Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTS (Zehnte erweiterte Kammer)

14. Juli 2021 *

„Staatliche Beihilfen – Österreichischer Luftverkehrsmarkt – Beihilfe, die von Österreich zugunsten eines Luftfahrtunternehmens im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie gewährt wurde – Nachrangiges Darlehen zugunsten von Austrian Airlines – Beschluss, keine Einwände zu erheben – Beihilfe, die zuvor der Muttergesellschaft der Begünstigten gewährt wurde – Beihilfe zur Beseitigung von Schäden, die durch ein außergewöhnliches Ereignis entstanden sind – Niederlassungsfreiheit – Freier Dienstleistungsverkehr – Gleichbehandlung – Begründungspflicht“

In der Rechtssache T-677/20,

Ryanair DAC mit Sitz in Swords (Irland),

Laudamotion GmbH mit Sitz in Schwechat (Österreich),

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating und I.-G. Metaxas-Maranghidis,

Klägerinnen,

gegen

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

Beklagte,

unterstützt durch

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

durch

Republik Österreich, vertreten durch A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard und S. Weber als Bevollmächtigte,

und durch

* Verfahrenssprache: Englisch.

Austrian Airlines AG mit Sitz in Wien (Österreich), Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt A. Zellhofer,

Streithelferinnen,

betreffend eine Klage nach Art. 263 AEUV auf Nichtigerklärung des Beschlusses C(2020) 4684 final der Kommission vom 6. Juli 2020 über die staatliche Beihilfe SA.57539 (2020/N) – Österreich – COVID-19 – Beihilfe zugunsten von Austrian Airlines

erlässt

DAS GERICHT (Zehnte erweiterte Kammer)

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

Kanzler: P. Cullen, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 23. April 2021

folgendes

Urteil

Vorgeschichte des Rechtsstreits

1 Die Austrian Airlines AG (im Folgenden: AUA) ist ein Luftfahrtunternehmen, das der Lufthansa Group angehört. An der Spitze der Lufthansa Group steht die Muttergesellschaft Deutsche Lufthansa AG (im Folgenden: DLH). Die Lufthansa Group umfasst u. a. die Luftfahrtunternehmen Brussels Airlines SA/NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd und Edelweiss Air AG.

2 Am 23. Juni 2020 meldete die Republik Österreich bei der Europäischen Kommission gemäß Art. 108 Abs. 3 AEUV eine Einzelbeihilfemaßnahme (im Folgenden: in Rede stehende Maßnahme) an, die zugunsten von AUA in Form eines nachrangigen Darlehens gewährt wurde, das in eine Subvention in Höhe von 150 Mio. Euro umgewandelt werden kann. Mit dieser Maßnahme sollen AUA die Schäden ersetzt werden, die ihr durch die Annullierung oder die Verschiebung ihrer Flüge infolge der Einführung von Reisebeschränkungen und anderen Eindämmungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstanden sind.

3 Am 6. Juli 2020 erließ die Kommission den Beschluss C(2020) 4684 final über die staatliche Beihilfe SA.57539 (2020/N) – Österreich – COVID-19 – Beihilfe zugunsten von Austrian Airlines (im Folgenden: angefochtener Beschluss), dem zufolge die in Rede stehende Maßnahme zum einen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV darstellte und zum anderen nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar war.

4 Die in Rede stehende Maßnahme ist Teil einer Reihe von Beihilfemaßnahmen zugunsten von AUA und der Lufthansa Group, die sich wie folgt zusammenfassen lässt.

5 Mit Beschluss vom 22. März 2020, SA.56714 (2020/N) – Deutschland – COVID-19-Maßnahmen genehmigte die Kommission gemäß Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV eine Beihilferegelung der Bundesrepublik Deutschland zur Unterstützung von Unternehmen mit Liquiditätsbedarf für ihre Tätigkeiten in Deutschland, ohne diese auf einen bestimmten Wirtschaftszweig zu beschränken. Gemäß dieser Regelung hatte DLH Anspruch auf eine staatliche Garantie in Höhe von 80 % für ein Darlehen von 3 Mrd. Euro (im Folgenden: deutsches Darlehen).

6 Mit Beschluss vom 17. April 2020, SA.56981 (2020/N) – Österreich – Österreichische Regelung über eine Garantie für Überbrückungsdarlehen gemäß dem Befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft während der aktuellen COVID-19-Pandemie in der durch den Beschluss vom 9. Juni 2020, SA.57520 (2020/N) Österreich – Österreichische Maßnahmen zur Bekämpfung der Krise – COVID-19: Garantien für große Unternehmen gemäß dem Gesetz von 1977 über Garantien durch die Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) – Änderung der Beihilferegelung SA.56981 (2020/N) geänderten Fassung genehmigte die Kommission nach Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV eine Beihilferegelung der Republik Österreich zugunsten von durch die Covid-19-Pandemie betroffenen Unternehmen, ohne diese auf einen bestimmten Wirtschaftszweig zu beschränken (im Folgenden: Österreichische Beihilferegelung). Im Rahmen dieser Regelung gewährte die Republik Österreich AUA eine Beihilfe in Form einer staatlichen Garantie in Höhe von 90 % für ein Darlehen von 300 Mio. Euro durch ein Konsortium von Geschäftsbanken.

7 Mit Beschluss vom 25. Juni 2020, SA.57153 (2020/N) – Deutschland – COVID-19 – Beihilfe für Lufthansa (im Folgenden: Lufthansa-Beschluss) genehmigte die Kommission gemäß Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV die Gewährung einer Einzelbeihilfe von 6 Mrd. Euro zugunsten von DLH, die erstens aus 306 044 326,40 Euro in Form von Kapitalanteilen, zweitens aus 4 693 955 673,60 Euro an „stillen Einlagen“, einem hybriden Kapitalinstrument, das nach internationalen Rechnungslegungsstandards als Eigenkapital behandelt wird, und drittens 1 Mrd. Euro an „stillen Einlagen“ mit den Merkmalen einer Wandelanleihe bestand. Diese Beihilfe konnte von DLH dazu genutzt werden, andere Unternehmen der Lufthansa Group einschließlich AUA zu unterstützen, die sich am 31. Dezember 2019 nicht in finanziellen Schwierigkeiten befunden hatten.

8 Im Lufthansa-Beschluss wurde ausgeführt, dass die von diesem Beschluss erfasste Beihilfemaßnahme Teil einer umfassenden Reihe von Maßnahmen zur Unterstützung der Lufthansa Group sei, die aus den folgenden Maßnahmen bestehe:

– das oben in Rn. 5 angeführte deutsche Darlehen zugunsten von DLH;

– eine staatliche Garantie in Höhe von 90 % für ein Darlehen von 300 Mio. Euro, die die Republik Österreich AUA nach der oben in Rn. 6 angeführten österreichischen Beihilferegelung zu gewähren beabsichtigte;

– die oben in Rn. 2 angeführte in Rede stehende Maßnahme;

– eine Liquiditätsbeihilfe in Höhe von 250 Mio. Euro und ein Darlehen in Höhe von 40 Mio. Euro, die das Königreich Belgien zugunsten von Brussels Airlines gewährt hat;

– eine staatliche Garantie in Höhe von 85 % für ein Darlehen von 1,4 Mrd. Euro, das die Schweizerische Eidgenossenschaft Swiss International Air Lines und Edelweiss Air gewährt hat.

9 Im Lufthansa-Beschluss stellte die Kommission im Wesentlichen fest, dass die von anderen Staaten zugunsten der Unternehmen der Lufthansa Group gewährten Beihilfemaßnahmen, nämlich die oben in Rn. 8 Gedankenstriche 2 bis 5 aufgezählten Beihilfemaßnahmen, worunter auch die in Rede stehende Maßnahme fällt, von der Einzelbeihilfe zugunsten von DLH, die Gegenstand dieses Beschlusses oder des deutschen Darlehens sei, abgezogen würden.

Verfahren und Anträge der Parteien

10 Mit Klageschrift, die am 13. November 2020 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, haben die Klägerinnen, die Ryanair DAC und die Laudamotion GmbH, die vorliegende Klage erhoben.

11 Mit Schriftsatz, der am selben Tag bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, haben die Klägerinnen gemäß den Art. 151 und 152 der Verfahrensordnung des Gerichts beantragt, über die vorliegende Klage im beschleunigten Verfahren zu entscheiden. Mit Beschluss vom 11. Dezember 2020 hat das Gericht (Zehnte Kammer) diesem Antrag stattgegeben.

12 Die Kommission hat ihre Klagebeantwortung am 23. Dezember 2020 bei der Kanzlei des Gerichts eingereicht.

13 Gemäß Art. 106 Abs. 2 der Verfahrensordnung haben die Klägerinnen am 28. Dezember 2020 einen begründeten Antrag auf mündliche Verhandlung gestellt.

14 Mit Schriftsätzen, die am 9., 18. bzw. 19. Februar 2021 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen sind, haben die Bundesrepublik Deutschland, AUA und die Republik Österreich beantragt, im vorliegenden Verfahren als Streithelferinnen zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen zu werden.

15 Mit Entscheidungen vom 18. Februar und vom 2. März 2021 hat der Präsident der Zehnten Kammer des Gerichts die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Österreich als Streithelferinnen zugelassen.

16 Mit Beschluss vom 9. März 2021 hat der Präsident der Zehnten Kammer des Gerichts AUA als Streithelferin zugelassen.

17 Mit am 24. Februar und am 10. März 2021 zugestellten prozessleitenden Maßnahmen ist der Bundesrepublik Deutschland, AUA und der Republik Österreich gemäß Art. 154 Abs. 3 der Verfahrensordnung die Einreichung eines Streithilfeschriftsatzes gestattet worden. Am 10., 24. bzw. 25. März 2021 haben die Bundesrepublik Deutschland, AUA und die Republik Österreich ihre Streithilfeschriftsätze bei der Kanzlei des Gerichts eingereicht.

18 Auf Vorschlag der Zehnten Kammer hat das Gericht gemäß Art. 28 der Verfahrensordnung beschlossen, die Rechtssache an einen erweiterten Spruchkörper zu verweisen.

19 Die Parteien haben in der Sitzung vom 23. April 2021 mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet.

20 Die Klägerinnen beantragen,

– den angefochtenen Beschluss für nichtig zu erklären;

– der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

21 Die Kommission beantragt,

– die Klage abzuweisen;

– den Klägerinnen die Kosten aufzuerlegen.

22 Wie die Kommission beantragen die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Österreich, die Klage als unbegründet abzuweisen und den Klägerinnen die Kosten aufzuerlegen.

23 AUA beantragt, die Klage als unzulässig abzuweisen, sie im Übrigen als unbegründet abzuweisen und den Klägerinnen die Kosten aufzuerlegen.

