigen wird die Plausibilität des angefochtenen Beschlusses nicht allein dadurch erschüttert, dass die Kommission auf die Daten, die ihr infolge ihrer Auskunftsersuchen zum Vergleich der Flughäfen übermittelt wurden, nicht zurückgegriffen hat. Der Kommission kann nämlich, wie sie darlegt, kein Vorwurf daraus gemacht werden, dass sie Daten unberücksichtigt gelassen hat, die nach ihrer Ansicht für den gewählten Ansatz letztlich irrelevant waren. Im 365. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses hat sie jedenfalls festgestellt, dass kein Verfahrensbeteiligter ihr eine Stichprobe von Flughäfen vorgeschlagen habe, die mit dem Flughafen Pau im Hinblick auf eine Reihe bestimmter Parameter hinreichend vergleichbar gewesen wären.

162 Nach alledem ist das Vorbringen der Klägerinnen, die Kommission habe zu Unrecht angenommen, dass die unterschiedlichen Situationen der Flughäfen im vorliegenden Fall die „vergleichende Analyse von Ryanair“ ungeeignet machten, zurückzuweisen.

2) Zur zweiten Rüge: fehlerhafter Verweis auf die mit AMS geschlossenen Marketingdienstleistungsverträge

163 Eingangs ist festzustellen, dass die Klägerinnen sich auf einen Bericht ihres Wirtschaftsberaters berufen, den sie der Kommission im Verwaltungsverfahren vorgelegt hatten (im Folgenden: Studie vom 31. August 2011). Diese Studie benennt zunächst auf der Grundlage einer zuvor festgelegten Methodik drei Vergleichsflughäfen. Sodann werden darin die von Ryanair an den Flughafen Pau entrichteten Abgaben mit den von Ryanair an diese Flughäfen entrichteten Abgaben verglichen. Schließlich enthält die Studie die Feststellung, die von Ryanair an den Flughafen Pau entrichteten Abgaben seien wesentlich höher als die an die Vergleichsflughäfen entrichteten Abgaben, und zwar sowohl auf der Grundlage eines Preises je Rotation als auch auf der Grundlage eines Preises je Passagier. Der Studie zufolge deuten diese Ergebnisse darauf hin, dass die von Ryanair an den Flughafen Pau entrichteten Abgaben in ihrer Höhe den Abgaben entsprachen, die Ryanair unter gleichen Umständen von einem marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgeber und Flughafenbesitzer vorgeschlagen worden

wären. Im Übrigen heißt es in der Studie vom 31. August 2011, bei der vorgenommenen Analyse seien die Vereinbarungen über das Marketing, d. h. die zwischen dem Flughafen Pau und AMS geschlossenen Marketingdienstleistungsverträge, unberücksichtigt geblieben.

164 Die Klägerinnen machen geltend, die Kommission habe die Studie vom 31. August 2011 zu Unrecht als unbrauchbar zurückgewiesen, weil sie sich auf die Zahlungen aufgrund der Verträge über Flughafendienstleistungen beschränkt und die Zahlungen aufgrund der Verträge über Marketingdienstleistungen nicht berücksichtigt habe. Nach Ansicht der Klägerinnen spiegelt der Preis der Marketingdienstleistungen einen unabhängigen Marktwert wider, wie mehrere im Verwaltungsverfahren eingereichte Wirtschaftsstudien belegten; dieser Preis kompensiere diesen Wert vollständig mit einem Nettoergebnis von null. Dass die Verträge über Flughafen- und über Marketingdienstleistungen am selben Tag und von Gesellschaften ein und desselben Konzerns unterzeichnet worden seien, gebe der Kommission nicht das Recht, die aufgrund der Verträge über Marketingdienstleistungen erfolgten Zahlungen als eine Ermäßigung der in den Verträgen über Flughafendienstleistungen vorgesehenen Flughafenentgelte zu behandeln.

165 In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Kommission bei ihrer Prüfung, ob ein bestimmter Vorgang Elemente einer staatlichen Beihilfe beinhaltet, den Kontext zu beachten hat, in dem dieser Vorgang stattfindet (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 13. Dezember 2011, Konsum Nord/Kommission, T-244/08, nicht veröffentlicht, EU:T:2011:732, Rn. 57). Die Prüfung eines Vorgangs ohne Berücksichtigung seines Kontexts könnte nämlich zu rein formalen Ergebnissen führen, die der wirtschaftlichen Realität nicht entsprächen (Urteil vom 8. Januar 2015, Club Hotel Loutraki u. a./Kommission, T-58/13, nicht veröffentlicht, EU:T:2015:1, Rn. 91 und die dort angeführte Rechtsprechung).

166 Im Rahmen der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers ist ein Handelsgeschäft in seiner Gesamtheit zu betrachten, um zu prüfen, ob sich die staatliche Einrichtung wie ein marktwirtschaftlich orientierter Wirtschaftsteilnehmer verhalten hat. Die Kommission muss nämlich bei der Beurteilung der streitigen Maßnahmen alle maßgeblichen Aspekte des streitigen Vorgangs und seinen Kontext berücksichtigen (vgl. Urteil vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, EU:T:2008:585, Rn. 59 und die dort angeführte Rechtsprechung).

167 Im vorliegenden Fall hat die Kommission im angefochtenen Beschluss festgestellt, dass jeder Vertrag über Marketingdienstleistungen mit dem ihm zugrunde liegenden Vertrag über Flughafendienstleistungen untrennbar verbunden sei, so dass für jeden Vertrag über Marketingdienstleistungen dieser Vertrag und der gleichzeitig geschlossene Vertrag über Flughafendienstleistungen als eine einzige Maßnahme gewürdigt werden müssten (Erwägungsgründe 286 bis 313 des angefochtenen Beschlusses). Um zu dieser Schlussfolgerung zu gelangen, hat sie u. a. in den Erwägungsgründen 289 und 290 des angefochtenen Beschlusses festgehalten, dass alle Marketingdienstleistungsverträge und die entsprechenden Flughafendienstleistungsverträge nahezu gleichzeitig und von denselben Parteien, die eine einzige Wirtschaftseinheit gebildet hätten, geschlossen worden seien. Außerdem hat die Kommission in den Erwägungsgründen 291 bis 313 des angefochtenen Beschlusses einige weitere Sachverhaltsmerkmale erwähnt, die auf zusätzliche enge Verbindungen zwischen den Marketingdienstleistungsverträgen und den gleichzeitig geschlossenen Flughafendienstleistungsverträgen hindeuteten. Nach einer inhaltlichen Prüfung der verschiedenen Marketingdienstleistungsverträge hat die Kommission somit im 305. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses festgestellt, die Marketingdienstleistungen seien sowohl von ihrer Dauer als auch von ihrer Art her auf das Engste mit den von Ryanair in den Flughafendienstleistungsverträgen angebotenen Flugdiensten verknüpft. In den Verträgen über Marketingdienstleistungen werde darauf hingewiesen, dass sie auf der Verpflichtung von Ryanair beruhten, die betreffenden Flugdienste zu betreiben. Die Marketingdienstleistungen seien keineswegs dazu bestimmt, ganz allgemein und unterschiedslos dafür zu werben, dass Touristen und Geschäftsleute Pau und seine Region besuchten, sondern sprächen ganz gezielt Personen an, die die unter die Verträge über Marketingdienstleistungen fallenden Flugdienste von Ryanair nutzen könnten, so dass ihr wesentliches Ziel darin bestehe, für

diese Dienste zu werben. Die Kommission hat im 306. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses weiter festgestellt, die vorstehend dargelegten Fakten zeigten, dass die Verträge über Marketingdienstleistungen ohne die betreffenden Flugverbindungen und somit die diesbezüglichen Verträge über Flughafendienstleistungen nicht geschlossen worden wären. Zuletzt entnahm die Kommission den Erklärungen der französischen Behörden, dass der Abschluss aller Verträge über Flughafendienstleistungen an den Abschluss der Verträge über Marketingdienstleistungen geknüpft zu sein schien (vgl. Erwägungsgründe 309 bis 311 des angefochtenen Beschlusses).

168 Die Klägerinnen vermögen diese Analyse nicht zu widerlegen. Die Kommission hat nicht ausschließlich darauf abgestellt, dass jeder Vertrag über Marketingdienstleistungen nahezu am selben Tag wie ein Vertrag über Flughafendienstleistungen von Gesellschaften unterzeichnet worden war, die ein und demselben Konzern angehörten. Sie hat nicht nur diese Umstände, sondern auch andere Gegebenheiten berücksichtigt, wie etwa den Wortlaut der Verträge über Marketingdienstleistungen und die Tatsache, dass die Verträge über Marketingdienstleistungen nicht geschlossen worden wären, wenn es die betreffenden Flugverbindungen nicht gegeben hätte. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass in den fraglichen Verträgen über Marketingdienstleistungen ausdrücklich vorgesehen war, dass ihnen die Verpflichtung von Ryanair zugrunde lag, eine Flugverbindung vom Flughafen Pau aus zu betreiben.

169 Zudem bringen die Klägerinnen keine Belege bei, die die Analyse der Kommission, wonach jeder Marketingdienstleistungsvertrag mit einem Flughafendienstleistungsvertrag und den darin geregelten Flugdiensten eng verknüpft ist, entkräften könnten.

170 Daher ist die Feststellung der Kommission, für jeden Vertrag über Marketingdienstleistungen seien dieser Vertrag und der gleichzeitig geschlossene Vertrag über Flughafendienstleistungen als eine einzige Maßnahme zu würdigen, nicht zu beanstanden.

171 Die Kommission konnte folglich rechtsfehlerfrei feststellen, dass die zu würdigenden Vorgänge komplexe Geschäfte seien, die aus einem Flughafendienstleistungs- und einem Marketingdienstleistungsvertrag beständen, und dass ein Vergleich der reinen Flughafenentgelte, die die IHKPB den betroffenen Fluggesellschaften berechne, mit den in anderen Flughäfen berechneten Flughafenentgelten keine zweckdienlichen Hinweise darauf liefern würde, ob der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers beachtet sei (367. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses). Denn die Studie vom 31. August 2011 war auf einen Vergleich der Flughafenentgelte beschränkt, während bei einer korrekten Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers im vorliegenden Fall die Verträge über Flughafendienstleistungen und die Verträge über Marketingdienstleistungen als ein einziges Geschäft zu berücksichtigen waren.

172 Dem Vorbringen der Klägerinnen, der Preis für die Marketingdienstleistungen kompensiere den Wert dieser Dienstleistungen, kann nicht gefolgt werden. Dieses Vorbringen beruht nämlich auf der irrigen Annahme, die Marketingdienstleistungen und die Flughafendienstleistungen seien voneinander getrennt und unabhängig (siehe oben, Rn. 165 bis 170), weshalb der Preis für die Marketingdienstleistungen nicht von den Flughafenentgelten abgezogen werden könne, die aus der von Ryanair betriebenen Flugverbindung herrührten und Gegenstand des gleichzeitig mit dem fraglichen Marketingdienstleistungsvertrag geschlossenen Vertrags über Flughafendienstleistungen waren.

173 Die Klägerinnen können somit nicht mit Erfolg behaupten, dass der für die Marketingdienstleistungen gezahlte Preis den Wert dieser Dienstleistungen vollständig kompensiere.

174 Das Vorbringen, mit dem die Klägerinnen einen fehlerhaften Verweis auf die mit AMS geschlossenen Verträge über Marketingdienstleistungen rügen, ist daher zurückzuweisen.

3) Zur dritten Rüge: Ablehnung der vergleichenden Analyse mit der Begründung, die untersuchten Verträge bewirkten höhere inkrementelle Kosten als inkrementelle Einnahmen

175 Die Klägerinnen tragen vor, die Kommission habe die vergleichende Analyse zu Unrecht mit der Begründung abgelehnt, die untersuchten Verträge bewirkten voraussichtlich höhere inkrementelle Kosten als inkrementelle Einnahmen. Auf diese Weise nehme die Kommission im Rahmen der vergleichenden Analyse eine inkrementelle Rentabilitätsanalyse vor, was somit zu einer mit der Rechtsprechung unvereinbaren kumulativen Anwendung beider Analysen führe.

176 In diesem Zusammenhang hat die Kommission im angefochtenen Beschluss zwar dargelegt, selbst wenn anhand einer angemessenen vergleichenden Analyse nachgewiesen werden könnte, dass die fraglichen Preise der einzelnen hier geprüften Geschäfte den anhand der Stichprobe aus Vergleichsgeschäften ermittelten Marktpreisen entsprächen oder darüber lägen, könnte sie daraus nicht den Schluss ziehen, dass diese Geschäfte mit dem Marktpreis vereinbar seien, wenn sich herausstelle, dass der Flughafenbetreiber zum Zeitpunkt ihres Abschlusses damit habe rechnen können, dass sie höhere inkrementelle Kosten als Einnahmen bewirkten. Denn ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer habe kein Interesse daran, Waren oder Dienstleistungen zum Marktpreis anzubieten, wenn ein solches Verhalten zu einem inkrementellen Verlust führe (368. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses).

