



2025/2178

30.10.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/2178 DER KOMMISSION

vom 28. April 2025

über die staatliche Beihilfe SA.63203 (2024/C) (ex 2021/N) Deutschlands zugunsten der Condor Flugdienst GmbH

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 2294)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorgenannten Artikeln ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Nach Vorabkontakten ⁽²⁾ meldete Deutschland mit elektronischer Anmeldung vom 23. Juli 2021, die am 25. Juli 2021 abgeschlossen wurde, nach Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) eine geplante Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten der Condor Flugdienst GmbH (im Folgenden „Condor“) bei der Kommission an.
- (2) Mit Beschluss vom 14. Oktober 2019 ⁽³⁾ (im Folgenden „Rettungsbeihilfebeschluss“) hatte die Kommission auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV eine Rettungsbeihilfe für Condor im Sinne der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (im Folgenden „Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien“) ⁽⁴⁾ genehmigt. Die Rettungsbeihilfe wurde in Form eines durch eine staatliche Garantie abgesicherten Rettungsdarlehens in Höhe von 380 Mio. EUR (im Folgenden „Rettungsdarlehen“) der Kreditanstalt für Wiederaufbau (im Folgenden „KfW“) gewährt, das eine Laufzeit von sechs Monaten ab Auszahlung der ersten Tranche hatte.
- (3) Mit Beschluss vom 26. April 2020 ⁽⁵⁾ genehmigte die Kommission auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV eine künftige Entschädigung für den Schaden, der Condor voraussichtlich im Zeitraum vom 17. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 entstehen würde (im Folgenden „für nichtig erklärter Entschädigungsbeschluss“). Bei den Beihilfeinstrumenten handelte es sich um zwei durch eine staatliche Garantie abgesicherte Darlehen der KfW in Höhe von insgesamt 550 Mio. EUR. Condor verwendete einen Teil dieser Darlehen, um das Rettungsdarlehen innerhalb von sechs Monaten nach Auszahlung der ersten Tranche zurückzuzahlen. In seinem Urteil vom 9. Juni 2021 in der Rechtssache Ryanair/Kommission erklärte das Gericht den Entschädigungsbeschluss vom 26. April 2020 für nichtig und setzte die Wirkungen der Nichtigenerklärung für zwei Monate bis zum Erlass eines neuen Beschlusses durch die Kommission aus ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ ABl. C, C/2024/5533, 16.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/5533/oj>.

⁽²⁾ Dieser Austausch begann am 25. Mai 2021 und umfasste bis zur Anmeldung E-Mail-Verkehr, fachliche Diskussionen im Rahmen von Video- und Telefonkonferenzen sowie erste Rückmeldungen zu den Entwürfen der Anmeldung und des Umstrukturierungsplans.

⁽³⁾ Beschluss C(2019) 7429 final der Kommission vom 14. Oktober 2019 in der Sache SA.55394 (2019/N) — Deutschland — Rettungsbeihilfe für Condor (ABl. C 294 vom 4.9.2020, S. 1).

⁽⁴⁾ ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1.

⁽⁵⁾ Beschluss C(2020) 2795 final der Kommission vom 26. April 2020 in der Sache SA.56867 (2020/N) — Deutschland — Entschädigung für die der Condor Flugdienst GmbH durch die Covid-19-Pandemie entstandenen Schäden (ABl. C 310 vom 18.9.2020, S. 1).

⁽⁶⁾ Urteil des Gerichts vom 9. Juni 2021, Ryanair/Kommission, T-665/20, ECLI:EU:T:2021:344.

- (4) Die Kommission prüfte die Entschädigung im Lichte des Urteils vom 9. Juni 2021 erneut und erließ am 26. Juli 2021 einen neuen Beschluss über die Entschädigung für Condor für den Zeitraum vom 17. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 (im Folgenden „Beschluss Condor I“) ⁽⁷⁾. Am selben Tag erließ die Kommission einen weiteren Beschluss über die Entschädigung für Condor für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Mai 2021 (im Folgenden „Beschluss Condor II“) ⁽⁸⁾ sowie einen Beschluss zur Genehmigung der von Deutschland angemeldeten Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten von Condor (im Folgenden „Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021“) ⁽⁹⁾. Deutschland gewährte Condor die Umstrukturierungsbeihilfe Ende Juli 2021.
- (5) Ryanair DAC (im Folgenden „Ryanair“) erhob Klage auf Nichtigerklärung des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021. In seinem Urteil vom 8. Mai 2024 (im Folgenden „Condor-Urteil von 2024“) stellte das Gericht fest, dass die Kommission Bedenken hätte hegen müssen, die die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV gerechtfertigt hätten, und erklärte den Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 aus diesem Grund für nichtig ⁽¹⁰⁾.
- (6) Im Beschluss Condor I prüfte die Kommission den Schaden, der Condor im Zeitraum vom 17. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 entstanden war, auf der Grundlage von Ex-post-Zahlen zu dem tatsächlichen Schaden und kam zu dem Schluss, dass Condor in diesem Zeitraum einen Schaden in Höhe von 175,35 Mio. EUR erlitten hatte. Im Beschluss Condor II stellte die Kommission fest, dass Condor im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Mai 2021 ein Schaden in Höhe von 73,66 Mio. EUR entstanden war, und genehmigte eine Beihilfe zur teilweisen Entschädigung für diesen Schaden in Form eines Schuldenerlasses in Höhe von 60 Mio. EUR auf die Darlehen in Höhe von 550 Mio. EUR. Die in den Beschlüssen Condor I und Condor II dargelegte Berechnung für den Zeitraum vom 17. März 2020 bis zum 31. Mai 2021 hatte einen tatsächlichen Gesamtschaden in Höhe von 249,02 Mio. EUR ergeben.
- (7) Mit dem für nichtig erklärten Entschädigungsbeschluss hatte die Kommission eine Beihilfe genehmigt, die Condor später zur Entschädigung für einen erwarteten Schaden in Höhe von 276,7 Mio. EUR gewährt wurde. In Erwägungsgrund 44 des genannten Beschlusses wird auf die Zusage Deutschlands verwiesen, die im Falle einer Überkompensation zu viel gezahlten Beträge auf der Grundlage einer Ex-post-Berechnung des tatsächlich erlittenen Schadens einschließlich Zinsen von Condor zurückzufordern. Gemäß Erwägungsgrund 24 des Beschlusses Condor I belief sich die Überkompensation auf 91,74 Mio. EUR. Darüber hinaus musste Condor für den durch die Überkompensation erlangten Vorteil Zinsen in Höhe von [...] Mio. EUR und noch fällige ausstehende Zinsen in Höhe von [...] Mio. EUR zahlen. In den Erwägungsgründen 24 und 25 des Beschlusses Condor I wird dargelegt, wie der im für nichtig erklärten Entschädigungsbeschluss vorgesehene Rückforderungsmechanismus auf der Grundlage der Ex-post-Berechnung des Schadens umgesetzt werden sollte.
- (8) Mit ihrem Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 genehmigte die Kommission die Pläne Deutschlands, den Umstrukturierungsplan für Condor durch folgende Maßnahmen zu unterstützen: i) Änderung der Bedingungen und ein weiterer teilweiser Erlass in Höhe von 90 Mio. EUR auf die KfW-Darlehen in Höhe von 550 Mio. EUR und ii) Zinserlass in Höhe von 20,2 Mio. EUR auf die Zinsen für den Vorteil, den Condor durch die Überkompensation erlangt hat, sowie auf die noch fälligen Zinsen aus dem ursprünglichen Darlehensvertrag, die Condor hätte zurückzahlen müssen (siehe Erwägungsgrund 7). In diesem Beschluss wurde festgestellt, dass die Maßnahmen i) und ii) eine Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 321,18 Mio. EUR beinhalteten, die sich aus dem Teil der Darlehen in Höhe von 550 Mio. EUR, der keine Entschädigung für die durch die COVID-19-Pandemie entstandenen Schäden darstellt, d. h. 300,98 Mio. EUR, und dem Zinserlass in Höhe von 20,2 Mio. EUR zusammensetzt. Die Prüfung der Vereinbarkeit der Umstrukturierungsmaßnahmen mit dem Binnenmarkt erfolgte getrennt von der Prüfung der Entschädigungsmaßnahmen anhand unterschiedlicher Rechtsgrundlagen und unter Berücksichtigung unterschiedlicher beihilfefähiger Kosten.
- (9) Nach der Nichtigerklärung des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 setzte die Kommission Deutschland mit Schreiben vom 29. Juli 2024 von ihrem Beschluss in Kenntnis, in Bezug auf die Beihilfe das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“).

⁽⁷⁾ Beschluss der Kommission vom 26. Juli 2021 in der Sache Beihilfe SA.56867 (2020/N, ex 2020/PN) — Deutschland — Entschädigung für die der Condor Flugdienst GmbH durch die COVID-19-Pandemie entstandenen Schäden (ABl. C 177 vom 29.4.2022, S. 1).

⁽⁸⁾ Beschluss der Kommission vom 26. Juli 2021 in der Sache SA.63617 (2021/N) — Deutschland — COVID-19 — Entschädigung für die Condor entstandenen Schäden II (ABl. C 169 vom 22.4.2022, S. 1).

⁽⁹⁾ Beschluss C(2021) 5729 final der Kommission vom 26.7.2021 in der Sache SA.63203 (2021/N) — Deutschland — Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten von Condor (ABl. C 429 vom 22.10.2021, S. 1).

⁽¹⁰⁾ Urteil des Gerichts vom 8. Mai 2024, Ryanair/Kommission, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301.

- (10) Der Einleitungsbeschluss wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ⁽¹¹⁾. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Stellungnahme auf. Deutschland übermittelte seine Stellungnahme am 27. September 2024.
- (11) Die Kommission erhielt Stellungnahmen von zwei Beteiligten. Sie leitete diese an Deutschland weiter, das Gelegenheit zur Äußerung erhielt. Am 18. November 2024 teilte Deutschland der Kommission mit, dass es sich nicht zu den Stellungnahmen Dritter äußern werde.
- (12) Mit Schreiben vom 19. Juli 2021 verzichtete Deutschland ausnahmsweise auf seine Rechte gemäß Artikel 342 AEUV in Verbindung mit Artikel 3 der Verordnung Nr. 1/1958 des Rates ⁽¹²⁾ und willigte in die Annahme und Bekanntgabe des vorliegenden Beschlusses in englischer Sprache ein.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

- (13) In diesem Beschluss wird die Vereinbarkeit der staatlichen Beihilfen mit dem Binnenmarkt geprüft, die in den beiden von Deutschland angemeldeten Maßnahmen zugunsten von Condor enthalten sind und gegen die die Kommission im Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021, der später vom Gericht für nichtig erklärt wurde, keine Einwände erhoben hatte. In Bezug auf das Condor-Urteil von 2024 ist aufgrund eines von Condor eingelegten Rechtsmittels ein Verfahren vor dem Gerichtshof anhängig ⁽¹³⁾. Die beihilferechtliche Würdigung der Umstrukturierungsbeihilfe durch die Kommission greift diesem anhängigen Rechtsmittelverfahren nicht vor. Dies gilt unabhängig von der Bestimmung in Artikel 2, die in Erwägungsgrund 258 erläutert wird.

2.1. Nichtigerklärung des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021

- (14) Die Klage von Ryanair auf Nichtigerklärung des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 stützte sich auf zehn Klagegründe, mit denen im Wesentlichen Folgendes gerügt wurde: i) Die in Rede stehende Maßnahme falle nicht in den Anwendungsbereich der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien; ii) die Kommission habe einen offensichtlichen Beurteilungsfehler beim Nachweis von Marktversagen und sozialen Härten begangen; iii), iv), v) und vi) die Kommission habe versäumt, die Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen und deren Anreizeffekt nachzuweisen; sie habe weder aufgezeigt, dass der Umstrukturierungsplan realistisch, kohärent und weitreichend sowie geeignet war, die langfristige Rentabilität von Condor wiederherzustellen, noch nachgewiesen, dass die in Rede stehende Beihilfe geeignet und angemessen war; vii) die Kommission habe sich bei der Beurteilung der negativen Auswirkungen der in Rede stehenden Maßnahme geirrt; viii) es liege ein Verstoß gegen die Grundsätze der Nichtdiskriminierung, des freien Dienstleistungsverkehrs und der Niederlassungsfreiheit vor; ix) die Verfahrensrechte von Ryanair seien verletzt worden; x) der Begründungspflicht sei nicht nachgekommen worden.
- (15) Das Gericht wies die Klagegründe i bis viii als unzulässig zurück und stellte fest, dass Ryanair nicht nachgewiesen habe, dass das Unternehmen von dem Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 im Sinne von Artikel 263 AEUV individuell betroffen sei, und demnach nicht befugt sei, diesen Beschluss in der Sache anzufechten. Das Gericht gab dem neunten Klagegrund von Ryanair statt und stellte fest, dass Ryanair Beteiligter im Sinne des Artikels 108 Absatz 2 AEUV und Beteiligter im Sinne des Artikels 1 Buchstabe h der Verordnung (EU) 2015/1589 ⁽¹⁴⁾ des Rates sei und dass das Unternehmen daher klagebefugt sei, um seine Verfahrensrechte zu schützen. Im Rahmen dieses Klagegrundes brachte Ryanair acht Beweise zu seinen Klagegründen i bis viii vor, um seine Behauptung zu untermauern, dass die Prüfung der in Rede stehenden Maßnahme durch die Kommission unzureichend und unvollständig gewesen sei, was zeige, dass weiterhin ernsthafte Zweifel an der Vereinbarkeit der Maßnahme mit Artikel 107 AEUV bestanden hätten, die die Kommission hätten veranlassen müssen, das förmliche Prüfverfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten.

⁽¹¹⁾ Vgl. Fußnote 1.

⁽¹²⁾ Verordnung Nr. 1 des Rates zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385/58).

⁽¹³⁾ Rechtssache C-505/24 P, Condor Flugdienst GmbH/Ryanair DAC.

⁽¹⁴⁾ Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

- (16) Das Gericht verwies darauf, dass die Kommission nach ständiger Rechtsprechung verpflichtet sei, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten, wenn die Vorprüfung einer Beihilfemaßnahme der Kommission nicht ermögliche, die ernsthaften Schwierigkeiten auszuräumen, die sich bei der Beurteilung der Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Binnenmarkt ergeben, und die Kommission in diesem Zusammenhang über keinen Ermessensspielraum verfüge. Das Gericht prüfte sodann die von Ryanair vorgebrachten Beweise und wies die Klagegründe i bis v als unbegründet zurück. Unter anderem bestätigte das Gericht die Auffassung der Kommission, dass die Prüfung der Vereinbarkeit der Umstrukturierungsbeihilfemaßnahmen mit dem Binnenmarkt getrennt von der Prüfung der Entschädigungsmaßnahmen anhand unterschiedlicher Rechtsgrundlagen und unter Berücksichtigung unterschiedlicher beihilfefähiger Kosten erfolgt sei. Das Gericht stellte insbesondere fest, dass aus Erwägungsgrund 131 des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 hervorgehe, dass ein Teil der COVID-19-Darlehen von 2020 dazu diene, die außergewöhnlichen Kosten zu decken, die Condor während der COVID-19-Pandemie entstanden waren und die daher keine im Umstrukturierungsplan enthaltenen Umstrukturisierungskosten darstellten, während der verbleibende Teil dieser Darlehen zur Finanzierung der Umstrukturierung diene, wozu noch der dem zweiten Teil der in Rede stehenden Maßnahme entsprechende Betrag hinzukam ⁽¹⁵⁾.
- (17) Das Gericht prüfte sodann die Klagegründe vi und vii des Klägers, mit denen die Beurteilung der Angemessenheit der Maßnahme und ihrer negativen Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel durch die Kommission gerügt wurden. In diesem Zusammenhang stellte das Gericht fest, dass die Kommission zum einen Zweifel daran hätte haben müssen, ob die in Rede stehende Maßnahme dem Erfordernis einer angemessenen Lastenverteilung gemäß Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien genügt, und zum anderen, ob der Anwendungsbereich der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen den insbesondere in Abschnitt 3.6.2.2 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegten Anforderungen entspricht. Diese Zweifel hätten dazu geführt, dass die erste Prüfung durch die Kommission unvollständig und unzureichend gewesen sei, was wiederum ein Indiz für das Vorliegen ernsthafter Schwierigkeiten sei.
- (18) Daher gelangte das Gericht zu dem Schluss, dass die Kommission Zweifel hätten haben müssen, die die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV und die Nichtigerklärung des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 rechtfertigen ⁽¹⁶⁾. Schließlich stellte das Gericht fest, dass weder der achte von Ryanair vorgebrachte Beweis noch der zehnte Klagegrund, mit dem ein Begründungsmangel gerügt wurde, geprüft werden mussten.
- (19) Die Kommission erlässt diesen Beschluss, um dem Urteil des Gerichts gemäß Artikel 266 AEUV nachzukommen, ungeachtet des gegen dieses Urteil anhängigen Rechtsmittels (siehe Erwägungsgrund 13).

2.2. Die Maßnahmen

- (20) In Abschnitt 2 werden die Maßnahmen und ihr Kontext zum Zeitpunkt ihrer Gewährung (d. h. im Juli 2021) dargelegt. Die Beurteilung der Maßnahmen nach der Nichtigerklärung des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 muss sich auf die Fakten und Umstände stützen, die zum Zeitpunkt der Gewährung dieser Maßnahmen vorlagen. Denn bei der Prüfung, ob bereits gewährte Beihilfemaßnahmen mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, kann die Kommission nur Umstände berücksichtigen, die zum Zeitpunkt der Gewährung bestanden. Demnach beziehen sich die Finanz- und Geschäftsdaten auf den Zeitraum bis Ende des Geschäftsjahres 2019, dem letzten Jahr, in dem der Geschäftsbetrieb normal lief, bevor das Insolvenzverfahren gegen Condor eingeleitet und die Umstrukturierungsbeihilfe gewährt wurde, da das Jahr 2020 stark von der COVID-19-Pandemie beeinflusst war und daher nicht als repräsentativ angesehen wurde.
- (21) Die erste Maßnahme besteht in der Änderung der Bedingungen (vgl. Erwägungsgründe 51 und 52) der KfW-Darlehen in Höhe von 550 Mio. EUR, die Condor auf der Grundlage des für nichtig erklärten Entschädigungsbeschlusses gewährt worden waren, soweit die geänderten Darlehen und der Schuldenerlass in Höhe von 90 Mio. EUR den Umstrukturierungsplan von Condor unterstützten und nicht der Entschädigung für im Zusammenhang mit COVID-19 entstandene Schäden dienten. Die zweite Maßnahme besteht im Verzicht auf und dem Erlass von fälligen Zinsen in Höhe von 20,2 Mio. EUR, die Condor gemäß dem Beschluss Condor I hätte zurückzahlen müssen.

⁽¹⁵⁾ Urteil des Gerichts vom 8. Mai 2024, Ryanair/Kommission, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, Rn. 133.

⁽¹⁶⁾ Urteil des Gerichts vom 8. Mai 2024, Ryanair/Kommission, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, Rn. 243 und 244.

- (22) Die beiden Maßnahmen sind Teil eines Finanzpakets, das zwischen Deutschland, dem neuen privaten Anteilseigner von Condor, Attestor Limited (im Folgenden „Attestor“), und der KfW ausgehandelt wurde, um die Umstrukturierung und Fortführung der Geschäftstätigkeit von Condor zu unterstützen.
- (23) Deutschland hat sich verpflichtet, folgende Informationen zu den Maßnahmen auf der Website www.bmwi.de zu veröffentlichen:
- vollständiger Wortlaut des Gewährungsbeschlusses bei Einzelbeihilfen, einschließlich ihrer Durchführungsbestimmungen, oder ein Link dazu,
 - Name(n) der Bewilligungsbehörde(n),
 - Namen der einzelnen Beihilfeempfänger, Art der Beihilfe und Beihilfebetrug je Beihilfeempfänger, Tag der Gewährung, Art des Unternehmens (KMU/großes Unternehmen), Region (auf NUTS-2-Ebene), in der der Beihilfeempfänger angesiedelt ist, sowie Hauptwirtschaftszweig, in dem der Beihilfeempfänger tätig ist (auf Ebene der NACE-Gruppe).

2.3. Der Beihilfeempfänger

2.3.1. Unternehmensstruktur, Eigentumsverhältnisse und Tätigkeiten

- (24) Begünstigte der Maßnahmen sind Condor und die von ihr kontrollierten Tochtergesellschaften (siehe Erwägungsgrund 38). Condor ist eine deutsche Charterfluggesellschaft mit Sitz in Kelsterbach (Hessen). Das Unternehmen erbringt von seinen Flughäfen in Deutschland aus Luftverkehrsdienstleistungen für Einzelkunden und Reiseveranstalter, wobei der Schwerpunkt auf dem Markt für Freizeitreisen mit Zielen in der ganzen Welt liegt. Im Jahr 2019 erzielte Condor einen Umsatz von 1,7 Mrd. EUR, die Bilanzsumme betrug 7,2 Mrd. EUR und die Zahl der Beschäftigten lag bei 4 022 ⁽¹⁷⁾.
- (25) Deutschland bestätigte, dass weder Condor noch ihre früheren oder derzeitigen Anteilseigner noch ein von Condor kontrolliertes Unternehmen in den vergangenen zehn Jahren Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen erhalten haben, mit Ausnahme der am 14. Oktober 2019 im Rettungsbeihilfebeschluss genehmigten Rettungsbeihilfe (siehe Erwägungsgrund 2).
- (26) Zum Zeitpunkt der Anmeldung war die SG Luftfahrt GmbH (im Folgenden „SGL“) alleinige Anteilseignerin von Condor. SGL war eine Holdinggesellschaft ohne operative Tätigkeiten. Nach Beendigung des Insolvenzverfahrens gegen Condor im Dezember 2020 (siehe Erwägungsgrund 33) bis zum Verkauf von Condor an einen strategischen Investor hielt SGL die Condor-Anteile treuhänderisch ⁽¹⁸⁾. SGL stand zu 100 % im Eigentum der Team Treuhand GmbH, die wiederum zu 100 % im Eigentum von Noerr & Stiefenhofer stand. SGL war ausschließlich gegründet worden, um die Condor-Anteile bis zu deren Verkauf an Attestor zu halten, und sollte nach dem Verkauf aller Anteile liquidiert werden (siehe Erwägungsgrund 38). Gemäß dem von Deutschland zum Zeitpunkt der Anmeldung vorgelegten Kaufvertragsentwurf ⁽¹⁹⁾ war es SGL bis zum Tag der Durchsetzung des Vertrags untersagt, so zu agieren, wie es ein Mehrheitsanteilseigner bei der Ausübung seiner Rechte normalerweise tun kann. Das Verbot umfasst Handlungen wie die Auflösung von Condor, den Abschluss, die Beendigung oder die Aufhebung von Unternehmensverträgen im Sinne der §§ 291 ff. des deutschen Aktiengesetzes ⁽²⁰⁾, eine Kapitalerhöhung oder -herabsetzung, Satzungsänderungen der Tochtergesellschaften von Condor, die Ausschüttung von Dividenden, die Gewinnabführung, die Vorauszahlung auf Gewinnausschüttungen, die Einziehung oder den Rückkauf von Anteilen, die Veräußerung oder die Belastung von Sachvermögen (mit Ausnahmen), wesentliche Investitionen von mehr als 2 Mio. EUR pro Monat (insgesamt), den Abschluss, die Änderung oder die Beendigung von (neuen) Finanzierungsvereinbarungen, einschließlich Flugzeugleasing, oder die Ernennung eines Vorstandsmitglieds oder Aufsichtsratsmitglieds. Abbildung 1 zeigt die Struktur der Condor-Gruppe vor der Erfüllung des mit Attestor ausgehandelten Vertrags (siehe Erwägungsgründe 37 und 39).

⁽¹⁷⁾ KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Deutsches Sanierungskonzept gemäß IDW S6/BGH, 16. Juni 2021, S. 5.

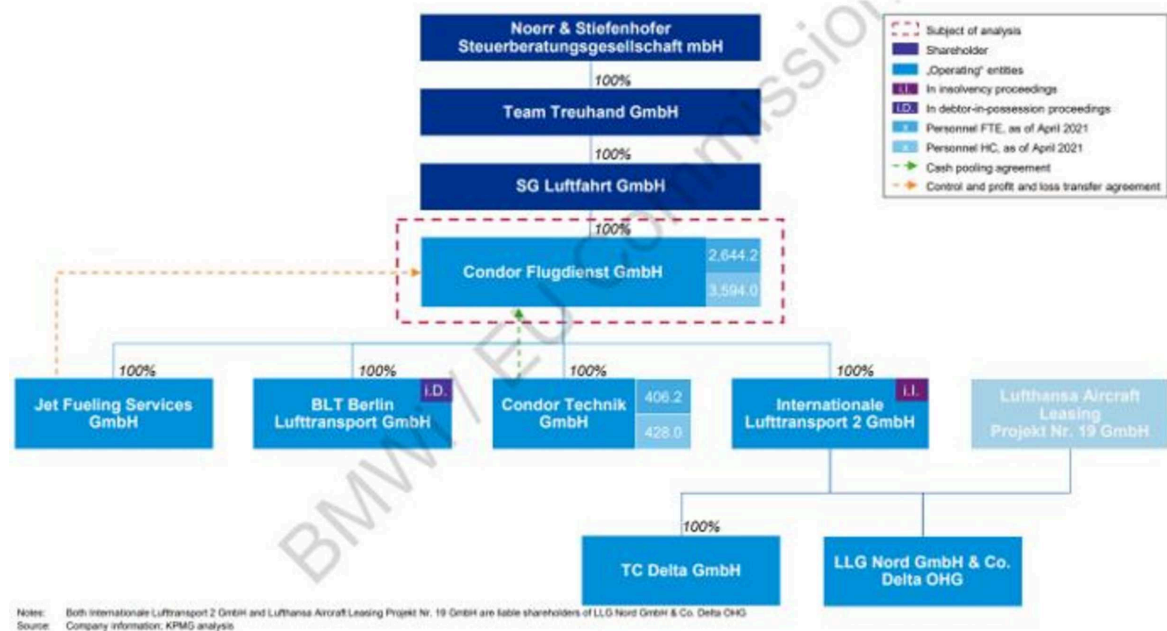
⁽¹⁸⁾ Seit dem 28. Juli 2021 werden 51 % der von SGL gehaltenen Anteile von dem privaten Investmentfonds Attestor im Rahmen einer mit dem deutschen Staat ausgehandelten Vereinbarung kontrolliert (vgl. Erwägungsgründe 37 und 39).

⁽¹⁹⁾ Der endgültige Kaufvertrag war zu diesem Zeitpunkt noch nicht unterzeichnet.

⁽²⁰⁾ Solche Unternehmensverträge umfassen Beherrschungsverträge und Gewinnabführungsverträge.

Abbildung 1

Struktur der Condor-Gruppe



Quelle: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Deutsches Sanierungskonzept gemäß IDW S6/BGH, 16. Juni 2021, S. 22.

- (27) Als Charterfluggesellschaft erbringt Condor Dienstleistungen für Reiseveranstalter und Reisebüros. Condor verkauft auch Flugtickets direkt an Endkunden, z. B. über das Internet (sogenannte „Nur-Flug-Tickets“). Condor bedient Kurz- und Langstrecken und fliegt auch Flughäfen an, die nicht von Linienfluggesellschaften bedient werden ⁽²¹⁾.

2.3.2. Wettbewerb auf den Märkten, auf denen Condor tätig ist, und ihre Stellung auf diesen Märkten

- (28) Bei den Chartergesellschaften steht Condor hauptsächlich im Wettbewerb mit TUIfly, der Fluggesellschaft der TUI-Gruppe, auf Strecken von Deutschland zu touristischen Zielen wie Spanien, Griechenland, Italien oder Portugal, der Karibik oder Mexiko ⁽²²⁾. Einige der von Condor bedienten Routen werden auch von Eurowings, der Billigfluggesellschaft der Lufthansa-Gruppe ⁽²³⁾, oder Ryanair bedient. Condor konkurriert mit diesen Fluggesellschaften jedoch möglicherweise nur in Bezug auf den Verkauf von Nur-Flug-Tickets für Charterflüge zu bestimmten Zielen, die diese Fluggesellschaften ebenfalls bedienen.

⁽²¹⁾ Bei den Linienfluggesellschaften handelt es sich um traditionelle Fluggesellschaften (bzw. Full-Service-Fluggesellschaften mit umfassendem Streckennetz) wie Lufthansa und Billigfluggesellschaften wie Ryanair.

⁽²²⁾ Zur TUI-Gruppe gehören die Fluggesellschaft und die Reiseveranstalter. Im Gegensatz zu Condor, die auch unabhängige Reiseveranstalter bedient, bedient TUIfly nur Reiseveranstalter der TUI-Gruppe. Am 27. März 2020 beschloss Deutschland, TUI ein Darlehen in Höhe von 1,8 Mrd. EUR (über die KfW) und am 4. Januar 2021, eine Rekapitalisierungsmaßnahme in Höhe von insgesamt 1,25 Mrd. EUR zu gewähren, um die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auszugleichen (Beschluss C(2021) 49 final der Kommission vom 4. Januar 2021 in der Sache SA.59812 — Rekapitalisierung von TUI, ABl. C 169 vom 22.4.2022, S. 1).

⁽²³⁾ Am 25. Juni 2020 erhob die Kommission keine Einwände gegen die Absicht Deutschlands, Lufthansa eine Rekapitalisierung in Höhe von 6 Mrd. EUR zu gewähren (Beschluss C(2020) 4353 final der Kommission vom 25.6.2020 in der Sache SA.57153 — Beihilfe für Lufthansa, ABl. C 397 vom 20.11.2020, S. 1). Am 10. Mai 2023 erklärte das Gericht den Beschluss der Kommission für nichtig (Urteil des Gerichts vom 10. Mai 2023, Ryanair und Condor/Kommission, T-34/21 und T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248). Am 8. Juli 2024 leitete die Kommission das förmliche Prüfverfahren ein (siehe Beschluss C(2024) 4481 final der Kommission vom 8.7.2024 in der Sache SA.57153 — Beihilfe für Lufthansa, ABl. C, C/2024/5957, 4.10.2024).