Rechtliche Würdigung

24 Der Unionsrichter ist befugt, anhand der Umstände des Einzelfalls zu prüfen, ob es nach den Grundsätzen einer geordneten Rechtspflege gerechtfertigt ist, eine Klage als unbegründet zurückzuweisen, ohne zuvor über ihre Zulässigkeit zu entscheiden (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 26. Februar 2002, Rat/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, Rn. 51 und 52, und vom 14. September 2016, Trajektna luka Split/Kommission, T-57/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2016:470, Rn. 84). Daher ist insbesondere in Anbetracht der Erwägungen, die im vorliegenden Fall zur Bewilligung eines beschleunigten Verfahrens geführt haben, und der Bedeutung, die sowohl für die Klägerinnen als auch für die Kommission und die Republik Österreich einer raschen Entscheidung in der Sache zukommt, zunächst die Begründetheit der Klage zu prüfen, ohne zuvor über ihre Zulässigkeit zu entscheiden.

25 Die Klägerinnen stützen ihre Klage auf fünf Klagegründe: Erstens habe die Kommission keine Prüfung einer etwaigen Beihilfe an oder von „Lufthansa“ vorgenommen, zweitens liege ein Verstoß gegen die Grundsätze der Nichtdiskriminierung, des freien Dienstleistungsverkehrs und der Niederlassungsfreiheit vor, drittens habe die Kommission Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV fehlerhaft angewandt sowie einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, viertens hätte die Kommission das förmliche Prüfverfahren einleiten müssen, und fünftens liege eine Verletzung der Begründungspflicht im Sinne von Art. 296 AEUV vor.

Zum ersten Klagegrund: Die Kommission habe keine Prüfung einer etwaigen Beihilfe an oder von „Lufthansa“ vorgenommen

26 Erstens machen die Klägerinnen geltend, die Kommission habe einen Rechtsfehler und einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, indem sie nicht geprüft habe, ob „Lufthansa“ durch die in Rede stehende Maßnahme ebenfalls begünstigt werde. Sollte dies der Fall sein, werde die in Rede stehende Maßnahme im Sinne von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV mit dem Binnenmarkt unvereinbar, da sie nicht mehr die „beihilfefähigen Kosten“ im Zusammenhang mit den AUA entstandenen Schäden decken würde. Diese Beihilfe könnte somit zu anderen Zwecken als ihrem ursprünglichen Zweck verwendet werden.

27 Zweitens habe die Kommission umgekehrt nicht die gesamte der Lufthansa Group gewährte Beihilfe berücksichtigt. Die Kommission habe nämlich nicht geprüft, ob AUA durch eine zusätzliche, über die im angefochtenen Beschluss angeführte Rekapitalisierung in Höhe von

150 Mio. Euro hinausgehende Beihilfe, die DLH zugunsten von AUA gewährt habe, begünstigt werden könnte, was zu einer Überkompensation der Schäden führen würde, die durch die in Rede stehende Maßnahme beseitigt werden sollten.

28 Die Kommission, unterstützt von der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und AUA, tritt dem Vorbringen der Klägerinnen entgegen.

29 Als Erstes ist festzustellen, dass die Kommission in den Rn. 5, 48, 49 und 50 des angefochtenen Beschlusses erläutert hat, dass die in Rede stehende Maßnahme Teil eines Finanzrahmens zugunsten von AUA in Höhe von insgesamt 600 Mio. Euro sei, der neben der in Rede stehenden Maßnahme aus der Einbringung von 150 Mio. Euro Eigenkapital durch DLH (im Folgenden: Kapitalzuführung durch DLH) und einer Beihilfe in Form einer staatlichen Garantie in Höhe von 90 % für ein Darlehen von 300 Mio. Euro durch ein Konsortium von Geschäftsbanken, die AUA nach der österreichischen Beihilferegelung gewährt worden sei, bestehe (vgl. oben, Rn. 6). Die Kommission hat insoweit darauf hingewiesen, dass mit der in Rede stehenden Maßnahme zwar die Schäden beseitigt werden sollten, die AUA aufgrund der Annullierung und der Verschiebung ihrer Flüge infolge der Einführung von Reisebeschränkungen und anderen Eindämmungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstanden seien, dass die anderen oben angeführten Teile des Finanzrahmens zugunsten von AUA aber darauf abzielten, die Zahlungsfähigkeit und eine entsprechende Kapitalisierung sicherzustellen, um es ihr zu ermöglichen, die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, die nicht von der in Rede stehenden Maßnahme gedeckt seien, und technologische Probleme, die nicht im Zusammenhang mit dieser Pandemie stünden, zu bewältigen.

30 Als Zweites hat die Kommission in Rn. 25 des angefochtenen Beschlusses darauf hingewiesen, dass die vom Lufthansa-Beschluss erfasste Beihilfe von DLH zur Unterstützung der anderen Luftfahrtunternehmen der Lufthansa Group einschließlich AUA, die sich am 31. Dezember 2019 nicht in finanziellen Schwierigkeiten befunden hätten, genutzt werden könne. Außerdem hat die Kommission in Rn. 85 des angefochtenen Beschlusses erläutert, dass sie bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit der vom Lufthansa-Beschluss erfassten Beihilfe gemäß Rn. 54 der Mitteilung vom 19. März 2020 („Befristeter Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19“) (ABl. 2020, C 91 I, S. 1) in der geänderten Fassung vom 3. April 2020 (ABl. 2020, C 112 I, S. 1), vom 13. Mai 2020 (ABl. 2020, C 164, S. 3) und vom 29. Juni 2020 (ABl. 2020, C 218, S. 3) (im Folgenden: Befristeter Rahmen) die zusätzlich gewährten oder beabsichtigten Beihilfemaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie zugunsten der Luftfahrtunternehmen der Lufthansa Group berücksichtigt habe. Hierzu hat die Kommission in derselben Randnummer des angefochtenen Beschlusses darauf hingewiesen, dass sie im Lufthansa-Beschluss festgestellt hatte, dass sämtliche oben in Rn. 8 angeführten Beihilfemaßnahmen einschließlich der in Rede stehenden Maßnahme sowie der nach der österreichischen Beihilferegelung zugunsten von AUA gewährten Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt seien, um die Kapitalstruktur der Lufthansa Group wiederherzustellen und deren Bestandsfähigkeit sicherzustellen.

31 Als Drittes ist ebenfalls festzustellen, dass die Kommission bereits sämtliche Beihilfemaßnahmen, die den zur Lufthansa Group gehörenden Luftfahrtunternehmen einschließlich AUA gewährt worden waren, sowie das Zusammenspiel dieser Beihilfemaßnahmen in dem zwei Wochen vor dem angefochtenen Beschluss erlassenen Lufthansa-Beschluss berücksichtigt hatte, auf den die Kommission im angefochtenen Beschluss mehrfach verweist. Unter diesen Umständen stellt der

Lufthansa-Beschluss einen Teil des Kontexts dar, in den sich der angefochtene Beschluss einfügt, der unbeschadet seiner Rechtmäßigkeit, die nicht Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits ist, zu berücksichtigen ist.

32 In den Rn. 77 sowie 114 bis 121 des Lufthansa-Beschlusses hat die Kommission im Wesentlichen festgestellt, dass die den Luftfahrtunternehmen der Lufthansa Group durch andere Staaten gewährte Unterstützung im konkreten Fall entweder von der von diesem Beschluss erfassten Beihilfe oder vom deutschen Darlehen abgezogen werde (vgl. oben, Rn. 5). Insbesondere hat die Kommission in Rn. 115 dieses Beschlusses darauf hingewiesen, dass zum einen das Darlehen in Höhe von bis zu 300 Mio. Euro, das die Republik Österreich AUA nach der österreichischen Beihilferegelung gewähren wolle, vom deutschen Darlehen abgezogen werde und dass zum anderen der Betrag von 150 Mio. Euro, den die Republik Österreich AUA gemäß der in Rede stehenden Maßnahme gewähren wolle, entweder von den oben in Rn. 7 erwähnten stillen Einlagen oder vom deutschen Darlehen abgezogen werde.

33 Als Viertes hat die Kommission zur Kapitalzuführung durch DLH in Rn. 26 des angefochtenen Beschlusses festgestellt, dass dieser Betrag zwar aus der vom Lufthansa-Beschluss erfassten Beihilfe stammen sollte, er aber jedenfalls eine bereits mit diesem Beschluss genehmigte Beihilfe darstelle.

34 Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich folglich, dass die Kommission entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen ausdrücklich sämtliche den Luftfahrtunternehmen der Lufthansa Group gewährten Beihilfemaßnahmen sowie deren Zusammenspiel geprüft hat.

35 Die Klägerinnen machen somit zu Unrecht geltend, die Kommission habe die vorstehend genannten Beihilfemaßnahmen nicht in ihrer Gesamtheit geprüft.

36 Zum Vorbringen der Klägerinnen, es bestehe das Risiko, dass „Lufthansa“ durch die in Rede stehende Maßnahme, die AUA gewährt worden sei, ebenfalls begünstigt werde, ist festzustellen, dass dieses Vorbringen das Zusammenspiel der oben in Rn. 8 beschriebenen unterschiedlichen Beihilfemaßnahmen nicht hinreichend berücksichtigt.

37 Aus diesem Zusammenspiel ergibt sich nämlich, dass die Luftfahrtunternehmen der Lufthansa Group wie AUA zwar durch die von einem anderen Staat als der Bundesrepublik Deutschland gewährten Beihilfen begünstigt werden sollten, der Betrag dieser Beihilfen aber von dem der Lufthansa Group durch die Bundesrepublik gewährten Betrag abgezogen wird. Mit den oben angeführten Beihilfemaßnahmen wird somit eine Abzugsregelung geschaffen, nach der die von der Bundesrepublik Deutschland zugunsten der gesamten Lufthansa Group gewährte Beihilfe um die Beihilfen verringert wird, die andere Staaten zugunsten eines bestimmten Luftfahrtunternehmens dieser Gruppe gewährt haben, so dass der Gesamtbetrag, durch den diese begünstigt wird, gleich bleibt.

38 Folglich ist das von den Klägerinnen geltend gemachte Risiko, dass DLH oder ein anderes Luftfahrtunternehmen der Lufthansa Group durch die in Rede stehende Maßnahme „übermäßig“ begünstigt werde, aufgrund der oben genannten Abzugsregelung nicht gegeben.

39 Gleiches gilt für das Vorbringen der Klägerinnen, es bestehe umgekehrt das Risiko, dass AUA durch eine Unterstützung der DLH begünstigt werde, die über eine Kapitalzuführung hinausgehe, was zu einer Überkompensation zugunsten von AUA führen könnte.