177 Es ist jedoch zu beachten, dass die vergleichende Analyse nur eines von mehreren Analyseinstrumenten bei der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV darstellt und dass die Verwendung dieser Analysemethode die Kommission nicht von ihrer Pflicht entbinden kann, alle maßgeblichen Aspekte des streitigen Vorgangs und seinen Kontext zu prüfen. Die Kommission durfte deshalb berücksichtigen, dass im Rahmen eines bestimmten Geschäfts ein negativer Ertrag zu erwarten war (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 3. Juli 2014, Spanien u. a./Kommission, T-319/12 und T-321/12, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:604, Rn. 44 und 45).

178 Die Kommission hat daher im vorliegenden Fall keinen Fehler begangen, als sie bei ihrer Prüfung der Angemessenheit der vergleichenden Analyse auf den negativen Ertrag der betreffenden Verträge verwies.

[*nicht wiedergegeben*]

c) Zum Vorbringen, eine vergleichende Analyse belege, dass durch die Verträge über Marketingdienstleistungen und über Flughafendienstleistungen kein Vorteil verschafft worden sei

228 Die Klägerinnen tragen unter Bezugnahme auf in den Verwaltungsakten enthaltene Wirtschaftsberichte und sonstige Beweismittel vor, eine vergleichende Analyse zeige, dass durch den Marketingdienstleistungs- und den Flughafendienstleistungsvertrag kein wirtschaftlicher Vorteil verschafft worden sei. Zum einen gehe aus mehreren Wirtschaftsberichten hervor, dass der im Vertrag über Marketingdienstleistungen angegebene Preis dem Marktpreis entspreche, den AMS von Privatkunden erhalten hätte bzw. den Privatkunden anderen Dienstleistungserbringern für vergleichbare Dienstleistungen gezahlt hätten. Zum anderen zeige die Studie vom 31. August 2011, dass die von Ryanair an den Flughafen Pau entrichteten Flughafenentgelte in ihrer Höhe den Flughafenentgelten entsprächen, die Ryanair unter gleichen Umständen von einem marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmer und Flughafenbesitzer vorgeschlagen worden wären.

229 Dazu ist festzustellen, dass das auf diese Wirtschaftsberichte und die Studie vom 31. August 2011 gestützte Vorbringen der Klägerinnen, wie die Kommission bemerkt, ins Leere geht, da es von der irrigen Annahme ausgeht, die Marketingdienstleistungen und die Flughafendienstleistungen seien voneinander getrennt und unabhängig, während in Bezug auf die jeweiligen Verträge für jeden Vertrag

über Marketingdienstleistungen dieser Vertrag und der entsprechende Vertrag über Flughafendienstleistungen bei der Prüfung, ob sie einen Vorteil bedeuteten, als eine einzige Maßnahme zu würdigen waren (siehe oben, Rn. 165 bis 170).

230 Was die Marketingdienstleistungsverträge anbelangt, so lassen die fraglichen Wirtschaftsberichte wie bereits festgestellt außer Acht, dass der Flughafen Pau die Marketingdienstleistungen von AMS erworben hat, um so die Nutzung der von Ryanair betriebenen Flugverbindungen zu fördern. So werden in zwei Wirtschaftsberichten die Preise für die Werbeflächen und das Marketing auf der Website von Ryanair mit den Preisen verglichen, die von den Websites anderer Fluggesellschaften oder von anderen Reise-Websites für Internetwerbung in Rechnung gestellt wurden. In einem anderen Wirtschaftsbericht werden auch die Preise in den Preislisten von AMS mit den Preisen für Werbedienstleistungen in den Preislisten zahlreicher anderer europäischer Reise-Websites verglichen. Die Berichte belegen insbesondere nicht, dass die Inserenten auf den anderen Reise-Websites mit Flughäfen vergleichbar wären, die mit den Flugdiensten einer Fluggesellschaft verknüpfte Marketingdienstleistungen erwerben.

231 Im Übrigen zielen die vorgelegten Wirtschaftsberichte, die auf der Annahme getrennter und unabhängiger Marketingdienstleistungen und Flughafendienstleistungen beruhen, in keiner Weise darauf ab, die Analyse der Kommission zu entkräften, wonach die Verträge über Marketingdienstleistungen mit den Flughafendienstleistungsverträgen und den darin geregelten Flugdiensten untrennbar verbunden sind. Die Klägerinnen können sich somit nicht mit Erfolg auf die betreffenden Wirtschaftsberichte berufen, um diese Analyse zu widerlegen.

232 Was die Beispiele für Marketingdienstleistungsverträge betrifft, aufgrund deren gewisse private Flughäfen Dienstleistungen von AMS erworben haben, so genügt die Feststellung, dass die Klägerinnen den Nachweis schuldig bleiben, dass die privaten Flughäfen sich beim Abschluss dieser Verträge in einer ähnlichen Lage wie der Flughafen Pau befanden.

233 Im Hinblick auf die Verträge über Flughafendienstleistungsverträge enthält die Studie vom 31. August 2011 lediglich einen Vergleich der im Flughafen Pau geltenden Flughafenentgelte mit den in den Vergleichsflughäfen geltenden Flughafenentgelten, ohne dass der entsprechende Vertrag über Marketingdienstleistungen berücksichtigt würde, obwohl die beiden Vertragsarten als eine einzige Maßnahme zu betrachten sind.

234 Folglich ist die Rüge der Klägerinnen zurückzuweisen.

[*nicht wiedergegeben*]

2. Zum zweiten Teil: Beurteilungsfehler und unzureichende Begründung bei der inkrementellen Rentabilitätsanalyse

[*nicht wiedergegeben*]

a) Zur Weigerung der Kommission, die Marketingdienstleistungen von AMS bei der inkrementellen Rentabilitätsanalyse angemessen zu bewerten

250 Die Klägerinnen machen geltend, die Kommission habe die durch die Marketingdienstleistungsverträge verursachten Kosten allesamt auf die Flughafendienstleistungsverträge übertragen, jedoch erklärt, dass der einzige Vorteil, den die IHKPB aus den Verträgen über Marketingdienstleistungen habe erwarten können, der Anstieg des Fluggastaufkommens (nämlich die Erreichung einer Auslastung von 85 % je Flug) während der Dauer des Betriebs der Flugverbindungen von Ryanair gewesen sei, während die anderen Gewinne zu ungewiss seien, um bei der Berechnung der Rentabilität der Verträge

berücksichtigt zu werden. Die Kommission habe auf diese Weise die Gesamtkosten der Marketingdienstleistungen auf die Laufzeit der untersuchten Verträge verteilt, ohne die anderen Gewinne aus den Marketingdienstleistungsverträgen einzubeziehen.

251 Insbesondere tragen die Klägerinnen erstens vor, wenn es an Beweisen für einen überhöhten Preis fehle, stelle der Marktpreis den angemessenen Wert einer Dienstleistung, einschließlich einer Marketing- oder Werbedienstleistung, dar. Da die Kommission bei ihrer inkrementellen Rentabilitätsanalyse die vom Flughafen Pau an AMS gezahlten Beträge zu den Kosten gerechnet habe, hätte der Wert der von AMS erbrachten Dienste zu den Gewinnen gerechnet werden und somit zu einem Nettoergebnis von null führen müssen.

252 Zweitens seien die Marketingdienstleistungsverträge nicht darauf ausgerichtet gewesen, den Flugverbindungen von Ryanair eine hohe Auslastung zu gewährleisten. Der Flughafen Pau erreiche durch die Flughafendienstleistungsverträge das gewünschte Verkehrsaufkommen, während Ryanair die hohe Auslastung auf den von ihr beflogenen Strecken durch ihr eigenes Marketing sicherstelle, vor allem durch für kurze Zeiträume und in kurzen Abständen veröffentlichte Niedrigpreisangebote auf ausgewählten Strecken. Dies könne ein Flughafen über das Marketing von AMS nicht für Ryanair leisten.

253 Drittens habe die Kommission zu Unrecht behauptet, dass die Website von Ryanair nur dazu verwendbar sei, für die Flugverbindungen von Ryanair zu werben, und nur ein Marketing mit kurzfristiger Wirkung anbieten könne, weil sie nicht so effizient sei wie eine Reihe anderer Websites. Sie habe nicht die von Ryanair vorgelegten Beweise geprüft, die die große Popularität der Ryanair-Website belegten, sondern nur behauptet, dass diese Website im Vergleich zu anderen Websites ineffizient sei und dass durch Werbung im Fernsehen und auf Plakaten mehr Verbraucher erreicht würden.

254 Folglich seien der Kommission insoweit, als sie die Marketingdienstleistungen von AMS nicht angemessen bewertet habe, ein offensichtlicher Beurteilungsfehler und ein Begründungsmangel vorzuwerfen.

255 Die Kommission tritt dem Vorbringen der Klägerinnen entgegen.

256 Eingangs ist festzustellen, dass die Klägerinnen mit ihrem Vorbringen zur Begründung dieser Rüge die Art und Weise beanstanden, wie mit dem Wert der Marketingdienstleistungen bei der inkrementellen Rentabilitätsanalyse der betreffenden Verträge verfahren wurde.

257 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission im angefochtenen Beschluss die Vorteile analysiert hat, die ein anstelle der IHKPB agierender marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer von dem Marketingdienstleistungsvertrag hätte erwarten können. Sie hat insbesondere festgestellt, die Marketingdienstleistungen hätten die Inanspruchnahme der Flugverbindungen fördern sollen, um die es in den betreffenden Verträgen gegangen sei. Davon hätte nicht nur die Fluggesellschaft, sondern auch der Flughafen Pau profitiert, denn höhere Passagierzahlen hätten sich für den Flughafenbetreiber in luftverkehrs- und nicht luftverkehrsbezogenen Mehreinnahmen niederschlagen können. Ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer hätte somit bei der Prüfung, ob der Abschluss der untersuchten Verträge in seinem Interesse liege, diese positive Wirkung in Erwägung ziehen können (Erwägungsgründe 332 bis 335 des angefochtenen Beschlusses). Dagegen hat die Kommission alle Gewinne aus dem Marketingdienstleistungsvertrag, die über die von den betreffenden Verträgen erfassten Flugverbindungen und über die Vertragsdauer hinausgingen, als zu ungewiss abgelehnt (Erwägungsgründe 337 bis 358 des angefochtenen Beschlusses). Sodann hat die Kommission im Rahmen ihrer inkrementellen Rentabilitätsanalyse diese mögliche positive Wirkung in den Auslastungsgrad einbezogen, den sie bei den unter die Verträge fallenden Flugverbindungen angenommen hat (401. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses). Sie hat jedoch die von der IHKPB an AMS für den Einkauf der Marketingdienstleistungen gezahlten

Beträge zu den Kosten hinzugerechnet, die von den mit den betreffenden Flugverbindungen erzielten inkrementellen Einnahmen abzuziehen waren (Erwägungsgründe 416 bis 429 des angefochtenen Beschlusses).

258 Aufgrund dessen ist die Rüge, der angefochtene Beschluss sei unzureichend begründet, zurückzuweisen. Aus dem angefochtenen Beschluss ergibt sich nämlich deutlich, wie die Kommission bei der inkrementellen Rentabilitätsanalyse den Wert der von AMS erbrachten Marketingdienstleistungen berücksichtigt hat.

259 Die Kommission hat auch keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen.

260 Was erstens das – vor den anderen Argumenten zu prüfende – Vorbringen anbelangt, mit dem die Klägerinnen die Analyse der Kommission zur Nützlichkeit der Ryanair-Website beanstanden, ist nämlich zum einen darauf hinzuweisen, dass die Kommission bei der Beurteilung der Nachhaltigkeit der positiven Wirkungen des von einem marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmer in Betracht gezogenen Marketingdienstleistungsvertrags nicht die Popularität der Ryanair-Website, wie sie aus den vorgelegten Beweisen zur Zahl der unmittelbaren oder über eine Suchmaschine vorgenommenen Besuche hervorging, in Frage gestellt, sondern den Effekt dieser Website auf das Kaufverhalten ihrer Besucher geprüft hat. Die Kommission hielt es vor allem für unwahrscheinlich, dass die Erinnerung der Besucher der Ryanair-Website an die Werbung für Pau und seine Region als Reiseziel andauern und auch nach mehreren Wochen noch ihren Flugticketkauf beeinflussen konnte (341. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses).