- (29) Nach Angaben der deutschen Behörden ist Condor — neben Eurowings — der einzige Anbieter direkter Langstrecken-Freizeitflüge ab Deutschland. Im Sommer 2019 flog Condor insgesamt 126 Ziele an, davon 35 Langstreckenziele. Auf den Langstrecken war Condor auf 63 % der Strecken der einzige Anbieter, 29 % wurden von Condor und einer anderen Fluggesellschaft bedient und auf 8 % waren mehr als zwei Fluggesellschaften tätig. Im Kurz- und Mittelstreckensegment war Condor im Sommer 2019 auf 25 % der Strecken der von ihr bedienten Routen der einzige Anbieter. Auf 32 % dieser Strecken waren zwei Fluggesellschaften vertreten, und 43 % dieser Strecken wurden von mehr als zwei Fluggesellschaften bedient.
- (30) Im Jahr 2019 umfasste die Condor-Flotte insgesamt 61 Flugzeuge, von denen zwei von Brussels Airlines betrieben wurden. Condor führte etwa 45 400 Flüge durch, mit denen etwa 9,4 Mio. Fluggäste befördert wurden, mit einem Gesamtangebot an Sitzplätzen pro Kilometer (angebotene Sitzkilometer, im Folgenden „ASK“) von 10,4 Mio. und einem Auslastungsfaktor von 90 % der betriebenen Flugzeuge. Im Sommer 2019 hatte Condor einen Marktanteil im Passagierluftverkehr in Deutschland von 6,4 % und lag damit an dritter Stelle hinter Lufthansa (37 %) und Eurowings (8 %), die beide zur Lufthansa-Gruppe gehören. Ryanair hatte einen Anteil von 5 % und TUIfly von 3 %. Auch im Segment Freizeitflüge ist die Lufthansa-Gruppe mit einem Anteil von 31 % der führende Betreiber (Lufthansa und Eurowings), während Condor und Ryanair jeweils einen Anteil von 16 % besitzen, gefolgt von TUIfly mit 9 %, SunExpress mit 7 % und EasyJet mit 4 %.
- (31) Im Jahr 2019 führte Condor Charterflüge an neun deutschen Flughäfen durch und verfügte über vier zentrale Basen in Hamburg, Düsseldorf, München und Frankfurt ⁽²⁴⁾. Bezogen auf das gesamte deutsche Fluggastgeschäft hatte Condor einen Anteil von 3 % bei den Frequenzen, 4 % bei der Kapazität und 6 % bei den ASK inne. Im Hinblick auf die Frequenzen lag der Anteil von Condor auf den einzelnen angeflogenen Flughäfen nur am Flughafen Leipzig über 10 %. Der zweithöchste Anteil war in Hannover mit 8 % bei der Frequenz, 11 % bei der Kapazität und 18 % bei den ASK zu verzeichnen. Der größere Anteil von Condor an der Gesamtkapazität und den ASK an einigen Flughäfen war darauf zurückzuführen, dass Condor größere Flugzeuge einsetzte und längere Strecken bediente als inländische oder kontinentale Fluggesellschaften, die Geschäftsreisende auf kurzen Strecken befördern. Zudem handelt es sich bei Leipzig und Hannover hauptsächlich um Regionalflughäfen, die nicht überlastet waren und auf denen es keinen Mangel an verfügbaren Zeiträumen für die sie nutzenden Fluggesellschaften gab. An allen anderen von Condor bedienten Flughäfen hatte Condor häufig einen Anteil von weniger als 5 % an den Gesamtfrequenzen, der Kapazität und den ASK ⁽²⁵⁾ inne.

2.4. Finanzielle Schwierigkeiten von Condor und Suche nach einem strategischen Investor

- (32) Vor der COVID-19-Pandemie war die finanzielle Leistung von Condor für sich genommen positiv. Condor erwirtschaftete seit 2009 hauptsächlich wiederkehrende Jahresgewinne, die sich kumuliert auf 530 Mio. EUR und im Durchschnitt der Jahre 2008 bis 2019 auf 44,1 Mio. EUR beliefen (siehe Tabelle 1). Condor hatte somit dem Anschein nach ein funktionierendes und rentables Geschäftsmodell.

Tabelle 1

Gewinne/Verluste von Condor im Zeitraum 2008 bis 2019

Geschäftsjahr	Gewinn in EUR
1.10.2008-30.9.2009	54 901 000
1.10.2009-30.9.2010	61 471 000
1.10.2010-30.9.2011	79 184 000
1.10.2011-30.9.2012	45 180 000
1.10.2012-30.9.2013	56 898 000
1.10.2013-30.9.2014	62 849 000
1.10.2014-30.9.2015	76 463 000
1.10.2015-30.9.2016	- 16 916 000

⁽²⁴⁾ Die anderen fünf Flughäfen sind Hannover, Nürnberg, Stuttgart, Leipzig und Sylt (siehe Anmeldung, Anhang 26).

⁽²⁵⁾ Auf keinem der übrigen Flughäfen (Hamburg, München, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg und Sylt) verfügte Condor über einen Anteil von mehr als [...] % an den Frequenzen und nur an einem von ihnen über einen Anteil von mehr als [...] % an der Kapazität ([...] % in Sylt). An fünf der übrigen Flughäfen, nämlich Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart und Sylt, hatte Condor einen Anteil von über [...] % an den ASK ([...] %, [...] %, [...] %, [...] % bzw. [...] %) (siehe Anmeldung, Anhang 26).

Geschäftsjahr	Gewinn in EUR
1.10.2016-30.9.2017	9 791 000
1.10.2017-31.12.2017	257
1.1.2018-30.9.2018	43 233 000
1.10.2018-30.9.2019	56 904 000
KUMULIERTER GESAMTBETRAG	529 957 743

- (33) Die Finanzlage von Condor war jedoch zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe durch die Insolvenz ihres früheren kontrollierenden Mehrheitsanteilseigners, der Thomas Cook Group (im Folgenden „TCG“), beeinträchtigt. Condor war am Cash-Pool von TCG beteiligt, hatte Forderungen in Höhe von rund [...] Mio. EUR gegenüber TCG und verfügte über keine Bankfinanzierung⁽²⁶⁾. Mit der Insolvenz der Muttergesellschaft konnte Condor ihren Liquiditätsbedarf nicht am Markt finanzieren und musste im September 2019 Insolvenz in Eigenverwaltung anmelden⁽²⁷⁾.
- (34) Am 1. Dezember 2019 eröffnete das Insolvenzgericht Frankfurt am Main (im Folgenden „Insolvenzgericht“) das Insolvenzverfahren und erlaubte Condor die Fortsetzung ihrer Geschäftstätigkeit, unter der Voraussetzung, dass ein Insolvenzplan erstellt wird. Das Insolvenzgericht vertrat die Auffassung, dass Condor grundsätzlich ein betriebswirtschaftlich rentables Unternehmen sei, dessen Umstrukturierungsbedarf nicht durch Unzulänglichkeiten seines eigenen Geschäftsmodells und mangelnde Rentabilität, sondern durch die Insolvenz von TCG ausgelöst worden sei. Der Insolvenzplan sah Maßnahmen zur Fortführung des Geschäftsmodells als Anbieter von Freizeitflügen, eine Vereinbarung mit den Gläubigern, Umstrukturierungsmaßnahmen und den Einstieg eines neuen Investors vor. Hauptelement des Plans war die operative und finanzielle Entflechtung von Condor und TCG sowie die Übernahme durch einen neuen Investor. Die von TCG gehaltenen Condor-Anteile wurden vollständig auf null abgeschrieben, und es wurden neue Anteile im Wert von 20,2 Mio. EUR an einen Treuhänder (SGL, siehe Erwägungsgrund 26) ausgegeben, der sie halten sollte, bis ein neuer Investor gefunden war.
- (35) Im Januar 2020 wurden drei Angebote für den Kauf von Condor abgegeben. In diesen Angeboten wurde Condor mit zwischen [...] EUR und [...] Mio. EUR bewertet. Erfolgreicher Bieter war PGL, die Muttergesellschaft von LOT Polish Airlines; der angebotene Kaufpreis lag bei [...] Mio. EUR. Der Kaufvertrag mit PGL einschließlich notarieller Beurkundung wurde am 24. Januar 2020 unterzeichnet. Am 24. Februar 2020 genehmigte das Bundeskartellamt den Zusammenschluss. Im März 2020 nahm der Gläubigerausschuss von Condor den Insolvenzplan mit der erforderlichen Mehrheit an; dieser wurde sodann vom Insolvenzgericht gebilligt. Am 13. April 2020 trat PGL jedoch vom Vertrag zurück, da das Unternehmen in finanzielle und wirtschaftliche Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie geraten war, was dazu führte, dass LOT Polish Airlines rund 650 Mio. EUR an Unterstützung von der polnischen Regierung benötigte⁽²⁸⁾.
- (36) Infolge des Rückzugs von PGL verlängerte sich das Insolvenzverfahren gegen Condor um sieben Monate. Durch die Verlängerung entstanden zusätzliche Kosten, für die Condor mit insgesamt rund 23,7 Mio. EUR haftete⁽²⁹⁾. Am 22. Oktober 2020 genehmigte der Gläubigerausschuss von Condor einen geänderten Plan, den das Insolvenzgericht am 24. November 2020 billigte. Am 30. November 2020 verkündete das Insolvenzgericht das Ende der Insolvenz von Condor.

⁽²⁶⁾ Durch die Beteiligung von Condor an den regulären Cash-Pools von TCG, von denen der letzte im Februar 2018 in Kraft getreten war, wurden Forderungen aus den Gewinnabführungsverträgen zwischen ihnen verrechnet und Condor erhielt bei Bedarf gruppeninterne Liquidität. Diese Finanzierungsmöglichkeit war nach der Zwangsliquidation von TCG nicht mehr gegeben. In Ermangelung eines unabhängigen eigenen Risikoprofils und als Teil der zwangsliquidierten TCG war Condor nicht in der Lage, sich auf den Kapitalmärkten zu finanzieren. Darüber hinaus hatte Condor zum Zeitpunkt der Einleitung der Liquidation von TCG Forderungen in Höhe von rund [...] Mio. EUR gegen ihre Muttergesellschaft, die sie nicht mehr eintreiben konnte und die abgeschrieben werden mussten. Darüber hinaus haftete Condor gesamtschuldnerisch für bestimmte Verbindlichkeiten von TCG.

⁽²⁷⁾ Siehe auch Rettungsbeihilfebeschluss, Erwägungsgründe 14 bis 20.

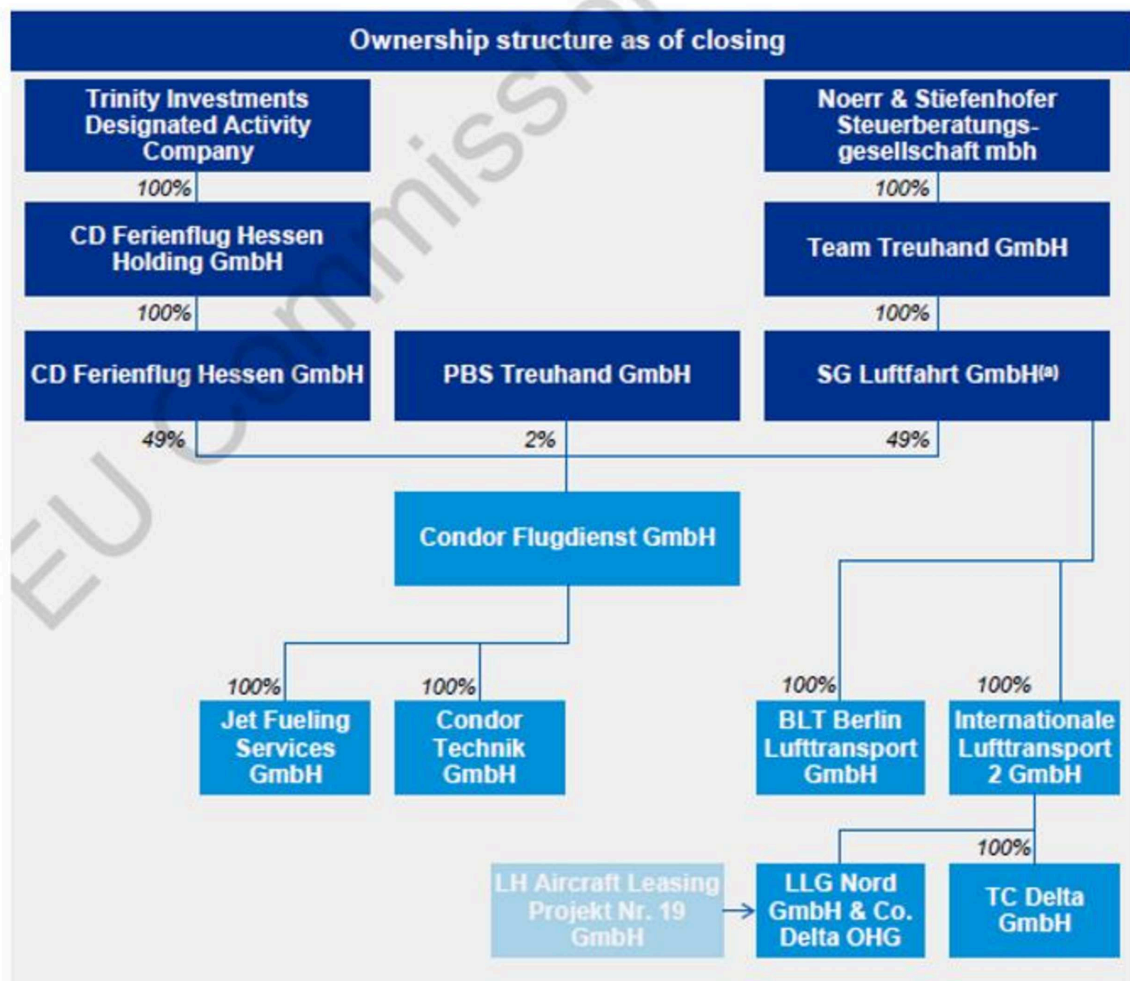
⁽²⁸⁾ Genehmigt mit dem Beschluss C(2020) 9606 final der Kommission vom 22.12.2020 in der Sache SA.59158 COVID-19 — Beihilfe für LOT Polish Airlines (ABl. C 260 vom 2.7.2021, S. 1).

⁽²⁹⁾ Das Gericht erklärte den Entschädigungsbeschluss vom April 2020 für nichtig, da die Kommission nicht hinreichend nachgewiesen habe, dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den Verlusten, die Condor durch die zur Verhinderung der Ausbreitung der COVID-19-Pandemie auferlegten Beschränkungen erlitten habe, und den erhöhten Insolvenzkosten in Höhe von 17 Mio. EUR, die sich aus der Verlängerung des Insolvenzverfahrens infolge des Rücktritts von dem mit Condor geschlossenen Kaufvertrag ergeben hätten (siehe den für nichtig erklärten Entschädigungsbeschluss, Erwägungsgrund 21), bestehe. Da das Verfahren über die ursprünglich vorgesehenen zwei bis drei Monate hinaus verlängert werden musste, nämlich von April 2020 bis November 2020 statt bis Juni/Juli, erhöhte sich der endgültige Betrag dieser Kosten auf 23,7 Mio. EUR.

- (37) Condor setzte die Suche nach einem Investor fort und leitete ein bedingungsloses, wettbewerbsorientiertes, transparentes und nichtdiskriminierendes Bieterverfahren ein. Unter den drei Angeboten, die während des Verfahrens eingingen, wählte der Aufsichtsrat von Condor, dessen Mitglieder Vertreter des Bundes und des Landes Hessen (die Bürgen der KfW-Darlehen) sind, den privaten Investmentfonds Attestor aus. Attestor bot die besten Bedingungen für Condor und für die Rückzahlung der durch staatliche Garantien abgesicherten öffentlichen KfW-Darlehen. Über den geplanten Verkauf wurde am 20. Mai 2021 eine notarielle Urkunde errichtet.
- (38) Deutschland bestätigte, dass der Investmentfonds Attestor vor diesem Angebot weder Verbindungen zu Condor hatte noch Geschäfte mit Condor getätigt hatte.
- (39) Dem Kaufvertragsentwurf zufolge sollten die Anteile von Condor an ihren Tochtergesellschaften Berlin Lufttransport und Internationale Lufttransport an die Holdinggesellschaft SGL veräußert werden und Attestor würde 49 % der Condor-Anteile von SGL übernehmen, während 2 % von einer Treuhandgesellschaft im Namen von Attestor gehalten würden. Attestor sollte die Option eingeräumt werden, die verbleibenden 49 % zu erwerben. Gemäß dem Vertrag kontrolliert Attestor seit dem 28. Juli 2021 51 % der Condor-Anteile (49 % über einen von Attestor verwalteten Investmentfonds und 2 % über einen Treuhänder) und stellte wie vereinbart Eigenkapital zur Verfügung (siehe Erwägungsgrund 46). Die finanziellen Bedingungen der Transaktion umfassen die Finanzierung des Geschäftsplans von Condor und die Umstrukturierung bestehender öffentlicher Darlehen, die Condor zu den in den Erwägungsgründen 51 und 52 dargelegten Bedingungen gewährt wurden. Die Eigentümerstruktur von Condor nach der Transaktion ist in Abbildung 2 dargestellt:

Abbildung 2

Eigentümerstruktur von Condor nach dem Verkauf an Attestor



Quelle: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Deutsches Sanierungskonzept gemäß IDW S6/BGH, 16. Juni 2021, S. 51.

2.5. Umstrukturierungsplan von Condor

- (40) Condor begann mit der Umsetzung des Umstrukturierungsplans im Oktober 2019, zeitgleich mit der Einleitung eines Rationalisierungs- und Umstrukturierungsprogramms, das bis September 2023 lief. Der Plan gliedert sich in drei Hauptkomponenten: i) Vorteile hinsichtlich Kosten und Effizienz durch Rationalisierung und Flottenerneuerung, ii) finanzielle und Kapitalumstrukturierung durch private Finanzierung durch Attestor und Neuverhandlung der KfW-Darlehen und iii) organisatorische Stabilisierung durch Einstieg eines strategischen Partners.

2.5.1. Operative und organisatorische Umstrukturierung

- (41) Condor hat ein Programm zur Rationalisierung, geschäftlichen Optimierung und Verbesserung der Produktivität eingeleitet, um die Betriebskosten zu senken und ihre Rentabilität zu erhalten und weiter zu steigern. Nach dem von Deutschland vorgelegten Umstrukturierungsplan sollte dieses Programm folgende Vorteile hinsichtlich Kosten und Produktivität bringen: i) Personalabbau um 23 % bis Mai 2021, der insbesondere einen Abbau des Bodenpersonals um 17 % umfasst, obwohl eine Reihe von Aufgaben übernommen wurden, die zuvor von TCG wahrgenommen worden waren, sowie Abbau des Kabinenpersonals ab 2022 durch vorab ausgehandelte Sozialplanmaßnahmen, ii) Senkung der Personalkosten durch Anpassung von Tarifverträgen, Management-Boni und -Gehältern sowie Kürzung bestimmter Zusatzzahlungen wie Essenszuschuss und Urlaubsgeld, iii) Umzug in kostengünstigere Firmenzentrale, iv) Neuverhandlung von Lieferverträgen (während des Insolvenzverfahrens galten keine gesetzlichen Kündigungsfristen, sodass ungünstige Verträge gekündigt werden konnten) und Anpassung von Flugzeug-Leasingverträgen und v) Flottenerneuerung. Das Rationalisierungsprogramm sollte zu dauerhaften Kostensenkungen von über [...] Mio. EUR pro Jahr führen.
- (42) Die operativen Umstrukturierungsmaßnahmen (vgl. Tabelle 2) zielen darauf ab, den Betrieb von Condor aufrechtzuerhalten und zu rationalisieren, bis das Unternehmen nach der schrittweisen Aufhebung der Flugbeschränkungen, die zur Verhinderung der Ausbreitung der COVID-19-Pandemie auferlegt wurden, wieder Gewinne erwirtschaften kann. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird die Wettbewerbsfähigkeit von Condor durch weitere Kostensenkungen und die notwendige Erneuerung der Flotte mit modernen treibstoffeffizienten Flugzeugen gewährleisten.
- (43) Condor hatte eine alternde Flotte, die im Sommer 2019 61 Flugzeuge umfasste, von denen 59 direkt betrieben wurden. Insbesondere die 16 Boeing 767-300, die auf Langstrecken eingesetzt wurden, waren im Durchschnitt 26 Jahre alt, was über dem Branchendurchschnitt liegt. Die Umstrukturierung der Flotte, die für Langstreckenflugzeuge für den Zeitraum 2022-2025 und für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge für den Zeitraum 2022-2029 geplant ist, wird zu einer Verringerung des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen führen. Auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe vorliegenden Angebote erwartete Condor jährliche Einsparungen bei den Treibstoffkosten von rund [...] Mio. EUR, Einsparungen bei den CO₂-Emissionen von 15-25 % und eine Senkung des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs auf unter 2 Liter/100 000 km/Fluggast allein im Langstreckensegment, wo 16 Boeing 767-300 ersetzt werden.

Tabelle 2

Umstrukturierungsmaßnahmen von Condor

Maßnahme	Durchführung
Personalabbau	Abbau des Bodenpersonals: im März 2020 abgeschlossen
Verringerung der Personalkosten	— Anpassung von Tarifverträgen: Dezember 2019-März 2020 — Kurzarbeitsverträge und Verlängerung der Verhandlungen über einen Lohnstopp im Sommer 2020 und Frühjahr 2021
Neuverhandlungen von Lieferverträgen	Ständige Überprüfungen mit allen Lieferanten finden seit September 2020 statt

Maßnahme	Durchführung
Umzug in eine kostengünstigere Firmenzentrale	— Verhandlungen im Zeitraum April-Mai 2020 — Umzug im Juli 2021 abgeschlossen
Flottenerneuerung	Schrittweise Erneuerung ab dem dritten Quartal 2022, 12 neue Langstreckenflugzeuge sollen bis 2023 in Betrieb genommen werden

Quelle: Anmeldung, Anhang 13.

- (44) Darüber hinaus hat der Einstieg des strategischen Investors einen stabilen Unternehmensrahmen geschaffen. Insbesondere der Verkauf eines Teils der Condor-Anteile an Attestor war ein erster Schritt zur strukturellen Unabhängigkeit von Condor nach Beendigung des Insolvenzverfahrens. Darüber hinaus hat Condor durch den Einstieg von Attestor und die Umstrukturierung der KfW-Darlehen ausreichende Finanzmittel erhalten, was die Eigenkapitalbasis des Unternehmens gestärkt hat.

2.5.2. Kapital- und finanzielle Umstrukturierung und Finanzierung des Umstrukturierungsplans

- (45) Die Umstrukturierungskosten umfassten die Kosten der Erneuerung der Condor-Flotte sowie die ungedeckten Betriebskosten während des Umstrukturierungszeitraums. Dazu gehörten die Rückzahlung des Rettungsdarlehens und dessen Ersetzung durch andere KfW-Darlehen, der Erlass von Zinsforderungen auf die Überkompensation (siehe Erwägungsgrund 7) und 23,7 Mio. EUR an Insolvenzkosten (Erwägungsgrund 36). Die Umstrukturierungskosten wurden zum Teil aus Eigenmitteln in Höhe von insgesamt [...] Mio. EUR und zum Teil aus öffentlichen Mitteln in Form einer Umschuldung in Höhe von insgesamt 300,98 Mio. EUR finanziert. Wie in den folgenden Erwägungsgründen dargelegt, wurde die Finanzierung aus nicht-öffentlichen Mitteln durch Mittel von Attestor bereitgestellt und durch dauerhafte Kosteneinsparungen und Schuldenerlasse, wie im Insolvenzplan vorgesehen, unterstützt.
- (46) Attestor hat Condor Eigenkapital in Höhe von 200 Mio. EUR zur Verfügung gestellt, und zwar in Form einer Zuführung in die Kapitalrücklage des Unternehmens in Höhe von 150 Mio. EUR und einer Einlage in Höhe von 50 Mio. EUR auf einem notariellen Treuhandkonto, die Condor bei Bedarf für operative Zwecke zur Verfügung steht.
- (47) Darüber hinaus hat Attestor [...] Mio. EUR für die Erneuerung der Condor-Flotte sowie eine Kreditlinie in Höhe von [...] Mio. USD (etwa [...] Mio. EUR) zugesagt, die Condor in mehreren Tranchen ohne Revolverung für Vorauszahlungen für Flugzeuge in Anspruch nehmen kann. Insbesondere stellte [...] Condor und ihren Tochtergesellschaften eine Leasingfazilität zur Verfügung und sagte direkt oder über eine oder mehrere Zweckgesellschaften eine Leasingfinanzierung in Höhe von [...] Mio. EUR für den Erwerb von Flugzeugen zu, die an Condor verleast werden sollen. Die Flugzeugfinanzierung würde durch eine externe Finanzierung ergänzt, die im Einklang mit der Handelspraxis zwischen [...] % der Gesamtausgaben für den Erwerb von Flugzeugen decken dürfte. Die beabsichtigte Zusage der Leasingfinanzierung würde es Condor somit ermöglichen, Flugzeuge im Wert von bis zu [...] Mio. EUR für einen Zeitraum von mindestens [...] Jahren zu leasen.
- (48) Darüber hinaus haben die Gläubiger von Condor im Rahmen des Insolvenzverfahrens einem Schuldenerlass in Höhe von 630,8 Mio. EUR zugestimmt. Das Verfahren wurde durch die zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des deutschen Insolvenzrechts geregelt, das Vorschriften zur Bildung verschiedener Gläubigergruppen und deren Behandlung enthält. Innerhalb jeder Gruppe wurden die Gläubiger gleichbehandelt. Die Forderungen der „Gruppe 7 — Anteilseigner“ wurden für die Zwecke des Insolvenzverfahrens als nachrangig gegenüber anderen Forderungen anderer Gläubigergruppen behandelt. Gemäß dem Insolvenzplan wurde das Grundkapital des Unternehmens auf null herabgesetzt, wodurch die Anteilseigner ihre Anteile verloren. Gleichzeitig wurde das Bezugsrecht für neue Anteile im Rahmen der im Plan vorgesehenen Kapitalerhöhung ausgeschlossen. Demnach erhielten die Anteilseigner keine Zahlungen und verloren ihre bestehenden Rechte, sowohl in Bezug auf ihre Anteile als auch in Bezug auf ihre Forderungen gegen Condor. Deutschland erklärt, dass der Gläubigerausschuss von Condor in Bezug auf die verbleibenden Forderungen die Wahl hatte zwischen einer Liquidation von Condor oder der Annahme eines Insolvenzangebots von 0,1 % auf Forderungen in Höhe von insgesamt 631,5 Mio. EUR; mehrere Gläubiger stimmten gegen den Plan. Im Insolvenzplan wurden die folgenden sieben Gläubigergruppen ermittelt:
- Arbeitnehmer,
 - Bundesagentur für Arbeit,

- Pensions-Sicherungs-Verein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit — PSVaG,
 - Gläubiger aus Mithaftung,
 - Gruppengesellschaften mit nicht nachrangigen Forderungen,
 - Sonstige unbesicherte und nicht nachrangige Gläubiger,
 - Gesellschafter.
- (49) Einige dieser Gruppen, z. B. Arbeitnehmer, Gruppengesellschaften und Gesellschafter, setzen sich ausschließlich aus privaten Gläubigern zusammen. Jeder Gläubiger, der einer der Gruppen angehört, hat ein Stimmrecht. Nach deutschem Insolvenzrecht stimmt jede Gläubigergruppe getrennt ab, und in jeder Gruppe ist eine Mehrheit der stimmberechtigten Gläubiger, nicht nur der Stimmen, sondern auch der geschuldeten Beträge, für die Beschlussfassung erforderlich⁽³⁰⁾. Die Mehrheit der Gläubiger beschloss, das Angebot anzunehmen, und der Gläubigerausschuss genehmigte den Plan am 22. Oktober 2020. Das Insolvenzgericht billigte den Plan.
- (50) Schließlich erzielt Condor im Rahmen seines Rationalisierungsprogramms dauerhafte Kostensenkungen in Höhe von [...] Mio. EUR pro Jahr, die sich aus Anpassungen der Leasingverträge, der Neuverhandlung von Lieferverträgen und der Anpassung von Tarifverträgen ergeben (siehe Erwägungsgrund 41). Diese Kosteneinsparungen wirken sich auf die Gewinn- und Verlustrechnung von Condor aus und verringern den Bedarf an externer Finanzierung.
- (51) Der Kaufvertrag und die Bereitstellung der Mittel für die Leasingfinanzierung durch Attestor setzten eine Umstrukturierung der bestehenden KfW-Darlehen von Condor in Höhe von 550 Mio. EUR voraus. Vor der Umstrukturierung galten für die KfW-Darlehen folgende Bedingungen:
- a) Darlehen 1 mit einem Gesamtbetrag von 529,8 Mio. EUR setzte sich aus Tranche A mit einem Nominalbetrag von 256 Mio. EUR und Tranche B mit einem Nominalbetrag von 273,8 Mio. EUR zusammen. Zur Besicherung des Darlehens 1 hatte Condor ein Paket von Sicherheiten zusammengestellt, das u. a. Pfandrechte an Anteilen, Pfandrechte an Flugzeugen, Sicherungsübereignungen, Abtretungen und Pfandrechte an Konten umfasste.
 - 1. Tranche A des Darlehens 1 hatte eine Laufzeit bis zum 30. Juni 2026. Sie sollte in vierteljährlichen Raten von [...] Mio. EUR ab dem 30. Juni 2021 und durch eine einmalige Zahlung aller ausstehenden Beträge am 30. Juni 2026 zurückgezahlt werden. Der Zinssatz setzte sich aus einem Basiszinssatz in Höhe des 3-Monats-EURIBOR + [...] Basispunkte pro Jahr + Refinanzierungskosten der KfW zusammen.
 - 2. Tranche B des Darlehens 1 war eine revolvingierende Darlehensfazilität mit Endfälligkeit am 31. Dezember 2031. Der Zinssatz setzte sich aus einem Basiszinssatz in Höhe des 1-Monats-EURIBOR + [...] Basispunkte pro Jahr + Refinanzierungskosten der KfW zusammen. Die aus Tranche B in Anspruch genommenen Beträge waren am Ende jeder Zinsperiode zurückzuzahlen, zuzüglich der bis zu diesem Zeitpunkt aufgelaufenen, aber noch nicht gezahlten Zinsen. Die zurückgezählten Beträge konnten innerhalb des Bereitstellungszeitraums erneut in Anspruch genommen werden, sofern der für Tranche B insgesamt zur Verfügung stehende Darlehensbetrag dadurch nicht überschritten würde. Ab dem 30. Juni 2026 würde der Gesamtbetrag des Darlehens für Tranche B am Ende jedes folgenden Kalenderquartals automatisch um [...] Mio. EUR verringert.
 - b) Darlehen 2 mit einem Nominalbetrag von 20,2 Mio. EUR und einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2031 wurde zu einem Zinssatz vergeben, der sich aus einem Basiszinssatz in Höhe des 3-Monats-EURIBOR + [...] Basispunkte + Refinanzierungskosten der KfW zusammensetzte. Darlehen 2 wurde durch [...] zugunsten der KfW abgesichert.
 - c) Für den Fall, dass Condor im Wege eines Anteilskaufs veräußert würde, sahen die vertraglichen Vereinbarungen eine Rangfolge der Tranchen für die Rückzahlungen vor. Zunächst würde Darlehen 2 zurückgezahlt, anschließend Tranche A des Darlehens 1, gefolgt von Tranche B dieses Darlehens 1. Auch bei anderen Verkäufen von Vermögenswerten von Condor würde Tranche A vor Tranche B zurückgezahlt. Bei einer Veräußerung der Sicherheiten würde eine ähnliche Rangfolge für die Rückzahlung der Tranchen gelten. Würden Erlöse aus anderen Sicherheiten erzielt, hätte Tranche A Vorrang vor Tranche B, d. h., die Erlöse würden zuerst zur Rückzahlung von Tranche A und dann zur Rückzahlung von Tranche B verwendet.