40 Hierzu ist zunächst festzustellen, dass die Kommission im angefochtenen Beschluss die Kapitalzuführung durch DLH berücksichtigt hat. Zum einen hat sie nämlich in Rn. 26 des angefochtenen Beschlusses festgestellt, dass, wenn dieser Betrag aus der vom Lufthansa-Beschluss erfassten Beihilfe stammen sollte, es sich jedenfalls um eine bereits von ihr genehmigte Beihilfe handelte. Zum anderen hat sie in den Rn. 82 bis 89 des angefochtenen Beschlusses festgestellt, dass diese Kapitalzuführung nicht die gleichen Kosten decke wie jene im Zusammenhang mit dem Schaden, der durch die in Rede stehende Maßnahme beseitigt werden solle.

41 Die Klägerinnen betonen zwar, es sei nicht ausgeschlossen, dass DLH AUA über die Kapitalzuführung hinaus zusätzliche Liquiditätsmittel übertragen habe, diese Behauptung bleibt aber hypothetischer Natur, da die Klägerinnen hierzu nichts Konkretes vorbringen. Selbst unter der Annahme, dass DLH dies beabsichtigt hat, sind die oben in Rn. 40 dargelegten Ausführungen weiterhin zutreffend, da erstens eine solche hypothetische Übertragung von zusätzlichen Liquiditätsmitteln auf einer bereits im Lufthansa-Beschluss genehmigten Beihilfe beruhen würde, dessen Rechtmäßigkeit nicht Gegenstand der vorliegenden Klage ist, und zweitens mit dem deutschen Darlehen und der vom Lufthansa-Beschluss erfassten Beihilfe nach Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV zum einen sowie der in Rede stehenden Maßnahme nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV zum anderen nicht dieselben beihilfefähigen Kosten erfasst werden sollen, worauf die Kommission in den Rn. 82 und 83 des angefochtenen Beschlusses hingewiesen hat. Während nämlich die erstgenannten Maßnahmen die Zahlungsfähigkeit und eine entsprechende Kapitalisierung der Begünstigten sicherstellen sollen, zielt die in Rede stehende Maßnahme auf die Beseitigung des Schadens ab, der durch die Annullierung und die Verschiebung der Flüge von AUA aufgrund der Einführung von Reisebeschränkungen und anderen Eindämmungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie verursacht wurde.

42 Im Übrigen wird durch die oben in Rn. 37 genannte Abzugsregelung, die von den Klägerinnen nicht bestritten wird, das Zusammenspiel der unterschiedlichen Beihilfemaßnahmen geregelt und in dieser Weise die Gefahr einer Überkompensation zugunsten von AUA reduziert. Wie sich nämlich aus Rn. 85 des angefochtenen Beschlusses ergibt, war die Kommission bereits im Lufthansa-Beschluss zu dem Schluss gekommen, dass sämtliche der oben in Rn. 8 genannten Beihilfemaßnahmen einschließlich der in Rede stehenden Maßnahme sowie der nach der österreichischen Beihilferegelung zugunsten von AUA gewährten Beihilfe auf das zur Wiederherstellung der Kapitalstruktur der Lufthansa Group und zur Sicherstellung ihrer Bestandsfähigkeit erforderliche Mindestmaß beschränkt gewesen seien. Da aufgrund dieser Abzugsregelung der Gesamtbetrag, durch den diese Gruppe begünstigt werden könnte, gleich bleibt, wirkt sich die von den Klägerinnen behauptete Gefahr einer umgekehrten „Überkompensation“ nicht auf die Gesamtbeurteilung sämtlicher fraglicher Maßnahmen durch die Kommission aus.

43 Schließlich machen die Klägerinnen geltend, dass die in Rede stehende Maßnahme vor einem vergleichbaren Hintergrund wie dem der mit dem Beschluss C(2020) 4871 final über die staatliche Beihilfe SA.57116 (2020/N) – Niederlande – COVID-19: Staatliche Garantie und staatliches Darlehen zugunsten von KLM genehmigten Beihilfemaßnahme zugunsten von KLM (im Folgenden: KLM-Beschluss) zu sehen sei, da sowohl der angefochtene Beschluss als auch der KLM-Beschluss Begünstigte betreffe, die einer Unternehmensgruppe angehörten. Entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen betraf der KLM-Beschluss jedoch einen ganz anderen Fall als den in der vorliegenden Rechtssache in Rede stehenden, der dadurch gekennzeichnet ist, dass die Kommission zwei Beihilfemaßnahmen, die zwei zur selben Unternehmensgruppe gehörenden Gesellschaften gewährt worden waren, getrennt geprüft hatte, obwohl deren Muttergesellschaft

bei der Gewährung und Verwaltung dieser Beihilfen eine bestimmte Bedeutung zukam. Unter diesen Umständen hat das Gericht festgestellt, dass die Kommission ihre Schlussfolgerung, dass es sich zum einen bei den jeweiligen Beihilfeempfängern ausschließlich um die Tochtergesellschaften und nicht um die Muttergesellschaft oder die Unternehmensgruppe als solche gehandelt habe und zum anderen durch die Beihilfe, die einer der Tochtergesellschaften gewährt wurde, die andere keinesfalls habe begünstigt werden können, rechtlich nicht hinreichend begründet hat (Urteil vom 19. Mai 2021, Ryanair/Kommission [KLM; Covid-19], T-643/20, EU:T:2021:286). Im Unterschied zu den Umständen, die jenem Urteil zugrunde liegen, hat die Kommission, wie oben aus den Rn. 31 bis 42 hervorgeht, im vorliegenden Fall in vollem Umfang berücksichtigt, dass durch die vom Lufthansa-Beschluss erfasste Beihilfe sämtliche Gesellschaften der Lufthansa Group begünstigt werden könnten, ausdrücklich das Zusammenspiel dieser Beihilfe mit den anderen Beihilfen geprüft, die diesen Gesellschaften gewährt werden können, und deren Verhältnismäßigkeit zusammengenommen beurteilt.

44 Folglich ist der erste Klagegrund als unbegründet zurückzuweisen.

Zum zweiten Klagegrund: Verstoß gegen die Grundsätze der Nichtdiskriminierung, des freien Dienstleistungsverkehrs und der Niederlassungsfreiheit

45 Die Klägerinnen machen geltend, die Kommission habe gegen den Grundsatz der Nichtdiskriminierung sowie die Grundsätze des freien Dienstleistungsverkehrs und der Niederlassungsfreiheit verstoßen, da durch die in Rede stehende Maßnahme nur AUA begünstigt werde.

46 Die Kommission, die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Österreich und AUA treten dem Vorbringen der Klägerinnen entgegen.

47 Es ist darauf hinzuweisen, dass eine staatliche Beihilfe, die gegen Bestimmungen des Vertrags oder die allgemeinen Grundsätze des Unionsrechts verstößt, nicht für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann (Urteil vom 22. September 2020, Österreich/Kommission, C-594/18 P, EU:C:2020:742, Rn. 44, vgl. in diesem Sinne auch Urteil vom 15. April 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, Rn. 50 und 51).

Zum Verstoß gegen den Grundsatz der Nichtdiskriminierung

48 Der Grundsatz der Nichtdiskriminierung verlangt, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden, sofern eine solche Behandlung nicht objektiv gerechtfertigt ist (Urteil vom 15. April 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, Rn. 66, vgl. in diesem Sinne auch Urteil vom 5. Juni 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, Rn. 49).

49 Die Merkmale unterschiedlicher Sachverhalte und somit deren Vergleichbarkeit sind u. a. im Licht des Ziels und des Zwecks der Unionsmaßnahme, die die fragliche Unterscheidung einführt, zu bestimmen und zu beurteilen. Außerdem sind die Grundsätze und Ziele des Regelungsbereichs zu berücksichtigen, dem die in Rede stehende Maßnahme unterfällt (Urteil vom 16. Dezember 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine u. a., C-127/07, EU:C:2008:728, Rn. 26).

50 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der zu den allgemeinen Grundsätzen des Unionsrechts gehört, die Handlungen der Unionsorgane nicht die Grenzen dessen überschreiten dürfen, was zur Erreichung der mit der betreffenden Regelung zulässigerweise verfolgten Ziele geeignet und erforderlich ist (Urteil vom 17. Mai 1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, Rn. 25), wobei zu beachten ist, dass, wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, die am wenigsten belastende zu wählen ist und dass die verursachten Nachteile gegenüber den angestrebten Zielen nicht unangemessen sein dürfen (Urteil vom 30. April 2019, Italien/Rat [Fangquoten für Schwertfisch im Mittelmeer], C-611/17, EU:C:2019:332, Rn. 55).

51 Die Klägerinnen tragen vor, der angefochtene Beschluss erlaube eine diskriminierende Behandlung, die zur Erreichung des Ziels der in Rede stehenden Maßnahme, nämlich der Behebung der durch die Annullierung und die Verschiebung von Flügen aufgrund der im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie eingeführten Reisebeschränkungen und Eindämmungsmaßnahmen verursachten Schäden, nicht erforderlich sei. Die Ryanair Group halte in Österreich 8 % Marktanteil und habe daher etwa 8 % der durch die Covid-19-Pandemie verursachten Schäden erlitten. Würde die in Rede stehende Maßnahme allen in Österreich tätigen Luftfahrtunternehmen gewährt, würde das Ziel der Maßnahme ohne Diskriminierung erreicht. Insoweit werde im angefochtenen Beschluss nicht erläutert, aus welchen Gründen die in Rede stehende Maßnahme nur AUA gewährt worden sei, obwohl die anderen in Österreich tätigen Luftfahrtunternehmen ebenfalls Schäden erlitten hätten, die aus den im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie eingeführten Reisebeschränkungen und den Eindämmungsmaßnahmen resultierten. Bei der in Rede stehenden Maßnahme handele es sich um eine „offensichtlich nationalistische wirtschaftliche“ Maßnahme.

52 Hierzu ist als Erstes darauf hinzuweisen, dass die in Rede stehende Maßnahme lediglich darauf abzielt, teilweise den Schaden auszugleichen, der AUA aus der Annullierung oder der Verschiebung ihrer Flüge infolge der Einführung von Reisebeschränkungen oder anderen Eindämmungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie resultiert.

53 Zwar ist es zutreffend, dass, wie die Klägerinnen zu Recht geltend machen, sämtliche in Österreich tätigen Luftfahrtunternehmen von diesen Beschränkungen betroffen waren und diese folglich alle – wie AUA – durch die Annullierung oder die Verschiebung ihrer Flüge infolge der Einführung dieser Beschränkungen einen Schaden erlitten haben.

54 Gleichwohl besteht aber, wie die Kommission in ihrer Klagebeantwortung zu Recht geltend macht, keine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten, Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch ein „außergewöhnliches Ereignis“ im Sinne von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV entstanden sind, zu gewähren.

55 Insbesondere sind die Mitgliedstaaten zum einen zwar nach Art. 108 Abs. 3 AEUV verpflichtet, ihre Vorhaben im Bereich staatlicher Beihilfen vor deren Durchführung bei der Kommission anzumelden; er schreibt ihnen hingegen nicht die Gewährung einer Beihilfe vor (Beschluss vom 30. Mai 2018, Yanchev, C-481/17, nicht veröffentlicht, EU:C:2018:352, Rn. 22).