261 Das Vorbringen der Klägerinnen, die Kommission habe die Beweise für die Popularität der Ryanair-Website nicht geprüft, ist daher zurückzuweisen. Wie die Kommission nämlich zu Recht hervorhebt, kann aus der Popularität dieser Website nicht auf die voraussichtlichen langfristigen Konsequenzen eines Besuchs der Pau betreffenden Seite dieser Website für das Verbraucherverhalten und für den Verkehr zum Flughafen Pau geschlossen werden, da eine solche Werbung eine begrenzte Dauer hatte und sich fast ausschließlich auf die Pau betreffende Seite dieser Website beschränkte, nicht aber auf der gesamten Website sichtbar gemacht war.

262 Zum anderen hat die Kommission bei der Beurteilung der Auswirkungen auf das Verbraucherverhalten im 341. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses ausgeführt, eine Werbekampagne könne eine nachhaltige Wirkung haben, wenn die Werbemaßnahmen über einen oder mehrere Werbeträger realisiert würden, denen die Verbraucher während eines bestimmten Zeitraums häufig ausgesetzt seien. Beispielsweise könne eine Werbekampagne über große Fernseh- oder Radiosender, eine Reihe von Websites oder eine Reihe von Plakattafeln im Freien oder an öffentlichen Orten eine solche nachhaltige Wirkung haben, wenn die Verbraucher passiv und wiederholt Zugang zu diesen Medien hätten. Eine nur auf bestimmte Seiten der Ryanair-Website beschränkte Werbung könne dagegen kaum wesentlich über die Dauer des Werbevorgangs hinaus wirken. Es sei unwahrscheinlich, dass die Besucher der Ryanair-Website eine Erinnerung an die angezeigte Werbung für Pau und seine Region hätten, die lange anhalte und auch nach mehreren Wochen noch ihren Flugticketkauf beeinflusse. Dazu hat sie im 342. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses erklärt, aller Wahrscheinlichkeit nach erfolge der Besuch der betreffenden Website nicht so häufig, um für sich allein den Verbraucher nachhaltig daran zu erinnern, dass auf dieser Website eine Werbung für eine bestimmte Region zu finden sei.

263 Die Kommission hat sich somit bei der Beurteilung der Auswirkungen der Marketingdienstleistungen hauptsächlich auf die Unterscheidung zwischen den Wirkungen von Werbekampagnen, denen die Verbraucher häufig oder gar passiv und wiederholt ausgesetzt waren, und den Wirkungen der Marketingaktion auf der Ryanair-Website gestützt, die während eines Zeitraums von fünf Jahren auf eine geringe Zahl von Tagen sowie auf bestimmte Seiten begrenzt war und die deshalb nicht nachhaltig über die Dauer dieser Aktion hinaus wirkte.

264 Nach Ansicht der Klägerinnen vernachlässigt die Kommission dabei die äußerst lange Verweildauer auf der Ryanair-Website und ignoriert die Meinung von Marketingexperten, die nachgewiesen hätten, dass auf ein unfreiwilliges Publikum ausgerichtete gezielte Marketingaktionen wirksamer und rentabler seien als nicht zielgerichtete passive Aktionen für die breite Öffentlichkeit. Sie berufen sich insoweit auf zwei Wirtschaftsberichte.

265 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission im 342. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses dargelegt und festgestellt hat, die Werbung für die Region Pau auf der Startseite der Ryanair-Website habe sich auf einen einfachen Link zu einer von der IHKPB angegebenen Website während eines – gemessen an der Anzahl der Tage – begrenzten bzw. sogar sehr kurzen Zeitraums beschränkt, wodurch kaum nachhaltige Wirkungen über das Ende dieser Werbevorgänge hinaus hätten erzielt werden können. Sie hat insbesondere erklärt, die Klägerinnen hätten nicht versucht, die Entlastungseffekte infolge der in den Marketingdienstleistungsverträgen vorgesehenen Marketingdienstleistungen auf das Verbraucherverhalten und die langfristigen Konsequenzen dieser Effekte für den Verkehr auf dem Flughafen Pau zu analysieren oder zu quantifizieren.

266 Obwohl in den betreffenden Wirtschaftsberichten allgemein erläutert wird, welche Vorteile eine u. a. mit Hilfe von AMS auf ein unfreiwilliges Publikum ausgerichtete gezielte Werbung hat, lassen sich aus ihnen keine ausreichenden Schlüsse hinsichtlich der langfristigen tatsächlichen Auswirkungen einer solchen Werbung auf das Kaufverhalten der Besucher der Ryanair-Website und auf die Inanspruchnahme der unter die fraglichen Verträge fallenden Flugverbindungen ziehen.

267 Folglich gelingt den Klägerinnen nicht der Nachweis, dass die Kommission deshalb einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, weil sie in den Erwägungsgründen 341 und 342 des angefochtenen Beschlusses angenommen hat, es sei unwahrscheinlich, dass der Zugang zu der Werbung für das Reiseziel Pau auf der Ryanair-Website für die Besucher dieser Website einen Anreiz dafür habe darstellen können, noch mehrere Wochen nach diesem Zugang Ryanair-Tickets nach Pau zu kaufen, oder dass die Werbung auf dieser Website wesentlich über die Dauer des Werbevorgangs hinaus habe wirken können.

268 Daher ist das Vorbringen der Klägerinnen zurückzuweisen, die Kommission sei zu Unrecht davon ausgegangen, dass die Werbung auf der Ryanair-Website nur eine kurzfristige Wirkung gehabt habe, die weder die Laufzeit der fraglichen Verträge überdauert noch sich auf nicht unter diese Verträge fallende Flugverbindungen erstreckt habe.

269 Die Klägerinnen konnten somit nicht nachweisen, dass die Kommission deshalb einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, weil sie im 344. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses angenommen hat, dass die Marketingdienstleistungen zwar im Zeitraum der Leistungserbringung zur verstärkten Nutzung der unter die Marketingdienstleistungsverträge fallenden Flugverbindungen hätten anregen können, dass eine solche Wirkung über diesen Zeitraum hinaus oder auf andere Strecken aber wahrscheinlich vernachlässigbar oder gleich null gewesen sei.

270 Aus denselben Gründen ist das Vorbringen der Klägerinnen zurückzuweisen, die Kommission habe zu Unrecht nicht geprüft, ob die Werbung auf der Ryanair-Website die allgemeine Sichtbarkeit und Präsenz des Flughafens Pau bei allen potenziellen Fluggästen von Ryanair und bei auf Flughäfen spezialisierten Einzelhandelsgeschäften gesteigert habe.

271 Das Vorbringen der Klägerinnen, die Kommission habe den Marketingeffekt der Ryanair-Website nicht richtig gewürdigt, ist mithin zurückzuweisen.

272 Soweit zweitens geltend gemacht wird, der Wert der Marketingdienstleistungen entspreche dem Marktpreis und kompensiere deshalb den Kaufpreis für diese Dienste als Kostenbestandteil im Rahmen der inkrementellen Rentabilitätsanalyse, läuft dieses Vorbringen darauf hinaus, in den

Marketingdienstleistungen und den Flughafendienstleistungen voneinander getrennte und unabhängige Dienste zu sehen, weshalb der Wert der Marketingdienstleistungen unabhängig davon zu würdigen sei, dass Ryanair die Flugverbindungen betreibe, die Gegenstand der sie betreffenden Flughafendienstleistungsverträge seien.

273 Den Klägerinnen gelingt es jedoch nicht, den im angefochtenen Beschluss gewählten gegenteiligen Ansatz zu widerlegen, wonach der Marketingdienstleistungs- und der Flughafendienstleistungsvertrag insoweit eng miteinander verknüpft sind, als die Marketingdienstleistungen im Wesentlichen dazu bestimmt sind, für die Flugverbindungen zu werben (siehe oben, Rn. 165 bis 170, und unten, Rn. 279 und 280). Mit diesem Ansatz konnte die Kommission rechtsfehlerfrei den Kaufpreis für die Marketingdienstleistungen den inkrementellen Kosten hinzurechnen, die von den mit den betreffenden Flugverbindungen erzielten inkrementellen Einnahmen abzuziehen waren.

274 Den Klägerinnen gelingt es auch nicht, die Analyse der Kommission zu widerlegen, wonach ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer alle anderen Vorteile als denjenigen, der aus dem positiven Effekt auf die Inanspruchnahme der von Ryanair betriebenen Flugverbindungen resultierte, für zu ungewiss erachtet hätte, als dass sie quantifiziert hätten berücksichtigt werden können (vgl. Erwägungsgründe 337 bis 358 des angefochtenen Beschlusses).

275 Zum einen hat die Kommission nämlich festgestellt, selbst wenn die Marketingdienstleistungen zur verstärkten Nutzung der unter die betreffenden Verträge fallenden Flugverbindungen während der Laufzeit dieser Verträge hätten anregen können, sei eine solche Wirkung über diesen Zeitraum hinaus oder auf andere Strecken wahrscheinlich vernachlässigbar oder gleich null gewesen (Erwägungsgründe 339 bis 342 und 344 des angefochtenen Beschlusses). Die Klägerinnen konnten diese Feststellung nicht entkräften (siehe oben, Rn. 260 bis 268).

276 Zum anderen haben die Klägerinnen nichts vorgetragen, was die Analyse der Kommission widerlegen könnte, wonach die beiden Methoden, die Ryanair in den Studien vom 17. und 31. Januar 2014 im Verwaltungsverfahren vorgeschlagen hat, um die über die betreffenden Flugverbindungen und deren Betriebsdauer hinausgehenden Vorteile der Marketingdienstleistungsverträge zu bewerten, sehr unsichere und kaum verlässliche Ergebnisse brachten (Erwägungsgründe 345 bis 357 des angefochtenen Beschlusses).

277 Unter diesen Umständen bleiben die Klägerinnen den Nachweis schuldig, dass der Kommission insoweit ein offensichtlicher Beurteilungsfehler vorzuwerfen ist, als sie die inkrementelle Rentabilitätsanalyse auf die Annahme gestützt hat, ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer berücksichtige den Marketingdienstleistungsvertrag nur wegen seiner positiven Auswirkungen auf die Zahl der Fluggäste auf der von Ryanair beflogenen Strecke und somit auf die mit dem Fluggastaufkommen auf dieser Strecke verbundenen zusätzlichen inkrementellen Einnahmen, wobei sie davon ausgegangen ist, dass der an AMS zu zahlende Einkaufspreis für die Marketingdienstleistungen zu den von den inkrementellen Einnahmen abzuziehenden inkrementellen Kosten für den Flughafen Pau gehöre und nicht durch den Wert der Marketingdienstleistungen kompensiert sei.

278 Drittens ist das Vorbringen der Klägerinnen zurückzuweisen, die Kommission habe zu Unrecht angenommen, dass mit dem Marketingdienstleistungsvertrag der Zweck verfolgt worden sei, eine hohe Auslastung der von Ryanair beflogenen Strecken sicherzustellen.

279 Dazu ist festzustellen, dass die Kommission aufgrund der verschiedenen Merkmale der Marketingdienstleistungsverträge, die in den Erwägungsgründen 292 bis 304 des angefochtenen Beschlusses beschrieben sind, angenommen hat, die Marketingdienstleistungen seien nicht dazu bestimmt, ganz allgemein und unterschiedslos für den Besuch von Pau und seiner Region zu werben, sondern sprächen ganz gezielt Personen an, die die Verkehrsdienste von Ryanair nutzen könnten, und sollten vorrangig für diese Dienste werben (305. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses).

280 Dieser Analyse ist zuzustimmen. Sie beruht auf dem Befund, dass sich die den Betreibern des Flughafens Pau erbrachten Dienstleistungen an die potenziellen Fluggäste von Ryanair richteten, die möglicherweise die von dieser Fluggesellschaft angebotenen Flugverbindungen nach oder von dem Flughafen Pau nutzten, auch wenn diese Dienstleistungen für die touristischen Attraktionen der Region Pau und für geschäftliche Treffen in dieser Region warben. Es zeigt sich somit, dass diese Dienstleistungen mit den von Ryanair betriebenen Flugverbindungen eng verknüpft waren.

281 Im Übrigen wurde Ryanair durch die Werbung für ihre Flugverbindungen mit Hilfe der bei AMS erworbenen Marketingdienstleistungen nicht daran gehindert, durch eigene Werbung selbst für hohe Auslastungen zu sorgen.