⁽³⁰⁾ Insolvenzordnung vom Oktober 1994 (BGBl. I S. 2866, §§ 243 und 244 Abs. 1).

- (52) Gemäß der Anmeldung und den von Deutschland vorgelegten Vertragsentwürfen trägt Deutschland zur Finanzierung des Umstrukturierungsplans bei, indem es die bestehenden KfW-Darlehen in Höhe von 550 Mio. EUR wie folgt umstrukturiert:
- a) Auf die Rückzahlung von 90 Mio. EUR der Tranche B des Darlehens 1 würde verzichtet.
 - b) Die ausstehenden Beträge des Darlehens 1 (nach dem unter Buchstabe a genannten Erlass von 90 Mio. EUR und dem Erlass von 60 Mio. EUR im Rahmen des Beschlusses Condor II (siehe Erwägungsgrund 6)) würden wie folgt umstrukturiert:
 - eine vorrangige Tranche in Höhe von 175 Mio. EUR zu den gleichen Bedingungen wie bei Tranche A des Darlehens 1, mit Ausnahme der beiden folgenden Änderungen: i) Das Ende der Laufzeit würde auf September 2026 festgelegt, sodass es mit dem Geschäftsjahr von Condor zusammenfällt (bisher Juni 2026 für Tranche A des Darlehens 1 und 31. Dezember 2031 für Tranche B des Darlehens 1 und des Darlehens 2); ii) [...];
 - eine nachrangige Tranche in Höhe von 204,8 Mio. EUR zu folgenden Bedingungen: i) Zinssatz: [...] Kosten; ii) Art der Schuld: [...]; iii) Sicherheiten: wie bisher; iv) Beträge, die für eine umsatzabhängige Rückzahlung auf der Grundlage eines Earn-out-Mechanismus zur Verfügung stehen (zugrunde liegendes Exit-Datum: 30. September 2026).
 - c) Darlehen 2, das SGL für den Erwerb der Anteile gewährt worden war, würde dahin gehend geändert, dass die gleichen Bedingungen wie für die neue nachrangige Tranche gelten, mit der Ausnahme, dass die bestehenden Sicherheiten durch [...] verstärkt würden. Die Rückzahlung der nachrangigen Tranche würde [...] betragen.
- (53) Deutschland bestätigte, dass die Vertragsentwürfe wie in Erwägungsgrund 52 dargelegt umgesetzt wurden. Nach den von Deutschland vorgelegten Informationen sieht der Earn-out-Mechanismus vor, dass eine Auszahlung im Rahmen dieses Mechanismus nur dann erfolgen kann, wenn der Investor bis zum 30. Juni 2026 Nettoerlöse (z. B. durch einen Verkauf) von mindestens [...] Mio. EUR (Earn-out-Grenze) erzielt hat oder wenn die Eigenkapitalbewertung des Unternehmens zum 30. September 2026 mindestens diesem Betrag entspricht. Über einer Earn-out-Grenze von [...] Mio. EUR wird ein Betrag von [...] EUR ausgezahlt. Von Beträgen zwischen [...] Mio. EUR und [...] Mio. EUR erhält der Darlehensgeber einen Anteil zwischen [...] % und [...] %. Die tatsächliche Höhe der Rendite hängt von den Nettoerlösen ab. Die Auszahlungsbedingungen des Earn-out-Mechanismus stellen somit sicher, dass der deutsche Staat je nach wirtschaftlichem Erfolg von Condor im September 2026 Zahlungen in Höhe von [...] EUR bis [...] Mio. EUR erhält. Auszahlungen im Rahmen des Earn-out-Mechanismus müssen für die Rückzahlung der nachrangigen Tranche und des Darlehens 2 verwendet werden.
- (54) Deutschland gewährte Condor über die KfW die garantierten Darlehen, um einen Teil des Schadens auszugleichen, der dem Unternehmen Schätzungen zufolge im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie entstanden war. Nach dem Erlass des für nichtig erklärten Entschädigungsbeschlusses stellte die Kommission fest, dass Condor im Zeitraum vom 17. März bis zum 31. Dezember 2020 einen Schaden in Höhe von 175,355 Mio. EUR ⁽³¹⁾ und im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Mai 2021 in Höhe von 73,66 Mio. EUR ⁽³²⁾ erlitten hatte, sodass sich für den Zeitraum vom 17. März 2020 bis zum 31. Mai 2021 ein Gesamtbetrag von 249,02 Mio. EUR ergibt. Die Differenz zwischen den Beträgen der Darlehen (550 Mio. EUR) vor Erlass (90 Mio. EUR und 60 Mio. EUR — Erwägungsgründe 6 und 8) und dem geschätzten Schaden im Zeitraum vom 17. März 2020 bis zum 31. Mai 2021 (249,02 Mio. EUR) beträgt 300,98 Mio. EUR. Dies ist der Betrag der für die Umstrukturierung gewährten Darlehen.
- (55) Deutschland legt zwei Beurteilungen des in der Umstrukturierung der Darlehen enthaltenen Beihilfelements vor.
- (56) Deutschland bringt vor, dass nach dem ersten Ansatz das Beihilfelement der Umstrukturierung des Darlehens dem Nominalbetrag der Darlehen in Höhe von 400 Mio. EUR (d. h. dem ursprünglichen Betrag von 550 Mio. EUR abzüglich des Erlasses von 150 Mio. EUR) abzüglich des von Deutschland als Entschädigungsbeihilfe für den Zeitraum vom 17. März 2020 bis zum 31. Mai 2021 angemeldeten Betrags in Höhe von 144,1 Mio. EUR entsprechen würde, was einen Nominalbetrag der Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 255,9 Mio. EUR ergeben würde.

⁽³¹⁾ Vgl. Beschluss Condor I, Erwägungsgrund 203.

⁽³²⁾ Vgl. Beschluss Condor II, Erwägungsgrund 112.

- (57) Deutschland ist jedoch der Auffassung, dass eine weniger konservative Beurteilung des Beihilfelements möglich wäre. Für die vorrangige Tranche in Höhe von 175 Mio. EUR würde das Beihilfelement 18,9 Mio. EUR (Differenz zwischen den von Condor tatsächlich gezahlten Zinsen und den Zinsen, die Condor für ein hypothetisches marktübliches Darlehen zahlen müsste) betragen. Ein marktwirtschaftlich handelnder Darlehensgeber würde auch einer Stundung von Tilgungen und Zinszahlungen zustimmen, die somit beihilfefrei wäre. Schließlich beurteilt Deutschland den Forderungsverzicht in Höhe von 90 Mio. EUR als Zuschuss mit einem Beihilfelement von 90 Mio. EUR.

2.5.3. Operativer und finanzieller Pfad der Umstrukturierung und Wiederherstellung der Rentabilität

- (58) Deutschland bringt vor, dass der deutsche Auslandsreisemarkt bis zur COVID-19-Pandemie mit jährlichen Zuwächsen von bis zu 4,6 % stetig gewachsen sei. Im Jahr 2020 sei es jedoch zu einem drastischen Marktabschwung um 58,1 % gekommen. In dem Umstrukturierungsplan wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage auf dem deutschen Quellmarkt für Freizeitreisen im Sommer 2021 wieder anziehen wird. Deutschland bringt vor, dass der Reiseverkehr stark mit dem Bruttoinlandsprodukt korreliert habe, das bis Ende 2021 wieder das Vorkrisenniveau erreichen sollte. Der starke Anstieg der Nettosparquote der privaten Haushalte in Deutschland von 10,9 % im Jahr 2019 auf 16,3 % im Jahr 2020 deutete auf hohe Verbraucherausgaben im Zuge der schrittweisen Aufhebung der Beschränkungen hin. Es wurde davon ausgegangen, dass sich der Freizeitreiseverkehr schneller erholen würde als der allgemeine Reiseverkehr und das Vorkrisenniveau in diesem Segment etwa ein Jahr früher erreicht würde als im allgemeinen Reiseverkehr ⁽³³⁾.
- (59) Die Annahmen des Umstrukturierungsplans beruhen auf einer Analyse verschiedener Trends und ihrer Auswirkungen auf den Freizeitreiseverkehr. Der von Deutschland vorgelegte Umstrukturierungsbericht von KPMG enthält auch Prognosen für die Marktentwicklung auf der Grundlage von Bewertungen durch Dritte ⁽³⁴⁾. Mehrere Expertenstudien zu Prognosen zu Passagieren (PAX), den Passagierkilometern (RPK) ⁽³⁵⁾, den Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln ⁽³⁶⁾ und den Fluggastzahlen gingen davon aus, dass sich der Luftverkehr im Jahr 2023 im günstigsten Szenario wieder auf das Niveau von 2019 erholen würde ⁽³⁷⁾. Ein erster Anstieg wurde für das dritte und vierte Quartal 2021 erwartet, wenn die Reisebeschränkungen aufgehoben würden und die Immunisierung zunimmt. Anhand dieser Prognosen wird die Plausibilität der dem Geschäftsplan von Condor zugrunde liegenden Annahmen beurteilt.
- (60) Nach den vorgelegten Daten (Euromonitor-Daten zum Outbound-Freizeitreiseverkehr nach Zahl der Reisen und Ausgaben, Daten von Statista und McKinsey zu den Umsätzen) dürfte sich der weltweite Tourismusmarkt im günstigsten Szenario im Jahr 2022 auf das Niveau von 2019 erholen und im ungünstigsten Szenario erst im Jahr 2024/2025. Wie aus Abbildung 3 hervorgeht, wurde angenommen, dass sich die wichtigsten Kennzahlen („KPI“) — PAX, RPK und IFR — etwa 2023/2024 auf das Niveau von 2019 erholen würden. Diese Prognosen betreffen jedoch den gesamten Luftverkehrssektor. Dieselben Prognosen deuten auch auf eine schnellere Erholung bei Touristenflügen hin.

⁽³³⁾ Anmeldung, KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Deutsches Sanierungskonzept gemäß IDW S6/BGH, 16. Juni 2021, S. 27.

⁽³⁴⁾ Drittquellen sind zum Beispiel: BDL (Bericht zur Lage der Branche — Januar 2021), ICAO (Effects of novel Coronavirus on civil aviation: Economic impact analysis — Mai 2021), Eurocontrol (Forecast Update 2021-2024 — Mai 2020), ACI (Covid-19 & Airports: Traffic forecast & financial impact — Januar 2021), IATA (Airline industry financial forecast — April 2021), Jefferies (Iata cuts 2021 forecast — vaccinations, travel restrictions slow the recovery — April 2021).

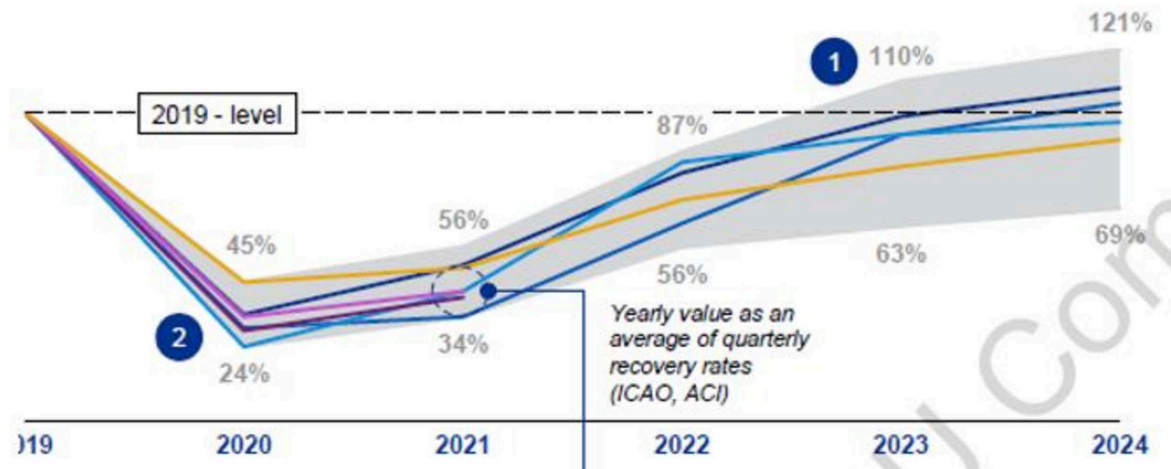
⁽³⁵⁾ RPK (Revenue Passenger Kilometres — „Passagierkilometer“) ist eine Kennzahl, bei der die Zahl der beförderten zahlenden Passagiere mit der zurückgelegten Strecke multipliziert wird.

⁽³⁶⁾ IFR (instrument flight rules — „Instrumentenflugregeln“) sind Regeln, die vorschreiben, wie Flugzeuge zu betreiben sind, wenn der Pilot nicht in der Lage ist, nach Sichtflugregeln zu navigieren.

⁽³⁷⁾ Quelle: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Deutsches Sanierungskonzept gemäß IDW S6/BGH, 16. Juni 2021, S. 33.

Abbildung 3

Prognosen der KPI der Fluggesellschaften für das Jahr 2019 (in %)



Quelle: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Deutsches Sanierungskonzept gemäß IDW S6/BGH, 16. Juni 2021, S. 33.

- (61) Die Hauptbetriebskosten von Condor fallen für Wartung, Treibstoff und Personal an. Die Annahmen des Umstrukturierungsplans beruhen auf der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Flugzeugtypen auf der zugewiesenen Strecke, den Ölpreisprognosen und der Leistung. Der Umstrukturierungsplan berücksichtigt die Auswirkungen der im Rahmen des Insolvenzplans durchgeführten Maßnahmen, die sich aus der Flottenerneuerung, dem schrittweisen Übergang von [...] sowie Personalabbau, COVID-19-bedingter Kurzarbeit usw. ergeben.
- (62) Die Einnahmen von Condor aus dem Flugbetrieb werden den Prognosen zufolge schrittweise steigen. Nach einer Wiederanlaufphase im Zeitraum 2020-2022 dürfte die Auslastung der Flugzeuge entsprechend der erwarteten Erholung des Markts für Freizeitreisen im Jahr [...] zum Niveau vor der COVID-19-Pandemie zurückkehren. Im Basisszenario (Tabelle 3) wird davon ausgegangen, dass Condor am Ende des Umstrukturierungszeitraums im September 2023 wieder rentabel ist und den Zins- und Abschreibungsaufwand decken kann; angenommen werden ein Nettoergebnis von [...] Mio. EUR und eine EBIT-Marge von [...] %⁽³⁸⁾. Dieser Aufwärtstrend wird sich nach dem Ende des Umstrukturierungszeitraums mit einem Nettoergebnis von [...] Mio. EUR und einer EBIT-Marge von [...] % im Jahr 2024 fortsetzen. Für 2026 werden dann ein Nettoergebnis von [...] Mio. EUR und eine EBIT-Marge von [...] % erwartet.

Tabelle 3

Gewinn- und Verlustrechnung für Condor im Basisszenario

In Mio. EUR	Vor der Umstrukturierung		Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2017/18 IST	2018/19 IST	2019/20 IST	2020/21 PROG-NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Betriebliche Erträge	1 803,8	1 684,2	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Betriebsaufwendungen	- 1 684,4	- 1 542,9	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Mietkosten für Flotte			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽³⁸⁾ EBIT oder „Ergebnis vor Zinsen und Steuern“ bezeichnet die Erträge eines Unternehmens ohne Steuer- und Zinsaufwand. Die EBIT-Marge ist eine Finanzkennzahl, die einen Indikator für die Rentabilität eines Unternehmens darstellt und berechnet wird, indem das EBIT durch die Umsatzerlöse geteilt wird.

In Mio. EUR	Vor der Umstrukturierung		Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2017/18 IST	2018/19 IST	2019/20 IST	2020/21 PROG-NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Abschreibungen und Wertberichtigungen	- 96,4	- 93,9	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Wertberichtigung Flotte			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Betriebsergebnis (EBIT) vor außerordentlichen Posten	23,0	47,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Finanzierungskosten	- 29,6	- 32,0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon flottenbezogen			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettoergebnis für das Jahr	40,0	- 6 796,7	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
EBITDA-Marge (v. S.)	7 %	9 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
EBIT-Marge (v. S.)	1 %	3 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Ertrag	198	172	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Angebotene Sitzkilometer [ASK] insgesamt (in Mio.)	34 638	36 183	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Passagierkilometer [RPK] insgesamt (in Mio.)	30 880	32 495	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Sitzauslastungsfaktor	89 %	90 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Fluggäste gesamt (in Mio.)	8,8	9,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Quelle: Anmeldung, Finanzdaten von Condor (Aufteilung für Flotte für 2017/18 und 2018/19 nicht verfügbar).

- (63) Aus Tabelle 3 geht hervor, dass Condor durch die operativen und geschäftlichen Umstrukturierungsmaßnahmen und die finanziellen Beiträge in die Lage versetzt wird, die Auswirkungen der Insolvenz von TCG auf ihr Eigenkapital, das zum Zeitpunkt der Beendigung des Insolvenzverfahrens am 1. Dezember 2020 noch teilweise in ihrer Bilanz stand, schrittweise abzumildern. Im Einklang mit dem deutschen Insolvenzrecht schrieb Condor sein gesamtes Gesellschaftskapital ab, sodass das buchmäßige Eigenkapital negativ war. Selbst wenn Condor aufgrund dieses

exogenen Effekts bis 2026 immer noch ein leicht negatives Eigenkapital von [...] Mio. EUR hätte, wird sich ihre Eigenkapitalbasis während des Umstrukturierungszeitraums kontinuierlich und erheblich verbessern und 2027 ins Positive drehen. Darüber hinaus werden die langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten von Condor nach dem Höchststand von [...] Mio. EUR im Jahr 2021 auf [...] Mio. EUR im Jahr 2026 zurückgehen. Zudem wäre die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) ⁽³⁹⁾ diesen Daten zufolge am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Geschäftsjahr 2023 sowie in den Folgejahren mit einer ROCE von [...] % bis [...] % deutlich positiv (Tabelle 4).

Tabelle 4

Bilanz von Condor im Basisszenario

In Mio. EUR	Vor der Umstrukturierung		Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2017/18 IST	2018/19 IST	2019/20 IST	2020/21 PROG-NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Vermögenswerte	1 880,9	591,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige Vermögenswerte > 1 Jahr	1 293,4	309,8	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Flotte (Vermögenswerte)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Umlaufvermögen < 1 Jahr	587,5	281,6	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11,2	56,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Verbindlichkeiten	1 880,9	591,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Eigenkapital	194,7	- 6 776,2	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige Verbindlichkeiten > 1 Jahr	760,6	3 706,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten > 1 Jahr	181,2	156,1	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Leasing (Verbindlichkeiten)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kurzfristige Verbindlichkeiten < 1 Jahr	925,6	3 661,3	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten < 1 Jahr	37,8	47,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽³⁹⁾ Das eingesetzte Kapital ist definiert als das Gesamtvermögen abzüglich kurzfristiger Verbindlichkeiten.

In Mio. EUR	Vor der Umstrukturierung		Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2017/18 IST	2018/19 IST	2019/20 IST	2020/21 PROG-NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
davon Leasing (Verbindlichkeiten)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
ROCE	2 %	- 2 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Quelle: Anmeldung, Finanzdaten von Condor (Aufteilung für Flotte für 2017/18 und 2018/19 nicht verfügbar).

- (64) Die im Juni 2021 von Rothschild im Rahmen des Investorenprozesses durchgeführte Unternehmensbewertung von Condor (siehe Tabelle 5) hat auf der Grundlage konservativer Annahmen und je nach Methode (abgezinste Cashflows oder Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)) ein geschätztes Eigenkapital von Condor zwischen [...] Mio. EUR und [...] Mrd. EUR für das Jahr 2023 ergeben.

Tabelle 5

Unternehmensbewertung von Condor

(...)

- (65) Der Bewertungsbericht von Rothschild enthält eine Berechnung der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC) von Condor. Die WACC sind die Summe aus der Multiplikation der Fremdkapital- und der Eigenkapitalkosten mit ihren jeweiligen Gewichtungen. Für die Zielkapitalstruktur mit Zielgewichtungen für Fremd- und Eigenkapital werden unter der Annahme von [...] % Eigenkapital die Fremdkapitalkosten mit [...] % und die Eigenkapitalkosten mit [...] % angesetzt⁽⁴⁰⁾. Die WACC von Condor werden mit [...] % angesetzt. Am 1. Januar 2019 trat IFRS 16 in Kraft, mit dem die unterschiedliche Behandlung von Finanzierungsleasing und Operating-Leasing abgeschafft wurde. Dieselbe Berechnung wurde unter Berücksichtigung von IFRS 16 und mit der sich daraus ergebenden höheren Fremdkapitalgewichtung aufgrund der Bilanzierung von Leasingverbindlichkeiten als finanzielle Verbindlichkeiten durchgeführt. Die Zunahme des Fremdkapitals führt zu einer angenommenen Kapitalstruktur mit [...] % Eigenkapital und [...] % Fremdkapital. In diesem Szenario liegen die WACC aufgrund der höheren Fremdkapitalgewichtung bei [...] %.
- (66) Die deutschen Behörden legten auch eine Bewertung des Eigenkapitals von Condor zu den mit Attestor vereinbarten Bedingungen vor, die von PwC für die in Deutschland vorgeschriebene Bewertung der KfW-Darlehensbedingungen und von Rothschild als unabhängigem Sachverständigen für die Ermittlung des Unternehmenswerts im Rahmen des Investitionsprozesses herangezogen wurde. PwC verfolgt einen konservativen Ansatz, der von der unteren Spanne des geplanten EBIT ([...] Mio. EUR) und einem Multiplikationsfaktor von [...] ausgeht. Auf der Grundlage dieser konservativen Annahmen kommt PwC zu dem Schluss, dass Condor im Jahr 2025 einen Eigenkapitalwert von rund [...] Mio. EUR haben wird, den Condor selbst vor der COVID-19-Pandemie auf etwa [...] Mio. EUR geschätzt hat⁽⁴¹⁾. Auf Basis der konservativeren Bewertung von PwC würde Condor im Jahr 2026 eine Eigenkapitalrendite (ROE) von [...] % erzielen. Dieser Wert deckt sich mit dem Median der ROE einer Gruppe anderer Fluggesellschaften, der sich im Zeitraum 2017-2019 auf 23,4 % bis 25,3 % belief (siehe Tabelle 6). Wie aus Tabelle 6 hervorgeht, haben sich die traditionellen europäischen und US-Fluggesellschaften mit Ausnahme des Jahres 2019 mehr oder weniger ähnlich entwickelt.

⁽⁴⁰⁾ Die Fremdkapitalkosten von [...] % ergeben sich aus dem um die steuerliche Abzugsfähigkeit der Zinsen bereinigten Zinssatz von [...] % der bestehenden KfW-Darlehen. Die Eigenkapitalkosten von [...] % werden anhand eines Modells zur Bewertung von Kapitalanlagen berechnet und setzen sich zusammen aus i) dem risikofreien Zinssatz von [...] %, ii) einem Kleinunternehmensaufschlag von [...] % und iii) der unternehmensspezifischen Risikoprämie, die sich aus der Marktrisikoprämie von [...] % multipliziert mit einem Beta-Faktor (1,2 auf der Grundlage von Peers) ergibt und für Condor [...] % betragen würde.

⁽⁴¹⁾ PwC, Mandat für den Bund, 18.5.2021.

Tabelle 6

Median der Eigenkapitalrendite von Fluggesellschaften 2017-2019 ⁽⁴²⁾

	2019	2018	2017
Traditionelle Fluggesellschaften (Europa)	19,8 %	24,6 %	24,1 %
Billigfluggesellschaften (Europa)	12,8 %	15,1 %	11,1 %
USA	30,4 %	25,3 %	25,8 %
Alle	25,3 %	23,4 %	24,6 %

(67) Darüber hinaus wird Condor nach Einschätzung der deutschen Behörden durch die kombinierte Wirkung des Umstrukturierungsplans von Condor, der mehrere Rationalisierungsmaßnahmen und eine Flottenerneuerung umfasst (siehe Tabelle 2), die zu einer erheblichen Senkung der Personal- und Beschaffungskosten sowie zu Einsparungen bei den Treibstoff- und Wartungskosten führen werden, und der neuen Finanzierung durch Attestor eine Rentabilität erreichen können, die dem Branchendurchschnitt entspricht. Wie aus Tabelle 3 hervorgeht, sind die EBIT-Margen von Condor ⁽⁴³⁾ ab dem Geschäftsjahr 2023 positiv ([...] % im Jahr 2023, Anstieg auf [...] % im Jahr 2026). Die Margen sind nach COVID-19 deutlich höher als vor COVID-19 ([...] % im Geschäftsjahr 2018 und [...] % im Geschäftsjahr 2019).

(68) Tabelle 7 enthält auch Angaben zur Rentabilität anderer Fluggesellschaften vor COVID-19. Den von Deutschland vorgelegten Daten zufolge betrug die EBIT-Marge dieser anderen Fluggesellschaften, zu denen traditionelle Fluggesellschaften wie Lufthansa und Billigfluggesellschaften wie Ryanair gehören, im Durchschnitt 5,7 % bzw. 7,3 % (Median). Die Ergebnisse dieser Gruppe wichen stark voneinander ab, mit einem Abstand von 18,8 Prozentpunkten zwischen dem höchsten Wert von 13,3 % und dem niedrigsten Wert von – 5,5 %. Ausgehend von den Zahlen von 2019 belief sich der Passagierertrag von Condor (Einnahmen geteilt durch die Zahl der Fluggäste) auf [...] ⁽⁴⁴⁾ gegenüber durchschnittlich 141 bei den anderen Fluggesellschaften, und die ASK von Condor lagen bei [...] gegenüber durchschnittlich 135 773 ASK bei anderen Fluggesellschaften.

Tabelle 7

Kennzahlenvergleich mit anderen Fluggesellschaften vor COVID-19

	EBIT-Marge (in %)	Ertrag (in EUR)		Auslastungsfaktor (in %)	Fluggäste (in Mio.)	Kapazität an verfügbaren Sitzplätzen (in Mio. km)
Condor	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Lufthansa	5,1	250,7		82,6	145,3	358 803
Norwegian	2,0	121,9		86,6	36,2	100 031
Eurowings	- 5,5	85,7		82,3	27,0	32 383
Ryanair	13,3	57,0		95,0	149,0	176 989
IAG	10,2	215,7		84,6	118,3	337 754
EasyJet	7,3	76,5		91,5	96,1	116 056
Wizz	13,0	69,0		93,6	40,0	69 973

⁽⁴²⁾ Beschluss C(2020) 9221 der Kommission vom 11.12.2020 in der Sache SA.58463 Aide à la restructuration de Corsair (ABl. C 41 vom 5.2.2021, S. 1), Erwägungsgrund 23. Die Stichprobe umfasst 15 Fluggesellschaften, die in drei Kategorien eingeteilt sind: Die **traditionellen Fluggesellschaften** umfassen Air France KLM, Lufthansa, IAG, SAS, Aeroflot, TAP, Aegean und Finnair. Die **Billigfluggesellschaften** umfassen Ryanair, EasyJet und Air Europa und **USA** schließt Delta Airlines, American Airlines, United Airlines und Southwest Airlines ein.

⁽⁴³⁾ EBIT-Marge auf Basis der Umsatzerlöse. Der Umstrukturierungsplan sieht keine sonstigen betrieblichen Erträge vor.

⁽⁴⁴⁾ Der Ertrag ist aufgrund der notwendigen Vergleichbarkeit mit den Peers höher als in Table 3 dargestellt. Da die öffentlich zugänglichen Daten der Wettbewerber nicht so detailliert sind wie die internen Daten von Condor, wird der Ertrag in Table 7 als Umsatz pro PAX definiert, während der Ertrag in Table 3 als (Umsatz minus Frachturnsatz minus sonstige Umsätze) pro PAX definiert ist.

	EBIT-Marge (in %)	Ertrag (in EUR)		Auslastungsfaktor (in %)	Fluggäste (in Mio.)	Kapazität an verfügbaren Sitzplätzen (in Mio. km)
Swiss	11,1	238,9		83,9	21,5	63 321
Austrian	0,7	144,3		80,8	14,6	28 508
Brussels Airlines	- 2,2	143,2		81,5	10,3	21 994
Turkish Airlines	8,1	146,0		81,6	74,3	187 696
Durchschnitt (mit Condor)	5,5	143,8		86,2	61,8	127 474
Durchschnitt (ohne Condor)	5,7	140,8		85,8	66,6	135 773
Median (mit Condor)	6,2	143,8		84,3	38,1	85 002
Median (ohne Condor)	7,3	143,2		83,9	40,0	100 031

Quelle: KPMG, Condor Flugdienst GmbH, Deutsches Sanierungskonzept gemäß IDW S6/BGH, 16. Juni 2021, S. 37; eigene Berechnung.

- (69) Darüber hinaus legte Deutschland Daten zu den voraussichtlichen Cashflows von Condor im Basisszenario vor (siehe Tabelle 8).

Tabelle 8

Prognostizierte Cashflows im Basisszenario

In Mio. EUR	Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2019/20 IST	2020/21 PROG-NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
EBITDA	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit (v. S.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Außerordentliche Posten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Cashflow aus Investitionstätigkeiten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Veränderungen beim Eigenkapital	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Veränderungen bei den finanziellen Verbindlichkeiten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon finanzielle Verbindlichkeiten KfW	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Cashflow aus Finanzierungstätigkeiten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettoabnahme/-zunahme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Zu Beginn des Zeitraums	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Am Ende des Zeitraums	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

In Mio. EUR	Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2019/20 IST	2020/21 PROG- NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Verfügbare Tranche B	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Gebundene Liquidität	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Verfügbare Liquidität	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Quelle: Anmeldung, Finanzdaten von Condor.