56 Zum anderen kann eine Beihilfe dazu bestimmt sein, die durch ein außergewöhnliches Ereignis entstandenen Schäden gemäß Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV zu beseitigen, unabhängig davon, dass durch diese nicht sämtliche Schäden beseitigt werden.

57 Folglich ergibt sich weder aus Art. 108 Abs. 3 AEUV noch aus Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet wären, sämtliche durch ein außergewöhnliches Ereignis entstandene Schäden zu beseitigen, so dass sie auch nicht verpflichtet sein können, allen von diesen Schäden Betroffenen Beihilfen zu gewähren.

58 Als Zweites ist festzustellen, dass eine Einzelbeihilfe wie die in Rede stehende zwangsläufig nur einem einzigen Unternehmen zugutekommt, unter Ausschluss aller anderen Unternehmen, einschließlich derjenigen, die sich in einer vergleichbaren Lage wie der Beihilfeempfänger befinden. Somit führt eine solche Einzelbeihilfe naturgemäß zu einer Ungleichbehandlung oder sogar Diskriminierung, die jedoch in der individuellen Natur der Maßnahme begründet ist. Die von den Klägerinnen vertretene Auffassung, die in Rede stehende Einzelbeihilfe verstoße gegen den Grundsatz der Nichtdiskriminierung, bedeutet im Kern, die Vereinbarkeit einer jeden Einzelbeihilfe mit dem Binnenmarkt systematisch allein mit der Begründung in Frage zu stellen, dass sie ihrem Wesen nach ausschließlich und daher diskriminierend sei, obwohl das Unionsrecht den Mitgliedstaaten die Gewährung von Einzelbeihilfen erlaubt, sofern alle in Art. 107 AEUV aufgestellten Voraussetzungen erfüllt sind.

59 Als Drittes ist, selbst wenn, wie die Klägerinnen geltend machen, die durch die in Rede stehende Maßnahme eingeführte Ungleichbehandlung insofern, als sie nur AUA zugutekommt, einer Diskriminierung gleichgesetzt werden kann, jedenfalls zu prüfen, ob sie durch ein rechtmäßiges Ziel gerechtfertigt ist und ob sie zu dessen Erreichung erforderlich, geeignet und verhältnismäßig ist. Ebenso ist, soweit sich die Klägerinnen auf Art. 18 Abs. 1 AEUV berufen, darauf hinzuweisen, dass nach dieser Bestimmung jede Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit „unbeschadet besonderer Bestimmungen der Verträge“ in deren Anwendungsbereich verboten ist. Es ist daher zu prüfen, ob diese Ungleichbehandlung nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV, der die Rechtsgrundlage des angefochtenen Beschlusses bildet, zulässig ist. Diese Prüfung richtet sich zum einen darauf, ob das Ziel der in Rede stehenden Maßnahme den Anforderungen der letztgenannten Bestimmung entspricht, und zum anderen darauf, dass die Modalitäten der Gewährung der in Rede stehenden Maßnahme, d. h. im vorliegenden Fall der Umstand, dass sie nur AUA zugutekommt, geeignet sind, die Erreichung dieses Ziels zu ermöglichen, und nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich ist.

60 Was das Ziel der in Rede stehenden Maßnahme angeht, so bestreiten die Klägerinnen nicht, dass der Ausgleich des durch die Annullierung oder die Verschiebung von Flügen eines Luftfahrtunternehmens infolge der Einführung von Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstandenen Schadens die Beseitigung der durch diese Pandemie verursachten Schäden ermöglicht. Die Klägerinnen stellen auch nicht in Abrede, dass die Covid-19-Pandemie ein außergewöhnliches Ereignis im Sinne von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV darstellt.

61 Zu den Modalitäten der Gewährung der in Rede stehenden Maßnahme hat die Kommission in Rn. 40 des angefochtenen Beschlusses festgestellt, dass AUA nach Ansicht der österreichischen Behörden wesentliche Bedeutung für die Luftverkehrsanbindung Österreichs zukomme und einen erheblichen Beitrag zum Wirtschaftsleben Österreichs leiste, da sie die einzige Netzwerkfluggesellschaft sei, die von Österreich aus eine Langstreckenanbindung mit Start und Ziel am Drehkreuz Wien anbiete. Im Übrigen sei angesichts des relativ kleinen Einzugsgebiets von Wien kein anderes Luftfahrtunternehmen in der Lage, eine größere Anzahl direkter Langstreckenflüge von und nach Wien anzubieten, da Zubringerflüge auch zu anderen Flughäfen durchgeführt werden könnten, von denen aus Langstreckenflüge angeboten werden könnten. Im Übrigen beschäftige AUA etwa 7 000 Personen, und rund 17 500 Arbeitsplätze seien unmittelbar

oder mittelbar von AUA abhängig. Nach Angaben der österreichischen Behörden belaufe sich die wirtschaftliche Bedeutung einer Netzwerkfluggesellschaft wie AUA auf ca. 2,7 Mrd. Euro pro Jahr an Mehrwert für das Wirtschaftsleben Österreichs und etwa 1 Mrd. Euro an Steuern pro Jahr.

62 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass AUA nach den Angaben der Klägerinnen in Anlage A.2.2 zur Klageschrift das größte Luftfahrtunternehmen in Österreich ist, wo sie im Jahr 2019 einen Marktanteil von 43 % besaß, und dass dieser Marktanteil deutlich höher war als diejenigen des zweitgrößten Luftfahrtunternehmens und der Klägerinnen, die im Jahr 2019 nur 14 % bzw. 8 % der Marktanteile hielten.

63 Die Klägerinnen machen gleichwohl geltend, diese Umstände könnten die sich aus der in Rede stehenden Maßnahme ergebende Ungleichbehandlung nicht rechtfertigen. Ihrer Auffassung nach ist diese Ungleichbehandlung nämlich nicht verhältnismäßig, da diese Maßnahme AUA die gesamte zur Beseitigung des in Rede stehenden Schadens bestimmte Beihilfe gewähre, obwohl auf AUA nur 43 % dieses Schadens entfielen.

64 Hierzu geht aus dem angefochtenen Beschluss hervor, dass AUA aufgrund ihrer wesentlichen Bedeutung für die Luftverkehrsanbindung Österreichs durch die Annullierung und die Verschiebung von Flügen in Österreich infolge der Einführung von Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie stärker betroffen war als die anderen in Österreich tätigen Luftfahrtunternehmen. Dies wird durch sämtliche oben in den Rn. 61 und 62 zusammengefassten Angaben bestätigt.

65 Außerdem ist diesen Angaben zu entnehmen, dass AUA im Verhältnis und nach dem Umfang ihrer Tätigkeiten in Österreich wesentlich stärker von diesen Beschränkungen betroffen ist als Ryanair, die, wie aus Anlage A.2.2 zur Klageschrift hervorgeht, nur einen sehr geringen Teil ihrer Tätigkeiten von und nach Österreich ausübte, anders als AUA, bei der dieser Teil sehr viel größer ist. Was Laudamotion betrifft, so legen die Klägerinnen keine hinreichend klaren Angaben vor, anhand deren der Anteil der Tätigkeiten, die dieses Luftfahrtunternehmen von oder nach Österreich ausübt, im Verhältnis zu ihren gesamten Tätigkeiten erfasst werden könnte. Die dem Gericht vorliegenden Akten enthalten jedenfalls keinen Anhaltspunkt für die Schlussfolgerung, dass diesem Luftfahrtunternehmen eine wesentliche Bedeutung für die Luftverkehrsanbindung Österreichs zukommt.

66 Schließlich ist zu der Frage, ob die in Rede stehende Maßnahme über das hinausgeht, was zur Erreichung des angestrebten Ziels erforderlich ist, festzustellen, dass – wie sich u. a. aus Rn. 79 des angefochtenen Beschlusses ergibt – der Betrag dieser Beihilfe niedriger ist als der Schaden, der AUA durch die Annullierung und die Verschiebung ihrer Flüge aufgrund der Einführung von Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstanden ist. Folglich geht die in Rede stehende Maßnahme nicht über das hinaus, was zur Erreichung des mit ihr verfolgten rechtmäßigen Ziels erforderlich ist.

67 Somit ist festzustellen, dass die Ungleichbehandlung zugunsten von AUA im Hinblick auf die Beseitigung des aus diesen Beschränkungen resultierenden Schadens angemessen ist und nicht über das hinausgeht, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich ist.

68 Die Klägerinnen haben überdies nicht dargetan, dass eine Aufteilung des Betrags der in Rede stehenden Beihilfe auf alle in Österreich vertretenen Luftfahrtunternehmen die Maßnahme nicht ihrer praktischen Wirksamkeit beraubt hätte.

69 Demzufolge war es, sofern die durch die in Rede stehende Maßnahme eingeführte Ungleichbehandlung einer Diskriminierung gleichgesetzt werden kann, jedenfalls gerechtfertigt, nur AUA in den Genuss der in Rede stehenden Maßnahme kommen zu lassen, so dass diese Maßnahme nicht gegen den Grundsatz der Nichtdiskriminierung verstößt.

Zum Verstoß gegen die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr

70 Zum einen ist darauf hinzuweisen, dass die Bestimmungen des AEU-Vertrags über die Niederlassungsfreiheit die Inländerbehandlung im Aufnahmemitgliedstaat sicherstellen sollen (vgl. Urteil vom 6. Oktober 2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, Rn. 26 und die dort angeführte Rechtsprechung).

71 Zum anderen schließt der freie Dienstleistungsverkehr die Anwendung einer nationalen Regelung aus, die die Erbringung von Dienstleistungen zwischen Mitgliedstaaten gegenüber der Erbringung von Dienstleistungen allein innerhalb eines Mitgliedstaats erschwert, und zwar unabhängig davon, ob eine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Wohnsitzes vorliegt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. Februar 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, Rn. 25). Es ist jedoch festzustellen, dass für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs nach Art. 58 Abs. 1 AEUV die Bestimmungen des Titels über den Verkehr, d. h. des Titels VI des AEU-Vertrags, gelten. Der freie Dienstleistungsverkehr im Bereich des Verkehrs unterliegt somit im Rahmen des Primärrechts einer besonderen rechtlichen Regelung (Urteil vom 18. März 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, Rn. 36). Folglich gilt Art. 56 AEUV, in dem der freie Dienstleistungsverkehr verankert ist, nicht als solcher für den Bereich der Luftfahrt (Urteil vom 25. Januar 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, Rn. 22).