282 Die Klägerinnen machen viertens in der Erwiderung geltend, die Kommission habe es zu Unrecht unterlassen, die mit den Marketingdienstleistungen verbundenen Vorteile in ihre inkrementelle Rentabilitätsanalyse einzubeziehen, und zwar unter Berufung auf die Begründung im 379. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses, wonach sich ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer geweigert hätte, ein Geschäft im Zusammenhang mit dem Marketingdienstleistungs- und dem Flughafendienstleistungsvertrag abzuschließen, sofern die durch dieses Geschäft verursachten inkrementellen Kosten die inkrementellen Einnahmen vom Kapitalwert her überstiegen hätten, selbst wenn der für diese Dienstleistungen auf dem Markt zu zahlende Preis niedriger als der Marktpreis gewesen wäre oder diesem entsprochen hätte.

283 Diese Aussage der Kommission lässt nach Ansicht der Klägerinnen die wirtschaftliche Realität außer Acht. Zum einen investierten private Unternehmen oft erhebliche Beträge in Programme zur Entwicklung ihrer Firmenmarke, obwohl ihnen zu Beginn oder in einer Anlaufphase inkrementelle Verluste entstünden. Das Ziel bestehe nicht darin, sofort eine Kapitalrendite, sondern langfristig Gewinne zu erzielen. Die Klägerinnen berufen sich auf die frühere Entscheidungspraxis der Kommission, die bei der inkrementellen Rentabilitätsanalyse über eine bloße Kosten-Nutzen-Betrachtung hinaus die qualitativen und strategischen Ziele der Flughäfen berücksichtigt habe. In diese Analyse sei auch der Beitrag des Marketings zum Image des Flughafens einbezogen worden. Außerdem verweisen sie auf Rn. 66 der Leitlinien von 2014, wonach die Kommission bei der Prüfung von Vereinbarungen zwischen einem Flughafen und Fluggesellschaften auch berücksichtige, in welchem Maß diese Vereinbarungen im Rahmen einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens zu betrachten seien. Zum anderen seien geringe Verluste nach der Rechtsprechung mit dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers vereinbar, sofern es an einer besseren Alternative fehle. Ein negativer Verkaufspreis könne mit diesem Kriterium im Einklang stehen, es sei denn, dass es andere Optionen wie etwa einen Konkurs gebe und der Verlust für den Staat als Verkäufer somit geringer ausfalle. Die Kommission habe zu Unrecht davon abgesehen, die durch eine eventuelle Schließung des Flughafens verursachten Verluste zu bewerten.

284 In diesem Zusammenhang ist vorab darauf hinzuweisen, dass die Einstufung einer Maßnahme als staatliche Beihilfe nach der Rechtsprechung nicht von einer subjektiven Beurteilung durch die Kommission abhängen kann und unabhängig von jeder früheren Verwaltungspraxis der Kommission – unterstellt, sie wäre erwiesen – erfolgen muss (vgl. Urteil vom 3. Juli 2014, Spanien u. a./Kommission, T-319/12 und T-321/12, nicht veröffentlicht, EU:T:2014:604, Rn. 46 und die dort angeführte Rechtsprechung).

285 Daher erübrigt sich die Prüfung, ob die von den Klägerinnen angeführte frühere Entscheidungspraxis der Kommission belegt ist.

286 Das Vorbringen der Klägerinnen ist jedoch im Hinblick auf den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers, wie er sich aus Art. 107 Abs. 1 AEUV ergibt, zu prüfen.

287 Im vorliegenden Fall hat die Kommission im 379. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses festgestellt, ein hypothetischer marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer, der sich von Rentabilitätsaussichten leiten lasse, wäre nicht bereit, Marketingdienstleistungen einzukaufen, wenn er absehen würde, dass die durch die Verträge bewirkten inkrementellen Kosten trotz der positiven Auswirkungen dieser Dienstleistungen auf die Nutzung der betroffenen Flugverbindungen die inkrementellen Einnahmen vom Kapitalwert her übersteigen würden.

288 Ohne dass geprüft zu werden brauchte, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer, der einen Flughafen betreibt, im Hinblick auf Art. 107 Abs. 1 AEUV geneigt wäre, Marketingdienstleistungen einzukaufen, wenn ihm dadurch ein inkrementeller Kapitalwertverlust verursacht würde, ist festzustellen, dass die Klägerinnen jedenfalls nicht nachweisen, dass ein solcher anstelle der IHKPB handelnder Wirtschaftsteilnehmer im vorliegenden Fall dazu bereit gewesen wäre.

289 Im vorliegenden Fall beschränken die Klägerinnen ihre Argumentation auf das allgemeine Vorbringen, private Unternehmen investierten oft erhebliche Beträge in die Entwicklung ihrer Marken, obwohl ihnen zu Beginn inkrementelle Verluste entstünden und sie nicht sofort eine Kapitalrendite erzielten, womit sie jedoch den Zweck verfolgten, langfristig Gewinne zu realisieren. Sie belegen nicht, dass die Feststellung in den Erwägungsgründen 345 bis 357 des angefochtenen Beschlusses, wonach die Vorteile der Marketingdienstleistungsverträge, die über die in diesen Verträgen genannten Flugverbindungen und deren Betriebsdauer hinausgingen, äußerst ungewiss waren und nicht mit einer Zuverlässigkeit quantifiziert werden konnten, die ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer als ausreichend hoch betrachtet hätte, auf einem offensichtlichen Beurteilungsfehler der Kommission beruhen würde.

290 Insbesondere haben die Klägerinnen nichts vorgetragen, was die Analyse der Kommission widerlegen könnte, wonach die beiden Methoden, die Ryanair in den Studien vom 17. und 31. Januar 2014 im Verwaltungsverfahren vorgeschlagen hat, um die über die betreffenden Flugverbindungen und deren Betriebsdauer hinausgehenden Vorteile der Marketingdienstleistungsverträge – d. h. die künftigen Einnahmen namentlich aufgrund des durch die Marketingdienstleistungen bewirkten Bekanntheitsgrades und starken Markenimages – zu bewerten, sehr unsichere und kaum verlässliche Ergebnisse brachten (vgl. Erwägungsgründe 347 bis 350 und 353 des angefochtenen Beschlusses).

291 Den Klägerinnen gelingt somit nicht der Nachweis, dass ein anstelle der Betreiber des Flughafens Pau agierender marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer angenommen hätte, die bei AMS eingekauften Marketingdienstleistungen stellten eine Investition dar, die langfristig Gewinne abwerfen könne.

292 Was schließlich das auf die kostengünstigste Lösung gestützte Vorbringen der Klägerinnen anbelangt, so hat die Kommission im angefochtenen Beschluss rechtsfehlerfrei festgestellt, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer, der sich in der Lage des Betreibers des Flughafens Pau befunden hätte, die fraglichen Verträge für unrentabel gehalten hätte. Daher wäre ein Verzicht auf die Unterzeichnung dieser Verträge, wie die Kommission zu Recht bemerkt, die bessere Alternative für einen solchen Wirtschaftsteilnehmer gewesen, da die inkrementelle Rentabilität dieser Verträge negativ war, weshalb ihr Abschluss zu einer Verschlechterung der Finanzlage dieses Flughafens geführt hätte.

293 Selbst wenn der durch die Schließung des Flughafens Pau verursachte Verlust für dessen Eigentümer also größer gewesen wäre als der durch das Zusammenspiel der fraglichen Verträge zu erwartende inkrementelle Verlust, hätte ein als Betreiber dieses Flughafens agierender und von Rentabilitätsaussichten geleiteter marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer es im vorliegenden Fall eher vorgezogen, auf den Abschluss dieser Verträge zu verzichten.

294 Folglich ist das Vorbringen der Klägerinnen zurückzuweisen.

295 Aus alledem ist zu schließen, dass die Kommission bei der inkrementellen Rentabilitätsanalyse rechtsfehlerfrei allein die Einnahmen berücksichtigen konnte, die aus den in den untersuchten Verträgen genannten Flugverbindungen während der voraussichtlichen Laufzeit dieser Verträge herrührten, obwohl sie die mit dem Marketingdienstleistungsvertrag verbundenen Kosten einkalkuliert hat, die nach ihrer Ansicht insgesamt in diesem Zeitraum entstanden waren.

296 Daher ist das gesamte Vorbringen der Klägerinnen, die Kommission habe die Marketingdienstleistungen von AMS nicht angemessen bewertet, zurückzuweisen.

297 Schließlich wenden sich die Klägerinnen in der Erwiderung gegen die Behauptung in der Klagebeantwortung der Kommission, ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer sei nicht bereit, seinen Kunden während eines Zeitraums von bis zu acht Jahren in der Erwartung zu bezahlen, dass er das verauslagte Geld in den folgenden Jahren wiederbekommen werde.

298 In diesem Zusammenhang machen die Klägerinnen geltend, zum einen seien Flughäfen große langfristige Infrastrukturvorhaben mit einem Investitionshorizont von mehreren Jahrzehnten und zum anderen müsse sich die Rentabilität einer Investition nach der Wirtschafts- und Finanzliteratur nicht unbedingt auf den erwarteten Kapitalwert des durch diese Investition erzeugten künftigen Cashflows beschränken, sondern könne auch den Wert strategischer Optionen umfassen. Ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer könne eine kurzfristig defizitäre Investition sogar mit einem Kapitalwert von null oder darunter tätigen, wenn diese Investition einen strategischen Wert habe und dem Unternehmen die Möglichkeit verschaffe, langfristig profitablere Investitionen zu realisieren, durch die die Anfangsverluste ausgeglichen würden. So könne ein defizitäres Werbeprogramm insoweit eine strategische Investition darstellen, als es den Markenwert entwickle und auf diese Weise die Rentabilität des Unternehmens langfristig steigere.

299 Die Kommission konnte jedoch zum einen rechtsfehlerfrei feststellen, dass ein in der Lage des Betreibers des Flughafens Pau befindlicher marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer nicht mit einer Verlängerung der fraglichen Verträge gerechnet und deshalb während der vorgesehenen Laufzeit dieser Verträge keine Verluste mit der Begründung hingenommen hätte, er werde diese durch künftige Gewinne ausgleichen können (siehe unten, Rn. 365 bis 380).

300 Zum anderen bleiben die Klägerinnen, wie die Kommission bemerkt, den Nachweis schuldig, dass die Wirtschafts- und Finanzliteratur, die sich mit dem Elektrizitätssektor und mit Kapitalanlageprojekten befasst, von Bedeutung wäre, um das Verhalten des Betreibers des Flughafens Pau zu beurteilen, wenn dieser eine neue Flugverbindung eröffnet. Zur langfristigen Entwicklung des Markenwerts mittels Durchführung eines Werbeprogramms genügt jedenfalls der Verweis auf die vorstehenden Rn. 289 und 290.

301 Folglich ist das Vorbringen der Klägerinnen zu verwerfen und die Rüge insgesamt zurückzuweisen.

b) Zur Ablehnung der Gründe für die Entscheidung des Betreibers des Flughafens Pau, die Marketingdienstleistungen einzukaufen

302 Die Klägerinnen tragen vor, die Behauptung der Kommission im 379. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses, ein von Rentabilitätsaussichten geleiteter marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer wäre nicht bereit, den Vertrag über Marketingdienstleistungen zu schließen, wenn er absehen würde, dass die durch die fraglichen Verträge bewirkten inkrementellen Kosten die inkrementellen Einnahmen überträfen, gehe an der wirtschaftlichen Realität vorbei. Private Unternehmen investierten oft erhebliche Beträge in die Entwicklung von Marken, obwohl sie wüssten, dass ihnen am Anfang inkrementelle Verluste entstünden. Sie wollten keine sofortige Kapitalrendite erreichen, sondern langfristig Gewinne erzielen.

303 Die Kommission habe die zahlreichen qualitativen und strategischen Vorteile außer Acht gelassen, die die IHKPB aufgrund der Marketingdienstleistungsverträge vernünftigerweise habe erwarten können, nämlich die Verbesserung des Images des Flughafens Pau und die Steigerung seines Marktwerts, die Diversifizierung der Fluggesellschaften und die Erhöhung des Anteils der ankommenden Fluggäste.

304 Die Klägerinnen berufen sich auf die Rechtsprechung, nach der die Kommission verpflichtet sei, bei der Beurteilung der streitigen Maßnahmen alle maßgeblichen Aspekte, ihre frühere Entscheidungspraxis in Bezug auf Beihilfemaßnahmen für Flughäfen, die zusätzlich zur Kosten-Nutzen-Analyse den qualitativen und strategischen Zielen Rechnung getragen habe, sowie Rn. 66 der Leitlinien von 2014 zu berücksichtigen. In der Erwiderung tragen sie weiter vor, bei einer Einbeziehung der voraussichtlichen Gewinne in die Analyse hätten die inkrementellen Kosten bezogen auf den Kapitalwert nicht über den inkrementellen Einnahmen gelegen.