- (70) Aus den von Deutschland vorgelegten Daten geht hervor, dass sich die Mittelabflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit im Geschäftsjahr 2021 auf [...] Mio. EUR beliefen. Die wichtigsten Faktoren für den Mittelzufluss waren außerordentliche Posten in Höhe von [...] Mio. EUR, die mit der Liquidation von TCG, der vom Investor Attestor bereitgestellten Liquidität und Veränderungen bei den finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber der KfW zusammenhängen. Nach dem Beitrag von Attestor zum Eigenkapital von Condor fällt die verfügbare Liquidität zu keinem Zeitpunkt unter [...] Mio. EUR.
- (71) Aus den vorgelegten Informationen geht hervor, dass Condor mit einer kurzfristigen Liquiditätskrise konfrontiert war, die mit der negativen Solvenz infolge der Liquidation von TCG zusammenhing (Abbildung 4).

Abbildung 4

Kurzfristige Liquiditätsposition von Condor

(...)

Quelle: Anmeldung, Bewertung der Umstrukturierung durch KPMG.

- (72) Deutschland legte eine Sensitivitätsanalyse vor, aus der hervorgeht, wie sich die GuV und in der Folge die Bilanz von Condor gegenüber dem Basisszenario, wie in Tabelle 3 und Tabelle 4 dargestellt, verändern würden, wenn die Treibstoffkosten aufgrund eines Anstiegs der Preise für Emissionszertifikate und Ausgleichsgutschriften stärker steigen würden als im Basisszenario und wenn das Ertragswachstum je Fluggast⁽⁴⁵⁾ auch durch mögliche ungünstige Marktentwicklungen, d. h. verstärkten Wettbewerb, negativ beeinflusst würde, wodurch sich das insbesondere aufgrund der neuen Langstreckenflugzeuge erwartete Ertragswachstum verringern würde. Das Ergebnis dieser Analyse ist in Tabelle 9 und Tabelle 10 dargestellt.

Tabelle 9

Prognostizierte Gewinn- und Verlustrechnung im ungünstigen Szenario

In Mio. EUR	Vor der Umstrukturierung		Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2017/18 IST	2018/19 IST	2019/20 IST	2020/21 PROG- NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Betriebliche Erträge	1 803,8	1 684,2	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Betriebsaufwendungen	- 1 684,4	- 1 542,9	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Mietkosten für Flotte			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Abschreibungen und Amortisierung	- 96,4	- 93,9	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽⁴⁵⁾ Umsätze geteilt durch das Gesamtpassagieraufkommen.

In Mio. EUR	Vor der Umstrukturierung		Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2017/18 IST	2018/19 IST	2019/20 IST	2020/21 PROG-NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
davon Abschreibung Flotte			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Betriebsergebnis (EBIT) vor außerordentlichen Posten	23,0	47,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Finanzierungskosten	- 29,6	- 32,0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon flottenbezogen			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettoergebnis für das Jahr	40,0	- 6 796,7	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
EBITDA-Marge (v. S.)	7 %	9 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
EBIT-Marge (v. S.)	1 %	3 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Ertrag	198	172	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Angebotene Sitzkilometer [ASK] insgesamt (in Mio.)	34 638	36 183	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Passagierkilometer [RPK] insgesamt (in Mio.)	30 880	32 495	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Sitzauslastungsfaktor insgesamt	89 %	90 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Fluggäste gesamt (in Mio.)	8,8	9,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Quelle: Anmeldung, Finanzdaten von Condor (Aufteilung für Flotte für 2017/18 und 2018/19 nicht verfügbar).

Tabelle 10

Bilanz im ungünstigen Szenario

In Mio. EUR	Vor der Umstrukturierung		Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2017/18 IST	2018/19 IST	2019/20 IST	2020/21 PROG-NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Vermögenswerte	1 880,9	591,5	[...]	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige Vermögenswerte > 1 Jahr	1 293,4	309,8	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

In Mio. EUR	Vor der Umstrukturierung		Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2017/18 IST	2018/19 IST	2019/20 IST	2020/21 PROG-NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
davon Flotte (Vermögenswerte)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Umlaufvermögen < 1 Jahr	587,5	281,6	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11,2	56,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Verbindlichkeiten	1 880,9	591,5	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Eigenkapital	194,7	- 6 776,2	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige Verbindlichkeiten > 1 Jahr	760,6	3 706,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten > 1 Jahr	181,2	156,1	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Leasing (Verbindlichkeiten)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kurzfristige Verbindlichkeiten < 1 Jahr	925,6	3 661,3	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten < 1 Jahr	37,8	47,4	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Leasing (Verbindlichkeiten)			(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Verhältnis Nettoverschuldung zum EBITDA	1,7	1,0	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
ROCE	2 %	- 2 %	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Quelle: Anmeldung, Finanzdaten von Condor (Aufteilung für Flotte für 2017/18 und 2018/19 nicht verfügbar).

- (73) Unter den Annahmen des ungünstigen Szenarios würde die operative Leistung von Condor leicht sinken und das EBIT würde um durchschnittlich [...] Mio. EUR niedriger sein als im Basisszenario. Condor würde jedoch mit einer EBIT-Marge von [...] % am Ende des Umstrukturierungszeitraums rentabel bleiben. Diese würde zum Ende des Prognosezeitraums, d. h. 2019/2020 bis 2025/2026 (im Folgenden „Planungszeitraum“), auf [...] % steigen.

- (74) In der Bilanz wirkt sich das ungünstige Szenario hauptsächlich auf die Barliquidität und das Eigenkapital von Condor aus. Im ungünstigen Fall verfügt Condor über weniger Barmittel, und das negative Eigenkapital wird nicht so schnell abgebaut wie im Basisszenario. Im ungünstigen Szenario wird Condor am Ende des Planungszeitraums immer noch ein negatives Eigenkapital von [...] Mio. EUR aufweisen. Aber selbst in diesem Fall wäre eine Rückkehr zu einem positiven Eigenkapital im Jahr nach dem Planungszeitraum möglich. Wie in Erwägungsgrund 64 erläutert und aus Tabelle 5 und Tabelle 9 ersichtlich, beruhen der von Rothschild und PwC geschätzte Unternehmenswert und Eigenkapitalwert von Condor bereits auf den negativen Annahmen des ungünstigen Szenarios und behalten somit ihre Gültigkeit.
- (75) Die Anpassungen bei den Einnahmen und Kosten wirken sich auf die Cashflows aus. Aus Tabelle 11 geht hervor, dass die Condor zur Verfügung stehende Liquidität am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Geschäftsjahr 2023 um [...] Mio. EUR niedriger ist als im Basisszenario. 2026 ist die verfügbare Liquidität aufgrund des kumulativen Effekts der geringeren Cashflows aus der betrieblichen Tätigkeit um [...] Mio. EUR niedriger. Im Durchschnitt ist der positive Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit um rund [...] Mio. EUR niedriger. Ein zusätzlicher positiver Cashflow in das Eigenkapital gleicht den Effekt im Jahr 2023 teilweise aus.

Tabelle 11

Prognostizierte Cashflows im ungünstigen Szenario

In Mio. EUR	Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2019/20 IST	2020/21 PROG- NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
EBITDA	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit (v. S.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Außerordentliche Posten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Cashflow aus Investitionstätigkeiten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Veränderungen beim Eigenkapital	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Veränderungen bei den finanziellen Verbindlichkeiten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon finanzielle Verbindlichkeiten KfW	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Cashflow aus Finanzierungstätigkeiten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettoabnahme/-zunahme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Zu Beginn des Zeitraums	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Am Ende des Zeitraums	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Verfügbare Tranche B	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Gebundene Liquidität	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Verfügbare Liquidität	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Quelle: Anmeldung, Finanzdaten von Condor.

- (76) Wie in Erwägungsgrund 63 dargelegt, wäre die ROCE von Condor auf der Grundlage der von Deutschland vorgelegten Daten mit Renditen zwischen [...] % und [...] % außerordentlich hoch. Dies ist hauptsächlich auf das Flottenerneuerungsprogramm von Condor und darauf zurückzuführen, dass die geprüften Abschlüsse von Condor nach dem Handelsgesetzbuch (HGB) erstellt werden. Bei der Flottenerneuerung von Condor geht es auch darum, Flugzeuge nicht mehr zu kaufen oder im Rahmen von Finanzierungsleasing-Verträgen zu leasen, sondern sie stattdessen im Rahmen von Operating-Leasing-Verträgen zu leasen. Im Gegensatz zum Finanzierungsleasing werden beim Operating-Leasing keine Eigentumsrechte an den Leasingnehmer übertragen. Seit Inkrafttreten von IFRS 16 werden alle Leasingverhältnisse in der Bilanz ausgewiesen. Diese Änderung gilt jedoch nicht für alle nationalen Rechnungslegungsstandards. Da Condor ihre geprüften Abschlüsse nach dem HGB erstellt, wirken sich Operating-Leasing-Verhältnisse nicht auf die Bilanz des Leasingnehmers aus, da sie nicht in der Bilanz ausgewiesen und nicht aktiviert werden ⁽⁴⁶⁾.
- (77) Die Flugzeugflotte von Condor macht einen erheblichen Teil des Kapitals und der Vermögenswerte von Fluggesellschaften aus. Daher kann der Nichtausweis von Flugzeug-Leasing-Verhältnissen in der Bilanz die Bilanzsumme erheblich verringern. Dies wirkt sich nicht auf Kennzahlen wie die ROCE aus, da für den Betrieb genutzte Vermögenswerte, d. h. Flugzeuge, bei der Berechnung des eingesetzten Kapitals nicht berücksichtigt werden und somit die Rentabilität auf der Grundlage des Kapitals zu hoch angesetzt ist. Der Nichtausweis von Flugzeug-Leasing-Verhältnissen erschwert auch aussagekräftige Vergleiche zwischen Fluggesellschaften, da die finanzielle Leistung der jeweiligen Fluggesellschaft von der Wahl der Eigentumsform abhängt.
- (78) Aus diesen Gründen legte Deutschland die Finanzberichte von Condor mit den nach IFRS 16 in der Bilanz ausgewiesenen Leasingverhältnissen vor. Deutschland erklärte, dass der veröffentlichte und geprüfte Abschluss von Condor zwar nach dem HGB erstellt werde, Condor aber als Tochtergesellschaft von TCG regelmäßig auch solche alternativen Abschlüsse mit Leasingverhältnissen nach IFRS 16 erstellt habe. Die Umstellung erfolgt für jedes Leasingverhältnis einzeln. Obwohl diese Abschlüsse nicht geprüft werden, werden sie regelmäßig von Wirtschaftsprüfern (Ernst und Young) überprüft und in Zusammenarbeit mit Wirtschaftsprüfern (KPMG) erstellt.
- (79) Tabelle 12 und Tabelle 13 enthalten die angepasste GuV und Bilanz im Basisszenario. Die Auswirkungen sind in beiden Szenarien identisch, da die Anpassung nur die Flottenbilanzierung betrifft und daher unabhängig von den ungünstigeren Annahmen des ungünstigen Szenarios ist. An den IFRS-16-konformen Zahlen ist ein etwas höheres EBIT, dafür aber ein geringerer Nettogewinn abzulesen. Daher steigt auch die EBIT-Marge im Vergleich zur EBIT-Marge auf der Grundlage von Tabelle 3. Am Ende des Umstrukturierungszeitraums wird die EBIT-Marge [...] % betragen und zum Ende des Planungszeitraums auf [...] % steigen. Die größten Auswirkungen machen sich in der Bilanz bemerkbar. Das Gesamtvermögen ist etwa 2,5-mal höher als nach den deutschen Rechnungslegungsvorschriften. Diese Änderung führt zu einer deutlich niedrigeren ROCE, die im Basisszenario zwischen [...] % und [...] % und im ungünstigen Szenario zwischen [...] % und [...] % liegt.

Tabelle 12

Prognostizierte Gewinn- und Verlustrechnung mit aktivierten Leasingverhältnissen im Basisszenario

In Mio. EUR	Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2019/20 IST	2020/21 PROG- NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Betriebliche Erträge	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Betriebsaufwendungen	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>davon Mietkosten für Flotte</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Abschreibungen und Amortisierung	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽⁴⁶⁾ Für den Fusions- und Übernahmeprozess und für die Berichterstattung an die KfW verwendet Condor IFRS-Planungszahlen. Für die Bewertung der Umstrukturierung durch KPMG wurden die IFRS-Zahlen mit den HGB-Zahlen abgestimmt. Obwohl die prognostizierten Zahlen in der Umstrukturierungsbewertung auch mit den IFRS im Einklang stehen, wurde IFRS 16 nicht für den Geschäftsplan verwendet.

In Mio. EUR	Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2019/20 IST	2020/21 PROG- NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
davon Abschreibung Flotte	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Betriebsergebnis (EBIT) vor außerordentlichen Posten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Finanzierungskosten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon flottenbezogen	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettoergebnis für das Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
EBITDA-Marge (v. S.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
EBIT-Marge (v. S.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Ertrag	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Angebote Sitzkilometer [ASK] insgesamt (in Mio.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Passagierkilometer [RPK] insgesamt (in Mio.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Sitzauslastungsfaktor insgesamt	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Fluggäste gesamt (in Mio.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Quelle: Anmeldung, Finanzdaten von Condor.

Tabelle 13

Bilanz mit aktivierten Leasingverhältnissen im Basisszenario

In Mio. EUR	Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2019/20 IST	2020/21 PROG- NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Vermögenswerte	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige Vermögenswerte > 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Flotte (Vermögenswerte)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Umlaufvermögen < 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Verbindlichkeiten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Eigenkapital	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige Verbindlichkeiten > 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten > 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Leasing (Verbindlichkeiten)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

In Mio. EUR	Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2019/20 IST	2020/21 PROG- NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Kurzfristige Verbindlichkeiten < 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten < 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Leasing (Verbindlichkeiten)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
ROCE	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Quelle: Anmeldung, Finanzdaten von Condor.

Tabelle 14

Prognostizierte Gewinn- und Verlustrechnung mit aktivierten Leasingverhältnissen im ungünstigen Szenario

In Mio. EUR	Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2019/20 IST	2020/21 PROG- NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Betriebliche Erträge	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Betriebliche Aufwendungen	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Mietkosten für Flotte	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Abschreibungen und Amortisierung	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon Abschreibung Flotte	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Betriebsergebnis (EBIT) vor Sondereinflüssen	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Finanzierungskosten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
davon flottenbezogen	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettoergebnis für das Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
EBITDA-Marge (v. S.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
EBIT-Marge (v. S.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Ertrag	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Angebotene Sitzkilometer [ASK] insgesamt (in Mio.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Passagierkilometer [RPK] insgesamt (in Mio.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Sitzauslastungsfaktor insgesamt	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Fluggäste gesamt (in Mio.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Quelle: Anmeldung, Finanzdaten von Condor.

Tabelle 15

Bilanz mit aktivierten Leasingverhältnissen im ungünstigen Szenario

In Mio. EUR	Umstrukturierungszeitraum				Nach der Umstrukturierung		
	2019/20 IST	2020/21 PROG- NOSE	2021/22 PLAN	2022/23 PLAN	2023/24 PLAN	2024/25 PLAN	2025/26 PLAN
Vermögenswerte	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige Vermögenswerte > 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>davon Flotte (Vermögenswerte)</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kurzfristige Vermögenswerte < 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Verbindlichkeiten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Eigenkapital	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige Verbindlichkeiten > 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten > 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>davon Leasingverbindlichkeiten</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kurzfristige Verbindlichkeiten < 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten < 1 Jahr	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>davon Leasingverbindlichkeiten</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
ROCE	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Quelle: Anmeldung, Finanzdaten von Condor.

- (80) Deutschland legte auch geänderte, an IFRS 16 angepasste Kapitalflussrechnungen vor. Diese Änderung betrifft jedoch nur eine Verschiebung der Cashflows zwischen betrieblicher Tätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit, ohne dass sich Auswirkungen auf die verfügbare Liquidität ergeben.
- (81) Darüber hinaus legte Deutschland auch ROCE-Vergleichswerte für eine Gruppe europäischer Wettbewerber vor. Die Vergleichswerte zeigen, dass der durchschnittliche ROCE-Wert der Gruppe vor der COVID-19-Pandemie 6,9 % bzw. als Median berechnet 11,8 % betrug. Der ROCE-Wert zeigte eine große Spannweite zwischen – 20,3 % und plus 14,6 %, wie aus Tabelle 16 hervorgeht.

Tabelle 16

ROCE-Wert anderer Fluggesellschaften vor der COVID-19-Pandemie

	ROCE-Wert (%) am 31. Dezember 2019
Lufthansa	8,9
Norwegian	2,3
Eurowings	14,6
Ryanair	11,0

	ROCE-Wert (%) am 31. Dezember 2019
IAG	12,6
EasyJet	13,6
Wizz	12,7
Brussels Airlines	- 20,3
Durchschnitt	6,9
Median	11,8

Quelle: Vorbringen der deutschen Behörden vom 25. Juni 2021; Datenquelle: ORBIS-Datenbank.

2.6. Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen

(82) Zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen hat sich Deutschland für die Dauer des Umstrukturierungszeitraums bis zum 30. September 2023 zu folgenden drei Maßnahmen verpflichtet:

- a) Die Condor-eigene Flotte wird nicht mehr als [...] Flugzeuge umfassen und Condor wird nicht mehr als [...] Mio. Sitzplätze pro Geschäftsjahr anbieten; diese Begrenzung wird die Fähigkeit von Condor, [...], unberührt lassen, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 1. [...]
 2. [...]
 3. [...]
 4. [...]
 5. Deutschland wird der Kommission jeden mit Gründen versehenen Antrag [...] zur Genehmigung anmelden⁽⁴⁷⁾. Die Kommission wird den Antrag innerhalb einer Frist von höchstens 15 Arbeitstagen nach Übermittlung der erforderlichen Informationen genehmigen oder den Antrag mit Begründung ablehnen.
- b) Condor wird während des Umstrukturierungszeitraums davon absehen, Anteile an anderen Unternehmen zu erwerben, es sei denn, dies ist zur Gewährleistung der langfristigen Rentabilität von Condor unerlässlich.
- c) Condor wird bei der Vermarktung seiner Produkte und Dienstleistungen nicht mit staatlichen Beihilfen werben, um einen Wettbewerbsvorteil zu erlangen.

2.7. Die Situation ohne die Umstrukturierungsbeihilfe

(83) Deutschland brachte vor, dass Condor ohne die Umstrukturierungsbeihilfe das Insolvenzverfahren nicht hätte erfolgreich beenden können. Tatsächlich war der Eintritt eines privaten Kapitalgebers ein zentrales Element des Insolvenzplans von Condor, und durch den Rückzug von PGL verlängerte sich die Insolvenz. Darüber hinaus war die Investitionsvereinbarung mit dem neuen Investor Attestor an die Umstrukturierung der KfW-Darlehen gebunden und wäre ohne die Beihilfe nicht unterzeichnet worden. Folglich wäre Condor bald die Liquidität ausgegangen. Dies hätte zur Aussetzung und zum anschließenden Entzug der Betriebsgenehmigung geführt, wodurch Condor seiner Haupteinnahmequelle beraubt worden und in Liquidation gegangen wäre. Weitere Folgen wären die Nichtrückzahlung der KfW-Darlehen, der Verlust von mehr als 4 000 Arbeitsplätzen in einer bereits wirtschaftlich angespannten Situation und eine Verringerung des Wettbewerbs auf dem deutschen Markt für Freizeitreisen.

⁽⁴⁷⁾ Deutschland hat der Kommission während des Umstrukturierungszeitraums keinen entsprechenden Antrag übermittelt.

- (84) Deutschland brachte vor, dass Condor eine entscheidende Rolle auf dem deutschen Freizeitmarkt spiele, die im Falle eines Marktaustritts nicht ohne Weiteres von einem Wettbewerber ausgefüllt werden könne. Insbesondere hatte Condor eine einzigartige Stellung auf diesem Markt inne. Condor war die einzige Fluggesellschaft in Deutschland, die Flugdienste für rund 2 500 unabhängige Reiseveranstalter und 11 000 Reisebüros, darunter viele KMU, erbrachte. Deutschland zufolge war Condor eine der letzten Fluggesellschaften auf dem deutschen Markt, die in der Lage und willens war, Flugpläne und Flugdienste kurzfristig an die besonderen Bedürfnisse von Reiseveranstaltern wie REWE, Alltours, Schauinsland und FTI anzupassen. Deutschland erklärte, Reiseveranstalter hätten sich schriftlich an die deutschen Behörden gewandt, um die Bedeutung hervorzuheben, die Condor für ihre Geschäftstätigkeit habe, und auf ihre Abhängigkeit von Condor für die Durchführung ihrer Flüge hinzuweisen⁽⁴⁸⁾. Deutschland zufolge würde Condor in der Wiederanlaufphase nach der COVID-19-Pandemie eine besonders wichtige Rolle zukommen, da kleine Reiseveranstalter und Reisebüros von einem Flugpartner mit Markterfahrung und den von Condor angebotenen technischen Kompetenzen abhängig seien, um ihr Geschäft nach der Pandemie wieder auf Kurs zu bringen.
- (85) Darüber hinaus sind die Erfahrung von Condor, ihre technische Infrastruktur, ihr Streckennetz und ihre Kontakte auf den Zielmärkten sowie das Vertrauen, das das Unternehmen bei den Interessenträgern erworben hat, Schlüsselfaktoren, durch deren Zusammenwirken Condor in der Lage ist, touristische Reiseziele erfolgreich zu entwickeln und zu verkaufen. Deutschland brachte vor, dass eine solche Kombination von Elementen bei anderen auf dem deutschen Freizeitreisemarkt tätigen Fluggesellschaften nicht gegeben sei, sondern Condor diese über viele Jahre aufgebaut und entwickelt habe, einschließlich von Condor entwickelter eigener IT-Lösungen. Der Marktaustritt von Condor hätte daher auch zu einem Verlust an wertvollem technischem Know-how und Fachwissen geführt, das Condor im Rahmen ihres einzigartigen Geschäftsmodells, das auf dem Markt nicht ohne Weiteres verfügbar sei, entwickelt habe.
- (86) Darüber hinaus verfügte Condor über ein Netz von rund 5 800 Lieferanten, die alle durch den Marktaustritt des Unternehmens erheblich beeinträchtigt worden wären, insbesondere angesichts der angespannten wirtschaftlichen Lage, die zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe infolge der COVID-19-Pandemie herrschte. Condor beschäftigte außerdem mehr als 4 000 Mitarbeiter, und ihr Ausscheiden aus dem Markt hätte sich nachteilig auf spezialisiertes technisches Personal ausgewirkt, insbesondere unter den damaligen Umständen, als viele europäische Fluggesellschaften ihre Kapazitäten infolge der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den weltweiten Luftverkehr verringerten.
- (87) Darüber hinaus machte Deutschland geltend, dass der Marktaustritt von Condor dem Wettbewerb auf dem deutschen Luftverkehrsmarkt abträglich gewesen wäre. Der Markt war bereits stark konsolidiert, und der Lufthansa-Konzern, der eine beherrschende Stellung innehatte, expandierte auch in den Markt für Freizeitreisen. Nach Ansicht Deutschlands würde der Marktaustritt von Condor zu einer weiteren Marktkonzentration führen mit negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb auf dem Markt für Freizeitflüge, da ein Marktaustritt weniger Innovationen und höhere Preise zur Folge hätte.

2.8. Gründe für die Einleitung des Verfahrens

- (88) Infolge der Nichtigkeitsklärung des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 durch das Condor-Urteil von 2024 hegte die Kommission Zweifel, ob die Umstrukturierungsbeihilfe in Form eines Schuldenerlasses als mit Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vereinbar anzusehen ist.
- (89) Erstens äußerte die Kommission Zweifel in Bezug auf die Frage, ob eine positive Rendite für den Staat nach dem Schuldenerlass noch erforderlich ist oder ob sich das Problem einer übermäßigen Risikobereitschaft oder des moralischen Risikos bei bestehenden Anteilseignern und nachrangigen Gläubigern nicht stellt, wenn kein verbleibendes Eigenkapital des Unternehmens nach Berücksichtigung der Verluste vorhanden ist. In diesem Zusammenhang äußerte die Kommission Zweifel, ob angesichts der Höhe des verbleibenden (negativen) Eigenkapitals vor dem Eingreifen des Staates und der vollständigen Abschreibung von Anteilen durch den früheren Anteilseigner TCG davon ausgegangen werden kann, dass mit dem erwarteten Betrag oder sogar einem Nullbetrag dem Staat ein angemessener Anteil an den Gewinnen als Vergütung für den Gesamtbetrag des vom Staat gewährten Schuldenerlasses im Sinne der Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zugesprochen wurde (siehe Einleitungsbeschluss, Erwägungsgrund 172). Zweitens äußerte die Kommission für den Fall, dass noch immer eine angemessene Rendite für den Staat erforderlich war, Zweifel daran, ob der von Deutschland vorgeschlagene Earn-Out-Mechanismus für die Rückzahlung der Junior-Tranche des Darlehens 1 durch Condor der Anforderung unter Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien entsprechen würde (siehe Einleitungsbeschluss, Erwägungsgrund 173).

⁽⁴⁸⁾ Deutschland übermittelte in Anlage 13 der Anmeldung Beispiele für Schreiben von Reiseveranstaltern.

- (90) Angesichts der möglichen Auswirkungen, falls die Vergütung für den Schuldenerlass nicht mit Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vereinbar sein sollte, äußerte die Kommission auch Zweifel hinsichtlich der Kalibrierung der von Deutschland vorgeschlagenen Maßnahmen zur Begrenzung der durch die Beihilfe bedingten Wettbewerbsverfälschungen (Einleitungsbeschluss, Erwägungsgrund 189). Folglich zweifelte die Kommission, ob die Umstrukturierungsbeihilfe nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann.

3. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

3.1. Stellungnahme von Condor

- (91) In ihrer Stellungnahme vom 15. Oktober 2024, die am 16. Oktober 2024 registriert wurde, vertritt Condor die Auffassung, dass die in Rede stehende Umstrukturierungsbeihilfe voll und ganz mit Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien und mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Insbesondere ist Condor der Ansicht, dass unter Umständen, wie sie im vorliegenden Fall gegeben sind, i) es nach Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien nicht erforderlich ist, dass dem Staat ein Anteil an künftigen Wertgewinnen des Empfängers zugesichert wird, ii) im vorliegenden Fall das mit Attestor ausgehandelte Umstrukturierungspaket und der darin vorgesehene Earn-Out-Mechanismus dem Staat in jedem Fall einen Anteil an künftigen Wertgewinnen von Condor zusichert, der angemessen ist, und iii) es keinen Grund gibt, die von Deutschland angebotenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen neu zu kalibrieren.
- (92) Was das in Erwägungsgrund 91 Ziffer i genannte Argument betrifft, so ist Condor zufolge in diesem Fall die Anforderung unter Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllt, wenn der dem Staat zugesicherte Anteil an künftigen Wertgewinnen des Empfängers null beträgt und unter den gegebenen Umständen ein Anteil an einem Nullbetrag angemessen ist.
- (93) Erstens folgt dies aus der Zielsetzung von Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, die unter den hier gegebenen Umständen nicht rechtfertigen kann, dass dem deutschen Staat ein Anteil an künftigen Wertgewinnen von Condor zugesichert werden muss. Condor ist der Auffassung, dass in diesem Fall kein Problem im Zusammenhang mit dem „moralischen Risiko“ besteht, und stimmt mit der Kommission darin überein, dass ein moralisches Risiko nur in Bezug auf *bestehende* Anteilseigner und nachrangige Gläubiger gegeben ist. Die Anteilseigner und anderen Gläubiger, von denen keiner Inhaber nachrangiger Schuldtitel aus der Zeit war, bevor die Beihilfe gewährt wurde, haben ihre Anteile oder Forderungen im Rahmen des Insolvenzverfahrens ⁽⁴⁹⁾ im Einklang mit Randnummer 66 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vollständig oder nahezu vollständig abgeschrieben, und nach Ansicht von Condor besteht kein Spielraum mehr, um das moralische Risiko oder das Eingehen übermäßiger Risiken stärker oder umfassender zu begrenzen. Der in Rede stehende Schuldenerlass kommt daher nicht bestehenden Anteilseignern oder Gläubigern zugute, sondern nur künftigen Anteilseignern.
- (94) Condor ist ferner der Auffassung, dass im Hinblick auf Attestor kein Problem im Zusammenhang mit dem moralischen Risiko besteht, da Attestor — als neuer Anteilseigner von Condor — nicht unter das Ziel der Vermeidung des moralischen Risikos gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien fällt. Auch aus der Beteiligung von SGL entsteht kein Problem im Zusammenhang mit dem moralischen Risiko, da SGL nur die Rolle eines Treuhänders bis zum Eintritt des neuen Investors innehatte.
- (95) Condor macht geltend, dass das zwischen der Bundesregierung und Attestor vereinbarte Maßnahmenpaket Teil einer ausgehandelten und ausgewogenen Lösung sei und die Zusicherung einer zusätzlichen Vergütung an den Staat unter diesen Voraussetzungen bedeute, dass Attestor diese Vergütung entzogen und der neue Investor somit gezwungen sei, die Last der übermäßigen Risikobereitschaft früherer Anteilseigner oder Gläubiger mitzutragen. Eine solche Lösung würde private Investoren abschrecken, da sie den Zielen der Minimierung staatlicher Beihilfen und eines unverfälschten Wettbewerbs zuwiderlaufe und auch dem Schlussteil von Randnummer 66 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien entgegenstehe, aus dem sich ergebe, dass diejenigen, die frisches Kapital zugeführt haben, nicht in unverhältnismäßiger Weise beeinträchtigt werden sollten.

⁽⁴⁹⁾ Insbesondere wurden die Anteile der TCG an Condor im Insolvenzverfahren auf null abgeschrieben. Die TCG befindet sich in Liquidation. Sie wird in keiner Weise von einer Wertsteigerung nach der erfolgreichen Umstrukturierung von Condor profitieren. Darüber hinaus akzeptierten die übrigen Gläubiger von Condor in dem vom deutschen Insolvenzgericht gebilligten Insolvenzplan eine Insolvenzquote von 0,1 % ihrer Forderungen und schrieben somit ebenfalls ihre Forderungen fast vollständig ab.