72 Maßnahmen zur Liberalisierung des Luftverkehrs können daher nur auf der Grundlage von Art. 100 Abs. 2 AEUV erlassen werden (Urteil vom 18. März 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, Rn. 38). Der Unionsgesetzgeber hat, wie die Klägerinnen zutreffend ausführen, auf der Grundlage dieser Bestimmung die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. 2008, L 293, S. 3) erlassen, die gerade darauf gerichtet ist, auf dem Gebiet des Luftverkehrs die Bedingungen für die Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs festzulegen (vgl. entsprechend Urteil vom 6. Februar 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, Rn. 23 und 24).

73 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die Klägerinnen im Wesentlichen geltend machen, die in Rede stehende Maßnahme stelle wegen ihres diskriminierenden Charakters ein Hindernis für die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr dar.

74 Nun trifft es zwar zu, dass die in Rede stehende Maßnahme eine Einzelbeihilfe betrifft, die nur AUA zugutekommt, doch haben die Klägerinnen nicht dargetan, inwiefern dieser ausschließliche Charakter geeignet ist, sie davon abzuhalten, sich in Österreich niederzulassen oder Dienstleistungen von und nach Österreich zu erbringen. Darüber hinaus haben sie insbesondere nicht die tatsächlichen oder rechtlichen Umstände angegeben, die dazu führen würden, dass diese Maßnahme wettbewerbsbeschränkende Wirkungen entfaltet, die über diejenigen hinausgingen, die das Verbot des Art. 107 Abs. 1 AEUV auslösen, die aber, wie oben in den Rn. 60 bis 66 ausgeführt, gleichwohl erforderlich und verhältnismäßig sind, um den AUA durch das außergewöhnliche Ereignis, wie es die Covid-19-Pandemie darstellt, entstandenen Schaden im Einklang mit den Anforderungen des Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV zu beseitigen.

75 Daher kann die in Rede stehende Maßnahme kein Hindernis für die Niederlassungsfreiheit oder den freien Dienstleistungsverkehr darstellen. Folglich können die Klägerinnen der Kommission nicht mit Erfolg vorwerfen, nicht die Vereinbarkeit dieser Maßnahme mit der Niederlassungsfreiheit und dem freien Dienstleistungsverkehr geprüft zu haben.

76 Unter diesen Umständen ist der zweite Klagegrund zurückzuweisen.

Zum dritten Klagegrund: fehlerhafte Anwendung von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV und offensichtlicher Beurteilungsfehler in Bezug auf die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

77 Der dritte Klagegrund der Klägerinnen besteht im Wesentlichen aus zwei Teilen, mit denen gerügt wird, dass die Kommission erstens bei der Bemessung des Betrags des AUA entstandenen Schadens und zweitens bei der Bemessung des Betrags der in Rede stehenden Beihilfe Fehler begangen habe.

Zum ersten Teil des dritten Klagegrundes: Bemessung des AUA entstandenen Schadens

78 Erstens machen die Klägerinnen geltend, mit der in Rede stehenden Maßnahme sollten laut dem angefochtenen Beschluss die AUA im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 aufgrund der Annullierung und der Verschiebung ihrer Flüge infolge der Einführung von Reisebeschränkungen und anderen Eindämmungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstandenen Schäden gedeckt werden. Ein Teil der AUA entstandenen Schäden sei aber keine Folge der Einführung von Reisebeschränkungen und anderen Eindämmungsmaßnahmen, da diese Beschränkungen im Zeitraum vom 9. bis zum 18. März 2020 nur teilweise in Kraft gewesen seien, während mit der in Rede stehenden Maßnahme der im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 entstandene Schaden ersetzt werden solle. Folglich resultierten die AUA in diesem ersten Zeitraum entstandenen Schäden aus dem zögerlichen Reiseverhalten der Fluggäste aufgrund der mit der Pandemie einhergehenden Unsicherheit. Die Methode zur Berechnung des der Kommission angenommenen Schadens spiegele somit eher die Auswirkungen der Covid-19-Krise insgesamt wider als die spezifischen Auswirkungen der Reisebeschränkungen, die von österreichischen Behörden oder anderen Ländern eingeführt worden seien. Daher habe die Kommission die unmittelbar durch die Reisebeschränkungen und die anderen Eindämmungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstandenen Schäden offensichtlich zu hoch bemessen. Der angefochtene Beschluss sei daher widersprüchlich.

79 Zweitens machen die Klägerinnen geltend, keine Angabe im angefochtenen Beschluss belege, dass die im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 vermiedenen Kosten, die bei der Ermittlung des AUA entstandenen Schadens nicht zu berücksichtigen seien, ihren „vermeidbaren“ Kosten entsprächen. Folglich könnten die zur Bemessung der Schäden verwendeten vermiedenen Kosten sehr wohl bestimmte „vermeidbare“ Kosten umfassen.

80 Drittens habe es die Kommission im angefochtenen Beschluss unterlassen, die Schäden zu bemessen, die anderen Luftfahrtunternehmen entstanden seien. Ein außergewöhnliches Ereignis im Sinne von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV betreffe definitionsgemäß mehrere oder sogar alle Unternehmen des betreffenden Wirtschaftszweigs. Somit seien zahlreichen anderen Luftfahrtunternehmen aufgrund der im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie eingeführten Reisebeschränkungen Schäden in Österreich entstanden. Diese Bestimmung sei daher dazu bestimmt, auch die den Wettbewerbern von AUA entstandenen Schäden zu ersetzen und nicht nur jene von AUA.

81 Die Kommission, die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Österreich und AUA treten dem Vorbringen der Klägerinnen entgegen.

82 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV eng auszulegen ist, da es sich um eine Ausnahme von dem in Art. 107 Abs. 1 AEUV aufgestellten allgemeinen Grundsatz der Unvereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Binnenmarkt handelt. Deshalb dürfen nur die unmittelbar durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse verursachten wirtschaftlichen Nachteile im Sinne dieser Vorschrift ausgeglichen werden (Urteil vom 23. Februar 2006, Atzeni u. a., C-346/03 und C-529/03, EU:C:2006:130, Rn. 79).

83 Daraus folgt, dass Beihilfen, die die ihren Empfängern entstandenen Verluste übersteigen könnten, nicht unter Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV fallen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 11. November 2004, Spanien/Kommission, C-73/03, nicht veröffentlicht, EU:C:2004:711, Rn. 40 und 41).

84 Im vorliegenden Fall ist als Erstes festzustellen, dass die österreichischen Behörden, wie aus den Rn. 41 und 69 des angefochtenen Beschlusses hervorgeht, zur Bemessung der Schäden den Zeitraum vom 19. März bis zum 14. Juni 2020, in dem die Flotte von AUA am Boden geblieben sei, sowie die diesem Zeitraum unmittelbar vorausgehenden Tage vom 9. bis zum 18. März 2020 berücksichtigt haben.

85 Hierzu hat die Kommission im angefochtenen Beschluss die Gründe näher ausgeführt, aus denen sie es für angebracht hielt, eine Beihilfe zu genehmigen, die nicht nur die Schäden deckte, die AUA im Zeitraum vom 19. März bis zum 14. Juni 2020, in dem ihre Flotte am Boden geblieben ist, entstanden sind, sondern auch die Schäden, die sie unmittelbar davor, nämlich in den Tagen vom 9. bis zum 18. März 2020 erlitten hatte.

86 Wie in den Rn. 6 bis 14 des angefochtenen Beschlusses erläutert wird, hatte die österreichische Regierung nämlich bereits für den Zeitraum vom 9. bis zum 18. März 2020 Reisebeschränkungen erlassen. Insbesondere hatte die Republik Österreich am 9. März 2020 die Landung von Flugzeugen aus China, Südkorea, dem Iran und Italien in ihrem Hoheitsgebiet verboten. Dieses Verbot wurde schrittweise auf andere Länder ausgeweitet, und zwar am 13. März 2020 auf die Schweiz, auf Frankreich und auf Spanien sowie am 15. März 2020 auf das Vereinigte Königreich, auf die Niederlande, auf Russland und auf die Ukraine. Außerdem erließ die Republik Österreich am 10. März 2020 mit sofortiger Wirkung allgemeine Maßnahmen, die Reisebeschränkungen als Reaktion auf die Covid-19-Pandemie umfassten. Sie führte auch medizinische Kontrollen an den Grenzen ein, und zwar zunächst am 11. März 2020 an der Grenze mit Italien, sodann am 14. März 2020 an der Grenze mit der Schweiz und schließlich am 19. März 2020 an der Grenze mit Deutschland. In der Zwischenzeit gaben die Vereinigten Staaten von Amerika am 12. März 2020 bekannt, dass sie den Unionsbürgern sowie sämtlichen Reisenden, die sich in den Ländern des Schengen-Raums aufhielten, die Einreise in ihr Hoheitsgebiet nicht mehr gestatten. Am 13. März 2020 kündigte die österreichische Regierung eine Reihe von restriktiven Rechtsvorschriften an, die am 16. März 2020 in Kraft traten. Mit diesen Maßnahmen wurde die Freizügigkeit im gesamten österreichischen Hoheitsgebiet erheblich eingeschränkt.

87 Unter Berücksichtigung der zunehmenden Verschlechterung der Reisebedingungen infolge der aufgrund der Covid-19-Pandemie eingeführten Beschränkungen, die zur Annullierung und zur Verschiebung der Flüge von AUA im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 geführt hatten, konnte die Kommission daher fehlerfrei den AUA durch diese Annullierungen und Verschiebungen in diesem Zeitraum entstandenen Schaden berücksichtigen.

88 Folglich ist das Vorbringen der Klägerinnen zurückzuweisen, die Kommission habe den Schaden durch die Berücksichtigung des im Zeitraum vom 9. bis zum 18. März 2020 entstandenen Schadens zu hoch bemessen. Aus demselben Grund ist der angefochtene Beschluss nicht mit einem Widerspruch behaftet.

89 Was als Zweites das Vorbringen der Klägerinnen betrifft, die Kommission habe sich nicht vergewissert, dass AUA das Erforderliche getan habe, um ihre Kosten im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 zu reduzieren, so dass nicht nur die vermiedenen Kosten, sondern auch die „vermeidbaren" Kosten, d. h. die Kosten, die sie hätte vermeiden können, die sie aber dennoch getragen habe, vom Ersatz der Schäden ausgeschlossen seien, so ist festzustellen, dass die Kommission in Rn. 74 des angefochtenen Beschlusses ausgeführt hat, die zu ersetzenden Schäden entsprächen dem Verlust des Mehrwerts, der anhand der Differenz zwischen zum einen dem entgangenen Gewinn von AUA, nämlich der Differenz zwischen dem Umsatz, den sie im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 ohne die Reisebeschränkungen und die anderen Eindämmungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie voraussichtlich hätte generieren können, und dem in diesem Zeitraum um die Gewinnspanne von AUA korrigierten tatsächlich generierten Umsatz sowie zum anderen den vermiedenen Kosten berechnet worden sei.