305 Die Kommission ist der Ansicht, bei der Voraussetzung des Zuwachses der Rentabilität gemäß Rn. 63 der Leitlinien von 2014, wonach eine Vereinbarung zwischen einer Luftverkehrsgesellschaft und einem Flughafen als mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers im Einklang stehend betrachtet werde, wenn sie von einem *Ex-ante*-Standpunkt aus betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitrage, und der in Rn. 66 dieser Leitlinien vorgesehenen Voraussetzung, wonach berücksichtigt werde, in welchem Maß die Vereinbarung im Rahmen einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens zu betrachten sei, handle es sich um kumulative Voraussetzungen. Die Kommission erklärt, nachdem sie festgestellt habe, dass die in Rede stehenden Verträge die Voraussetzung des Rentabilitätszuwachses allesamt nicht erfüllt hätten, sei sie zu der Annahme berechtigt gewesen, dass keiner dieser Verträge im Einklang mit dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers gestanden habe, ohne die andere kumulative Voraussetzung gemäß Rn. 66 der Leitlinien von 2014 prüfen zu müssen.

306 In diesem Zusammenhang ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Einstufung einer Maßnahme als staatliche Beihilfe, wie bereits dargelegt, nach der Rechtsprechung nicht von einer subjektiven Beurteilung durch die Kommission abhängen kann, so dass sich die Prüfung erübrigt, ob die von den Klägerinnen angeführte frühere Entscheidungspraxis der Kommission belegt ist (siehe oben, Rn. 284 und 285).

307 Die Rüge der Klägerinnen, die Kommission habe die Gründe für die Entscheidung des Betreibers des Flughafens Pau zum Abschluss des Marketingdienstleistungsvertrags zu Unrecht außer Acht gelassen, ist anhand des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers, wie es sich aus Art. 107 Abs. 1 AEUV ergibt, zu prüfen.

308 Wie bereits festgestellt, hat die Kommission, wenn sie das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers anwendet, bei der Beurteilung einer Maßnahme alle hierfür maßgeblichen Aspekte und ihren Kontext zu berücksichtigen (vgl. Urteil vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, EU:T:2008:585, Rn. 59 und die dort angeführte Rechtsprechung).

309 Im vorliegenden Fall hat die Kommission im 379. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses festgestellt, ein hypothetischer marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer, der sich von Rentabilitätsaussichten leiten lasse, wäre nicht bereit, Marketingdienstleistungen einzukaufen, wenn er absehen würde, dass die durch die Verträge bewirkten inkrementellen Kosten trotz der positiven Auswirkungen dieser Dienstleistungen auf die Nutzung der betroffenen Flugverbindungen die inkrementellen Einnahmen vom Kapitalwert her übersteigen würden.

310 Ohne dass über die Argumentation der Kommission zu befinden wäre, nach der eine Vereinbarung zwischen einem Flughafen und einer Fluggesellschaft, die auf den Kapitalwert bezogen einen inkrementellen Verlust bewirkt, nicht mit der Begründung, sie sei Teil einer langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens, für mit dem Kriterium des marktwirtschaftlich

handelnden Wirtschaftsteilnehmers vereinbar erklärt werden kann, ist aus den nachstehenden Gründen jedenfalls festzustellen, dass die Klägerinnen im vorliegenden Fall nicht nachweisen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hätte, weil sie die von den Klägerinnen angeführten angeblichen qualitativen und strategischen Vorteile unberücksichtigt gelassen hat.

311 Die Klägerinnen machen erstens insbesondere unter Berufung auf einen Wirtschaftsbericht und bestimmte Erklärungen der IHKPB im Verwaltungsverfahren geltend, die Kommission hätte berücksichtigen müssen, dass die Marketingdienstleistungsverträge für die IHKPB den Zweck verfolgt hätten, den Flughafen Pau vor allem bei der Öffentlichkeit in den Ländern am anderen Ende der von Ryanair unterhaltenen Flugverbindungen bekannt zu machen sowie den Bekanntheitsgrad und die Attraktivität dieses Flughafens zu steigern. Werbung sei für Regionalflughäfen eine Notwendigkeit. Die IHKPB habe vernünftigerweise erwarten können, dass sich das Image des Flughafens und längerfristig sein Marktwert für seine Eigentümer verbessern würden.

312 Dazu ist vorab festzustellen, dass die Kommission im angefochtenen Beschluss nicht in Abrede gestellt hat, dass es für Regionalflughäfen zweckdienlich oder gar notwendig sein kann, eine Marketingstrategie zu erarbeiten.

313 Die Kommission hat im angefochtenen Beschluss jedoch die Auffassung geäußert, die Marketingdienstleistungen von AMS hätten das Image des Flughafens Pau nicht langfristig verbessern können. Die Klägerinnen haben keinen Beweis dafür vorgebracht, dass die Analyse der Kommission insoweit mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet wäre (siehe oben, Rn. 260 bis 268, 289 und 290).

314 Im Übrigen ergibt sich aus den Akten, dass die von den Klägerinnen angeführten Passagen des Wirtschaftsberichts, wie die Kommission dargelegt hat, weder angeben, welche Art der Werbung von AMS nachhaltige Wirkungen hätte entfalten können, noch konkrete Aussagen dazu enthalten, ob die vom Betreiber des Flughafens Pau bei AMS eingekauften Marketingdienstleistungen geeignet waren, das Kundenverhalten zu beeinflussen und das Image dieses Flughafens über die Laufzeit der Marketingdienstleistungsverträge hinaus oder auf anderen als den von Ryanair vom Flughafen Pau aus betriebenen Flugverbindungen nachhaltig zu beeinflussen. Außerdem findet, wie die Kommission ausführt, in den betreffenden Passagen des Berichts anders als im angefochtenen Beschluss die genaue Tragweite dieser Verträge keine Berücksichtigung.

315 Das Vorbringen der Klägerinnen, die Kommission habe bei der Berücksichtigung der Absicht, das Image und somit den Marktwert des Flughafens Pau mit Hilfe der Marketingdienstleistungsverträge zu verbessern, einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, ist daher zurückzuweisen.

316 Die Klägerinnen tragen zweitens vor, die IHKPB habe damit rechnen können, dass die Marketingdienstleistungsverträge zur Diversifizierung der Fluggesellschaften am Flughafen Pau beitragen würden. Unter Berufung auf einen Wirtschaftsbericht erläutern sie, der nachweisliche Erfolg eines Flughafens, der Eigenwerbung betrieben habe, könne ein Anreiz für andere Fluggesellschaften sein, diesen Flughafen in ihr Programm aufzunehmen. Zwar sei der Flughafen zu Beginn der Aktivitäten von Ryanair in Pau hauptsächlich von Air France angeflogen worden und somit weitgehend von dieser Fluggesellschaft abhängig gewesen; diese Stellung sei jedoch durch die Hochgeschwindigkeitszüge allmählich untergraben worden. Es sei für den Flughafen Pau wirtschaftlich sinnvoll, die deswegen ungenutzten Kapazitäten für eine Fluggesellschaft bereitzustellen, die ihm helfe, die Abhängigkeit vom Air-France-Konzern zu verringern.

317 Die Klägerinnen konnten jedoch nicht nachweisen, dass die von AMS erbrachten Marketingdienstleistungen einen anstelle der IHKPB agierenden marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmer in die Lage versetzt hätten, den Flughafen Pau für andere Fluggesellschaften attraktiv zu machen. Die Kommission hat insbesondere in den Erwägungsgründen 337 bis 358 des

angefochtenen Beschlusses festgestellt, dass der einzige Gewinn, den ein solcher Wirtschaftsteilnehmer mit Sicherheit von den Verträgen über Marketingdienstleistungen hätte erwarten können, in der Steigerung des Fluggastaufkommens auf den von Ryanair beflogenen Strecken bestanden hätte. Dagegen wären alle über diese Flugverbindungen hinausgehenden Gewinne zu ungewiss gewesen, als dass sie quantifiziert hätten berücksichtigt werden können. Die Klägerinnen haben nichts vorgebracht, was diese Beurteilung durch die Kommission in Frage stellen könnte.

318 Wie die Kommission überdies zu Recht bemerkt, kann es zwar eine wirtschaftlich vernünftige Strategie sein, einen Flughafen für andere Fluggesellschaften attraktiv zu machen, um seine ungenutzten Kapazitäten auszulasten; ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer würde jedoch unter den Umständen des vorliegenden Falles zumindest verlangen, dass die Ankunft einer neuen Fluggesellschaft keine höheren inkrementellen Kosten als inkrementelle Einnahmen verursachte.

319 Auf die in der Erwiderung aufgestellte Behauptung der Klägerinnen, das ausgedehnte internationale Streckennetz von Ryanair habe die fehlende Anerkennung des Flughafens Pau im Ausland kompensiert, hat die Kommission schlüssig dargelegt, dass Reisende aus der ganzen Welt mit Air France über Paris (Frankreich) nach Pau fliegen können und dass Ryanair eine Fluggesellschaft ist, die nur „Punkt-zu-Punkt"-Direktverbindungen unterhält und keine Anschlussflüge nach anderen Zielorten als Dienstleistungen anbietet.

320 Die Rüge der Klägerinnen, die Kommission habe bezüglich des Vorteils einer Diversifikation der Fluggesellschaften für den Flughafen Pau offensichtliche Beurteilungsfehler begangen, ist daher zurückzuweisen.

321 Die Klägerinnen machen drittens geltend, die Kommission habe sich nicht dazu geäußert, ob die Marketingdienstleistungsverträge eine Erhöhung des Anteils der vom anderen Ende der Strecken nach Pau reisenden Fluggäste (ankommende Fluggäste) an der Gesamtzahl der Fluggäste bezweckt hätten, die Ryanair zugesagt habe, zum Flughafen Pau zu bringen. Die Erhöhung dieses Anteils an der Gesamtzahl der Ryanair-Fluggäste am Flughafen hänge nicht mit der Erhöhung der Gesamtzahl der Fluggäste zusammen. Die erste Erhöhung betreffe die Aufteilung zwischen den aus dem Einzugsgebiet dieses Flughafens stammenden Fluggästen (abfliegende Fluggäste) und den vom anderen Ende der Strecken nach Pau reisenden Fluggästen (ankommende Fluggäste), während die zweite Erhöhung absolute Zahlen zum Gegenstand habe. Das Ziel, den Anteil der „ankommenden Fluggäste" zu steigern, habe im Text dieser Verträge einen hohen Stellenwert. Da die „ankommenden Fluggäste" höhere nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen generieren könnten als die „abfliegenden Fluggäste", habe die Kommission somit bei ihrer inkrementellen Rentabilitätsanalyse möglicherweise die Höhe der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen unterschätzt, mit denen der betreffende Flughafen aufgrund dieser Verträge vernünftigerweise habe rechnen können.

322 Dazu hat die Kommission erklärt, im Fokus habe nicht der Anteil der „ankommenden Fluggäste" an der Gesamtzahl der Fluggäste, sondern die absolute Zahl „ankommender Fluggäste" stehen müssen, da dieser Faktor für die Einkünfte wichtig gewesen sei, die Ryanair wie auch die IHKPB mit den teilweise auf der Anzahl der Fluggäste beruhenden Flughafenentgelten und mit den nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen erzielt hätten. Anders als der Anteil „ankommender Fluggäste" an der Gesamtzahl der Fluggäste hänge die absolute Zahl „ankommender Fluggäste" sehr wohl mit der Erhöhung der Gesamtzahl der Fluggäste zusammen, denn Letztere stelle die Summe der „ankommenden Fluggäste" und der „abfliegenden Fluggäste" dar. Die Auswirkungen der Marketingdienstleistungsverträge auf die absolute Zahl ankommender Fluggäste als Teilsumme der Gesamtzahl der Fluggäste auf den betreffenden Strecken hätten als Grundlage für die Schätzung der Einkünfte aus den Flughafenentgelten und den nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen gedient.

323 Die Klägerinnen entgegnen, Ryanair und die Betreiber des Flughafens Pau verfolgten nicht dieselben Interessen, denn Ryanair komme für die absolute Zahl der Fluggäste auf und profitiere in gleicher Weise von der Beförderung „ankommender Fluggäste" wie auch „abfliegender Fluggäste", während der

Flughafen daran interessiert sei, dass diese absolute Zahl aus möglichst vielen „ankommenden Fluggästen“ bestehe. Deshalb sei die Behauptung der Kommission, die absolute Zahl „ankommender Fluggäste“ hänge sehr wohl mit der Erhöhung der Gesamtzahl der Fluggäste zusammen, eine unzutreffende Generalisierung.