- (96) Zweitens ergibt sich auch aus dem zweiten Teil von Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien⁽⁵⁰⁾, dass im vorliegenden Fall ein Anteil des Staates an künftigen Wertgewinnen von Condor in Höhe von null angemessen ist. Dies ist der Fall, da keine Kapitalzuführung vorliegt (d. h., der Betrag des „zugeführten staatlichen Kapitals“ ist gleich null) und da es kein — oder nur ein negatives — verbleibendes Eigenkapital des Unternehmens nach Berücksichtigung von Verlusten gibt, zu dem eine angenommene staatliche Kapitalzuführung ins Verhältnis gesetzt werden könnte, um die Angemessenheit des Anteils des Staates an den künftigen Wertgewinnen des Empfängers zu bestimmen. Das Eigenkapital von Condor dürfte bis 2026, d. h. bis zur Rückzahlung der als Beihilfe gewährten Darlehen im September 2026, negativ bleiben; erst nach 2026 könnte es wieder positiv werden. Nach Ansicht von Condor müssen Schuldenerlasse, obwohl sie „eigenkapitalstärkend“ sind, von „Kapitalzuführungen“ unterschieden werden.
- (97) In Bezug auf das in Erwägungsgrund 91 Ziffer ii genannte Argument macht Condor geltend, dass im vorliegenden Fall Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien in jedem Fall erfüllt sei, da dem Staat ein Anteil an künftigen Wertgewinnen von Condor zugesichert werde und dieser Anteil a) aufgrund der wettbewerblichen Auswahl eines Investors und b) aufgrund des Earn-Out-Mechanismus und anderer Umstände des Falles angemessen sei.
- (98) Condor ist der Ansicht, dass die Angemessenheit des Anteils des Staates an künftigen Wertgewinnen von Condor nicht anhand der Kriterien im zweiten Teil von Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien beurteilt werden könne. Sollte es dennoch für notwendig erachtet werden, dem Staat einen Anteil an künftigen Wertgewinnen des Empfängers zuzusichern, so müsse die Angemessenheit dieses Anteils auf der Grundlage aller Umstände beurteilt werden, d. h. im vorliegenden Fall anhand des Earn-Out-Mechanismus, des gesamten Umstrukturierungspakets einschließlich des Verfahrens zur Auswahl des Investors, der von den bestehenden Anteilseignern und Gläubigern getragenen Lasten und der eigenen Beiträge von Attestor.
- (99) Condor zufolge ergibt sich die Angemessenheit aufgrund des Ausschreibungsverfahrens daraus, dass Attestor in einem wettbewerblichen Verfahren aus drei Bietern ausgewählt wurde und das Angebot von Attestor die besten Konditionen für Condor und für die Rückzahlung der staatlichen Darlehen (in Form der Rückzahlung eines hohen Teils des ausstehenden Darlehensbetrags, aber auch mittels eines Earn-out-Mechanismus) bereithielt. Ein solches Ausschreibungsverfahren — neben den zwischen der Bundesregierung und Attestor ausgehandelten und vereinbarten Konditionen — stelle sicher, dass der vereinbarte Anteil des Staates an künftigen Wertgewinnen von Condor den besten Konditionen entspricht, die von Investoren auf dem Markt zu erhalten sind.
- (100) Condor zufolge ergibt sich die Angemessenheit darüber hinaus aus dem für [...] geltenden Earn-Out-Mechanismus⁽⁵¹⁾. Im Best-Case-Szenario wird der gesamte Betrag von [...] Mio. EUR zurückgezahlt; die im Einleitungsbeschluss als Anteil des Staates an den künftigen Gewinnen im Best-Case-Szenario angegebenen [...] Mio. EUR und die von Deutschland in der Anmeldung genannte Spanne zwischen [...] Mio. EUR und [...] Mio. EUR waren eine Schätzung, die lediglich dazu diente, das Beihilfeelement zu quantifizieren.
- (101) Schließlich weist Condor auf die folgenden Umstände des Falles hin, bei denen es sich um weitere Elemente handelt, die die Angemessenheit des Anteils des Staates an künftigen Wertgewinnen von Condor unterstützen:
- a) Der Staat erhält [...] unabhängig von den künftigen Wertgewinnen von Condor. Diese Zinsen sind auch dann zahlbar, wenn im Rahmen des Earn-Out-Mechanismus keine Rückzahlungen fällig sind.
 - b) Durch das mit Attestor ausgehandelte Paket wurde die Laufzeit der bestehenden Darlehen erheblich verkürzt. Der gesamte verbleibende Betrag wird bereits bis September 2026 zurückgezahlt und nicht erst im Dezember 2031, wie für die ursprüngliche Tranche B der Darlehen 1 und 2 vorgesehen.
 - c) Ohne den Eintritt von Attestor wäre Condor zahlungsunfähig gewesen. Condor wäre weder in der Lage gewesen, ihren Rückzahlungsverpflichtungen nachzukommen, noch die Zinsen für die Darlehen zu zahlen.

⁽⁵⁰⁾ Gemäß dem zweiten Teil von Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist die Angemessenheit des dem Staat zugesicherten Anteils an künftigen Wertgewinnen von Condor „angesichts des Verhältnisses zwischen dem Betrag des zugeführten staatlichen Kapitals und dem verbleibenden Eigenkapital des Unternehmens nach Berücksichtigung von Verlusten“ zu bestimmen.

⁽⁵¹⁾ Der von Deutschland beschriebene Earn-Out-Mechanismus (siehe Erwägungsgrund 53).

- d) Das Eigenkapital von Condor wird voraussichtlich bis zur Rückzahlung der Darlehen im September 2026 negativ bleiben. Gemäß Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien muss die Angemessenheit des Anteils des Staates an künftigen Wertgewinnen des Empfängers anhand des „verbleibenden Eigenkapitals des Unternehmens nach Berücksichtigung von Verlusten“ bestimmt werden. Sollte es dennoch für notwendig erachtet werden, dem Staat einen Anteil an künftigen Wertgewinnen von Condor auch im Falle eines negativen Eigenkapitals zuzusichern, muss sich aus dem Verweis auf das „verbleibende Eigenkapital des Unternehmens“ zumindest ergeben, dass je niedriger dieses verbleibende Eigenkapital ist, desto niedriger auch der Anteil des Staates an künftigen Wertgewinnen des Empfängers sein muss.

- (102) In Bezug auf das in Erwägungsgrund 91 Ziffer iii genannte Argument gibt es Condor zufolge keinen Grund, die von Deutschland angebotenen Maßnahmen zur Begrenzung der durch die Beihilfe verursachten Wettbewerbsverfälschungen neu zu kalibrieren, da sie geeignet seien, weil die in Rede stehende Umstrukturierungsbeihilfe voll und ganz mit Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien und mit dem Binnenmarkt vereinbar sei.

3.2. Stellungnahme von Ryanair

- (103) In ihrer Stellungnahme vom 16. Oktober 2024 teilt Ryanair sowohl die Zweifel der Kommission, ob mit dem Schuldenerlass, der durch den Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 genehmigt wurde, dem Staat ein angemessener Anteil an künftigen Wertgewinnen des Empfängers zugesichert wurde, als auch deren Zweifel hinsichtlich der Kalibrierung der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen, wie sie von Deutschland angeboten wurden. Ryanair äußert jedoch noch mehrere weitere Bedenken.
- (104) Ryanair ist erstens der Ansicht, dass es sich bei den von den Gläubigern von Condor akzeptierten Schuldenerlassen nicht um eine allgemeine Maßnahme handle, wie die Kommission zu Unrecht angenommen habe, sondern diese aus einer kollektiven Entscheidung der Gläubiger resultierten.
- (105) Ryanair macht ferner geltend, dass die Nichtanwendung von Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, wie sie die Kommission vorgeschlagen hat, den Grundsätzen der Effizienz der öffentlichen Ausgaben und der Notwendigkeit, die Vergeudung öffentlicher Mittel zu vermeiden, zuwiderlaufe. Der Umstand, dass der ursprüngliche Anteilseigner von Condor alle seine Anteile verloren hat und dass Attestor zuvor kein Anteilseigner gewesen ist, ist Ryanair zufolge irrelevant, da die künftigen Anteilseigner Anspruch auf Wertgewinne hätten und die Lasten mit dem Staat teilen sollten. Darüber hinaus bedeute die Tatsache, dass Condor über ein negatives Eigenkapital verfügt, nicht, dass keine künftigen Gewinne zu erwarten seien; durch die Zuführung von Eigenkapital habe Attestor gezeigt, dass es Potenzial für künftige Gewinne gibt. Daher könne keiner dieser Punkte die Feststellung rechtfertigen, dass eine Vergütung von null dem Staat immer noch einen angemessenen Anteil an künftigen Wertgewinnen zusichern würde.
- (106) Darüber hinaus ist die Rückzahlung der Junior-Tranche des Darlehens 1 von künftigen Einnahmen abhängig, was dazu führen könnte, dass Condor diese Tranche nicht zurückzahlen wird, da ihre Einnahmen aufgrund der Schwächen ihres Umstrukturierungsplans wahrscheinlich nicht ausreichen würden. Ryanair macht daher geltend, dass der Earn-Out-Mechanismus einen weiteren Vorteil zugunsten von Condor und Attestor darstelle und unabhängig von hypothetischen künftigen Zahlungen nicht geeignet sei, dem Staat eine positive Rendite zuzusichern. Ryanair macht ferner geltend, dass die Kriterien der Kommission für die Beurteilung der Angemessenheit der Vergütung ungeeignet seien. Die Bewertung der Renditen aus dem Earn-Out-Mechanismus sollte auf dem Risikoprofil von Condor und nicht auf dem der KfW beruhen, z. B. auf Anleiherenditen von Fluggesellschaften mit einem Rating unterhalb Investment-Grade. Ryanair weist darauf hin, dass der auf Zahlungsströme anzuwendende — nicht spezifizierte — Abzinsungssatz ein Risikoniveau widerspiegeln sollte, das auf Eigenkapitalinstrumenten und nicht auf Schuldtiteln beruht.
- (107) Ryanair ist der Auffassung, dass der Standpunkt der Kommission in Bezug auf das Nichtvorliegen einer Zuführung neuen Kapitals durch den Staat und in Bezug auf das verbleibende Eigenkapital nach Berücksichtigung von Verlusten, wie in Erwägungsgrund 166 des Einleitungsbeschlusses dargelegt, im Widerspruch zu Randnummer 217 des Condor-Urteils 2024 ⁽³²⁾ stehe. Ryanair zufolge hätte Deutschland eine Klausel einfügen müssen, wonach die erlassenen Beträge in Abhängigkeit von der künftigen Leistung von Condor zurückzuzahlen oder in Eigenkapital umzuwandeln wären.

⁽³²⁾ Urteil des Gerichts vom 8. Mai 2024, Ryanair/Kommission, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, Rn. 217: „Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass diese letzte Satzpassage unmittelbar auf die Anforderung folgt, dass dem Staat ein ‚Anteil‘ an künftigen Wertgewinnen zugesichert werden muss, der ‚angemessen‘ ist. Sie kann daher als ein Hinweis darauf aufgefasst werden, was mengenmäßig einen ‚angemessenen Anteil‘ darstellt, was anhand der Quote zu bestimmen ist, die dem vom Staat gezahlten Betrag im Verhältnis zu dem Betrag der verbleibenden Eigenmittel des Empfängers nach Berücksichtigung der Verluste entspricht. Diese Auslegung würde es somit ermöglichen, den einleitenden Teil und den Schlussteil von Rn. 67 der Leitlinien miteinander in Einklang zu bringen.“

- (108) In Bezug auf die negativen Auswirkungen der Beihilfe auf Wettbewerb und Handel vertritt Ryanair die Auffassung, dass die Beihilfe dadurch, dass sie dem Staat trotz des eigenkapitalstärkenden Charakters der Unterstützung keinen angemessenen Anteil an künftigen Gewinnen zusichere, das moralische Risiko nicht mindere, was einen Anreiz für die Anteilseigner von Condor schaffe, aggressiven Wettbewerb zu betreiben, und dazu führe, dass die angemeldeten Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen unzureichend seien. Darüber hinaus erhalte Condor durch die nicht an den Staat gezahlte Vergütung zusätzliche Barmittel, die das Unternehmen verwenden könnte, um zu expandieren und die Preise zu senken. Schließlich weist Ryanair darauf hin, dass in dem Beschluss nicht dargelegt werde, inwieweit die von Deutschland im Rahmen der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen zugesagte Obergrenze für die Flottengröße Flugzeuge einschließt, die aufgrund ihres Alters ohnehin ausgemustert worden wären, um die Rentabilität von Condor wiederherzustellen.
- (109) Darüber hinaus beanstandet Ryanair, dass der Einleitungsbeschluss i) keine angeblich wesentlichen Informationen enthalte und ii) sein Anwendungsbereich auf die beiden Punkte beschränkt sei, auf deren Grundlage das Gericht den Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 für nichtig erklärt hat.
- (110) In Bezug auf fehlende Informationen im Einleitungsbeschluss macht Ryanair geltend, dass ihre Verfahrensrechte durch die übermäßige Unkenntlichmachung des Textes verletzt worden seien, insbesondere in Bezug auf die Finanzdaten von Condor (EBIT-Marge, ROCE), die Unternehmensbewertungen von Rothschild und PWC, die Höhe der Vergütung der Beihilfe mit und ohne Earn-Out-Mechanismus sowie die Flottenobergrenze nach dem Ausmustern von Flugzeugen und Ausnahmen von der Obergrenze. Dies würde Ryanair die Möglichkeit nehmen, zu diesen entscheidenden Parametern des Umstrukturierungsplans von Condor sinnvolle Stellungnahmen abzugeben.
- (111) In Bezug auf den Anwendungsbereich des Einleitungsbeschlusses vertritt Ryanair die Auffassung, dass die Kommission dadurch, dass sie ihre Beurteilung auf die beiden Punkte beschränkte, aufgrund derer der Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 für nichtig erklärt wurde, andere mögliche Fragen der Unvereinbarkeit der Beihilfe mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien oder Umstände, zu denen Ryanair erst jetzt Stellung nehmen kann, außer Acht gelassen haben könnte. In diesem Zusammenhang wirft Ryanair sechs Fragen auf; diese betreffen i) die indirekten Vorteile, die Attestor möglicherweise in Anspruch genommen hat, ii) die Beihilfefähigkeit von Condor als ein von einer großen Gruppe übernommenes Unternehmen, iii) die Vereinbarkeit der Beihilfe mit Abschnitt 3.1 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, iv) die Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen, v) die Geeignetheit der Beihilfe und vi) die Angemessenheit der Beihilfe. Diese Argumente entsprechen im Wesentlichen den von Ryanair im Rahmen ihrer Nichtigkeitsklage in der Rechtssache T-28/22 geltend gemachten Klagegründen und Beweismittel, die das Gericht im Condor-Urteil 2024 zurückgewiesen hat.
- (112) In Bezug auf den ersten Punkt fordert Ryanair die Kommission nachdrücklich auf, den Untersuchungsumfang auszuweiten und zu prüfen, ob Attestor im Rahmen der Gewährung der Umstrukturierungsbeihilfe an Condor und der von Deutschland eingegangenen Verpflichtungen von dieser Beihilfe hatte profitieren können, obwohl Attestor nicht für eine Umstrukturierungsbeihilfe infrage kam. Ryanair ist der Auffassung, dass die Beihilfe Attestor ermöglicht haben könnte, im Jahr 2022 die Fluggesellschaft Marabu zu erwerben.
- (113) In Bezug auf die zweite Frage vertritt Ryanair die Auffassung, dass Attestor angesichts der finanziellen Schwierigkeiten von Condor und des Wunsches Deutschlands, das Unternehmen zu verkaufen, sowie des wahrscheinlichen Fehlens eines Ausschreibungsverfahrens gemäß Randnummer 84 der Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe⁽⁵³⁾ Condor zu einem Preis unter dem Marktwert erworben haben könnte, weshalb die Kommission nach Ansicht von Ryanair verpflichtet sei zu prüfen, ob Condor als Unternehmen, das im Begriff war, von einer größeren Unternehmensgruppe übernommen zu werden, überhaupt für eine Umstrukturierungsbeihilfe infrage kam.
- (114) In Bezug auf die dritte Frage behauptet Ryanair, dass Condor entgegen den Feststellungen der Kommission die Nachfrage kleiner Reiseveranstalter nach Nischenzielen weder bündeln noch diesen kurzfristige Flexibilität bei der Flugplanung bieten würde, da die von Condor beworbenen Topziele von vielen anderen Fluggesellschaften bedient würden und bestimmte Flüge auf der Website von Condor bis November 2025 zum Verkauf stünden. Darüber hinaus macht Ryanair geltend, dass der Umstrukturierungsplan nicht geeignet sei und die langfristige Rentabilität von Condor nicht wiederherstelle, da er sich erstens auf die unrealistische Annahme stütze, dass vor der COVID-

⁽⁵³⁾ Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union C/2016/2946 (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1).

19-Pandemie unterdurchschnittliche Ergebnisse erzielende Unternehmen (mit einer EBIT-Marge von 1 % bzw. 3 % im Vergleich zum Durchschnitt und Median der Wettbewerber von 5,7 % bzw. 7,3 %) werde sich bis 2026 besser als die Wettbewerber entwickeln, und da zweitens nach Randnummer 51 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ausdrücklich untersagt sei, dass das begünstigte Unternehmen bessere Ergebnisse erzielt als der Markt. Ryanair kritisiert ferner, dass die Kommission für das Benchmarking der Leistung von Condor eine Vergleichsgruppe gewählt habe, die sich aus Billigfluggesellschaften und Full-Service-Carriern zusammensetzte und keine Fluggesellschaften aus den Segmenten Langstrecken-Freizeitflüge oder Charter umfasste. Darüber hinaus ist Ryanair der Auffassung, dass die Kommission, dadurch dass sie ihr Benchmarking auf verschiedene Vergleichsgruppen für EBIT-Marge, ROCE und ROE gestützt habe, letztlich genau die Fluggesellschaften herausgepickt habe, die sie zum Beweis eines Punktes benötigte.

- (115) Zur Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen macht Ryanair geltend, Condor hätte sich Finanzmittel auf dem Markt beschaffen können, wie dies andere Fluggesellschaften wie American Airlines, Hawaiian Airlines, Azul und GOL damals getan hätten, die sich gemäß ihrem Rating in einer ähnlichen Position wie Condor befanden, nämlich in der Kategorie CCC der Kommission⁽⁵⁴⁾, was „schlechte/finanzielle Schwierigkeiten“ bedeutet. Nach Ansicht von Ryanair ist die Tatsache, dass sich Condor damals in einem Insolvenzverfahren befand, in dieser Sache ohne Belang, da nach dem deutschen Insolvenzrecht Darlehensgeber, die Unternehmen in Insolvenzverfahren Finanzmittel bereitstellen, bei einer späteren Insolvenz Vorrang vor gewöhnlichen Darlehensgebern haben und es mehreren insolventen Fluggesellschaften (Norwegian Air, Delta Airlines, LATAM Airlines) gelungen sei, eine Finanzierung am Kapitalmarkt zu erhalten. Darüber hinaus würde das Fehlen eines Ratings von Condor, das sich aus ihrer Beteiligung am Cash Pool seiner ehemaligen Muttergesellschaft ableite, kein Hindernis für die Beschaffung von Finanzmitteln auf dem privaten Markt darstellen, auf dem viele Unternehmen über kein Rating verfügen.
- (116) In Bezug auf die Geeignetheit der Beihilfe beanstandet Ryanair, dass im Einleitungsbeschluss die Beihilfelösung nicht mit anderen Optionen verglichen und die Vergütung für die Beihilfe nicht geprüft worden sei, da im Beschluss lediglich festgestellt werde, dass mit der Beihilfe die Solvenz- und Liquiditätsprobleme von Condor angegangen werden sollen. Ryanair ist der Ansicht, es hätte die Möglichkeit eines Schuldenswaps, der gleichermaßen die Solvenz von Condor verbessert hätte, geprüft werden müssen. Ryanair zufolge wäre dies nicht nur weniger wettbewerbsverzerrend gewesen als ein Schuldenerlass, sondern hätte Deutschland auch Anspruch auf einen Anteil an künftigen Gewinnen von Condor verschafft, was die Beihilfe stärker in Einklang mit Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gebracht hätte. Schließlich macht Ryanair geltend, dass es nicht möglich sei, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob die Beihilfe ordnungsgemäß vergütet worden ist, da der Beschluss keine Angaben zur Höhe der Vergütung im Fall, dass der Earn-Out-Mechanismus nicht greift, enthalte.
- (117) Zur Angemessenheit der Beihilfe macht Ryanair erstens geltend, die Kommission habe zu Unrecht die Umstrukturierungsbeihilfe als Differenz zwischen dem KfW-Darlehen in Höhe von 550 Mio. EUR und dem COVID-19-Schaden von 249,02 Mio. EUR zuzüglich der zu erlassenden Zinsen in Höhe von 20,2 Mio. EUR berechnet, wodurch sich ein Gesamtbetrag von 321,18 Mio. EUR ergebe. Ryanair zufolge hätte die Kommission nur den Betrag der von der Kommission mit den Beschlüssen Condor I und Condor II genehmigten Entschädigungsbeihilfe, nämlich 204,1 Mio. EUR, abziehen dürfen, was zu einem Betrag der Umstrukturierungsbeihilfe von 345,9 Mio. EUR geführt hätte. Außerdem sei die Argumentation Deutschlands in Bezug auf den Betrag der Umstrukturierungsbeihilfe fehlerhaft, da der erlassene Betrag, d. h. die Umstrukturierungsbeihilfe, abgezogen werde und der auf Grundlage des Condor-II-Beschlusses erlassene Betrag doppelt abgezogen werde. Daher könnte die Kommission diesen fantasievollen Betrag nicht heranziehen, um ihre eigene Schätzung im Einleitungsbeschluss als konservativ darzustellen. Zweitens macht Ryanair geltend, dass bestimmte Kosten, die Condor während des Umstrukturierungszeitraums entstanden sind, bereits durch die Entschädigungsbeihilfe, die Zeiträume abdeckt, die sich mit dem Umstrukturierungszeitraum überschneiden, ausgeglichen worden seien. Nach Ansicht von Ryanair trägt die Entschädigung zur Kostendeckung bei, da dies das eigentliche Ziel einer solchen Beihilfe sei. Da aus dem Einleitungsbeschluss hervorgeht, dass die Umstrukturierungskosten ungedeckte Betriebskosten umfassen, hält es Ryanair für plausibel, dass die Umstrukturierungsbeihilfe zumindest einige Kosten abdeckt, die bereits durch die Entschädigungsbeihilfe ausgeglichen wurden, wie z. B. die Rückzahlung des Rettungsdarlehens, die im Einleitungsbeschluss sowohl unter den Umstrukturierungskosten als auch unter den Zwecken, für die die Entschädigung verwendet wurde, aufgeführt sei.
- (118) Ryanair kommt zu dem Schluss, dass Condor dank der Umstrukturierungsbeihilfe in der Lage gewesen sei, neue Strecken zu eröffnen, neue Flugzeuge zu erwerben und ihren Marktanteil an Flughäfen zu erhöhen, und dass die Wettbewerbsposition von Ryanair auf mehreren Strecken beeinträchtigt würde, sollte die Kommission die Beihilfe genehmigen. Ryanair fordert die Kommission daher auf, die Beihilfe zu verbieten und Deutschland zu verpflichten, sie von Condor zurückzuverlangen.

⁽⁵⁴⁾ Siehe Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Berechnung der Referenz- und Abzinsungssätze (ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6).

4. STELLUNGNAHME DEUTSCHLANDS

4.1. Bemerkungen zum Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens

- (119) In seiner Stellungnahme vom 27. September 2024 vertritt Deutschland die Auffassung, dass die Umstrukturierungsbeihilfe voll und ganz mit dem Binnenmarkt vereinbar ist und dies auch zum Zeitpunkt des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe im Jahr 2021 war. Die deutschen Behörden brachten vor, Deutschland unterstütze das von Condor eingelegte Rechtsmittel gegen das Urteil des Gerichts, mit dem der Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 ⁽⁵⁵⁾ für nichtig erklärt wurde, und es greife mit den im Rahmen des vorliegenden Verfahrens übermittelten Stellungnahmen diesem Rechtsmittelverfahren nicht vor.
- (120) Nach Beendigung des Insolvenzverfahrens von Condor am 30. November 2020, als nach Investoren gesucht und die Umstrukturierungsbeihilfe gewährt wurde, hatte Condor keine bestehenden Anteilseigner oder nachrangigen Gläubiger. Die Auswahl des Investors erfolgte in einem wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und bedingungslosen Ausschreibungsverfahren, und das Angebot von Attestor wurde aus drei Angeboten als dasjenige ausgewählt, das für die Kontinuität von Condor und für die Rückzahlung der KfW-Darlehen am vorteilhaftesten war, wodurch der Beitrag des deutschen Staates und des Landes Hessen als Garantiegeber der Darlehen auf ein Minimum reduziert wurde. Im Rahmen des mit dem neuen Investor Attestor vereinbarten Maßnahmenpakets, das nicht unter den in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegten Zweck der Minderung des moralischen Risikos fällt, wäre jeder weitere Beitrag von Condor zu den Gewinnen des Staates dem neuen Investor entzogen worden, was zum Scheitern der Lösung geführt hätte, die es Condor ermöglichte, den (umstrukturierten) Betrieb aufrechtzuerhalten. Der Earn-Out-Mechanismus ist Teil dieses ausgehandelten Pakets und stellt daher entgegen dem Vorbringen von Ryanair (siehe Erwägungsgrund 106) keinen „zusätzlichen Vorteil“ zugunsten von Condor dar.
- (121) Darüber hinaus weist Deutschland darauf hin, dass Condor zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahmen kein (positives) verbleibendes Eigenkapital hatte und dieses voraussichtlich bis zur Rückzahlung der als Beihilfe gewährten Darlehen, die im September 2026 erfolgen soll, negativ bleiben wird. Nach Auffassung Deutschlands wäre eine Vergütung in Form eines Anteils an künftigen Wertgewinnen von Condor nach Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien nicht angemessen.
- (122) Selbst wenn eine solche Vergütung positiv sein müsste, würde es nach Auffassung Deutschlands der Earn-Out-Mechanismus Deutschland ermöglichen, angemessen an künftigen Wertgewinnen von Condor teilzuhaben. Dieser Mechanismus sieht vor, dass Deutschland bei einer Bewertung des Eigenkapitals von Condor — [...] — von über [...] Mio. EUR ein Barbetrag von [...] Mio. EUR ausgezahlt wird. Dies wäre mehr als das Doppelte der [...] Mio. EUR [...]. Bei Bewertungsbeträgen zwischen [...] Mio. EUR und [...] Mio. EUR würde die Zahlung an Deutschland zwischen [...] des Darlehensbetrags liegen, sodass der Staat selbst bei einer Bewertung, die deutlich unter den von Attestor investierten [...] Mio. EUR liegt, von Wertsteigerungen (des Eigenkapitals) von Condor profitieren würde.
- (123) In Bezug auf die Erwartung einer positiven Vergütung für den Staat legte Deutschland eine Berechnung vor, in der die sich aus dem Earn-Out-Mechanismus ergebende Vergütung für den Staat mit dem „eigenkapitalstärkenden“ Betrag der Beihilfe verglichen wird. Deutschland berechnet den „eigenkapitalstärkenden“ Teil der Beihilfe mit entweder [...] Mio. EUR oder [...] Mio. EUR. Der Betrag basiert auf i) [...] ⁽⁵⁶⁾, ii) [...], iii) [...]. Im Maximalfall ([...] Mio. EUR) würde der Earn-Out-Betrag daher im Best-Case-Szenario [...] % des „eigenkapitalstärkenden“ Betrags der Beihilfe ausmachen. Unter konservativen Annahmen, d. h. bei einer geschätzten Zahlung zwischen [...] EUR und [...] Mio. EUR, wie in Erwägungsgrund 50 des Einleitungsbeschlusses beschrieben, würde die Zahlung im Rahmen des Earn-Out-Mechanismus zwischen [...] % und [...] % des „eigenkapitalstärkenden“ Betrags der Beihilfe ausmachen.
- (124) In Bezug auf die Zinsersparnis, d. h. die [...] Mio. EUR, macht Deutschland geltend, dass Condor die Zinsen ohne die Beteiligung von Attestor überhaupt nicht hätte zahlen können. Darüber hinaus ergibt sich ein großer Teil des „Zinsvorteils“ nur aus der deutlich längeren Laufzeit der ursprünglichen Finanzierung im Vergleich zur umstrukturierten Finanzierung. Die Zinsbedingungen waren dieselben. Darüber hinaus handelte es sich bei der Tranche B des Darlehens 1 der ursprünglichen Finanzierung um ein revolving Darlehen, das bis 2031 nicht unbedingt bis zum zulässigen Höchstbetrag in Anspruch genommen worden wäre, sodass auch deutlich niedrigere Zinssätze denkbar gewesen wären. Deutschland ist daher der Auffassung, dass ein wirtschaftlicher Vergleich nur von begrenzter Bedeutung ist. Darüber hinaus hat die KfW dank der Investition von Attestor rund [...] Mio. EUR an Refinanzierungskosten eingespart.

⁽⁵⁵⁾ Rechtssache C-505/24 P, Condor Flugdienst GmbH/Ryanair DAC.

⁽⁵⁶⁾ Die Berechnung basiert auf folgenden Zinssätzen:
(...)

- (125) Da dem deutschen Staat eine angemessene Vergütung für künftige Wertgewinne des Beihilfeempfängers zugesichert wird, selbst wenn die erforderliche Vergütung gleich null wäre, ist die Kalibrierung der Maßnahmen zur Verringerung von Wettbewerbsverfälschungen nach Auffassung Deutschlands angemessen.

4.2. Anmerkungen zu den Stellungnahmen Dritter

- (126) Am 18. November 2024 teilten die deutschen Behörden der Kommission mit, dass sie keine Anmerkungen zu den von Condor und Ryanair übermittelten Stellungnahmen Dritter übermitteln würden.