90 Die Kommission hat die vermiedenen Kosten als solche definiert, die AUA im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 entstanden wären, wenn ihre Tätigkeit nicht durch die Reisebeschränkungen und die Eindämmungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt gewesen wäre, und die AUA aufgrund der Einstellung ihres Betriebs nicht habe tragen müssen. Sie hat ferner dargelegt, dass die vermiedenen Kosten je nachdem, wie sie mit dem Rückgang des Flugverkehrsaufkommens zusammenhingen, für jede relevante Kostenart quantifiziert werden müssten, indem die von AUA im selben Zeitraum des Vorjahrs getragenen Kosten mit den von AUA im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 getragenen Kosten zu vergleichen seien.

91 In Fn. 19 des angefochtenen Beschlusses hat die Kommission weiter ausgeführt, dass die Kosten, die aufgrund der Eindämmungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie vermieden worden seien, z. B. die Reduzierung der Kosten für Treibstoff, Gebühren und Abgaben sowie die Senkung der Personalkosten, insbesondere aufgrund von Kurzarbeit, beträfen.

92 Somit werden bei der Bemessung der Schäden, wie sich aus Rn. 42 Buchst. b des angefochtenen Beschlusses ergibt, die zusätzlichen sowie die aufgrund dieser Beschränkungen vermiedenen Kosten berücksichtigt. In diesem Zusammenhang hat die Kommission auf der Grundlage einer Prüfung der Kosten von AUA und der sowohl positiven als auch negativen Auswirkungen der von den Regierungen infolge der Covid-19-Pandemie ergriffenen Eindämmungsmaßnahmen auf die variablen Kosten bei dieser Bemessung den Unterschied berücksichtigt, der hinsichtlich aller variablen Kosten festgestellt wurde, und zwar insbesondere im Hinblick auf die Kosten für Treibstoff, Gebühren, Aufwendungen und Abgaben, die Kosten für die Instandhaltung, die Gebühren im Zusammenhang mit dem Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) sowie die Kosten für die Verpflegung, und den Unterschied, der hinsichtlich der Fixkosten festgestellt wurde, die aufgrund der von den Regierungen infolge der Covid-19-Pandemie ergriffenen Eindämmungsmaßnahmen variiert haben, insbesondere die Reduzierung von Kosten für Personal und Werbung sowie aufgrund des Umstands, dass die Flugzeuge am Boden geblieben sind. Im Übrigen hat die Republik Österreich in ihrem Streithilfeschriftsatz auf eine Liste von Maßnahmen verwiesen, die AUA ergriffen habe, um ihre Kosten im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie zu senken, wodurch u. a. die Gesamtkosten im Vergleich zum Jahr 2019 um

54 % reduziert worden seien. Unter diesen Maßnahmen hat die Republik Österreich auf die Schließung mehrerer Standorte für die technische Wartung und für die Abfertigung von Passagieren in einigen Bundesländern verwiesen. Im Übrigen habe AUA ihre Flotte reduziert, indem sie die Mehrzahl der Flugzeuge des Modells Dash abgegeben und mehrere Flugzeuge verkauft habe. Die Klägerinnen haben die Richtigkeit oder Erheblichkeit dieser Angaben nicht bestritten.

93 Unter diesen Umständen kann das Gericht lediglich feststellen, dass das Vorbringen der Klägerinnen, die Kommission habe es angeblich unterlassen, die „vermeidbaren“ Kosten zu berücksichtigen, zu abstrakt ist und durch keinerlei konkrete Zahlen belegt wird. Insbesondere haben die Klägerinnen nicht näher konkret ausgeführt, welche Kosten AUA hätte vermeiden können und die daher bei der Bemessung der ihr entstandenen Schäden nicht hätten berücksichtigt werden dürfen.

94 Dieses Vorbringen ist folglich zurückzuweisen.

95 Was als Drittes das Vorbringen betrifft, die Kommission habe die den anderen Luftfahrtunternehmen entstandenen Schäden nicht berücksichtigt, genügt der Verweis auf die vorstehenden Rn. 53 bis 57, um festzustellen, dass die Klägerinnen nicht mit Erfolg geltend machen können, die Kommission sei verpflichtet gewesen, im angefochtenen Beschluss den anderen Luftfahrtunternehmen als AUA entstandenen Schaden zu bemessen.

96 Der erste Teil des dritten Klagegrundes ist folglich zurückzuweisen.

Zum zweiten Teil des dritten Klagegrundes: Bemessung des Betrags der Beihilfe

97 Erstens machen die Klägerinnen unter Bezugnahme auf ihr Vorbringen im Rahmen des ersten Klagegrundes geltend, die Kommission habe eine etwaige zusätzliche Beihilfe von „Lufthansa“ zugunsten von AUA nicht berücksichtigt. Zum einen sei der Hinweis im angefochtenen Beschluss, dass die Kapitalzuführung durch DLH in effiziente Technologien im Bereich des Klimaschutzes und der Lärmbekämpfung investiert werden müsse und daher nicht die AUA entstandenen Schäden decke, die durch die in Rede stehende Maßnahme ersetzt werden sollten, nicht überzeugend, da die positiven Auswirkungen dieser Kapitalzuführung unmittelbar seien, während die beabsichtigten Investitionen, die keiner Form von Verpflichtungen unterlägen, erst im Jahr 2030 realisiert würden. Zum anderen habe sich die Kommission darauf beschränkt, auf einen geringen Teil der zugunsten der Lufthansa Group gewährten Beihilfe in Höhe von 150 Mio. Euro einzugehen, und habe damit verschwiegen, dass AUA durch die deutsche Maßnahme über diesen Betrag hinaus begünstigt werden könne.

98 Zweitens habe die Kommission die Auswirkungen der staatlichen Beihilfe, die nach der österreichischen Beihilferegelung zugunsten von AUA gewährt worden sei, bei ihrer Prüfung der Verhältnismäßigkeit der in Rede stehenden Maßnahme unterschätzt. Die Kommission gebe nämlich an, dass diese Beihilfe andere Kosten von AUA decke, die im zweiten Halbjahr 2020 zu tragen gewesen seien, ohne jedoch die Stichhaltigkeit dieser Beurteilung zu erläutern. Außerdem habe die Kommission in Bezug auf die Quantifizierung der Verluste im zweiten Halbjahr 2020 lediglich die Schätzungen von AUA übernommen, ohne eine eigenständige Prüfung dieser Verluste vorzunehmen. Auch habe die Kommission den Betrag der AUA nach der österreichischen Beihilferegelung gewährten Beihilfe zu niedrig bemessen, indem sie ihn auf 70 bis 80 Mio. Euro veranschlagt habe, ohne jedoch zu erläutern, wie sie diese Zahl berechnet habe. Nach Ansicht der Klägerinnen beläuft sich der Betrag dieser Beihilfe auf 270 Mio. Euro. Somit

belaufe sich der Betrag dieser Beihilfe zusammen mit dem Betrag der Kapitalzuführung durch DLH auf mindestens 420 Mio. Euro, was den Betrag der Verluste von AUA übersteige, die im zweiten Halbjahr 2020 zu tragen gewesen seien.

99 Drittens habe die Kommission entgegen ihrer Entscheidungspraxis den Wettbewerbsvorteil nicht berücksichtigt, der sich aus dem diskriminierenden Charakter der in Rede stehenden Maßnahme ergebe und der sich in größeren Marktanteilen von AUA äußere als jene, die sie andernfalls hätte beanspruchen können.

100 Die Kommission, unterstützt von der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und AUA, tritt diesem Vorbringen entgegen.

101 Was als Erstes das Vorbringen der Klägerinnen betrifft, die Kommission habe eine etwaige zusätzliche Beihilfe von „Lufthansa“ zugunsten von AUA nicht berücksichtigt, ist erstens festzustellen, dass sich dieses teilweise mit dem Vorbringen im Rahmen des ersten Klagegrundes überschneidet. Daher ist auf dessen Prüfung zu verweisen.

102 Zweitens ist festzustellen, dass der AEU-Vertrag die gleichzeitige Anwendung von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b und Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV nicht ausschließt, sofern die Voraussetzungen beider Bestimmungen erfüllt sind. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Tatsachen und Umstände, die zu einer beträchtlichen Störung des Wirtschaftslebens führen, auf ein außergewöhnliches Ereignis zurückzuführen sind.

103 Im vorliegenden Fall wurden, wie oben in den Rn. 5 bis 7 ausgeführt, das deutsche Darlehen, die vom Lufthansa-Beschluss erfasste Beihilfe und die AUA nach der österreichischen Beihilferegelung gewährte Beihilfemaßnahme auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV gewährt, während die in Rede stehende Maßnahme auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gewährt wurde.

104 Hierzu hat die Kommission in Rn. 29 des angefochtenen Beschlusses festgestellt, dass die genannten, auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV gewährten Maßnahmen die Zahlungsfähigkeit und die Bestandsfähigkeit von AUA wiederherstellen sollten und daher Kosten deckten, die über den bloßen Ausgleich des Schadens hinausgingen, der unmittelbar durch die im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie eingeführten Reisebeschränkungen entstanden sei. In den Rn. 47 und 49 des angefochtenen Beschlusses hat die Kommission ferner festgestellt, die österreichischen Behörden hätten bestätigt, dass die in Rede stehende Maßnahme nicht mit anderen Beihilfen kumuliert werden könne, die dieselben Kosten deckten, und dass die anderen Maßnahmen, die Teil der AUA gewährten Unterstützung seien, nicht zu einer Überkompensation führen könnten, da sie nicht dazu bestimmt seien, AUA den Schaden auszugleichen, den sie aufgrund der infolge der Covid-19-Pandemie eingeführten Reisebeschränkungen erlitten habe, und dass diese Maßnahme nicht für eine solche Entschädigung genutzt werden könne.

105 Insbesondere hat die Kommission in Rn. 50 des angefochtenen Beschlusses ausgeführt, dass diese Maßnahmen in keinem Zusammenhang mit einem wie auch immer gearteten Ausgleich des AUA entstandenen Schadens stünden, da zum einen das AUA nach der österreichischen Beihilferegelung gewährte Darlehen durch Sicherheiten in Form der Verbriefung von Aktien und Vermögenswerten von AUA abgesichert sei und zum anderen die Kapitalzuführung durch DLH,

wie mit AUA, ihren Anteilseignern und der österreichischen Regierung vereinbart worden sei, bis zum Jahr 2030 in effiziente Technologien im Bereich des Klimaschutzes und der Lärmbekämpfung zu investieren sei.

106 Im Übrigen hat die Kommission in den Rn. 82 bis 86 des angefochtenen Beschlusses geprüft, ob die auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV gewährten Beihilfemaßnahmen, die AUA zugutekommen könnten, nicht denselben Schaden deckten, der durch die in Rede stehende Maßnahme ausgeglichen werden sollte. Sie ist zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall sei.