324 In diesem Zusammenhang ist – unter der Annahme, dass die absolute Anzahl von Fluggästen und der Anteil „ankommender Fluggäste“ nicht zwangsläufig in einer festen Relation zueinander stehen – festzustellen, dass die Kommission nach eigenem Bekunden bei der Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers die Auswirkungen der Marketingdienstleistungsverträge auf die erwarteten inkrementellen Einnahmen im angefochtenen Beschluss geprüft hat. Dabei hat sie für die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen gleitende Durchschnittswerte der historischen Einnahmen des Flughafens Pau über drei Jahre zugrunde gelegt, und zwar inflationsbereinigt sowie ausgehend von einer für die Klägerinnen günstigen Auslastung von 85 % je Flug (vgl. Erwägungsgründe 401, 414 und 415 des angefochtenen Beschlusses).

325 Unter diesen Umständen kann nicht mit Erfolg geltend gemacht werden, die Kommission habe einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, weil sie bei ihrer Prüfung auf die Gesamtzahl der „ankommenden Fluggäste“ abgestellt hat, ohne eine Berichtigung anhand des Verhältnisses zwischen „ankommenden Fluggästen“ und „abfliegenden Fluggästen“ vorzunehmen, zumal der Betreiber des Flughafens Pau selbst keine *Ex-ante*-Bewertung der künftigen nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen, die sich aus den Marketingdienstleistungsverträgen ergeben sollten, unternommen hat.

326 Die Argumentation der Klägerinnen zu den Vorteilen aus der Erhöhung des Aufkommens der ankommenden Fluggäste greift somit nicht durch.

327 Infolgedessen ist das Vorbringen der Klägerinnen zur Ablehnung der Gründe für die Entscheidung des Flughafens Pau über den Abschluss des Marketingdienstleistungsvertrags zurückzuweisen.

c) Zur Ablehnung der Möglichkeit, dass einige der Marketingdienstleistungen zu Zwecken von allgemeinem Interesse eingekauft wurden

328 Nach Ansicht der Klägerinnen hat die Kommission zu Unrecht die Möglichkeit verneint, dass einige der Marketingdienstleistungen zu Zwecken von allgemeinem Interesse eingekauft wurden. Sie kritisieren insoweit den Standpunkt der Kommission im 324. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses, wonach eine öffentliche Einrichtung nicht davon ausgehen könne, dass der Kauf von Marketingleistungen zur Werbung für Tätigkeiten ganz bestimmter Unternehmen zu den in der lokalen Wirtschaftsentwicklung bestehenden eigentlichen Aufgaben einer öffentlichen Einrichtung gehöre und dass Art. 107 Abs. 1 AEUV so umgangen werden könne. Dieser Standpunkt missachte, dass mit dem in Durchführung der Marketingdienstleistungsverträge auf der Ryanair-Website betriebenen Marketing für die Region Pau und nicht für die Flugdienste von Ryanair habe geworben werden sollen. Außerdem führe die Kommission mit diesem Standpunkt ein allgemeines Verbot für Körperschaften des öffentlichen Rechts ein, Marketingleistungen bei Unternehmen zu kaufen, die auf lokaler Ebene andere Dienstleistungen erbrächten, und zwar unabhängig vom Inhalt der Marketingleistungen und von der Anwendung des Marktpreises.

329 Die Kommission tritt dem Vorbringen der Klägerinnen entgegen.

330 Zunächst ist festzustellen, dass die Kommission in den Erwägungsgründen 323 und 324 des angefochtenen Beschlusses die Marketingdienstleistungen unter dem Aspekt des Betreibers des Flughafens Pau, der als mit einer Aufgabe von allgemeinem Interesse betraute Einrichtung handelte, geprüft hat. Denn die Kommission hatte zu ermitteln, ob angenommen werden konnte, dass die in Rede stehenden speziellen Marketingdienstleistungen – unterstellt, das Verhalten des Betreibers des Flughafens Pau war im Hinblick auf seine Rolle als mit einer Aufgabe von allgemeinem Interesse,

nämlich der Entwicklung von Pau und seiner Region, betraute öffentliche Einrichtung, nicht aber als Flughafenbetreiber zu beurteilen – dem tatsächlichen Bedarf eines öffentlichen Auftraggebers entsprachen (Erwägungsgründe 315, 316 und 322 des angefochtenen Beschlusses).

331 In diesem Zusammenhang ist die Kommission im 323. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses davon ausgegangen, obwohl sich nicht ausschließen lasse, dass die IHKPB bei ihrer Aufgabe, die wirtschaftliche Entwicklung der Region Pau zu fördern, auf gewerbliche Dienstleister zurückgreifen müsse, um Territorialmarketing zu betreiben, handle es sich bei den Marketingtätigkeiten von AMS doch um eine Werbung, die speziell auf die von zwei ganz bestimmten Unternehmen, nämlich von Ryanair und vom Betreiber des Flughafens Pau, ausgeübte gewerbliche Tätigkeit ausgerichtet gewesen sei. Sie hat im 324. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses hinzugefügt, es wäre eine Umgehung von Art. 107 Abs. 1 AEUV, wenn einer mit der lokalen Wirtschaftsentwicklung beauftragten Einrichtung gestattet würde, Marketingleistungen, die im Wesentlichen dazu dienten, Werbung für Produkte oder Dienstleistungen bestimmter vor Ort niedergelassener Unternehmen zu machen, mit der Begründung einzukaufen, diese Leistungen förderten die lokale Wirtschaftsentwicklung, ohne dass solche Maßnahmen staatliche Beihilfen darstellten. Die Kommission hat im 325. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses daraus geschlossen, dass die vom Betreiber des Flughafens Pau eingekauften Marketingdienstleistungen nicht als tatsächlicher Bedarf dieses Betreibers angesehen werden könnten.

332 Die Klägerinnen können mit ihrer Kritik, wonach die Marketingdienstleistungen für die Region und nicht für die Flugdienste von Ryanair werben sollten, nicht durchdringen. Aus den vorstehenden Rn. 165 bis 170 sowie 279 und 280 ergibt sich nämlich, dass die Kommission rechtsfehlerfrei feststellen konnte, dass die verschiedenen Marketingdienstleistungsverträge eng mit den Flugdiensten von Ryanair verknüpft und die Marketingdienstleistungen keineswegs dazu bestimmt waren, allgemein und unterschiedslos dafür zu werben, dass Touristen und Geschäftsleute Pau und seine Region besuchten, sondern ganz gezielt potenzielle Nutzer der Flugdienste von Ryanair ansprachen, so dass ihr wesentliches Ziel in der Werbung für diese Dienste bestand (vgl. insbesondere Erwägungsgründe 292 bis 305 des angefochtenen Beschlusses).

333 Gegen diese Feststellung spricht nicht die Tatsache, dass die Regionalbehörden durch die Lektüre einer Studie der IHKPB von den wirtschaftlichen Vorteilen des Zustroms von Besuchern in ihre Region erfahren hatten und dass die Werbung für die Region zu ihren Aufgaben gehört. Im Übrigen haben die Klägerinnen darüber hinaus nichts vorgetragen, was die Feststellung der Kommission entkräften könnte.

334 Schließlich kann dem Argument der Klägerinnen nicht gefolgt werden, der Standpunkt der Kommission in den Erwägungsgründen 323 und 324 des angefochtenen Beschlusses bedeute für Behörden ein zu weitgehendes Verbot des Kaufs von Marketingdiensten. Das von der Kommission in diesen Erwägungsgründen behandelte Problem betraf nämlich den Umstand, dass die von einer öffentlichen Einrichtung eingekauften Marketingdienstleistungen hauptsächlich dafür benutzt werden konnten, Werbung für Flüge von Ryanair zum Zielflughafen Pau zu betreiben. Entgegen der Behauptung der Klägerinnen hatte die Kommission es also nicht auf den Kauf von Marketingdiensten, unabhängig von deren Inhalt, bei einem Unternehmen abgesehen, das andere Dienste auf lokaler Ebene erbrachte.

335 Daher ist das Vorbringen der Klägerinnen zurückzuweisen.

d) Zur Beurteilung der Verträge mit AMS, ohne zu berücksichtigen, dass der Standpunkt eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers, der Flugplatzeigentümer ist, sich vom Standpunkt eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers, der Flugplatzbetreiber ist, unterscheidet

336 Die Klägerinnen machen geltend, die Kommission habe zu Unrecht nicht geprüft, dass die IHKPB und der Syndicat mixte als marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsteilnehmer zwar eng miteinander verbunden gewesen seien, jedoch unterschiedliche Interessen verfolgt hätten, nämlich die Interessen des Betreibers und diejenigen des Eigentümers des Flughafens Pau. Bei ihrer Prüfung der Marketingdienstleistungsverträge habe sie insbesondere den Syndicat mixte nicht berücksichtigt, obwohl die IHKPB ihm den Flughafen und die entsprechenden immateriellen Vermögenswerte, einschließlich des Images, beim bevorstehenden Ablauf des Konzessionsvertrags, der für den 31. Dezember 2015 vorgesehen gewesen sei, habe zurückgeben müssen. Der Syndicat mixte habe dem Image und dem langfristigen Wert des Flughafens sinnvollerweise eine größere Bedeutung beigemessen, während die Interessen der IHKPB eher im Licht des bevorstehenden Ablaufs der Konzession zu würdigen gewesen seien, auch wenn die IHKPB den Wert des Flughafens habe steigern wollen, um ihre Fähigkeit zu demonstrieren und so die Konzession wiederzuerhalten.

337 Wie bereits festgestellt, ist im Rahmen der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers ein Handelsgeschäft in seiner Gesamtheit zu betrachten. Die Kommission muss nämlich bei der Beurteilung der streitigen Maßnahmen alle maßgeblichen Aspekte und den Kontext dieser Maßnahmen berücksichtigen (vgl. Urteil vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, EU:T:2008:585, Rn. 59 und die dort angeführte Rechtsprechung), wozu auch die Aspekte hinsichtlich der Situation der für den Erlass der streitigen Maßnahmen zuständigen Stelle bzw. Stellen gehören.

338 Im vorliegenden Fall ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Marketingdienstleistungsverträge – selbst wenn die Verpflichtung der IHKPB, die Flughafen-Güter in einwandfreiem Zustand zurückzugeben, auch für das Image des Flughafens Pau gegolten haben sollte – nur von der IHKPB, der Betreiberin des Flughafens, und nicht von dessen Eigentümer geschlossen worden waren.

339 Im Übrigen geht aus dem angefochtenen Beschluss hervor, dass die Marketingdienstleistungsverträge nach ihrem Ablauf keinen nachhaltigen Einfluss auf das Image sowie auf die Sichtbarkeit und Präsenz des Flughafens Pau haben konnten (vgl. Erwägungsgründe 345 bis 353 des angefochtenen Beschlusses) und dass keiner dieser Verträge über den 1. April 2011 hinaus in Kraft geblieben ist. Unter diesen Umständen konnten sich diese Verträge, wie die Kommission zu Recht hervorhebt, nicht unmittelbar auf die Lage des Syndicat mixte auswirken, das den Flughafen nicht vor dem 31. Dezember 2015 wieder in Besitz nehmen sollte.

340 Daher konnte die Kommission, ohne dass sie einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hätte, das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers auf die Flughafendienstleistungsverträge anwenden, ohne sich zum Interesse des Syndicat mixte an der Rückgabe des Flughafens Pau am 31. Dezember 2015, d. h. mehr als vier Jahre nach Ablauf der Marketingdienstleistungsverträge, zu äußern.

[*nicht wiedergegeben*]

f) Zur Anwendung eines zu begrenzten Zeithorizonts seitens der Kommission bei der Analyse des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers

365 Die Klägerinnen meinen, die Kommission habe dadurch, dass sie sich auf die Dauer jedes einzelnen der untersuchten Verträge beschränkt habe, bei der Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers einen zu begrenzten Zeithorizont zugrunde gelegt.

366 Erstens stehe das Vorgehen der Kommission im Widerspruch zur wirtschaftlichen Realität großer Flughäfen, die sich häufig auf keine Verpflichtungen seitens der Fluggesellschaften stützen könnten und auf der Grundlage allgemeiner Geschäftsbedingungen agierten, die diesen Gesellschaften die sofortige Einstellung ihrer Tätigkeiten am Flughafen erlaubten. Die Geschäftspläne der Flughäfen seien für mehrere Jahrzehnte aufgestellt, und ihre Einnahmen- und Kostenprognosen beruhten auf einer fundierten Analyse der Kapazitäten des Flughafens ohne Vertragspflichten der Fluggesellschaften. Auf der Laufzeit jedes einzelnen Vertrags beruhende kurzfristige Geschäftspläne, wie sie von der Kommission vorgeschlagen würden, hätten wahrscheinlich negative Ergebnisse zur Folge.