5. WÜRDIGUNG DER BEIHILFE

5.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

- (127) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV gilt: „Soweit in den Verträgen nicht etwas anderes bestimmt ist, sind 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, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“

- (128) Die Einstufung einer Maßnahme als Beihilfe im Sinne dieser Bestimmung setzt demnach voraus, dass die folgenden kumulativen Bedingungen erfüllt sind: i) die Maßnahme ist dem Staat zuzurechnen und wird aus staatlichen Mitteln finanziert, ii) sie verschafft dem begünstigten Unternehmen einen Vorteil, iii) dieser Vorteil ist selektiv und iv) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht, ihn zu verfälschen, und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

5.1.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (129) Wie in den Erwägungsgründen 137 bis 139 des Condor I-Beschlusses der Kommission dargelegt, wurde die Entscheidung über die Gewährung der ursprünglichen Darlehen in Höhe von 550 Mio. EUR von der Bundesregierung getroffen. Die Darlehen wurden über die öffentliche Förderbank KfW zinsvergünstigt vergeben. Die deutsche Regierung beauftragte die KfW mit der Darlehensvergabe — die KfW dient der Regierung lediglich als Instrument für die Kanalisierung der Darlehen. Die KfW erhält weder Zinsen noch trägt sie Risiken. Die Zinszahlungen werden an die Regierung weitergegeben, und die Regierung gewährt der KfW eine Garantie für die Rückzahlung der Darlehen. Die Garantien wurden von der Bundesregierung gestellt. Die Darlehen und Garantien sind untrennbar miteinander verbunden, d. h., das eine würde ohne das andere nicht existieren. Die Entscheidung über die Gewährung der Maßnahme war somit dem Staat zuzurechnen, und die Maßnahme wurde aus staatlichen Mitteln finanziert, da sie aus dem allgemeinen Staatshaushalt finanziert wurde. Die Entscheidung, die KfW-Darlehen umzustrukturieren (siehe Erwägungsgrund 52) und die Zinsen auf die Überkompensation zu erlassen, wurde ebenfalls von der Bundesregierung getroffen, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Mittel des Staates, die diesem entgehen und deren Rückzahlung aufgeschoben wird; somit kommen in jedem Fall staatliche Mittel zum Einsatz.

- (130) Das Angebot für den Verkauf von Condor war vom Aufsichtsrat von Condor ausgewählt worden, dessen Mitglieder der Anteilseigner Vertreter des Staates sind (Erwägungsgrund 37). Die Umsetzung des Kaufvertrags war erforderlich, um die Rückzahlung der KfW-Darlehen sicherzustellen. Die Umsetzung des Kaufvertrags war an die Umstrukturierung des Darlehens und den Erlass der Zinsen gebunden. Die Umstrukturierung des Darlehens erfolgte auf Ersuchen der Bundesregierung über einen zwischen der KfW und Condor geschlossenen Rahmenvertrag.

- (131) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass bei der Umstrukturierung der KfW-Darlehen und dem Erlass der Zinsen auf die Überkompensation staatliche Mittel zum Einsatz kommen und die Entscheidung über die Gewährung der Maßnahmen dem Staat zuzurechnen ist.

5.1.2. Vorteil

- (132) Die angemeldeten Maßnahmen halfen Condor, die Fortführung ihrer Geschäftstätigkeit während der Wiederanlaufphase nach der COVID-19-Pandemie und die Umsetzung ihres Umstrukturierungsplans zu finanzieren, indem Condor Zugang zu Finanzmitteln erhielt, die das Unternehmen wegen seiner besonderen Situation und der zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe herrschenden Umstände auf dem Markt nicht hätte erhalten können. Insofern konnte Condor den Kaufvertrag mit Attestor ohne die Umstrukturierung der KfW-Darlehen oder den Verzicht auf die Rückzahlung der Zinsen auf die Überkompensation nicht umsetzen. Wenn Deutschland Condor die Rettungsbeihilfe und die Entschädigungsbeihilfe nicht gewährt hätte, gäbe es die Darlehen nicht und sie wären nicht in dieser Weise aufgelegt worden (Erwägungsgründe 2 und 3). Die Kapitalinvestition und die Umsetzung der Leasingfazilität durch Attestor wurden von der Unterzeichnung des Kaufvertrags abhängig gemacht, der wiederum an die Umstrukturierung der Darlehen gebunden war.
- (133) Insgesamt umfasst die Umstrukturierung der vom Staat garantierten KfW-Darlehen verschiedene nicht abtrennbare und voneinander abhängige Komponenten wie Stundungen, Schuldenerlasse und Bedingungen für die Rückzahlung von Tranchen, die die dem Darlehensgeber zustehende Gesamtvergütung verringern oder erleichtern. Die Komponenten sind miteinander verbunden, um die Fortführung des Betriebs von Condor aus Gründen der öffentlichen Ordnung Deutschlands zu unterstützen. Darüber hinaus hat Deutschland auf seinen Anspruch auf Rückzahlung der Zinsen auf die Überkompensation, die sich aus der früheren Beihilfegewährung ergibt, verzichtet. Zweck und Wirkung all dieser Beihilfekomponenten war es, Finanzmittel zur Unterstützung des Umstrukturierungsplans von Condor freizusetzen, die Condor auf dem Markt nicht hätte aufnehmen oder erhalten können.
- (134) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die angemeldeten Maßnahmen Condor einen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV verschaffen.

5.1.3. Selektivität

- (135) Die angemeldeten Maßnahmen werden ausschließlich zugunsten von Condor gewährt. Wie der Gerichtshof festgestellt hat ⁽³⁷⁾, reicht bei Einzelbeihilfen im Prinzip schon die Feststellung eines wirtschaftlichen Vorteils dafür aus, die Vermutung einer selektiven Maßnahme zu untermauern. Dies gilt unabhängig davon, ob es auf den relevanten Märkten Teilnehmer gibt, die sich in einer vergleichbaren Lage befinden. Zwar hat Deutschland anderen Fluggesellschaften, die mit Condor im Wettbewerb stehen, staatliche Beihilfen gewährt oder wird dies möglicherweise noch tun, doch sind die Darlehensumstrukturierung und der Zinsverzicht in jedem Fall nicht Teil einer umfassenderen Maßnahme der allgemeinen Wirtschaftspolitik, mit der Unternehmen im Luftverkehrssektor oder in anderen Wirtschaftszweigen, die sich im Hinblick auf das Ziel einer solchen allgemeinen politischen Maßnahme in einer vergleichbaren rechtlichen und tatsächlichen Lage befinden, dieselbe Art von Ad-hoc-Unterstützung gewährt wird, sondern steht ausschließlich Condor zur Verfügung.
- (136) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die angemeldeten Maßnahmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV selektiv sind.

5.1.4. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel

- (137) Wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel stärkt, so ist davon auszugehen, dass der Handel innerhalb der Union durch die Beihilfe beeinträchtigt wird. Es genügt dabei bereits, dass der Begünstigte der Beihilfe auf für den Wettbewerb offenen Märkten mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht. Hierbei kann die Liberalisierung eines Wirtschaftssektors auf Unionsebene dazu dienen festzustellen, dass sich die Beihilfe tatsächlich oder potenziell auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten auswirkt. Condor erbringt Luftverkehrsdienste auf Strecken von Deutschland in andere Mitgliedstaaten. Der Luftverkehrssektor steht dem Wettbewerb in der Union offen, und es findet ein grenzüberschreitender Dienstleistungsverkehr statt.
- (138) Die angemeldeten Maßnahmen können daher den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (139) Aus den vorstehenden Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die angemeldeten Maßnahmen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zugunsten von Condor darstellen.

⁽³⁷⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 4. Juni 2015, Kommission/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 60.

5.2. Rechtmäßigkeit der Maßnahmen

- (140) Indem die deutschen Behörden die Beihilfe in Form einer Umstrukturierung und eines Erlasses von Schulden und Zinsen vor ihrer Durchführung bei der Kommission angemeldet hatten, waren sie zunächst ihren Verpflichtungen aus Artikel 108 Absatz 3 AEUV nachgekommen.
- (141) Gleichwohl sind die Maßnahmen trotz vorheriger Anmeldung und Genehmigung durch die Kommission vor Gewährung infolge der Nichtigerklärung des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 durch das Gericht, soweit die angemeldeten Maßnahmen eine staatliche Beihilfe darstellen, rückwirkend ab dem Zeitpunkt ihrer Gewährung zu einer rechtswidrigen Beihilfe geworden, da sie nicht mehr durch die Genehmigung der Kommission gedeckt sind.

5.3. Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt

- (142) Da die Kommission festgestellt hat, dass es sich bei den Maßnahmen um eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV handelt, muss geprüft werden, ob die Maßnahmen mit dem Binnenmarkt vereinbar sind. Da es sich bei den Maßnahmen um eine rechtswidrige Beihilfe handelt, ist ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nach den zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe, d. h. Ende Juli 2021, geltenden Rechtsvorschriften zu prüfen.
- (143) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (144) Damit also die staatliche Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann, muss sie zum einen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete bestimmt sein und darf zum anderen die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (145) Mit Blick auf die erste Voraussetzung prüft die Kommission, ob die Beihilfe der Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige dienen soll. Bei der zweiten Voraussetzung wägt die Kommission die positiven Auswirkungen der vorgeschlagenen Beihilfe auf die Entwicklung der Wirtschaftszweige, die mit der Beihilfe gefördert werden sollen, gegen die negativen Auswirkungen ab, die die Beihilfe auf den Binnenmarkt haben könnte ⁽⁵⁸⁾.
- (146) In den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien hat die Kommission die Kriterien festgelegt, die sie bei der Beurteilung der Vereinbarkeit von Umstrukturierungsbeihilfen für Unternehmen mit dem Binnenmarkt nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV prüft ⁽⁵⁹⁾. Unter Randnummer 137 dieser Leitlinien heißt es: „Die Kommission wird alle Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, die ohne ihre Genehmigung und somit unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt worden sind, auf der Grundlage der vorliegenden Leitlinien auf ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt prüfen, wenn die Beihilfe oder ein Teil der Beihilfe nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* gewährt worden ist.“ Dies trifft im vorliegenden Fall zu.
- (147) Aus der Anmeldung ergibt sich nicht, dass die Umstrukturierungsbeihilfe, die damit verbundenen Bedingungen oder der durch die Beihilfe geförderte Wirtschaftszweig zu einem Verstoß gegen einschlägige Bestimmungen des Unionsrechts führen könnten. Insbesondere hat die Kommission weder eine mit Gründen versehene Stellungnahme wegen eines möglichen Verstoßes gegen das Unionsrecht, der mit diesem Fall in Zusammenhang stehen könnte, an Deutschland gerichtet, noch hat sie Beschwerden oder Informationen erhalten, die darauf hindeuten würden, dass die staatliche Beihilfe, die mit ihr verbundenen Bedingungen oder der durch die Beihilfe geförderte Wirtschaftszweig einen Verstoß gegen einschlägige Bestimmungen des Unionsrechts darstellen könnten.
- (148) Deutschland ist der Auffassung, dass die Umstrukturierungsbeihilfe nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann.
- (149) In Anbetracht der Art und des Ziels der in Rede stehenden staatlichen Beihilfe und der Vorbringen Deutschlands wird die Kommission prüfen, ob die geplante Finanzierung der Umstrukturierung mit den einschlägigen Bestimmungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien im Einklang steht.

⁽⁵⁸⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 22. September 2020, Österreich/Kommission (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, Rn. 19.

⁽⁵⁹⁾ Rn. 38 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

5.3.1. Die Beihilfen dienen der Förderung der Entwicklung eines Wirtschaftszweigs

- (150) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV müssen staatliche Beihilfen, um als mit dem Binnenmarkt vereinbar zu gelten, die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete fördern.
- (151) Um nachzuweisen, dass eine Umstrukturierungsbeihilfe die Entwicklung solcher Tätigkeiten oder Gebiete fördern soll, muss der Mitgliedstaat, der eine solche Beihilfe gewährt, nachweisen, dass die Beihilfe darauf abzielt, soziale Härten zu verhindern oder ein Marktversagen zu beheben. Im Kontext von Umstrukturierungsbeihilfen stellt die Kommission fest, dass, wie unter Randnummer 43 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgestellt, ein Marktaustritt für den allgemeinen Prozess des Produktivitätswachstums von Bedeutung ist, sodass das bloße Verhindern des Austritts eines Unternehmens aus dem Markt keine ausreichende Rechtfertigung für eine staatliche Beihilfe darstellt. Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen gehören vielmehr zu den am stärksten wettbewerbsverfälschenden Arten staatlicher Beihilfen, da sie den Prozess des Marktaustritts beeinträchtigen. In bestimmten Situationen kann die Umstrukturierung eines Unternehmens in Schwierigkeiten jedoch auch über den Wirtschaftszweig des Begünstigten hinaus zur Entwicklung von Wirtschaftszweigen oder Wirtschaftsgebieten beitragen. Dies ist der Fall, wenn der Ausfall des begünstigten Unternehmens ohne eine solche Beihilfe zu Situationen von Marktversagen oder sozialen Härten führen würde, die die Entwicklung der betroffenen Wirtschaftszweige und/oder Wirtschaftsgebiete behindern. Eine nicht erschöpfende Liste solcher Situationen findet sich unter Randnummer 44 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.
- (152) Solche Situationen treten unter anderem dann ein, wenn die Beihilfe die Gefahr einer Unterbrechung der Erbringung eines wichtigen Dienstes vermeidet, der nur schwer zu ersetzen ist und wobei es für Wettbewerber schwierig wäre, die Erbringung der Dienstleistung einfach zu übernehmen, oder wenn der Marktaustritt des begünstigten Unternehmens, das in einem Gebiet oder Wirtschaftszweig eine wichtige systemrelevante Rolle spielt, negative Auswirkungen haben könnte⁽⁶⁰⁾. Indem die Beihilfe es dem Begünstigten ermöglicht, seine Tätigkeit fortzusetzen, verhindert sie ein solches Marktversagen oder soziale Härten. Bei Umstrukturierungsbeihilfen ist dies jedoch nur dann der Fall, wenn die Beihilfe den Begünstigten in die Lage versetzt, aus eigener Kraft auf dem Markt im Wettbewerb zu bestehen, was nur gewährleistet werden kann, wenn die Beihilfe an die Durchführung eines Umstrukturierungsplans geknüpft ist, der die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Begünstigten zum Ziel hat.
- (153) Die Kommission wird daher zunächst prüfen, ob Condor für eine Umstrukturierungsbeihilfe infrage kommt (Abschnitt 5.3.1.1), ob die Beihilfe dazu bestimmt ist, Marktversagen oder soziale Härten zu vermeiden (Abschnitt 5.3.1.2), und ob sie mit einem Umstrukturierungsplan zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Begünstigten einhergeht (Abschnitt 5.3.1.3).

5.3.1.1. Beihilfefähigkeit: Unternehmen in Schwierigkeiten

- (154) Um für eine Umstrukturierungsbeihilfe infrage zu kommen, muss es sich bei dem Beihilfeempfänger um ein Unternehmen in Schwierigkeiten handeln. Ein Unternehmen gilt dann als Unternehmen in Schwierigkeiten, wenn es auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher zur Einstellung seiner Geschäftstätigkeiten gezwungen sein wird, wenn der Staat nicht eingreift. Insbesondere gilt eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung als in Schwierigkeiten, wenn mehr als die Hälfte des gezeichneten Stammkapitals infolge aufgelaufener Verluste verloren gegangen ist. Dies ist der Fall, wenn sich nach Abzug der aufgelaufenen Verluste von den Rücklagen (und allen sonstigen Elementen, die im Allgemeinen den Eigenmitteln des Unternehmens zugerechnet werden) ein negativer Gesamtbetrag ergibt, der mehr als der Hälfte des gezeichneten Stammkapitals entspricht⁽⁶¹⁾.
- (155) Außerdem kommt ein Unternehmen, das Teil einer Unternehmensgruppe ist, nur dann für eine Umstrukturierungsbeihilfe infrage, wenn es sich bei den Schwierigkeiten des betreffenden Unternehmens nachweislich um Schwierigkeiten des Unternehmens selbst handelt, die nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen sind und die so gravierend sind, dass sie von der Gruppe selbst nicht bewältigt werden können⁽⁶²⁾.
- (156) Wie in Tabelle 4 gezeigt, weist Condor derzeit wie auch zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe ein negatives Eigenkapital auf, sodass der Gesamtbetrag der kumulierten Verluste sein gesamtes gezeichnetes Stammkapital übersteigt. Dies bedeutet, dass das gesamte gezeichnete Stammkapital verloren gegangen ist.

⁽⁶⁰⁾ Randnummer 44 Buchstaben b und c der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

⁽⁶¹⁾ Randnummer 20 Buchstabe a der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

⁽⁶²⁾ Randnummer 22 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

- (157) Die Beschreibung der Eigentumsverhältnisse von Condor zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe zeigt auch, dass Condor nicht Teil einer größeren Unternehmensgruppe war. Die damalige alleinige Anteilseignerin von Condor, SGL, hielt keine weiteren Beteiligungen an anderen Unternehmen. SGL war lediglich eine Treuhandgesellschaft, die ausschließlich zu dem Zweck gegründet wurde, die Anteile nach Entlassung von Condor aus dem Insolvenzverfahren im Dezember 2020 bis zum Verkauf an einen Investor zu halten. Mit dem Kaufvertrag wurden SGL die meisten Rechte eines Anteilseigners entzogen. Folglich konnte Noerr & Stiefenhofer, die oberste Muttergesellschaft von Condor, über SGL keine nennenswerten Eigentumsrechte an Condor ausüben, sodass Condor auch nicht als Teil einer Noerr-Gruppe angesehen werden konnte (siehe Erwägungsgrund 26). Das Kaufangebot von Attestor war an die Umstrukturierung des Darlehens geknüpft und wurde erst am 28. Juli 2021 umgesetzt, nachdem die Kommission zunächst die Umstrukturierungsbeihilfe genehmigt hatte. Daher können die Schwierigkeiten von Condor nicht als Folge einer willkürlichen Kostenverteilung innerhalb einer hypothetischen größeren Unternehmensgruppe angesehen werden.
- (158) Darüber hinaus wurde das Angebot von Attestor für Condor im Rahmen eines wettbewerblichen, transparenten, bedingungsfreien und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahrens vom Aufsichtsrat von Condor als das beste von drei eingegangenen Angeboten ausgewählt (siehe Erwägungsgründe 37 und 120). Das Angebot von Attestor bot auch nach Ansicht der Bundesregierung die bestmöglichen Bedingungen für die Rückzahlung der KfW-Darlehen, sodass die Umstrukturierungsbeihilfe auf ein Minimum beschränkt werden konnte. Entgegen dem Vorbringen von Ryanair (siehe Erwägungsgrund 113) gibt es keine Anzeigen dafür, dass der von Attestor gezahlte Preis durch den angeblichen Wunsch der deutschen Regierung, Condor in einem „Notverkauf“ zu veräußern, beeinflusst wurde. Tatsächlich lag über ein Jahr zwischen dem Zeitpunkt, zu dem PGL im April 2020 von seinem Angebot für Condor zurücktrat (siehe Erwägungsgrund 35), und dem Zeitpunkt, zu dem nach einem Ausschreibungsverfahren, auf das Angebote von drei Kaufinteressenten eingingen (siehe Erwägungsgrund 37), der Kaufvertrag mit Attestor im Juli 2021 unterzeichnet wurde. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass Attestor einen Marktpreis für Condor gezahlt hat und dass Attestor infolgedessen nicht von irgendeinem Teil der Condor gewährten Umstrukturierungsbeihilfe profitierte.
- (159) Der Vollständigkeit halber fügt die Kommission hinzu, dass TCG, die ehemalige Muttergesellschaft von Condor, im Jahr 2019, d. h. lange vor der Gewährung der Umstrukturierungsbeihilfe, Zwangsliquidation beantragt hatte und sich in Abwicklung befand, sodass auch sie die Schwierigkeiten von Condor nicht lösen konnte. Im Beschluss über die Rettungsbeihilfe hatte die Kommission die Auffassung vertreten, dass die Schwierigkeiten von Condor nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der ehemaligen TCG-Gruppe zurückzuführen waren und von dieser Gruppe, die sich in Liquidation befand, nicht getragen werden konnten. Das Gericht hatte diese Beurteilung in seinem Urteil in der Rechtssache T-577/20 bestätigt. Gegen dieses Urteil wurde kein Rechtsmittel eingelegt.
- (160) Das Gericht prüfte die Einhaltung dieser Bedingung im Condor-Urteil 2024 und gelangte zu dem Schluss, dass die Kommission zu Recht feststellen konnte, dass die Situation von Condor nicht unter das Verbot nach Randnummer 22 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien fällt (Begünstigter, der einer größeren Unternehmensgruppe angehört oder im Begriff ist, von einer größeren Unternehmensgruppe übernommen zu werden) ⁽⁶³⁾.
- (161) Die Kommission gelangt deshalb zu dem Schluss, dass Condor für eine Umstrukturierungsbeihilfe infrage kommt.

5.3.1.2. Entwicklung eines Wirtschaftszweigs

- (162) Da eine staatliche Maßnahme, um mit dem Binnenmarkt vereinbar zu sein, darauf abzielen muss, die Entwicklung eines Wirtschaftszweigs zu fördern, muss der Mitgliedstaat im Hinblick auf eine Umstrukturierungsbeihilfe u. a. nachweisen, dass durch die Beihilfe die Gefahr einer Unterbrechung eines wichtigen Dienstes vermieden wird, der nur schwer zu ersetzen ist und bei dem es für Wettbewerber schwierig wäre, die Erbringung der Dienstleistung einfach zu übernehmen.
- (163) Aus den in den Erwägungsgründen 84 und 85 dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass Condor eine wichtige Rolle auf dem deutschen Freizeitreisemarkt spielt, indem das Unternehmen für Tausende von unabhängigen Reisebüros und Reiseveranstaltern, von denen viele KMU sind, einzigartige Flugdienste anbietet, die Nachfrage konsolidiert sowie flexible Flugpläne und maßgeschneiderte IT-Buchungssysteme bereitstellt.
- (164) Insbesondere stellt die Kommission fest, dass Condor die Nachfrage nach Nischenzielen für kleine Reiseveranstalter bündelt und ihnen kurzfristige Flexibilität bei der Flugplanung bietet. Traditionelle Fluggesellschaften und Billigfluggesellschaften legen ihre Flugpläne lange Zeit im Voraus fest und sind daher nicht in der Lage, eine solche Flexibilität zu bieten. Das Condor-eigene Buchungssystem ermöglicht es Reiseveranstaltern, Flüge für Pauschalreisen zu reservieren, und bietet die notwendige Flexibilität, um sich an Änderungen der Nachfrage anzupassen (siehe Erwägungsgrund 84). Entgegen dem Vorbringen von Ryanair (siehe Erwägungsgrund 114) wird dies weder dadurch infrage gestellt, dass die Flüge von Condor im Voraus gebucht werden können, noch dadurch, dass Condor (auch) zu bestimmten Zielen fliegt, die von anderen Fluggesellschaften bedient werden. Keine Fluggesellschaft könnte ihre

⁽⁶³⁾ Urteil des Gerichts vom 8. Mai 2024, Ryanair/Kommission, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, Rn. 44 bis 54.

Geschäftstätigkeit effizient und rentabel ausüben, ohne über einen Flugplan zu verfügen und den Kunden eine gewisse Zeit im Voraus Sitzplätze zur Buchung anzubieten. Trotz dieser Dienstleistung bleibt Condor flexibler als Linienfluggesellschaften und erfüllt eine wesentliche Funktion als Flug-Consolidator und Facilitator für Reisebüros und Reiseveranstalter, wie in Aussagen aus der Reisebranche hervorgehoben wurde. Aus den von Deutschland in der Anmeldung übermittelten Informationen geht insbesondere hervor, dass sich Reiseveranstalter im Verlauf der Prüfung der Rettungsbeihilfe für Condor schriftlich an die deutschen Behörden gewandt haben, um deutlich zu machen, dass sie im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit auf diese Dienstleistungen angewiesen seien und ohne diese Dienstleistungen erhebliche Umsatzeinbußen erleiden würden (siehe Erwägungsgrund 84). Um diese Systeme ersetzen zu können, müssten die Wettbewerber das erforderliche Fachwissen, ein Streckennetz und Kontaktstellen sowie IT-Systeme und -Prozesse aufbauen, was viel Zeit und Ressourcen in Anspruch nehmen würde und auf kurze bis mittlere Sicht nicht erreichbar wäre.

- (165) Darüber hinaus ermöglicht die IT-Landschaft von Condor sowohl Charter- als auch Global Distribution System (GDS)-Buchungen⁽⁶⁴⁾ für touristische Strecken, und ihre kommerziellen Systeme ermöglichen die Nutzung von Echtzeitdaten verschiedener Dienste und den Zugang über mehrere Kanäle. Condor gewährt somit mehr als [...] Reisebüros, die über keine IATA-Lizenz verfügen, über verschiedene Schnittstellen Zugang zu Freizeitflügen, die traditionelle Fluggesellschaften und Billigfluggesellschaften nicht anbieten. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Betreiber ohne IATA-Lizenz für den Zugang zu touristischen Flügen ohne die Schnittstellen von Condor ausschließlich auf Consolidator angewiesen wären und zusätzliche Gebühren für die Consolidator-Dienstleistungen zahlen müssten. Die für den Betrieb dieser Schnittstellen erforderliche Technologie wurde weitgehend von Condor entwickelt und ist auf dem IT-Markt nicht verfügbar, weshalb sie nicht auf kurze bis mittlere Sicht ersetzt werden könnte.
- (166) Es ist daher höchst unwahrscheinlich, dass eine bestehende traditionelle Fluggesellschaft oder Billigfluggesellschaft bereit und in der Lage wäre, innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens die erforderlichen Fachkenntnisse, Netze und Technologien aufzubauen, um die Rolle von Condor als Facilitator und Consolidator von rund 11 000 unabhängigen Reisebüros und Reiseveranstaltern auf dem deutschen Freizeitreisemarkt zu übernehmen. Noch weniger wahrscheinlich ist, dass mehrere Luftfahrtunternehmen, die jeweils bestimmte Dienste konzipieren und durchführen — ohne eine entsprechende Koordinierung und Interoperabilität — die Rolle von Condor übernehmen könnten.
- (167) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass Condor beträchtliches Fachwissen bei der Erschließung und Entwicklung von Reisezielen erworben und technische Kapazitäten in Bezug auf Nachfragebündelung und flexible Buchungen und Flugpläne auf der Grundlage eigener, maßgeschneiderter IT-Programme und -Prozesse, die intern entwickelt wurden, aufgebaut hat. Ihr Marktaustritt würde zum Verlust dieses technischen Know-hows und Fachwissens führen, und dies wieder aufzubauen würde viel Zeit und Investitionen in die IT-Entwicklung und Vernetzung erfordern.
- (168) Darüber hinaus verfügt Condor über ein gut funktionierendes Geschäftsmodell, das lediglich unter den negativen Auswirkungen von außerhalb ihrer Kontrolle liegenden Ereignissen, wie der Insolvenz von TCG und der COVID-19-Pandemie, gelitten hat. Trotz der angespannten wirtschaftlichen Lage zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe gelang es Condor, auf der Grundlage ihrer Geschäftsprognosen private Investoren anziehen, die bereit waren, das Unternehmen zu finanzieren. Condor ist ein etablierter Akteur in Deutschland und wichtig für die Aufrechterhaltung des Wettbewerbs auf dem deutschen Freizeitreisemarkt, der schon jetzt stark konzentriert ist und von der Lufthansa-Gruppe dominiert wird. Reiseveranstalter haben gegenüber den deutschen Behörden Bedenken hinsichtlich eines möglichen Verlusts der Dienste von Condor geäußert. Darüber hinaus leitete die deutsche Wettbewerbsbehörde eine Untersuchung nach Artikel 102 AEUV gegen die Lufthansa wegen des möglichen Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung zulasten von Condor ein. Im Rahmen dieser Untersuchung untersagte die Wettbewerbsbehörde der Lufthansa, bestimmte langfristige Feeder-Vereinbarungen mit Condor zu kündigen⁽⁶⁵⁾, um die Lufthansa daran zu hindern, ihre Marktstellung zum Nachteil von Condor auszunutzen, und einer weiteren schädlichen Konzentration des Marktes entgegenzuwirken. Tatsächlich stellt die Kommission fest, dass Condor der einzige verbleibende Wettbewerber der Lufthansa auf den von Deutschland aus betriebenen Langstreckenzielen ist. Daher ist Condor nach Auffassung der Kommission wichtig, um einen wirksamen Wettbewerb auf dem deutschen Langstrecken-Urlaubsreisemarkt aufrechtzuerhalten.

⁽⁶⁴⁾ Ein Global Distribution System (GDS) ist ein computergestütztes Netz, das Transaktionen zwischen Dienstleistern der Reisebranche, hauptsächlich Fluggesellschaften, Hotels, Mietwagenunternehmen und Reisebüros, ermöglicht, wobei Echtzeitdaten (z. B. Anzahl der verfügbaren Hotelzimmer oder Sitzplätze) verwendet werden. Reisebüros stützen sich bei Dienstleistungen, Produkten und Tarifen auf GDS, um Endverbrauchern reisebezogene Dienstleistungen anzubieten.

⁽⁶⁵⁾ B9-21/212 vom 29.8.2022, Deutsche Lufthansa AG, Kündigung des Special Prorate Agreement mit der Condor Flugdienst GmbH, <https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Entscheidung/DE/Entscheidungen/Missbrauchsaufsicht/2022/B9-21-21.html>.

- (169) Schließlich hätte der Marktaustritt von Condor negative Auswirkungen auf ihr Netz von nahezu [...] Lieferanten und auf ihre über 4 000 Mitarbeiter gehabt, die erheblich betroffen worden wären (Erwägungsgrund 86). Die potenziellen Auswirkungen wären gravierend gewesen, insbesondere in der angespannten Wirtschaftslage zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe, als viele Fluggesellschaften ihre Kapazitäten abbauten und Beschäftigte entließen, sodass es unwahrscheinlich ist, dass sie ausreichende Geschäftsmöglichkeiten für die Lieferanten von Condor beschaffen oder einen erheblichen Teil des Personals von Condor hätten aufnehmen können. Dies gilt umso mehr, als Condor einen überdurchschnittlichen Anteil an Langstrecken-Urlabszielen hat, für die sie die Nachfrage von rund 11 000 Reiseveranstaltern und Reisebüros bündelt. Es ist höchst unwahrscheinlich, dass Wettbewerber die Dienste von Condor auf diesen Strecken hätten ersetzen und somit einen ausreichenden Auslastungsfaktor hätten erreichen können, um diese gewinnbringend zu betreiben. Darüber hinaus gab es keine Anzeichen dafür, dass ein Wettbewerber bereit gewesen wäre, ein solches System der Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern und Reisebüros zu entwickeln. Tatsächlich hatten Reiseveranstalter bestätigt, dass sie für diese Dienstleistungen von Condor abhängig sind und dass ein Marktaustritt von Condor ihnen erhebliche Verluste verursachen würde (siehe Erwägungsgrund 84).
- (170) Auch wenn einige der Strecken von Condor für einen eigenständigen Wettbewerber attraktiv sein könnten, gab es keine Anzeichen dafür, dass ein Wettbewerber oder eine Handvoll konkurrierender Luftfahrtunternehmen die gesamten Dienste von Condor hätten übernehmen können, indem sie gleichzeitig die Rolle von Condor als Vermittler und Consolidator für 11 000 unabhängige Reisebüros und Reiseveranstalter ausgefüllt, über das technische Know-how, das Fachwissen, das Kontaktnetz und die maßgeschneiderten IT-Systeme von Condor verfügt und die Beschäftigten, Flugzeuge und Zeitnischen von Condor, von denen viele für spezialisierte Langstrecken-Nischenziele reserviert sind, die nur von Ferienfluggesellschaften betrieben werden, übernommen hätten. Ein Marktaustritt von Condor hätte daher schwerwiegende soziale Härten für Kunden, Beschäftigte und Lieferanten nach sich ziehen können. Ohne die Beihilfe wäre Condor nicht in der Lage gewesen, weiterhin diesen wichtigen Dienst zu erbringen.
- (171) Das Gericht hat die Anforderung nach Randnummer 44 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien im Condor-Urteil von 2024 geprüft und ist zu dem Schluss gelangt, dass die Klägerin nicht nachgewiesen hat, dass die Kommission hätte Zweifel daran haben müssen, dass Condor einen wichtigen Dienst im Sinne von Randnummer 44 Buchstabe b der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erbracht hat, der schwer zu ersetzen ist, oder ob es für Wettbewerber schwierig wäre, die Erbringung der Dienstleistung einfach zu übernehmen ⁽⁶⁶⁾.
- (172) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die Beihilfe zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs des Freizeitflugverkehrs beiträgt, da sie die Aufrechterhaltung eines wichtigen Dienstes unterstützt, der auf kurze bis mittlere Sicht nicht in vollem Umfang und ohne soziale Härten von Wettbewerbern ersetzt werden könnte.