107 Daraus folgt, dass es die Kommission bei der Bemessung des Betrags der in Rede stehenden Beihilfe und der Beurteilung ihrer Verhältnismäßigkeit entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen nicht unterlassen hat, sämtliche Beihilfemaßnahmen, durch die die Lufthansa Group begünstigt werden könnte, zu berücksichtigen.

108 Die Klägerinnen tragen jedoch keine konkreten und belegten Angaben vor, durch die nachgewiesen werden könnte, dass sämtliche oder einige der fraglichen Beihilfemaßnahmen dieselben beihilfefähigen Kosten decken sollten wie jene im Zusammenhang mit dem Schaden, der durch die in Rede stehende Maßnahme beseitigt werden soll.

109 Drittens beanstanden die Klägerinnen insbesondere Rn. 50 Buchst. b des angefochtenen Beschlusses, wonach AUA, wie oben in Rn. 105 angegeben, die Kapitalzuführung durch DLH bis zum Jahr 2030 in effiziente lärmschonende und umweltfreundlichere Technologien investieren müsse, da der entsprechende Betrag AUA bereits zur Verfügung gestellt worden sei. Dieses Vorbringen lässt jedoch zum einen außer Acht, dass eine solche Investition zeitlich gestaffelt werden könnte. Zum anderen weist die Zusage, einen Betrag in Höhe des zugeführten Kapitals zu verwenden, um diese Investition zu finanzieren, eindeutig darauf hin, dass diese Kapitalzuführung einem ganz anderen Zweck als dem mit der in Rede stehenden Maßnahme verfolgten diente.

110 Zu dem Vorbringen der Klägerinnen, diese Investitionsverpflichtung sei nicht bindend, genügt die Feststellung, dass sich aus Rn. 50 Buchst. b des angefochtenen Beschlusses ergibt, dass AUA im Rahmen des zwischen ihr, ihren Anteilseignern und der österreichischen Regierung vereinbarten Finanzrahmens „verpflichtet“ ist, einen Betrag in Höhe der Kapitalzuführung durch DLH in effiziente lärmschonende und umweltfreundlichere Technologien zu investieren.

111 Als Zweites ist zum Vorbringen der Klägerinnen bezüglich der AUA nach der österreichischen Beihilferegelung gewährten Beihilfe festzustellen, dass die Kommission in Rn. 87 des angefochtenen Beschlusses darauf hingewiesen hat, dass sich die beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben Österreichs aufgrund der Covid-19-Pandemie in größerem Ausmaß auf die von AUA für das Jahr 2020 erwartete Bilanz auswirken müsste. Diese erwarteten Verluste, für die kein unmittelbarer Kausalzusammenhang mit den Reisebeschränkungen und den Eindämmungsmaßnahmen nachgewiesen werden könne, könnten sich nach Ansicht der Kommission auf einen Betrag zwischen 300 und 400 Mio. Euro für den Zeitraum vom 1. bis zum 9. März 2020 und vom 15. Juni bis zum 31. Dezember 2020, d. h. außerhalb des von der in Rede stehenden Maßnahme betroffenen Zeitraums, belaufen. Die Republik Österreich beabsichtigte daher, wie sich aus Rn. 88 des angefochtenen Beschlusses ergibt, AUA eine staatliche Garantie in Höhe von 90 % für ein Darlehen von 300 Mio. Euro nach der österreichischen Beihilferegelung zu gewähren, um den Auswirkungen der beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben Österreichs zu begegnen.

112 Erstens machen die Klägerinnen geltend, die Kommission sei davon ausgegangen, dass die AUA nach der österreichischen Beihilferegelung gewährte Beihilfe dazu diene, Verluste zu decken, die AUA im zweiten Halbjahr 2020 entstanden seien, ohne jedoch darzutun, dass dies tatsächlich der Fall gewesen sei. Mit diesem Vorbringen versuchen die Klägerinnen in Wirklichkeit, Zweifel hinsichtlich dessen zu wecken, dass diese Beihilfe dieselben Kosten decken könnte wie jene im Zusammenhang mit dem Schaden, der AUA im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 aufgrund der im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie eingeführten Reisebeschränkungen entstanden ist und der durch die in Rede stehende Maßnahme beseitigt werden soll.

113 Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die österreichische Beihilferegelung auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV eingeführt wurde und somit darauf abzielte, die durch die Pandemie verursachte beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben Österreichs zu beheben, indem eine Vielzahl von Unternehmen mit Liquiditätsbedarf unterstützt wurde, ohne auf einen bestimmten Wirtschaftszweig beschränkt zu sein. Mit dieser Regelung wurde folglich ein anderer Zweck verfolgt als mit der in Rede stehenden Maßnahme.

114 Insoweit stehen die Ausführungen der Kommission in Rn. 87 des angefochtenen Beschlusses, wonach die AUA nach dieser österreichischen Beihilferegelung gewährte Beihilfe dazu diene, die Verluste von AUA zu decken, die nicht unmittelbar durch die Annullierung und die Verschiebung ihrer Flüge im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 aufgrund der Reisebeschränkungen verursacht worden seien, völlig im Einklang mit den verschiedenen Zielen, die mit den fraglichen Beihilfen verfolgt werden. Somit kann die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Beschlusses nicht allein dadurch in Frage gestellt werden, dass die Kommission im angefochtenen Beschluss nicht angegeben hat, auf welcher Grundlage sie festgestellt hat, dass die AUA nach der österreichischen Beihilferegelung gewährte Beihilfe die von ihr erwarteten Verluste im zweiten Halbjahr 2020 decken sollte.

115 Zweitens werfen die Klägerinnen der Kommission vor, hinsichtlich der Höhe dieser Verluste, die auf einen Betrag zwischen 300 bis 400 Mio. Euro geschätzt worden sei, auf die von AUA vorgelegten Schätzungen vertraut zu haben, anstatt selbst eine eigenständige Prüfung vorzunehmen. Zwar ist die Quelle dieser Zahl im angefochtenen Beschluss nicht ersichtlich, doch bezieht sich diese Schätzung auf Verluste, die nicht mit der in Rede stehenden Maßnahme gedeckt werden sollen. Es ist nämlich die AUA nach der österreichischen Beihilferegelung gewährte Beihilfe, deren Rechtmäßigkeit und Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits sind, die zur Deckung eines Teils dieser Verluste bestimmt ist. Die Frage der genauen Schätzung dieser Verluste hat daher keine Auswirkung auf die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Beschlusses.

116 Drittens können die Klägerinnen aus demselben Grund der Kommission nicht mit Erfolg vorwerfen, im angefochtenen Beschluss nicht erläutert zu haben, wie sie den auf [70 bis 80] Mio. Euro geschätzten Betrag der AUA nach der österreichischen Beihilferegelung gewährten Beihilfe berechnet habe. Zwar können die Klägerinnen zu Recht Argumente vorbringen, mit denen sie die Schätzung des Betrags der in der vorliegenden Rechtssache in Rede stehenden Beihilfe beanstanden, sie können aber nicht mit Erfolg die Schätzung des Betrags einer anderen Beihilfe beanstanden, deren Rechtmäßigkeit und Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt im Rahmen des vorliegenden Rechtsstreits nicht der Kontrolle durch das Gericht unterliegen.

117 Jedenfalls ergibt sich aus Rn. 80 des angefochtenen Beschlusses, dass sich die österreichischen Behörden verpflichtet haben, der Kommission bis zum 30. Juni 2021 die Ergebnisse der nachträglichen Bemessung des AUA im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 entstandenen Schadens, der durch die in Rede stehende Maßnahme beseitigt werden soll, vorzulegen, die auf der Grundlage der von einer unabhängigen Stelle geprüften und ordnungsgemäß zertifizierten operativen Konten von AUA für das Jahr 2020 vorgenommen werden soll. Falls sich aus der nachträglichen Bemessung ergeben sollte, dass AUA von einer Überkompensation profitiert hat, haben sich die österreichischen Behörden verpflichtet, für deren Rückerstattung durch AUA zu sorgen.

118 Viertens und dementsprechend ist das Vorbringen der Klägerinnen zurückzuweisen, dass der kombinierte Betrag der AUA nach der österreichischen Beihilferegelung gewährten Beihilfe und der Kapitalzuführung durch DLH die erwarteten Verluste von AUA für das zweite Halbjahr 2020 überstiegen.

119 Als Drittes ist zu dem Vorbringen der Klägerinnen, die Kommission habe den sich aus dem diskriminierenden Charakter der in Rede stehenden Maßnahme ergebenden Wettbewerbsvorteil zugunsten von AUA nicht berücksichtigt, darauf hinzuweisen, dass der Vorteil, den diese Beihilfe ihrem Empfänger verschafft hat, für die Beurteilung der Vereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt nicht den etwaigen, von dem Empfänger durch die Ausnutzung dieses Vorteils erzielten wirtschaftlichen Gewinn umfasst. Ein solcher Gewinn muss nicht mit dem Vorteil zusammenfallen, den diese Beihilfe darstellt, oder kann sogar völlig fehlen, ohne dass dieser Umstand eine andere Beurteilung der Vereinbarkeit dieser Beihilfe mit dem Binnenmarkt rechtfertigen könnte (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 21. Dezember 2016, Kommission/Aer Lingus und Ryanair Designated Activity, C-164/15 P und C-165/15 P, EU:C:2016:990, Rn. 92).

120 Folglich ist festzustellen, dass die Kommission den AUA verschafften Vorteil, wie er sich aus der in Rede stehenden Maßnahme ergibt, zu Recht berücksichtigt hat. Dagegen kann nicht beanstandet werden, dass die Kommission nicht festgestellt habe, ob ein etwaiger wirtschaftlicher Gewinn aus diesem Vorteil vorliege.

121 Unter diesen Umständen können die Klägerinnen der Kommission nicht vorwerfen, einen etwaigen Wettbewerbsvorteil, der sich aus dem behaupteten diskriminierenden Charakter der in Rede stehenden Maßnahme ergebe, nicht berücksichtigt zu haben.

122 Folglich sind der zweite Teil des dritten Klagegrundes und damit dieser Klagegrund insgesamt zurückzuweisen.

Zum vierten Klagegrund: Verletzung der Verfahrensrechte der Klägerinnen

123 Die Klägerinnen machen geltend, die von der Kommission durchgeführte Prüfung sei unzureichend gewesen, insbesondere was die Verhältnismäßigkeit der in Rede stehenden Maßnahme und deren Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung sowie den Grundsätzen des freien Dienstleistungsverkehrs und der Niederlassungsfreiheit angehe. Die Unzulänglichkeit dieser Prüfung bezeuge das Vorliegen ernster Schwierigkeiten, die die Kommission hätten veranlassen müssen, das förmliche Prüfverfahren einzuleiten und den Klägerinnen Gelegenheit zu geben, sich zu äußern und damit Einfluss auf diese Prüfung zu nehmen.