367 Zweitens habe die Kommission zu Unrecht angenommen, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer weder mit einer Verlängerung der fraglichen Verträge am Ende ihrer Laufzeit gerechnet noch unberücksichtigt gelassen hätte, dass Billigfluggesellschaften wie Ryanair dafür bekannt seien, ihre Geschäftstätigkeit sehr dynamisch zu betreiben. Zum einen seien vernünftig geführte Flughäfen bestrebt, mit den Fluggesellschaften langfristige Geschäftsbeziehungen weit über die ursprüngliche Vereinbarung hinaus zu unterhalten. Ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer sei bereit, Risiken einzugehen und Geschäfte abzuschließen, die sich in der Anfangszeit als defizitär erwiesen, in der Erwartung, dass sich die Geschäftstätigkeit entwickle und der Vertrag erneuert werde. Für Ryanair bedeute die Zusage, eine neue Flugverbindung zu eröffnen, ein gerechtfertigtes Risiko, da sie langfristige Geschäftsbeziehungen erwarte, was durch die speziellen Bestimmungen im Vertrag über Flughafendienstleistungen bestätigt werde. Zum anderen erwarteten die meisten Flughäfen, die mit Ryanair verhandelten, dass ihre Geschäftsbeziehungen über die Laufzeit der ursprünglichen Vereinbarung hinaus andauerten. Die Geschäftsbeziehungen zwischen Ryanair und den Flughäfen seien somit üblicherweise langfristig angelegt und dauerten insgesamt länger als fünf Jahre. Da die Klägerinnen und die IHKPB mehrere Flughafendienstleistungs- und Marketingdienstleistungsverträge geschlossen hätten, von denen der erste 2003 und der letzte 2010 unterzeichnet worden sei, hätte ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer zudem spätestens 2005 angenommen, dass über die ursprüngliche Dauer der betreffenden Verträge hinausgehende langfristige Geschäftsbeziehungen aufgebaut worden seien.

368 Die Kommission tritt dem Vorbringen der Klägerinnen entgegen.

369 Nach der Rechtsprechung (siehe oben, Rn. 140) ist zu prüfen, ob die Kommission rechtsfehlerfrei feststellen konnte, dass ein anstelle der IHKPB agierender marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer das Interesse am Abschluss jedes einzelnen der untersuchten Verträge unter Berücksichtigung eines auf die Dauer dieser Verträge begrenzten Zeithorizonts beurteilt hätte.

370 Ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer lässt sich bei seinem Verhalten von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten (Urteil vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C-305/89, EU:C:1991:142, Rn. 20). Ein solcher Wirtschaftsteilnehmer, der seine Gewinne maximieren möchte, ist bereit, bei der Bestimmung der für seine Investition zu erwartenden angemessenen Vergütung kalkulierte Risiken einzugehen.

371 Im vorliegenden Fall hat die Kommission im angefochtenen Beschluss festgestellt, ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer hätte bei der Bewertung des Interesses, einen Flughafendienstleistungs- oder einen Marketingdienstleistungsvertrag zu schließen, als Zeithorizont für seine Bewertung die Laufzeit der in Rede stehenden Verträge gewählt (393. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses). Sie hat weiter festgestellt, ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer hätte nicht auf eine Verlängerung der auslaufenden Verträge zu gleichen oder geänderten Konditionen gesetzt, zumal Billigfluggesellschaften wie Ryanair dafür bekannt seien, ihre Tätigkeit – sowohl das Einrichten und Einstellen von Flugverbindungen als auch das Erhöhen oder Verringern der Flugfrequenzen – sehr dynamisch zu handhaben. Eine Verlängerung der Verträge wäre damit zu fernliegend und zu ungewiss, als dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer sie bei fundierten ökonomischen Entscheidungen zugrunde gelegt hätte (Erwägungsgründe 393 und 394 des angefochtenen Beschlusses).

372 Es steht im Übrigen fest, dass die Flughafendienstleistungs- und die Marketingdienstleistungsverträge für bestimmte Zeiträume geschlossen worden sind. Es steht weiter fest, wie die Kommission ohne Widerspruch seitens der Klägerinnen darlegt, dass die IHKPB zum Zeitpunkt der jeweiligen Vertragsschlüsse mit den Klägerinnen keinen Geschäftsplan aufgestellt und keine inkrementelle Rentabilitätsanalyse vorgenommen hatte, worin die Verpflichtungen des Flughafens Pau gegenüber den Klägerinnen bewertet worden wären.

373 In diesem Kontext konnte die Kommission rechtsfehlerfrei feststellen, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer die Rentabilität der Verträge im Hinblick auf die für ihre Laufzeit erwarteten Kosten und Einnahmen beurteilt hätte.

374 Ebenso konnte die Kommission, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, annehmen, die Wahrscheinlichkeit, dass eine Fluggesellschaft eine Flugverbindung nach Ablauf des Zeitraums, zu dem sie sich im Flughafendienstleistungsvertrag verpflichtet habe, weiter betreiben wolle, sei für einen Flughafenbetreiber kaum kalkulierbar, zumal insbesondere Billigfluggesellschaften gezeigt hätten, dass sie das Einrichten und Stilllegen von Strecken sehr dynamisch handhabten (vgl. Erwägungsgründe 355 und 394 des angefochtenen Beschlusses). Unter diesen Umständen konnte die Kommission rechtsfehlerfrei feststellen, dass ein anstelle der IHKPB agierender durchschnittlich umsichtiger und sorgfältiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer nicht damit gerechnet hätte, dass Ryanair den Betrieb der betreffenden Flugverbindung nach Ablauf des Vertrags würde verlängern wollen.

375 Die Tatsache, dass beim Abschluss der Vereinbarung von 2003 und des VFD von 2005 die Möglichkeit von Verlängerungen für weitere Fünfjahreszeiträume vorgesehen wurde, lässt entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen für sich allein nicht den Schluss zu, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer bereits zum Zeitpunkt des Abschlusses der Verträge mit der Aufrechterhaltung der fraglichen Flugverbindungen gerechnet hätte. Im Übrigen konnte Ryanair, wie die Kommission ohne Widerspruch seitens der Klägerinnen ausführt, die vorgesehene Flugverbindung schon vor Vertragsablauf relativ leicht gegen Zahlung von Vertragsstrafen aufgeben.

376 Zwar kann ein durchschnittlich umsichtiger und sorgfältiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer bereit sein, ein geschäftliches Risiko einzugehen, indem er eine Vereinbarung schließt, die während der gesamten vorgesehenen Laufzeit defizitär ist, sofern es eine echte Perspektive für die Verlängerung der Vereinbarung und somit für künftige Gewinne gibt, die diese Verluste kompensieren. Dieses auf langfristige Rentabilität ausgerichtete Verhalten kann wirtschaftlich vernünftig sein. Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich jedoch, dass die Kommission, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, feststellen konnte, dass ein solcher Wirtschaftsteilnehmer im vorliegenden Fall nicht mit einer Verlängerung des Vertrags nach dessen Ablauf gerechnet hätte. Außerdem ist den Klägerinnen nicht der Nachweis gelungen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hätte, weil sie angenommen hat, ein anstelle der IHKPB agierender marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer wäre der Ansicht gewesen, dass – abgesehen von den etwaigen positiven Auswirkungen der Marketingdienstleistungen auf die Zahl der Fluggäste, die die unter die fraglichen Verträge fallenden Flugverbindungen während deren Betriebsdauer in Anspruch nähmen – die anderen eventuellen langfristigen Gewinne zu ungewiss wären, um quantifiziert berücksichtigt werden zu können (siehe oben, Rn. 260 bis 270, 276 und 290).

377 Soweit die Klägerinnen und die IHKPB zwischen 2003 und 2010 eine Reihe von Verträgen und Zusatzvereinbarungen geschlossen haben, ist festzustellen, dass diese allesamt befristet waren, vor allem dann, wenn sie die Einrichtung neuer Strecken betrafen. Unter diesen Umständen konnte die Kommission, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, annehmen, dass ein anstelle der IHKPB agierender marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer nicht damit gerechnet hätte, dass Ryanair den Betrieb einer Strecke nach Ablauf der in Rede stehenden Verträge oder Zusatzvereinbarungen würde verlängern wollen.

378 Schließlich lässt sich aufgrund der Umstände, mit denen Ryanair dartun will, dass die durchschnittliche Dauer der Geschäftsbeziehungen zwischen ihr und den Flughäfen, an denen sie tätig war, mehr als fünf Jahre betrug, nicht die Dauer der Flugverbindungen von und nach dem Flughafen Pau ermitteln. Wie die Kommission zu Recht erklärt, garantiert die Gesamtdauer der Geschäftsbeziehungen zwischen Ryanair und diesen Flughäfen nämlich nicht den Fortbestand der anderen Einzelstrecken. Zudem ist das Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers dergestalt zu würdigen, dass dieser in eine Lage versetzt wird, die derjenigen des Betreibers des Flughafens Pau so nah wie möglich kommt. Wie die Kommission zu Recht hervorhebt, hängt die Aufrechterhaltung der Geschäftstätigkeit von Ryanair an einem Flughafen von der spezifischen Situation dieses Flughafens und von den dort angebotenen besonderen Konditionen ab.

379 Auch die Umstände, die Ryanair zur durchschnittlichen Dauer ihrer Geschäftsbeziehungen mit den Flughäfen anführt, an denen sie präsent ist, entkräften nicht die Feststellung der Kommission, wonach Billigfluggesellschaften dafür bekannt sind, dass sie ihre Tätigkeit – sowohl das Einrichten und Einstellen von Flugverbindungen als auch das Erhöhen oder Verringern der Flugfrequenzen – dynamisch handhaben. Diese Umstände erlauben es allenfalls, den Fortbestand bestimmter einzelner Verbindungen nachzuweisen.

380 Das Vorbringen, mit dem die Klägerinnen der Kommission vorwerfen, bei ihrer inkrementellen Rentabilitätsanalyse den Zeithorizont auf die Dauer der Verträge begrenzt zu haben, ist daher zurückzuweisen.

g) Zu dem Umstand, dass die Kommission ihre Beurteilung zu Unrecht auf die Flugverbindungen gestützt habe, die Gegenstand der fraglichen Vereinbarungen waren

381 Die Klägerinnen machen geltend, die Kommission habe ihre Beurteilung zu Unrecht allein auf die Flugverbindungen gestützt, die Gegenstand der fraglichen Vereinbarungen gewesen seien.

382 Ryanair habe die Zahl der im Jahr 2003 bestehenden Flugverbindungen auf bis zu drei Verbindungen im Jahr 2008 tatsächlich erhöht, womit ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer in den Jahren davor vernünftigerweise habe rechnen können. Diese Perspektive komme auch darin zum Ausdruck, dass Ryanair in der Vereinbarung von 2003 und dem VMD von 2005 zugesagt habe, zusätzliche Strecken zu entwickeln und die Flugfrequenzen zu erhöhen. Im Übrigen entspreche die Entwicklung der Aktivitäten in Pau der allgemeinen Zunahme der Aktivitäten von Ryanair an anderen französischen Flughäfen. Ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer hätte es deshalb für sehr wahrscheinlich gehalten, dass die Zahl der Flugverbindungen und die Flugfrequenzen von Ryanair schon vor Ablauf dieses ersten Fünfjahreszeitraums zunehmen würden.

383 Die Kommission tritt dem Vorbringen der Klägerinnen entgegen.

384 Nach der Rechtsprechung (siehe oben, Rn. 140) ist zu prüfen, ob die Kommission im Rahmen der inkrementellen Rentabilitätsanalyse rechtsfehlerfrei davon ausgehen konnte, dass ein anstelle des Betreibers des Flughafens Pau agierender marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer sich bei der Bewertung des Interesses am Abschluss der fraglichen Verträge auf die Berücksichtigung der Flugverbindungen beschränkt hätte, die Gegenstand dieser Verträge waren.

385 Vorab ist festzustellen, dass die Kommission ihre eigene inkrementelle Rentabilitätsanalyse unstreitig auf die unter die fraglichen Verträge und Zusatzvereinbarungen fallenden Flugverbindungen gestützt hat.

386 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission ohne Widerspruch seitens der Klägerinnen erklärt hat, dass in einigen Verträgen zwar andere als die von den fraglichen Verträgen erfassten Flugverbindungen erwähnt seien, dass die betreffenden Bestimmungen aber immer Teil einer „Best-efforts-Klausel“ gewesen seien.

387 Im Übrigen hat die Kommission ohne Widerspruch seitens der Klägerinnen ausgeführt, die Einrichtung neuer Flugverbindungen sei immer mit dem Abschluss neuer Verträge und für die IHKPB mit neuen höheren Zahlungen für die Marketingdienstleistungen verbunden gewesen, weshalb ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer nicht habe darauf hoffen können, dass die Rentabilität des Flughafens Pau dadurch verbessert würde.