5.3.1.3. Umstrukturierungsplan und Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

- (173) Gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien sollten Umstrukturierungsbeihilfen nur zur Unterstützung eines realistischen, kohärenten und weitreichenden Umstrukturierungsplans gewährt werden, dessen Maßnahmen darauf ausgerichtet sein müssen, die langfristige Rentabilität innerhalb eines angemessenen Zeitraums wiederherzustellen, wobei weitere Beihilfen, die über den Umstrukturierungsplan von Condor hinausgehen, ausgeschlossen sind. Im Umstrukturierungsplan müssen die Ursachen für die Schwierigkeiten des begünstigten Unternehmens und dessen spezifische Schwächen genannt werden; ferner muss aufgezeigt werden, wie die geplanten Umstrukturierungsmaßnahmen den Problemen, die den Schwierigkeiten des begünstigten Unternehmens zugrunde liegen, abhelfen werden ⁽⁶⁷⁾.
- (174) Die Ergebnisse der Umstrukturierung müssen in einer Vielzahl von Szenarien nachgewiesen werden, insbesondere durch die Ermittlung von Leistungsparametern und der wichtigsten vorhersehbaren Risikofaktoren. Die Wiederherstellung der Rentabilität des Begünstigten muss nach Deckung der Kosten zu einer angemessenen Kapitalrendite führen, ohne von optimistischen Annahmen in Bezug auf Faktoren wie Preis- oder Nachfrageschwankungen abhängig zu sein. Langfristige Rentabilität ist erreicht, wenn ein Unternehmen alle Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten decken kann, eine angemessene Eigenkapitalrendite erwirtschaftet und außerdem in der Lage ist, aus eigener Kraft im Wettbewerb zu bestehen ⁽⁶⁸⁾.
- (175) In dieser Hinsicht enthält der Umstrukturierungsplan eine Reihe ernsthafter, kohärenter und sich gegenseitig verstärkender Maßnahmen (Erwägungsgründe 40 bis 43), die die Effizienz der Dienstleistungserbringung verbessern und die Kostenbasis von Condor optimieren. Insbesondere würde die vollständige Erneuerung der ältesten Flugzeuge von Condor, d. h. ihrer Langstreckenflotte, die durch die Investition von Attestor in eine Leasing-Fazilität in Höhe von 250 Mio. EUR ermöglicht wurde (siehe Erwägungsgrund 47), in Verbindung mit dem ehrgeizigen Personal-, Vertrags- und Prozessumstrukturierungsprogramm, das Condor zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe (siehe Erwägungsgrund 41) durchführte, ihre Wettbewerbsfähigkeit weiter verbessern.

⁽⁶⁶⁾ Urteil des Gerichts vom 8. Mai 2024, Ryanair/Kommission, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, Rn. 61 bis 93.

⁽⁶⁷⁾ Randnummern 45, 47 und 48 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

⁽⁶⁸⁾ Randnummern 50 bis 52 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

- (176) Die Ereignisse, die Condor in die Insolvenz führten, trafen zusammen und überschnitten sich mit dem außergewöhnlichen Ereignis der COVID-19-Pandemie und einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben in Deutschland, wo Condor ihre Dienstleistungen erbringt, und in anderen Mitgliedstaaten. Zu nennen sind insbesondere das langwierige Insolvenzverfahren, das Condor durchlaufen hat, einschließlich der Suche nach einem neuen Investor nach dem Rückzug von PGL, die Beendigung der gesellschaftsrechtlichen Verbindungen mit der ehemaligen Muttergesellschaft und die gleichzeitige COVID-19-Pandemie, die schwerwiegende Auswirkungen auf Fluggesellschaften und potenzielle Investoren hatte. Diese außergewöhnlichen Umstände hatten die Liquidität von Condor und ihren Zugang zu Finanzierungen über die Märkte erheblich eingeschränkt und zu einer erheblichen Verschlechterung ihrer Bilanz und Eigenkapitalposition geführt, was langfristige exogene Auswirkungen hatte. Unter diesen Umständen lagen die Ursachen der Schwierigkeiten von Condor nicht im eigenen Geschäftsmodell und der eigenen Strategie; der Umstrukturierungsplan sollte daher nicht darauf ausgerichtet sein, diese wesentlich zu ändern, sondern vielmehr darauf, die wirtschaftlichen und finanziellen Grundlagen des Unternehmens zu stärken.
- (177) Der Umstrukturierungszeitraum von Condor dauerte insgesamt vier Jahre ab der Gewährung der Rettungsbeihilfe im Oktober 2019. Damit liegt die Dauer des Umstrukturierungszeitraums im Vergleich zu anderen Fällen in der Beschlusspraxis der Kommission am unteren Ende, insbesondere bei Umstrukturierungen von Fluggesellschaften im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie. Condor reagierte zügig und verzögerte die erforderlichen Umstrukturierungsmaßnahmen nicht; alle Maßnahmen waren am Ende des Umstrukturierungszeitraums im September 2023 abgeschlossen. Die Dauer des Umstrukturierungsplans ist unter den in Erwägungsgrund 176 beschriebenen Umständen angemessen.
- (178) Die Kommission stellt fest, dass sich die Prognosen von Condor im Basisszenario in Bezug auf die Erholung des Geschäfts, d. h. die Rückkehr von Condor zum Leistungsniveau von 2019, innerhalb der Branchenprognosen Dritter bewegten. Wie in Erwägungsgrund 58 erläutert und in Abbildung 3 dargestellt, wurde beispielsweise von der IATA im April 2021 in Bezug auf die Einnahmen pro Passagierkilometer (Revenue Passenger Kilometres, RPK) prognostiziert, dass der Wirtschaftszweig zwischen 2023 und 2024 wieder das Niveau von 2019 erreichen würde. Wie aus Abbildung 3 hervorgeht, sollte Condor ihr RPK-Niveau von 2019 im Geschäftsjahr [...] erreichen. Die Kommission stellt ferner fest, dass bei touristischen Flügen eine noch schnellere Erholung zu erwarten war, weshalb die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass der von Condor prognostizierte Anstieg der Einnahmen plausibel ist. Somit beruht die Plausibilität der Annahmen im Umstrukturierungsplan von Condor auf Branchenprognosen Dritter und stützt sich nicht, wie Ryanair behauptet, auf den Vergleich von Indikatoren mit einer Gruppe anderer Fluggesellschaften⁽⁶⁹⁾.
- (179) Die dem Umstrukturierungsplan im Basisszenario zugrunde liegenden Projektionen zeigten, dass Condor in der Lage ist, ihre langfristige Rentabilität wiederherzustellen und somit nach Deckung aller Kosten eine angemessene Eigenkapitalrendite zu erwirtschaften. Auf der Einnahmenseite kann der Auslastungsfaktor von Condor von [...] % ab 2022/2023 angesichts der prognostizierten Erholung der Branche und des historischen Auslastungsfaktors von Condor vor der COVID-19-Pandemie als plausibel angesehen werden. Der prognostizierte Ertrag pro Fluggast von rund [...] EUR für 2022/2023 war im Vergleich zu [...] EUR in den Jahren 2018/2019 etwas höher. Dieses höhere Niveau war jedoch durch die Überholung der Flotte von Condor einschließlich der Anschaffung neuer Langstreckenflugzeuge zu erklären. Bei den prognostizierten Kosten wurden die Auswirkungen der Umstrukturierungsmaßnahmen (wie der Personalabbau und die Erneuerung der Flotte, siehe Erwägungsgründe 41 und 43) gebührend berücksichtigt, da beispielsweise das Flottenerneuerungsprogramm zu niedrigeren Kraftstoffkosten pro ASK führen würde, während gleichzeitig die Betriebskosten aufgrund der höheren Operating-Leasingzahlungen steigen würden.
- (180) Aus dem Geschäftsplan von Condor ging hervor, dass sich die Renditeindikatoren während des gesamten Umstrukturierungszeitraums verbessern würden und die ROCE nach Tabelle 16 2023 [...] %, 2025 bis zu [...] % und 2026 [...] % erreichen würde⁽⁷⁰⁾. Die Kommission stellt fest, dass die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) auf Grundlage folgender Formel berechnet wird: $\text{EBIT}/(\text{Gesamtvermögen} - \text{kurzfristige Verbindlichkeiten})$. Da das Ziel ist, die

⁽⁶⁹⁾ In Bezug auf das Argument von Ryanair in Erwägungsgrund 111 stellt die Kommission fest, dass die in der nicht vertraulichen Fassung des Einleitungsbeschlusses unkenntlich gemachten Daten in kommerzieller, finanzieller oder strategischer Hinsicht sensibel sind und ihre Veröffentlichung dem begünstigten Unternehmen schweren Schaden zufügen kann, weshalb sie auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen (ABl. C 297 vom 9.12.2003, S. 6) unkenntlich gemacht wurden. Der Einleitungsbeschluss enthält jedoch eine klare Beschreibung der Maßnahmen und insbesondere der Begründung der Kommission und ermöglichte Ryanair, Bemerkungen dazu vorzulegen.

⁽⁷⁰⁾ Da die Bilanz einschließlich einer Berichterstattung nach IFRS 16 über die Operating-Leasingverhältnisse für Flugzeuge in Anbetracht des Werts der Flugzeugflotte und der Tatsache, dass sie einen großen Teil des Kapitals ausmacht, einen umfassenderen Überblick über die Finanzdaten des Unternehmens bietet, stützte die Kommission ihre Prüfung auf diese Zahlen und nicht auf die Bilanz nach den deutschen Rechnungslegungsgrundsätzen.

ROCE mit den WACC zu vergleichen, und da es sich bei Letzteren um eine Größe nach Steuern handelt, berechnete die Kommission die ROCE alternativ wie folgt: Nettobetriebsergebnis nach Steuern/durchschnittliches eingesetztes Kapital⁽⁷¹⁾. Bei einem solchen konservativen Ansatz würde sich die ROCE für Condor 2023 auf [...] %, 2024 auf [...] %, 2025 auf [...] % und 2026 auf [...] % belaufen. Wie in Erwägungsgrund 65 beschrieben, legte Deutschland eine Berechnung der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC) von Condor in Höhe von [...] % vor. Nach der Berechnung Deutschlands würde die Kapitalrendite von Condor, gemessen anhand der ROCE, ab dem Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2023 kontinuierlich über den WACC von Condor liegen. Condor würde daher mit Gewinn arbeiten und Wert schaffen, was ein rentables Unternehmen kennzeichnet.

- (181) Darüber hinaus würde die ROCE von Condor nach der Berechnung der Kommission ab 2023 über seinen WACC liegen. Condor hätte nach Abschreibungen und finanziellen Aufwendungen weiterhin Nettoerträge und wäre auch im ungünstigen Szenario in der Lage, auf dem Markt zu konkurrieren. Der Vollständigkeit halber wird festgehalten, dass die ROCE von Condor der Kapitalrendite anderer Fluggesellschaften vor der COVID-19-Pandemie entsprechen oder sogar darüber liegen würde, wie in Erwägungsgrund 81 dargelegt wird. Berechnet als Median lag die ROCE der anderen Fluggesellschaften in der Gruppe vor der COVID-19-Pandemie bei 11,8 % und damit auf einem Niveau, das mit der Kapitalrendite von Condor am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Geschäftsjahr 2023 vergleichbar ist⁽⁷²⁾.
- (182) Was die WACC betrifft, so ging Condor, wie in Erwägungsgrund 65 dargelegt, von einer Gewichtung von ... % Fremdkapital und ... % Eigenkapital aus. Dies entspricht einem Verschuldungsgrad von rund [...], den die Kommission als soliden und mit den Branchennormen im Einklang stehenden Verschuldungsgrad mit einem hinreichenden Grad an Fremdkapital betrachtet. Zusätzlich hat die Kommission als Gegenprüfung den historischen Verschuldungsgrad einer Gruppe anderer Fluggesellschaften beurteilt⁽⁷³⁾. Der durchschnittliche Verschuldungsgrad dieser Gruppe von Fluggesellschaften lag 2019 bei etwa 3 (Medianwert) und bei etwa 4,3 (arithmetischer Durchschnitt)⁽⁷⁴⁾. Anhand des Medians entspricht dies einer Fremdkapitalquote von 75 % und einer Eigenkapitalquote von 25 %. Die von Condor angenommene Kapitalstruktur mit einem Eigenkapitalanteil von ... % war somit grundsätzlich gerechtfertigt und solide und entsprach auch den branchenüblichen Verhältnissen.
- (183) Ebenso ergibt die Überprüfung der Ermittlung der WACC, dass die geschätzten Eigenkapitalkosten einem vergleichsweise normativen Ansatz eines Kapitalmarktmodells mit Prämien und Parameterwerten folgen, die aus Marktinformationen abgeleitet und an die Gegebenheiten von Condor angepasst wurden, während die Fremdkapitalkosten auch auf den Condor tatsächlich berechneten Zinssätzen basieren (Erwägungsgrund 65 und Fußnote 39). Auf dieser angemessenen und objektiven Grundlage betrugen die WACC von Condor unter Berücksichtigung von IFRS 16 ... % (siehe auch Erwägungsgrund 65) und lagen damit deutlich unter der ROCE. Selbst bei deutlich höheren WACC von 12 % läge die ROCE von Condor immer noch über diesen WACC, sodass Condor eine angemessene Kapitalrendite erzielen würde.
- (184) Ebenso geht aus Tabelle 3 hervor, dass die Rentabilität von Condor, gemessen an der EBIT-Marge, voraussichtlich über ihren historischen Wert vor der Krisensituation von rund ... % des Gesamtumsatzes steigen und ab 2023, dem Ende des Umstrukturierungszeitraums, bis 2026 zwischen ... % und ... % liegen würde. Wie in Tabelle 7 dargestellt, lag die Rentabilität der Fluggesellschaften der Gruppe vor COVID-19 bei 5,7 % (bzw. 7,3 % im Median)⁽⁷⁵⁾. Daher würde Condor am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2023 und vor der erwarteten vollständigen Erholung des

⁽⁷¹⁾ Berechnet als $\text{EBIT} \times (1 - T) / \text{Durchschnitt (eingesetztes Kapital}(t); \text{eingesetztes Kapital}(t-1))$, wobei EBIT der Gewinn vor Zinsen und Steuern ist; T ist der Körperschaftsteuersatz von Condor; eingesetztes Kapital(t) und eingesetztes Kapital (t-1) sind das im laufenden Jahr bzw. im Jahr davor eingesetzte Kapital. Das eingesetzte Kapital wird definiert als Eigenkapital plus langfristige Verbindlichkeiten (oder Gesamtvermögen minus kurzfristige Verbindlichkeiten).

⁽⁷²⁾ Die Kommission berechnete auch die ROCE gemäß der in Fußnote 70 dargelegten Methode für eine Gruppe von Fluggesellschaften neu. Auf der Grundlage der in Capital IQ verfügbaren Daten setzt sich diese Gruppe wie folgt zusammen: Air France-KLM, Lufthansa, EasyJet, IAG, Ryanair und Aegean. Die durchschnittliche ROCE dieser Gruppe von Fluggesellschaften lag 2019 bei 7 % (Medianwert) bzw. 8 % (Durchschnittswert).

⁽⁷³⁾ Für dieselbe Gruppe wie in Fn. 71 beschrieben.

⁽⁷⁴⁾ Bei einer längeren Zeitreihe ändert sich das Verhältnis nicht drastisch, da der Medianwert im Durchschnitt folgende Werte aufwies: 2,98 im Jahr 2016, 2,34 im Jahr 2017 und 2,38 im Jahr 2018; arithmetisches Mittel: 4,87 im Jahr 2016, 3,64 im Jahr 2017 und 4,36 im Jahr 2018.

⁽⁷⁵⁾ Angesichts der hohen Streuung der einzelnen EBIT-Werte in dieser Gruppe hat die Kommission den Median als Maß für den Durchschnittswert herangezogen, da dieser gegenüber statistischen Ausreißern robuster ist als das arithmetische Mittel.

Marktes im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften vor COVID-19 kein schlechteres Ergebnis erzielen ⁽⁷⁶⁾. Nach der vollständigen Erholung des Marktes, die für 2026, also drei Jahre nach Ende der Umstrukturierung, erwartet wird, würde Condor eine dem Vergleichswert entsprechende Leistung erzielen. In diesem Zusammenhang weist die Kommission auch darauf hin, dass sich die EBIT-Marge von Condor bei Anwendung des IFRS 16 im Geschäftsjahr 2023 auf ... % und im Geschäftsjahr 2026 auf ... % erhöhen würde. Der Anstieg des EBIT ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Mietkosten der Flotte (in der Bilanzierung nach deutschen Rechnungslegungsvorschriften) einen höheren Aufwand darstellen als die Flottenabschreibungen bei Aktivierung der Flotte. Darüber hinaus würde Condor im Geschäftsjahr 2023 ein positives Nettoergebnis erzielen, das zur Verringerung des negativen Eigenkapitals aus der Vergangenheit beiträgt. Die positive Prognose der Nettoerträge würde sich dank der Erholung des Freizeitreiseverkehrs im Jahr 2024, also nach der Umstrukturierung, weiter verbessern und nach 2026 zu einem positiven Ergebnis auf das Eigenkapital führen.

(185) Was die Solvenzindikatoren betrifft, so würde Condor in seinen Geschäftsbüchern aufgrund der Schuldenerlasse infolge der Insolvenz der TCG während der gesamten Laufzeit des Umstrukturierungsplans eine schwache, sich jedoch verbessernde bilanzielle Eigenkapitalposition aufweisen. Das Potenzial des Umstrukturierungsplans, Condor wieder auf den Weg zu langfristiger Rentabilität zurückzuführen, wird jedoch durch weitere aussagekräftige Indikatoren bestätigt, darunter insbesondere folgende:

- a) Condor erzielte vor der Insolvenz ihrer Muttergesellschaft TCG als eigenständiges Unternehmen nachhaltige und konstante Gewinne. Im Zeitraum von 2008 bis 2019 erzielte Condor — mit Ausnahme von zwei Jahren — kontinuierlich Gewinne zwischen 43 Mio. EUR und 76 Mio. EUR. Der kumulierte Gesamtgewinn belief sich auf 530 Mio. EUR und der Jahresdurchschnitt auf 44,1 Mio. EUR (siehe Erwägungsgrund 32), wobei andere generierte freie Cashflows nicht berücksichtigt sind.
- b) Vor der COVID-19-Pandemie waren die Vermögenswerte und das Geschäftsmodell von Condor für einen Brancheninvestor attraktiv, der im Frühjahr 2020 [...] Mio. EUR für die geplante Übernahme zusagte. Zu diesem Zeitpunkt belief sich der geschätzte Eigenkapitalwert von Condor auf [...] EUR bis [...] Mio. EUR (Erwägungsgrund 35).
- c) Der Geschäftsplan und die Prognosen von Condor sind inzwischen für verschiedene Investoren interessant, und ein erfolgreicher Bieter hat sich bereit erklärt, 200 Mio. EUR frisches Kapital für eine Beteiligung von 51 % sowie weitere 250 Mio. EUR für die Erneuerung der Flotte bereitzustellen (Erwägungsgründe 46 und 47). Ausgehend von der Bewertung des künftigen Eigenkapitalwerts (Erwägungsgrund 65) ergibt sich aus Sicht der Anteilseigner aus dem erwarteten Wertzuwachs der Condor-Anteile — unabhängig davon, ob dieser über Dividenden zurückfließt oder nicht — eine erwartete jährliche Eigenkapitalrendite von [...] % auf das fest zugesagte private Beteiligungskapital ⁽⁷⁷⁾. Die Kommission stellt fest, dass diese erwartete Eigenkapitalrendite mit der mittleren Eigenkapitalrendite von 25,3 % einer Stichprobe von Luftfahrtunternehmen im Zeitraum 2017-2019 (Erwägungsgrund 66) im Einklang steht.

(186) Als Alternative zum Basisszenario der Finanzprognosen war auch das im Umstrukturierungsplan dargelegte ungünstige Szenario angemessen und glaubwürdig. Das ungünstige Szenario war plausibel, da die notwendigen nachhaltigen Anstrengungen zur Senkung und Stabilisierung der Betriebskostenbasis von Condor während des gesamten Umstrukturierungszeitraums aufrechterhalten würden (Erwägungsgrund 41). Die Rentabilität könnte vor allem durch exogene Faktoren beeinflusst werden, weshalb im ungünstigen Szenario plausible Schwankungen bei den Einnahmen und Kostentreibern berücksichtigt wurden, wie beispielsweise geringere gewerbliche Einnahmen in Verbindung mit erheblichen, aber möglichen Erhöhungen der Treibstoffkosten aufgrund der Preise für CO₂-Emissions- und Ausgleichszertifikate (Erwägungsgrund 72).

⁽⁷⁶⁾ Die Kommission stellt fest, dass zu dieser Gruppe von Fluggesellschaften auch Wizz Air gehört, die ihren Jahresabschluss 2019 offenbar nicht nach IFRS 16 erstellt hat. Auf der Grundlage von IFRS 16 erhöht sich das EBIT eines Unternehmens, wenn es Leasingnehmer in Operating-Leasingverhältnissen ist, da die Leasingzahlungen nicht Teil der Betriebskosten, sondern der Finanzaufwendungen sind. Daher wird eine Gruppe, die Unternehmen umfasst, deren Rechnungslegung nach IFRS 16 erfolgt, und Unternehmen, deren Rechnungslegung nicht nach IFRS 16 erfolgt, die durchschnittliche EBIT-Marge der Gruppe im Vergleich zu einem Unternehmen, dessen Rechnungslegung nach IFRS 16 erfolgt, zu niedrig ansetzen oder im Vergleich zu einem Unternehmen, dessen Rechnungslegung nicht nach IFRS 16 erfolgt, zu hoch ansetzen. Allerdings würde der Ausschluss von Wizz Air zu einer niedrigeren durchschnittlichen EBIT-Marge führen, da das EBIT von Wizz Air über dem Medianwert der Gruppe liegt.

⁽⁷⁷⁾ Rothschild bewertete den Wert des Eigenkapitals von Condor bis 2026 unter den Bedingungen der von den deutschen Behörden und Attestor erörterten Umstrukturierung der Verbindlichkeiten und der Investition, wobei Attestor sich fest zur Zahlung von 200 Mio. EUR für einen Anteil von 51 % verpflichtete. Die Bewertung des künftigen Eigenkapitalwerts beruht auf vorsichtigen Annahmen und allgemein anerkannten Methoden und beläuft sich auf [...] Mio. EUR (Erwägungsgrund 65). Der für den 51%igen Anteil im Jahr 2021 zugesagte Betrag entspricht implizit dem Wert des vollständigen Eigentums an Condor, d. h. dem Recht, den erwarteten Unternehmenswert zu realisieren und zu verkaufen. Die Eigenkapitalrendite von [...] % entspricht der jährlichen Wertsteigerung der gesamten Beteiligung im Zeitraum von 2021 ([...] Mio. EUR) bis 2026 ([...] Mio. EUR).

- (187) In einem solchen ungünstigen Szenario würden die Ergebnisse von Condor zwar beeinträchtigt, blieben aber solide und nachhaltig, sodass der Weg zurück in die Rentabilität nicht gefährdet wäre. Der erwartete Nettogewinn nach Zins- und Abschreibungskosten würde bis 2022-2023 und danach wie im Basisszenario positiv bleiben, während die EBIT-Marge im Geschäftsjahr 2023 bei ... % liegen und im Zeitraum 2025-2026 auf ... % steigen würde (diese Marge würde ... % betragen und bei Bilanzierung nach IFRS 16 auf ... % steigen). Ebenso würde die Rendite auf das eingesetzte Kapital über den gewichteten Kapitalkosten von Condor liegen und zwischen ... % im Jahr 2023 und ... % im Jahr 2026 schwanken. Zudem würde die verfügbare Liquidität in den Cashflow-Prognosen selbst im ungünstigsten Fall im Umstrukturierungszeitraum 2020-2021 nicht unter ... Mio. EUR sinken (Erwägungsgrund 75), sodass die Fortführung des Betriebs mit ausreichenden Bar- und Liquiditätspuffern, wie sie in der Betriebsgenehmigung vorgeschrieben sind, gewährleistet wäre.
- (188) Außerdem zeigen andere Leistungsindikatoren, beispielsweise die Einnahmen pro Fluggast von Condor, dass Condor in dieser Hinsicht mit [...] im Jahr 2019 deutlich besser abschnitt als andere Fluggesellschaften, deren Durchschnitt bei 144 lag, und dass die Auslastung von Condor mit [...] % hervorragend war und nur von Ryanair mit 95 % übertroffen wurde (siehe Erwägungsgrund 68). Daher kann die Leistung von Condor als mit anderen Fluggesellschaften vergleichbar angesehen werden, und die Tatsache, dass der eine oder andere Indikator über oder unter dem Durchschnitt des Referenzwerts liegt, bedeutet nicht, dass das Unternehmen eine überdurchschnittliche oder unterdurchschnittliche Leistung erbringt. Wie in Tabelle 7 dargestellt, lag die Rentabilität der Fluggesellschaften der Gruppe vor COVID-19 bei 5,7 % (bzw. 7,3 % im Median). Daher würde Condor am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2023 und vor der erwarteten vollständigen Erholung des Marktes im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften vor COVID-19 kein schlechteres Ergebnis erzielen. Nach der vollständigen Erholung des Marktes, die für 2026, also drei Jahre nach Ende der Umstrukturierung, erwartet wird, würde Condor eine dem Vergleichswert entsprechende Leistung erzielen.
- (189) Entgegen dem Vorbringen von Ryanair (siehe Erwägungsgrund 114) ist die Leistung von Condor infolge der Umstrukturierung nicht sprunghaft von einem unterhalb der Leistung der Wettbewerber im Jahr 2019 liegenden Niveau auf eine über diesem Niveau liegende Leistung angestiegen. Zunächst bezog sich das Vorbringen lediglich auf zwei Indikatoren, die EBIT-Marge und die Eigenkapitalrendite, bei denen Condor im Jahr 2026 eine bessere Position als der Durchschnitt einer Gruppe anderer Fluggesellschaften erreichen würde. Damit liegt die Leistung drei Jahre nach Ende der Umstrukturierung, also zu einem Zeitpunkt, der für die Beurteilung der Vereinbarkeit mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien nicht mehr relevant ist. Weiterhin lag die EBIT-Marge von Condor im Jahr 2019 bei [...] % gegenüber durchschnittlich 5,7 % bei den anderen Fluggesellschaften und belief sich für Condor am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2023 auf [...] %, womit sie unter dem Durchschnitt der anderen Fluggesellschaften im Jahr 2019 blieb.
- (190) Diese Leistung, mit der Condor sich dem Durchschnitt der Gruppe der anderen Fluggesellschaften annähert, wird durch eine im Vergleich zum allgemeinen Reiseverkehr über den Erwartungen liegende Erholung des Freizeitreiseverkehrs (siehe Erwägungsgrund 58) sowie durch die von Condor im Rahmen ihrer Umstrukturierung durchgeführte Rationalisierung (siehe Erwägungsgrund 41) unterstützt. Die Eigenkapitalrendite von Condor dürfte etwas schneller wachsen und 2026 einen etwas höheren Wert erreichen als der Median einer Gruppe anderer Fluggesellschaften im Zeitraum 2017-2019 (siehe Tabelle 6 und Erwägungsgrund 65). In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass Condor zu Beginn der Umstrukturierung aus den in Erwägungsgrund 63 genannten Gründen eine erhebliche negative Eigenkapitalquote aufwies, sodass die Eigenkapitalposition von Condor von Anfang an deutlich schlechter war als die anderer Fluggesellschaften. Infolgedessen musste Condor ihre Eigenkapitalrendite schneller steigern als andere Fluggesellschaften, um eine vergleichbare Eigenkapitalposition zu erreichen.
- (191) In Bezug auf die Auswahl der für den Vergleichswert herangezogenen Fluggesellschaften hielt es die Kommission für sachgerecht, die Leistung von Condor mit der Leistung ihrer tatsächlichen Wettbewerber zu vergleichen, unabhängig davon, ob diese als Billigfluglinien, traditionelle Fluggesellschaften, Charterfluggesellschaften oder anderweitig bezeichnet wurden, anstatt den Vergleich auf Charterfluggesellschaften zu beschränken. Die meisten Charterfluggesellschaften, die in Europa — und sicherlich in Deutschland — tätig sind, sind kleiner und nicht mit Condor vergleichbar, die eine mittelgroße Charterfluggesellschaft ist. Hinzu kommt, dass nur sehr wenige Charterfluggesellschaften auf dem deutschen Markt tätig sind. Die ausschließliche Heranziehung von Charterfluggesellschaften als Vergleichswert wäre daher weniger aussagekräftig gewesen. Wie aus Tabelle 7 und Tabelle 16 ersichtlich ist, erstreckte sich die Leistung der verschiedenen untersuchten Fluggesellschaften unabhängig von ihrem Profil auf ein breites Spektrum, was darauf hindeutet, dass Kategorien wie traditionelle Fluggesellschaften, Charterfluggesellschaften usw. für den Vergleich der finanziellen und operativen Leistung von geringer Bedeutung sind.