124 Die Kommission, die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Österreich und AUA treten dem Vorbringen der Klägerinnen entgegen.

125 Wie die Kommission im Wesentlichen geltend macht, ist festzustellen, dass der vierte Klagegrund der Klägerinnen in Wirklichkeit subsidiären Charakter hat, für den Fall, dass das Gericht die Richtigkeit der Beurteilung der in Rede stehenden Maßnahme als solche nicht prüfen sollte. Nach ständiger Rechtsprechung soll dieser Klagegrund es einer betroffenen Partei nämlich ermöglichen, in dieser Eigenschaft eine Klage nach Art. 263 AEUV zu erheben, was ihr andernfalls verweigert würde (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 24. Mai 2011, Kommission/Kronoply und Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, Rn. 48, und vom 27. Oktober 2011, Österreich/Scheucher-Fleisch u. a., C-47/10 P, EU:C:2011:698, Rn. 44). Das Gericht hat jedoch die ersten drei Klagegründe geprüft, die sich auf die Richtigkeit der Beurteilung dieser Maßnahme als solche beziehen, so dass dieser Klagegrund gegenstandslos ist.

126 Außerdem ist zu beachten, dass dieser Klagegrund keinen eigenständigen Inhalt hat. Im Rahmen eines solchen Klagegrundes kann der Kläger zur Wahrung der ihm im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens zustehenden Verfahrensrechte nur Klagegründe anführen, die geeignet sind, zu zeigen, dass die Beurteilung der Informationen und Angaben, über die die Kommission in der Phase der vorläufigen Prüfung der angemeldeten Maßnahme verfügte oder hätte verfügen können, Anlass zu Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der fraglichen Maßnahme mit dem Binnenmarkt hätte geben müssen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 22. Dezember 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, Rn. 81, vom 9. Juli 2009, 3F/Kommission, C-319/07 P, EU:C:2009:435, Rn. 35, und vom 24. Mai 2011, Kommission/Kronoply und Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, Rn. 59), wie z. B. die Unzulänglichkeit oder Unvollständigkeit der von der Kommission im Vorprüfungsverfahren durchgeführten Prüfung oder das Vorliegen von Beschwerden Dritter. Indessen ist festzustellen, dass der vierte Klagegrund die in den ersten drei Klagegründen vorgebrachten Argumente zusammenfasst, ohne besondere Elemente in Bezug auf etwaige ernste Schwierigkeiten hervorzuheben.

127 Da das Gericht diese Klagegründe in der Sache geprüft hat, ist eine Prüfung der Stichhaltigkeit dieses Klagegrundes somit nicht erforderlich.

Zum fünften Klagegrund: Verstoß der Kommission gegen Art. 296 Abs. 2 AEUV

128 Die Klägerinnen machen geltend, die Kommission habe gegen Art. 296 Abs. 2 AEUV verstoßen, da sie erstens im angefochtenen Beschluss nicht angegeben habe, weshalb sie nicht geprüft habe, ob die AUA gewährte in Rede stehende Maßnahme die Lufthansa Group begünstige oder ob die „Lufthansa“ gewährte Beihilfe AUA begünstigen könnte, zweitens nicht geprüft habe, ob diese Maßnahme mit dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung sowie den Grundsätzen des freien Dienstleistungsverkehrs und der Niederlassungsfreiheit vereinbar sei, drittens den AUA gewährten Wettbewerbsvorteil nicht gewürdigt habe und viertens die durch die Reisebeschränkungen entstandenen Schäden nicht bemessen und auch ihre Beurteilung der Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahme sowie deren Kumulierung mit dem vom Lufthansa-Beschluss erfassten deutschen Darlehen und der österreichischen Beihilferegelung nicht begründet habe.

129 Die Kommission, die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Österreich und AUA treten dem Vorbringen der Klägerinnen entgegen.

130 Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der gemäß Art. 296 AEUV geforderten Begründung um ein wesentliches Formerfordernis handelt (Urteil vom 18. Juni 2015, Ipatau/Rat, C-535/14 P, EU:C:2015:407, Rn. 37), die der Natur des betreffenden Rechtsakts angepasst sein und die Überlegungen des Unionsorgans, das den Rechtsakt erlassen hat, so klar und eindeutig zum Ausdruck bringen muss, dass die Betroffenen ihr die Gründe für die erlassene Maßnahme entnehmen können und das zuständige Gericht seine Kontrollaufgabe wahrnehmen kann. Das Begründungserfordernis ist somit nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach dem Inhalt des Rechtsakts, der Art der angeführten Gründe und dem Interesse zu beurteilen, das die Adressaten des Rechtsakts oder andere durch ihn unmittelbar und individuell betroffene Personen an Erläuterungen haben können. In der Begründung brauchen nicht alle tatsächlich und rechtlich einschlägigen Gesichtspunkte genannt zu werden, da die Frage, ob die Begründung eines Rechtsakts den in Art. 296 AEUV vorgesehenen Anforderungen genügt, nicht nur anhand ihres Wortlauts zu beurteilen ist, sondern auch anhand ihres Kontexts sowie sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet (Urteile vom 2. April 1998, Kommission/Sytraval und Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, Rn. 63, vom 22. Juni 2004, Portugal/Kommission, C-42/01, EU:C:2004:379, Rn. 66, und vom 15. April 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, Rn. 79).

131 Was die Natur des betreffenden Rechtsakts angeht, ist im vorliegenden Fall festzustellen, dass der angefochtene Beschluss zum Abschluss der durch Art. 108 Abs. 3 AEUV eingeführten Vorprüfungsphase für Beihilfen erging, die nur dazu dient, der Kommission eine erste Meinungsbildung über die teilweise oder völlige Vereinbarkeit der fraglichen Beihilfe zu ermöglichen, ohne das in Abs. 2 dieses Artikels vorgesehene förmliche Prüfungsverfahren zu eröffnen, das es seinerseits der Kommission ermöglichen soll, umfassend Kenntnis von allen Gesichtspunkten betreffend diese Beihilfe zu erhalten.

132 Eine solche, innerhalb kurzer Frist zu treffende Entscheidung muss lediglich die Gründe enthalten, aus denen die Kommission keine ernsten Schwierigkeiten bei der Beurteilung der Frage der Vereinbarkeit der betreffenden Beihilfe mit dem Binnenmarkt sieht (Urteil vom 22. Dezember 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, Rn. 65).

133 Insoweit genügt zur Begründung des angefochtenen Beschlusses im Hinblick auf das Zusammenspiel der in Rede stehenden Maßnahme mit den anderen oben in Rn. 8 angeführten Beihilfemaßnahmen erstens der Hinweis, dass der von den Klägerinnen erhobene Vorwurf einer unvollständigen Lektüre des angefochtenen Beschlusses und der Aspekte des Kontexts, in dem er steht, entstammt. Aus sämtlichen oben in den Rn. 31 bis 43 dargelegten Erwägungen geht hervor, dass die Kommission ihre Beurteilung des Zusammenspiels der fraglichen Maßnahmen rechtlich hinreichend begründet hat.

134 Zweitens ist zum Grundsatz der Nichtdiskriminierung sowie zu den Grundsätzen des freien Dienstleistungsverkehrs und der Niederlassungsfreiheit zwar darauf hinzuweisen, dass das Unionsorgan, das den Rechtsakt erlassen hat, in dem Fall, dass sich die durch die Maßnahme Begünstigten und die von ihr ausgeschlossenen Wirtschaftsteilnehmer in einer vergleichbaren Situation befinden, verpflichtet ist, im Rahmen einer spezifischen Begründung darzulegen, weshalb diese unterschiedliche Behandlung objektiv gerechtfertigt ist (Urteil vom 15. April 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, Rn. 82). Im vorliegenden Fall ist jedoch festzustellen, dass der angefochtene Beschluss die oben in Rn. 61 angeführten Elemente enthält, anhand deren sich die besondere Bedeutung von AUA für die Luftverkehrsanbindung und das Wirtschaftsleben Österreichs sowie die Gründe nachvollziehen lassen, aus denen die Republik Österreich AUA als alleinige Empfängerin der in Rede stehenden Maßnahme gewählt hat.

135 Soweit die Klägerinnen auf den Wettbewerbsvorteil verweisen, der sich aus dem diskriminierenden Charakter der in Rede stehenden Maßnahme ergebe, genügt im Übrigen die Feststellung, dass die Kommission, wie sich oben aus den Rn. 119 bis 121 ergibt, einen solchen Vorteil bei der Beurteilung der Vereinbarkeit dieser Maßnahme mit dem Binnenmarkt nicht berücksichtigen musste, so dass sie auch nicht im angefochtenen Beschluss auf diesen eingehen musste.

136 Drittens ist zur Schätzung des AUA entstandenen Schadens und des Betrags der Beihilfe festzustellen, dass die Kommission im angefochtenen Beschluss erläutert hat, aus welchen Gründen sie bei der Berechnung der Schäden, die nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV ersetzt werden können, davon ausgegangen ist, dass die im Zeitraum vom 9. März bis zum 14. Juni 2020 entstandenen Schäden unmittelbar durch die Annullierung und die Verschiebung der Flüge aufgrund der im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie eingeführten Reisebeschränkungen entstanden seien (vgl. oben, Rn. 84 bis 88). Außerdem hat sie die Methode zur Berechnung des Schadens einschließlich der zu berücksichtigenden Kosten rechtlich hinreichend erläutert (vgl. oben, Rn. 89 bis 91).

137 Ebenso hat die Kommission die Art und Weise, wie sie den Betrag der in Rede stehenden Beihilfe berechnet hat, und die Gründe, aus denen sie der Ansicht war, dass die in Rede stehende Maßnahme nicht mit anderen Beihilfemaßnahmen, die dieselben beihilfefähigen Kosten deckten, kumuliert werden könne, hinreichend klar und präzise dargelegt.

138 Daraus folgt, dass der angefochtene Beschluss hinreichend begründet und der fünfte Klagegrund der Klägerinnen somit zurückzuweisen ist.

139 Nach alledem ist die Klage in vollem Umfang abzuweisen, ohne dass über ihre Zulässigkeit entschieden zu werden braucht.

Kosten

140 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 gemäß dem Antrag der Kommission ihre eigenen Kosten und die Kosten der Kommission aufzuerlegen.

141 Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Österreich tragen gemäß Art. 138 Abs. 1 der Verfahrensordnung ihre eigenen Kosten.

142 AUA trägt gemäß Art. 138 Abs. 3 der Verfahrensordnung ihre eigenen Kosten.

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Zehnte erweiterte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Ryanair DAC und die Laudamotion GmbH tragen ihre eigenen Kosten sowie die Kosten der Europäischen Kommission.

3. Die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Österreich und die Austrian Airlines AG tragen ihre eigenen Kosten.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 14. Juli 2021.

Unterschriften