388 Ferner können die Umstände, anhand deren Ryanair nachweist, dass die vielen von ihr in Frankreich bedienten Flughäfen den Betrieb mehrerer Flugverbindungen erlaubt haben, nicht ausschlaggebend sein, denn das Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers ist dergestalt zu würdigen, dass dieser in eine Lage versetzt wird, die derjenigen des Betreibers des Flughafens Pau so nah wie möglich kommt.

389 Soweit die Klägerinnen behaupten, die Kommission habe die positiven Auswirkungen der sich aus dem Anstieg der Fluggastzahl ergebenden Größenvorteile auf die inkrementellen Kosten und die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen des Flughafens Pau unberücksichtigt gelassen, ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission ohne Widerspruch seitens der Klägerinnen dargelegt hat, dass die französischen Behörden Größenvorteile weder erwähnt noch zu quantifizieren versucht hätten, dass vom Flughafen Pau vor Abschluss der Verträge kein Geschäftsplan aufgestellt worden sei und dass die Größenvorteile, die dieser Flughafen realisiert habe, im Wesentlichen auf die Tätigkeit von Air France zurückzuführen seien. Die von den Klägerinnen vorgelegten Beweismittel zu den aufgrund der erhöhten Fluggastzahl und der Flughafengröße erweiterten Größenvorteilen widerlegen nicht die Darlegungen der Kommission. Wie Letztere zu Recht bemerkt, reicht zudem die bloße Tatsache, dass durch den Abschluss eines Vertrags die Zahl der Fluggäste an einem Flughafen erhöht werden kann, an sich nicht dafür aus, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer einen solchen Abschluss unabhängig von den damit verbundenen Bedingungen akzeptieren würde.

390 Die Kommission konnte somit, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, feststellen, dass ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer in der Situation der IHKPB seine Beurteilung der Rentabilität nicht auf die Perspektive einer eventuellen zusätzlichen Flugverbindung gestützt hätte.

h) Zu dem Umstand, dass die Kommission die weiteren Vorteile, von denen der Flughafen Pau wegen seiner Verbindungen zu Ryanair profitiert habe, zu Unrecht nicht berücksichtigt habe

391 Nach Ansicht der Klägerinnen hat die Kommission bei ihrer inkrementellen Rentabilitätsanalyse weder den positiven Netzwerkeffekten, die ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer aufgrund der Tätigkeiten von Ryanair am Flughafen Pau habe erwarten können, noch den langfristigen Auswirkungen der Marketingdienstleistungen von AMS Rechnung getragen. Die mit der Präsenz von Ryanair verbundene größere Zahl an Benutzern des Flughafens Pau mache diesen Flughafen attraktiver und eröffne Möglichkeiten für die Einrichtung neuer Strecken, die Niederlassung anderer Fluggesellschaften und die Ansiedlung von Ladengeschäften.

392 Dazu ist festzustellen, dass der von den Klägerinnen angeführte Begriff der Netzwerkexternalitäten, wie die Kommission bemerkt, im Zusammenhang mit der Perspektive einer größeren Zahl an Fluggästen steht.

393 Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich jedoch, dass die Kommission rechtsfehlerfrei annehmen konnte, ein anstelle der IHKPB agierender umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer würde nicht damit rechnen, dass sich die Geschäftsbeziehungen mit Ryanair über den Betrieb der unter die fraglichen Verträge fallenden Flugverbindungen hinaus erstreckten. Daher ist festzustellen, dass ein als Flughafenbetreiber handelnder durchschnittlich umsichtiger und sorgfältiger Wirtschaftsteilnehmer seine Einnahmen- und Kostenberechnungen nicht auf eine aus einer höheren Frequenz der bestehenden Flugverbindungen oder aus der Einrichtung zusätzlicher Verbindungen durch Ryanair resultierende größere Zahl an Fluggästen gestützt hätte.

394 Ebenso wenig würde ein vernünftiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer nach Ablauf der mit Ryanair geschlossenen Verträge und Zusatzvereinbarungen mit der Niederlassung anderer Fluggesellschaften oder der Ansiedlung von Ladengeschäften in dem betreffenden Flughafen rechnen.

395 Unter diesen Umständen hat die Kommission insoweit, als sie zu ungewisse Netzwerkeffekte außer Acht gelassen hat, keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen.

396 Der dritte Klagegrund ist daher zurückzuweisen.

D. Zum vierten Klagegrund: Verstoß gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV, da die Kommission nicht dargetan habe, dass die Voraussetzung der Selektivität erfüllt sei

397 Die Klägerinnen machen unter Berufung auf das Urteil vom 9. September 2014, Hansestadt Lübeck/Kommission (T-461/12, EU:T:2014:758), geltend, die Kommission habe nicht dargetan, dass sie einen selektiven Vorteil erhalten hätten, denn die vertraglichen Maßnahmen seien nicht zwangsläufig alle selektiv. Die Kommission habe u. a. nicht überprüft, ob den anderen tatsächlichen oder potenziellen Nutzern des Flughafens Pau dieselben Vorteile angeboten worden seien.

398 Dazu ist festzustellen, dass Art. 107 Abs. 1 AEUV Beihilfen, die „bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen“, d. h. selektive Beihilfen, untersagt (Urteil vom 14. Januar 2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, Rn. 54).

399 Das aus Art. 107 Abs. 1 AEUV folgende Erfordernis der Selektivität muss klar vom begleitenden Nachweis eines wirtschaftlichen Vorteils unterschieden werden, so dass die Kommission, wenn sie das Vorliegen eines Vorteils – in einem weiten Sinne – entdeckt hat, der sich unmittelbar oder mittelbar aus einer bestimmten Maßnahme ergibt, weiterhin noch nachweisen muss, dass dieser Vorteil spezifisch einem oder mehreren Unternehmen zugutekommt. Sie muss insbesondere dartun, dass die in Rede stehende Maßnahme zwischen Unternehmen differenziert, die sich im Hinblick auf das mit ihr verfolgte Ziel in einer vergleichbaren Lage befinden. Die Gewährung des Vorteils muss also selektiv erfolgen und geeignet sein, bestimmte Unternehmen in eine günstigere Lage zu versetzen als andere (Urteile vom 4. Juni 2015, Kommission/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, Rn. 59, und vom 30. Juni 2016, Belgien/Kommission, C-270/15 P, EU:C:2016:489, Rn. 48).

400 Allerdings unterscheidet sich das Erfordernis der Selektivität danach, ob die in Rede stehende Maßnahme als allgemeine Beihilferegelung oder als Einzelbeihilfe gewährt werden soll. Im letztgenannten Fall ermöglicht die Feststellung des wirtschaftlichen Vorteils grundsätzlich eine Annahme der Selektivität. Bei der Prüfung einer allgemeinen Beihilferegelung ist hingegen die Feststellung erforderlich, ob die in Rede stehende Maßnahme dessen ungeachtet, dass sie einen allgemeinen Vorteil verschafft, diesen allein zugunsten bestimmter Unternehmen oder Branchen schafft (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 4. Juni 2015, Kommission/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, Rn. 60, und vom 30. Juni 2016, Belgien/Kommission, C-270/15 P, EU:C:2016:489, Rn. 49).

401 Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass die fraglichen im angefochtenen Beschluss analysierten Verträge eine Einzelbeihilfe beinhalten.

402 Die Kommission hat nämlich im 432. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses festgestellt, der den Klägerinnen verschaffte Vorteil sei selektiv, da er auf speziellen Vertragsbestimmungen mit Ryanair oder AMS beruhe.

403 Dieser Feststellung ist beizupflichten. Die Flughafendienstleistungs- und die entsprechenden Marketingdienstleistungsverträge, die als eine einzige Maßnahme zu würdigen sind (siehe oben, Rn. 165 bis 174, insbesondere Rn. 172), enthalten zwischen den Parteien individuell vereinbarte Bestimmungen. Darin ist vorgesehen, welche Flugverbindungen Ryanair sicherzustellen und welche Flughafendienstleistungen die IHKPB Ryanair zu erbringen hat sowie zu welchen Marketingdienstleistungen sich AMS gegenüber dem Flughafen Pau verpflichtet. Darin sind im Einzelnen die Flughafenentgelte sowie die von den Klägerinnen und der IHKPB für die Marketingdienstleistungen zu entrichtende Vergütung festgelegt. Insbesondere geht aus dem angefochtenen Beschluss hervor, dass die zwischen der IHKPB und den Klägerinnen vereinbarte Vergütung für die Marketingdienstleistungen ein wesentlicher Bestandteil der inkrementellen Kosten war und somit erheblich zu den voraussichtlichen negativen inkrementellen Zahlungsströmen (Einnahmen abzüglich Kosten) beitrug, in denen der Vorteil zugunsten der Klägerinnen bestand (vgl. Erwägungsgründe 416 und 417 sowie Tabellen 7 bis 11 des angefochtenen Beschlusses). Obwohl die reglementierten Flughafenentgelte grundsätzlich für alle Fluggesellschaften gelten, die den Flughafen Pau nutzen, war die Vergütung für die Marketingdienstleistungen eine Besonderheit des Verhältnisses zwischen der IHKPB und den Klägerinnen.

404 Da die fraglichen Verträge somit Bedingungen enthalten, die speziell zwischen dem Flughafen Pau und den Klägerinnen vereinbart worden waren, sowie einen Vorteil zugunsten Letzterer bewirkten, haben sie selektiven Charakter.

405 Es braucht deshalb nicht geprüft zu werden, ob die fraglichen Verträge den Klägerinnen gegenüber anderen Wirtschaftsteilnehmern, die sich in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Lage befinden, Vorteile verschaffen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 26. Februar 2015, Orange/Kommission, T-385/12, nicht veröffentlicht, EU:T:2015:117, Rn. 52).

406 Das Kriterium des Vergleichs des Begünstigten mit anderen Wirtschaftsteilnehmern, die sich im Hinblick auf das mit der Maßnahme verfolgte Ziel in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Lage befinden, findet seinen Ursprung und seine Rechtfertigung nämlich im Rahmen der Beurteilung des selektiven Charakters von Maßnahmen mit potenziell allgemeiner Geltung. Das Vergleichskriterium ist somit unerheblich, wenn es wie im vorliegenden Fall darum geht, den selektiven Charakter einer *Ad-hoc*-Maßnahme zu beurteilen, die nur ein einziges Unternehmen betrifft und darauf abzielt, bestimmte diesem Unternehmen eigene Wettbewerbszwänge zu verändern (Urteile vom 26. Oktober 2016, Orange/Kommission, C-211/15 P, EU:C:2016:798, Rn. 53 und 54, und vom 26. Februar 2015, Orange/Kommission, T-385/12, nicht veröffentlicht, EU:T:2015:117, Rn. 53).

407 Das Urteil vom 9. September 2014, Hansestadt Lübeck/Kommission (T-461/12, EU:T:2014:758), ist im vorliegenden Fall nicht von Belang, da es eine für eine Gruppe von Wirtschaftsteilnehmern geltende Maßnahme betraf, deren Selektivität im Rahmen einer bestimmten rechtlichen Regelung geprüft werden musste, um zu beurteilen, ob die betreffende Maßnahme in diesem Rahmen bestimmte Unternehmen gegenüber anderen, die sich im Hinblick auf das mit dieser Regelung verfolgte Ziel in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation befanden, begünstigte (Urteil vom 21. Dezember 2016, Kommission/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, Rn. 53 und 54), was in der vorliegenden Rechtssache u. a. angesichts der zwischen dem Flughafen Pau und den Klägerinnen aufgrund der Preisliste von AMS speziell vereinbarten Vergütung für die Marketingdienstleistungen nicht der Fall ist.

408 Folglich ist der vierte Klagegrund zurückzuweisen und die Klage in vollem Umfang abzuweisen.

409 Die Klage ist mithin in vollem Umfang abzuweisen, ohne dass über den Antrag der Klägerinnen auf Erlass prozessleitender Maßnahmen zu entscheiden wäre, soweit dieser auf andere als die bereits angeordneten Maßnahmen gerichtet ist.

IV. Kosten

410 Nach Art. 134 Abs. 1 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Klägerinnen unterlegen sind, sind ihnen neben ihren eigenen Kosten gemäß dem Antrag der Kommission deren Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Sechste erweiterte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Ryanair DAC und die Airport Marketing Services Ltd tragen jeweils ihre eigenen Kosten sowie die Kosten der Europäischen Kommission.

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 13. Dezember 2018.

Unterschriften

[*nicht wiedergegeben*]