- (192) Unter den von PWC/KPMG ausgewählten und von Deutschland vorgelegten Fluggesellschaften waren die wichtigsten in Europa tätigen Fluggesellschaften in ausreichender Zahl vertreten, um einen geeigneten Vergleichsmaßstab für die voraussichtliche finanzielle und operative Leistung von Condor zu bilden. Abgesehen von Unterschieden im Geschäftsmodell liefert Ryanair keine Anhaltspunkte dafür, dass sich das Profil dieser Fluggesellschaften zu sehr von dem von Condor unterscheidet, um einen solchen Vergleich für die Bewertung der langfristigen Rentabilität auszuschließen. Daher ist ein Vergleich mit Fluggesellschaften angezeigt, die rentabel sind und keinen Umstrukturierungsplan durchlaufen oder keine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen erhalten haben. Entgegen dem Vorbringen von Ryanair ist das Lufthansa-Unternehmen Eurowings im Langstrecken-Freizeitflugverkehr tätig, sodass dieser im Vergleich berücksichtigt ist. Darüber hinaus üben viele der für den Vergleich herangezogenen Fluggesellschaften auch Chartertätigkeiten aus, einige davon in nicht unerheblichem Umfang (so wirbt beispielsweise IAG mit seiner hohen Charterkapazität, Norwegian Airlines und EasyJet bieten Charterflüge für die TUI-Gruppe an usw.).
- (193) Zu dem Vorbringen von Ryanair, dass die Kommission bei der Vergleichsanalyse mit anderen Fluggesellschaften nur die für ihre Argumentation passenden Beispiele ausgewählt habe (siehe Erwägungsgrund 114), weist die Kommission zunächst darauf hin, dass die für Condor zum Ende des Umstrukturierungszeitraums erwartete finanzielle Leistung für sich genommen zufriedenstellend ist und die Feststellung stützt, dass der Umstrukturierungsplan geeignet ist, die langfristige Rentabilität von Condor wiederherzustellen. Zum anderen hatte die Kommission keinen Grund, an der Angemessenheit der von Deutschland vorgelegten Daten von KPMG zu zweifeln, mit denen verschiedene Finanzindikatoren der Fluggesellschaften mit den erwarteten Indikatoren von Condor abgeglichen wurden. Alle Stichproben sind repräsentativ für den europäischen Luftverkehrsmarkt, und die Wettbewerber von Condor auf dem deutschen Markt — Lufthansa, Eurowings und Ryanair — sind in alle Stichproben einbezogen.
- (194) Die dem Umstrukturierungsplan zugrunde liegenden Prognosen im Basisszenario belegen, dass Condor in der Lage ist, die langfristige Rentabilität wiederherzustellen und nach Deckung aller Kosten eine angemessene Kapitalrendite zu erzielen. In Bezug auf die Einnahmen kann die Auslastung von Condor von ... % ab 2022/2023 angesichts der für die Branche prognostizierten Erholung und der historischen Auslastung von Condor vor der COVID-19-Pandemie als plausibel angesehen werden. Der für 2022/2023 prognostizierte Ertrag pro Fluggast lag mit rund [...] EUR leicht über dem Wert von [...] EUR im Jahr 2018/2019. Dieser höhere Wert lässt sich jedoch dadurch erklären, dass Condor ihre Flotte überholt und neue Langstreckenflugzeuge angeschafft hat. In den prognostizierten Kosten wurden die Auswirkungen der Umstrukturierungsmaßnahmen (wie der Abbau von Personal und die Erneuerung der Flotte, siehe Erwägungsgründe 41 und 43) gebührend berücksichtigt, da beispielsweise das Programm zur Erneuerung der Flotte zu niedrigeren Treibstoffkosten pro angebotenen Sitzkilometer führen würde, gleichzeitig aber aufgrund der höheren Operating-Leasing-Sätze die Eigentumskosten steigen würden.
- (195) Aus den Zahlen in Tabelle 3 geht hervor, dass die Rentabilität von Condor, gemessen an der EBIT-Marge, voraussichtlich über ihren historischen Wert vor der Krisensituation von rund [...] % des Gesamtumsatzes steigen und ab 2023, dem Ende des Umstrukturierungszeitraums, bis 2026 zwischen [...] % und [...] % liegen würde. Wie in Tabelle 7 dargestellt, lag die Rentabilität der Fluggesellschaften der Gruppe vor COVID-19 bei 5,7 % (bzw. 7,3 % im Median). Daher würde Condor am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2023 und vor der erwarteten vollständigen Erholung des Marktes im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften vor COVID-19 kein schlechteres Ergebnis erzielen. Nach der vollständigen Erholung des Marktes, die für 2026, also drei Jahre nach Ende der Umstrukturierung, erwartet wird, würde Condor eine dem Vergleichswert entsprechende Leistung erzielen. In diesem Zusammenhang weist die Kommission auch darauf hin, dass sich die EBIT-Marge von Condor bei Anwendung des IFRS 16 im Geschäftsjahr 2023 auf ... % und im Geschäftsjahr 2026 auf ... % erhöhen würde. Der Anstieg des EBIT ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Flottenmietkosten (in der Bilanzierung nach deutschen Rechnungslegungsvorschriften) einen höheren Aufwand darstellen als die Flottenabschreibungen bei Aktivierung der Flotte. Darüber hinaus würde Condor im Geschäftsjahr 2023 ein positives Nettoergebnis erzielen, das zur Verringerung des negativen Eigenkapitals aus der Vergangenheit beiträgt. Die positive Prognose der Nettoerträge würde sich dank der Erholung des Freizeitreiseverkehrs im Jahr 2024, also nach der Umstrukturierung, weiter verbessern und nach 2026 zu einem positiven Ergebnis auf das Eigenkapital führen.
- (196) Im Condor-Urteil von 2024 prüfte das Gericht diese Anforderungen und stellte fest, dass der Antragsteller nicht nachgewiesen hatte, dass die Kommission hätte Zweifel daran haben müssen, dass der Umstrukturierungsplan von Condor realistisch, kohärent, umfassend und geeignet war, die langfristige Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen.

- (197) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass der teilweise mit der Beihilfe finanzierte Umstrukturierungsplan realistisch, kohärent und umfassend ist und somit geeignet war, die langfristige Rentabilität von Condor innerhalb eines angemessenen Zeitraums ohne weitere staatliche Beihilfen wiederherzustellen.

Die positiven Auswirkungen der Beihilfe überwiegen die negativen Auswirkungen in Form von Wettbewerbsverfälschungen und Beeinträchtigung des Handels

5.3.1.4. Erforderlichkeit der Beihilfe und Anreizeffekt

- (198) Nach Randnummer 53 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien müssen Mitgliedstaaten, die Umstrukturierungsbeihilfen zu gewähren planen, einen Vergleich mit einem realistischen alternativen Szenario ohne staatliche Beihilfen vorlegen, in dem sie aufzeigen, dass die mit der Beihilfe angestrebte Entwicklung der Wirtschaftszweige oder -gebiete nach Abschnitt 3.1.1 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ohne die Beihilfe überhaupt nicht oder nur in einem geringeren Maße erreicht würde. Um nachzuweisen, dass eine Umstrukturierungsbeihilfe einen Anreizeffekt hat, müssen die Mitgliedstaaten außerdem nachweisen, dass das begünstigte Unternehmen ohne die Beihilfe in einer Weise umstrukturiert, verkauft oder abgewickelt worden wäre, die das angestrebte Ziel der Vermeidung von Marktversagen oder sozialen Härten nicht erreicht hätte (Randnummer 59 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).
- (199) Wie in den Erwägungsgründen 34 bis 36 dargelegt, war der Eintritt eines privaten Investors ein zentraler Bestandteil des Insolvenzplans für Condor. Der Austritt von Condor aus dem Insolvenzverfahren hing somit von einer Investitionsvereinbarung ab. Der Rückzug von PGL, das im Januar 2020 eine Vereinbarung mit Condor geschlossen hatte, verlängerte die Insolvenz des Unternehmens um sieben Monate und erforderte die Organisation eines weiteren Ausschreibungsverfahrens.
- (200) Wie in den Erwägungsgründen 51 und 83 dargelegt, war die Investitionsvereinbarung mit Attestor, die das beste Angebot im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens darstellte, von der Gewährung einer Umstrukturierungsbeihilfe in Form der Umstrukturierung der KfW-Darlehen abhängig, die eine Voraussetzung für den Abschluss der Vereinbarung war.
- (201) Ohne die von Deutschland angemeldeten Maßnahmen staatlicher Beihilfe wäre die Investitionsvereinbarung somit nicht geschlossen worden, und Condor wäre weiterhin insolvent geblieben, was eine Reihe negativer Folgen gehabt hätte, die letztlich zur Liquidation von Condor geführt hätten (siehe auch Erwägungsgründe 83 bis 87). Dieses Risiko wurde auch im Insolvenzplan von Condor hervorgehoben.
- (202) Ohne die Finanzierung durch einen neuen Investor hätte Condor ihre veraltete Flotte nicht ersetzen können, was den Betrieb erheblich beeinträchtigt hätte. Zudem wären durch die Fortsetzung des Insolvenzverfahrens weitere Kosten entstanden (wie durch die erste Verlängerung belegt, die erhebliche zusätzliche Kosten in Höhe von 23,7 Mio. EUR verursacht hat, für die Condor haftet, siehe Erwägungsgrund 36).
- (203) Die Kommission ist der Auffassung, dass Condor ohne die Beihilfe nicht in der Lage gewesen wäre, eine Finanzierung auf dem privaten Markt zu erhalten, selbst unter Berücksichtigung der besonderen Bestimmungen des deutschen Insolvenzrechts über bevorzugte Forderungen, auf die sich Ryanair bezieht (siehe Erwägungsgrund 115). Zwar gelingt es bestimmten Unternehmen ohne Bonitätseinstufung, bestimmten Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten oder bestimmten Unternehmen in Insolvenzverfahren, Finanzmittel zu beschaffen, doch trifft dies nicht auf alle Unternehmen in solchen Situationen zu. Dies gilt erst recht für Unternehmen wie Condor, die gleichzeitig unter allen drei Nachteilen leiden. Es ist höchst unwahrscheinlich, dass ein privater Gläubiger einem Unternehmen Geld geliehen hätte, das sich seit der Liquidation seiner Muttergesellschaft im Jahr 2019 in einem andauernden Insolvenzverfahren befand, über keine Bonitätshistorie bzw. kein Rating verfügte, alle seine wertvollen Vermögenswerte als Sicherheiten für die KfW-Darlehen verpfändet hatte und über erhebliches negatives Eigenkapital verfügte, wobei die Verbindlichkeiten die Vermögenswerte bei Weitem überstiegen (siehe Tabelle 4). Dies wurde auch durch die Tatsache belegt, dass das Angebot von Attestor von der Umstrukturierung der Schulden abhängig gemacht wurde.

- (204) In einer solchen Situation wäre Condor schnell in einen Liquiditätsengpass geraten und hätte schon vor Eintritt dieses Engpasses nicht nachweisen können, dass sie alle ihre Verpflichtungen im folgenden Jahr gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ⁽⁷⁸⁾ erfüllen kann. Dies hätte höchstwahrscheinlich zur Aussetzung und anschließenden Entziehung der Betriebsgenehmigung geführt, wodurch Condor ihre Haupteinnahmequelle verloren hätte, was letztlich zur Liquidation des Unternehmens geführt hätte.
- (205) Der Marktaustritt von Condor hätte zu einer weiteren Verringerung des Wettbewerbs auf dem bereits extrem konzentrierten deutschen Luftverkehrsmarkt, der von der Lufthansa-Gruppe dominiert wird, zum Nachteil der Kunden und dazu geführt, dass die KfW-Darlehen nicht zurückgezahlt worden wären, was zulasten der deutschen Steuerzahler gegangen wäre. Überdies hätte dies in einer bereits wirtschaftlich schwierigen Lage zum Verlust von über 4 000 Arbeitsplätzen geführt und erhebliche negative Auswirkungen auf die über 11 000 unabhängigen Reisebüros und Reiseveranstalter gehabt, die auf die einzigartigen Dienstleistungen von Condor angewiesen waren, ohne dass eine glaubwürdige Aussicht bestand, dass andere Luftfahrtunternehmen die Beziehungen zu diesen Beschäftigten und Geschäftspartnern ohne Unterbrechung übernehmen würden, insbesondere vor dem Hintergrund der damals andauernden COVID-19-Pandemie (siehe Abschnitt 2.7).
- (206) Mit der Umstrukturierungsbeihilfe soll verhindert werden, dass Condor ihre Geschäftstätigkeit einstellt, um so ein Marktversagen und soziale Härten zu vermeiden, die die Entwicklung von Luftverkehrsdiensten in Deutschland beeinträchtigen und das Überleben Tausender Reisebüros und Reiseveranstalter, vor allem KMU, gefährden würden. Dieses Ziel wird durch die Durchführung des Umstrukturierungsplans erreicht, der zum Teil durch die Umstrukturierungsbeihilfe und zum anderen Teil durch private Investoren finanziert wird. Aus dem Umstrukturierungsplan geht hervor, dass Solvenzprobleme des Begünstigten angegangen werden müssen, um seine finanziellen Probleme zu beheben. Angesichts ihrer Lage im Jahr 2021, insbesondere unter Berücksichtigung des laufenden Insolvenzverfahrens, war Condor nicht in der Lage, die Aufrechterhaltung der wesentlichen Vermittlungs- und Verbindungsdienste für Reiseveranstalter und Reisebüros sicherzustellen, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen oder Zugang zu den Finanzierungsmärkten zu erhalten, sofern nicht der Umstrukturierungsplan, der durch die Beihilfe unterstützt wird und eine Voraussetzung für den erfolgreichen Abschluss des Insolvenzverfahrens von Condor ist, vollständig umgesetzt wird. Langfristig wäre Condor angesichts ihrer erheblichen negativen Eigenkapitalposition, die durch den Umstrukturierungsplan zu beheben ist, ohne die im Investitionsvertrag vorgesehenen Beihilfen auch nicht in der Lage, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen.
- (207) Unter diesen Umständen ist die Kommission der Auffassung, dass die Umstrukturierungsbeihilfe für die Umsetzung des Umstrukturierungsplans von Condor erforderlich war, um ein Marktversagen oder soziale Härten aufgrund des Marktaustritts eines Unternehmens zu verhindern, das eine wichtige Rolle für den deutschen Freizeitflugverkehr spielt, die nur schwer zu ersetzen ist und in die kein Wettbewerber einfach eintreten könnte, wie in Abschnitt 5.3.1.2 dargelegt. Die Voraussetzung der Erforderlichkeit der Beihilfe gemäß Randnummer 38 Buchstabe b und Randnummer 53 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist somit erfüllt.
- (208) Auf der Grundlage der vorstehenden Prüfung kommt die Kommission zudem zu dem Schluss, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt hat. Ohne die Umstrukturierungsbeihilfe würde Condor in einer Weise vom Markt ausscheiden, die soziale Härten verursachen, Tausenden von KMU, die auf dem deutschen Freizeitreisemarkt tätig sind, schaden und damit die wirtschaftliche und soziale Entwicklung behindern sowie zu einer weiteren Verschlechterung des Wettbewerbs auf dem bereits extrem konzentrierten Flugverkehrsmarkt in Deutschland zum Nachteil der Kunden führen würde, wie in Abschnitt 2.7 dargelegt. Die nach den Randnummern 38 Buchstabe d und 59 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegte Voraussetzung eines Anreizeffekts der staatlichen Intervention ist somit erfüllt.

⁽⁷⁸⁾ 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. L 293 vom 31.10.2008, S. 3). Gemäß Artikel 3 der genannten Verordnung darf kein in der Union niedergelassenes Unternehmen Fluggäste im gewerblichen Luftverkehr ohne Betriebsgenehmigung befördern. Gemäß Artikel 9 setzt die Genehmigungsbehörde die Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens aus oder widerruft sie, wenn sie nicht mehr davon überzeugt ist, dass dieses Luftfahrtunternehmen während eines Zeitraums von 12 Monaten seinen tatsächlichen und möglichen Verpflichtungen nachkommen kann. Die Behörde kann jedoch eine vorläufige Genehmigung, deren Geltungsdauer 12 Monate nicht überschreitet, für die Dauer der finanziellen Umstrukturierung eines Unternehmens erteilen, sofern die Sicherheit nicht beeinträchtigt ist und die realistische Aussicht eines zufriedenstellenden finanziellen Umbaus innerhalb dieser Zeitspanne besteht. Wird gegen ein Luftfahrtunternehmen der Union ein Insolvenzverfahren eröffnet, so beurteilt die Behörde innerhalb von drei Monaten nach Eröffnung des Insolvenzverfahrens die finanzielle Lage des Unternehmens und überprüft auf der Grundlage dieser Feststellungen die Gültigkeit der Betriebsgenehmigung gemäß Artikel 9.

5.3.1.5. Geeignetheit der Beihilfe

- (209) Umstrukturierungsbeihilfen werden nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn es andere, weniger wettbewerbsverfälschende Maßnahmen gibt, mit denen dasselbe Ziel erreicht werden kann; die Beihilfe muss der Solvenz oder der Liquiditätssituation des Begünstigten angemessen sein ⁽⁷⁹⁾.
- (210) Die Umstrukturierungsbeihilfe erfolgt in Form einer Umschuldung und eines teilweisen Erlasses der bestehenden KfW-Darlehen in Höhe von 550 Mio. EUR, die Condor im Jahr 2020 gewährt wurden, sowie in Form eines Erlasses der Zinsen auf die Überkompensation. Dadurch würde das Unternehmen von bestimmten kurzfristigen Verbindlichkeiten befreit und könnte Liquidität für die Deckung der laufenden Kosten während der Umstrukturierung freisetzen. Wie in Erwägungsgrund 52 dargelegt, würde eine vorrangige Tranche in Höhe von 175 Mio. EUR denselben Zinsen unterliegen, die Condor für die ursprüngliche Tranche A des Darlehens 1 gezahlt hat (3-Monats-Euribor zuzüglich [...] Basispunkte und Refinanzierungskosten), während eine nachrangige Tranche in Höhe von 225 Mio. EUR künftig [...] unterliegen würde ⁽⁸⁰⁾. Die Bedingungen für die Umstrukturierung des Darlehens wurden zwischen KPMG als Bevollmächtigte Deutschlands, Condor und dem strategischen Investor von Condor, Attestor, ausgehandelt. Attestor wurde ausgewählt, da sein Angebot die besten Bedingungen für die Rückzahlung des KfW-Darlehens bot, da nicht nur ein hoher Teil des ausstehenden Darlehensbetrags getilgt würde, sondern auch ein Earn-Out-Mechanismus vorgesehen war, der den endgültig zurückzuzahlenden Betrag entsprechend den künftigen Einnahmen von Condor so modulierte, dass die Rückzahlungen umso höher ausfielen, je mehr das Unternehmen erwirtschaftete (siehe Erwägungsgründe 37 und 53). Die Bedingungen des Übernahmevertrags und der Umstrukturierung des Darlehens bilden somit ein Paket, das auf größtmögliche Vorteile für Attestor und die optimale Rückzahlung des Darlehens an die KfW ausgerichtet ist und dessen einzelne Elemente voneinander abhängig sind. Überdies wurde die Laufzeit der bestehenden Darlehen erheblich verkürzt, da der gesamte Restbetrag bis September 2026 zurückgezahlt wird, während dies für die ursprüngliche Tranche B des Darlehens 1 und des Darlehens 2 erst im Dezember 2031 der Fall gewesen wäre. Daher ist der Gesamtbetrag der auf das umstrukturierte Darlehen fälligen Zinsen zwar niedriger als bei dem ursprünglichen Darlehen, aber Teil eines ausgehandelten Pakets, mit dem die Rendite sowohl für Attestor als auch für den deutschen Staat maximiert werden soll, einschließlich eines Earn-Out-Mechanismus, sodass er als angemessene Vergütung für die Beihilfe angesehen werden kann.
- (211) Darüber hinaus war Condor seit der Gewährung des Rettungsdarlehens im Oktober 2019 aus dem Insolvenzverfahren ausgestiegen und hatte einen privaten Investor gefunden, der bereit war, mindestens 450 Mio. EUR in das Unternehmen zu investieren. Zudem hatte mit der Zunahme der Impfungen in ganz Europa eine Erholung der Luftverkehrsmärkte eingesetzt, und die europäischen Fluggesellschaften bauten ihr Geschäft wieder aus, wobei für den von Condor bedienten Freizeitmarkt eine überdurchschnittlich schnelle Erholung erwartet wurde. Dies waren Indikatoren, die auf ein verbessertes Marktumfeld und eine verbesserte Geschäftstätigkeit von Condor seit der Gewährung der ursprünglichen KfW-Darlehen hindeuteten. Schließlich soll das umstrukturierte Darlehen im Jahr 2026 vollständig zurückgezahlt werden. Das Darlehen wird innerhalb eines relativ kurzen Zeitraums zurückgezahlt, wodurch seine negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb weiter verringert werden. Die geplante Umstrukturierungsbeihilfe ist somit angemessen vergütet.
- (212) Wie in Tabelle 4 und Tabelle 8 dargestellt, geriet Condor in eine Liquiditätskrise in Verbindung mit einer nicht tragbaren Solvenzlage. Mit den Umstrukturierungsbeihilfen in Verbindung mit der Investition von Attestor wurden beide Probleme angegangen. Durch die Umstrukturierung der öffentlichen Darlehen, wie in den Erwägungsgründen 51 und 52 beschrieben, wurde kurzfristig Liquidität freigesetzt, da Zinsen und Tilgungen gestundet werden und die Schuldenlast von Condor durch den Erlass der KfW-Darlehen verringert wird. Somit ergänzt sie die 200 Mio. EUR an frischem Kapital, mit denen die akute Liquiditätskrise von Condor überwunden und die Eigenkapitalposition des Unternehmens verbessert werden konnte. Die Umstrukturierungsbeihilfe wurde somit an die Liquiditäts- und Solvenzlage von Condor angepasst.
- (213) In seinem Condor-Urteil von 2024 hat das Gericht die Geeignetheit der Beihilfe beurteilt und festgestellt, dass der Antragsteller nicht nachgewiesen hat, dass die Kommission Zweifel an der Geeignetheit der Beihilfe hätte haben müssen ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁹⁾ Randnummern 38 Buchstabe c und 58 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

⁽⁸⁰⁾ Eine vollständige Beschreibung der ursprünglichen Darlehensbedingungen findet sich in Erwägungsgrund 51.

⁽⁸¹⁾ Urteil des Gerichts vom 8. Mai 2024, Ryanair/Kommission, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, Rn. 191 bis 195.

(214) Unter diesen Umständen stellt die Kommission fest, dass die Umstrukturierungsbeihilfe geeignet ist.

5.3.1.6. Angemessenheit, Eigenbeitrag und Lastenverteilung

(215) Nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien müssen die Eigenmittel des Begünstigten, seiner Anteilseigner oder Gläubiger, der Unternehmensgruppe, der er angehört, oder neuer Investoren in einer Weise zu den Umstrukturisierungskosten beitragen, die hinsichtlich der Auswirkungen auf die Solvenz oder die Liquiditätsposition des Begünstigten mit der gewährten Beihilfe vergleichbar ist. Die Beiträge müssen real, d. h. effektiv sein, was potenzielle Gewinne ausschließt, dürfen keine Beihilfen beinhalten und sollten mindestens 50 % der Umstrukturisierungskosten betragen ⁽⁸²⁾.

(216) Wie in Erwägungsgrund 219 Buchstaben a und b dargelegt, dient der Eigenbeitrag sowohl der Solvenz als auch der Liquidität von Condor und ist als solcher mit der gewährten Beihilfe vergleichbar (siehe auch Erwägungsgrund 212). Wie aus den Erwägungsgründen 46 bis 48, 219 und 220 hervorgeht, betrifft nur ein sehr geringer Teil des Eigenbeitrags neue Darlehen ([...] Mio. EUR von einem Eigenbeitrag von insgesamt [...] Mio. EUR), sodass die im Eigenbeitrag enthaltenen eigenkapitalähnlichen Instrumente die vom deutschen Staat gewährte Beihilfe bei Weitem übersteigen (dies wäre auch dann noch der Fall, wenn die [...] Mio. EUR aus dem Eigenkapital-Leasingfinanzierungspaket unberücksichtigt bleiben würden). Zum anderen stellt nicht der deutsche Staat, sondern Attestor selbst Barmittel für den Plan bereit, die weit über den Beihilfeanteil Deutschlands hinausgehen. Daher steht der Eigenbeitrag im Einklang mit Ziffer 62 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

(217) Wie in Erwägungsgrund 54 dargelegt, diente ein Teil der KfW-Darlehen zur Deckung von Sonderaufwendungen in Höhe von bis zu 249,02 Mio. EUR, die Condor im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie entstanden waren, und stellt somit keine im Umstrukturierungsplan enthaltenen Umstrukturisierungskosten dar. Wie in Erwägungsgrund 117 dargelegt, vertrat Ryanair in ihrer Klage auf Nichtigerklärung des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe 2021 die Auffassung, dass nur der im Rahmen der Condor-I- und Condor-II-Entscheidungen genehmigte Beihilfebetrug, nämlich 204,1 Mio. EUR, vom Gesamtbetrag der Darlehen hätte abgezogen werden dürfen. Eine solche Argumentation ist unbegründet, da sich der Gesamtschaden von Condor durch COVID-19 auf 249,02 Mio. EUR belief und der entsprechende Teil des Darlehens zur Absorption dieses Schadens diente, sodass nur der verbleibende Betrag von 300,98 Mio. EUR für die Finanzierung der Umstrukturierung zur Verfügung stand. Gemäß Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV hatte Condor Anspruch auf Ersatz des erlittenen Gesamtschadens. Die Tatsache, dass die Kommission nur 204,1 Mio. EUR der gewährten Darlehen als staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV gewertet hat, ändert daran nichts. Dieser Schaden entstand Condor aufgrund der außergewöhnlichen Umstände der COVID-19-Pandemie und führte zu einer Entschädigung in Höhe des durch die Pandemie verursachten Schadens. Dies steht in keinem Zusammenhang mit dem Finanzierungsbedarf des Umstrukturierungsplans, der auch ohne diesen Schaden bestanden hätte.

(218) Die Umstrukturierung wurde somit aus dem verbleibenden Teil der umzustrukturierenden Darlehen in Höhe von 300,98 Mio. EUR finanziert, zu denen noch erlassene Zinsen in Höhe von 20,2 Mio. EUR hinzukamen. Daraus folgt, dass sich die Umstrukturierungsbeihilfe, deren Angemessenheit in diesem Beschluss beurteilt wird, auf 321,18 Mio. EUR beläuft, ungeachtet der beiden alternativen Schätzungen der Beihilfebeträge, die Deutschland vorgelegt hat und die beide zu niedrigeren Umstrukturierungsbeihilfen führen würden (Erwägungsgründe 55 bis 57).

⁽⁸²⁾ Randnummern 61 bis 64 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

(219) Die Kommission muss prüfen, ob die verschiedenen Finanzierungsquellen des von Deutschland vorgelegten Plans, die zusammen mit der Umstrukturierungsbeihilfe zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe beihilfefrei und real, d. h. hinreichend sicher, waren, tatsächlich zur Verfügung stehen und künftige erwartete Gewinne ausschließen. Die Finanzierung würde durch dauerhafte Kosteneinsparungen im Rahmen des Umstrukturierungsprogramms von Condor, durch Schuldenerlasse im Rahmen des Insolvenzplans und durch Finanzmittel von Attestor wie folgt sichergestellt werden:

- a) Die Zusage eines neuen privaten Investors, Attestor, für die Bereitstellung von 200 Mio. EUR als Eigenkapital für Condor und 250 Mio. EUR für die Erneuerung der Flotte von Condor ist gemäß notariellen Urkunden (Erwägungsgründe 46 und 47) verbindlich und fest zugesagt. Davon hat sich der Leasinggeber der Luftfahrzeuge [...] verpflichtet, Condor eine Darlehensfazilität in Höhe von [...] Mio. USD (zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe etwa [...] Mio. EUR) für Vorauszahlungen für Flugzeuge zur Verfügung zu stellen (siehe Erwägungsgrund 47). Die Zusage von Attestor ist in einem festen und verbindlichen Kaufvertrag festgehalten, sodass die Freigabe der Finanzierung mit hoher Wahrscheinlichkeit erfolgt. Zwar war die Zusage von Attestor, die Flottenerneuerung zu finanzieren, fest und verbindlich, doch galt dies nicht für die künftige zusätzliche Finanzierung von Flugzeugleasingverträgen bis zu einem zusätzlichen Betrag von [...] Mio. EUR, die nicht fest zugesagt und daher nicht real und tatsächlich war (Erwägungsgrund 47). Daher stellte zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe nur die für die Erneuerung der Flotte von Condor zugesagte Finanzierung in Höhe von 250 Mio. EUR einen tatsächlichen Eigenbeitrag von Attestor dar.
- b) Die Gläubiger von Condor erklärten sich bereit, im Rahmen des Insolvenzplans für Condor dem Unternehmen Schulden in Höhe von 630,8 Mio. EUR zu erlassen. Die Schuldenerlasse wurden vom Insolvenzgericht bestätigt (siehe Erwägungsgrund 35) und somit rechtskräftig und bindend. Die Schuldenerlasse sind beihilfefrei, da sie sich aus dem deutschen Insolvenzrecht ergeben, in dem allgemeine und abstrakte Voraussetzungen für Insolvenzverfahren festgelegt sind. Wie in Erwägungsgrund 48 dargelegt, werden im Insolvenzplan von Condor sieben Gläubigergruppen aufgeführt, darunter mehrere Gruppen, die sich ausschließlich aus privaten Gläubigern zusammensetzen. Nach deutschem Insolvenzrecht ist für die Genehmigung des Insolvenzplans in jeder Gläubigergruppe eine Mehrheit der stimmberechtigten Gläubiger erforderlich. Im vorliegenden Fall kann ausgeschlossen werden, dass die öffentlichen Gläubiger von Condor die privaten Gläubiger überstimmen und so staatliche Beihilfen in Form einer sehr niedrigen Quote im Insolvenzplan an Condor weiterleiten konnten, da sie keinen Einfluss auf die Abstimmung in den Gruppen hatten, die ausschließlich aus privaten Gläubigern bestanden (insbesondere in den Gruppen für die Belegschaft und die vorherigen Konzerngesellschaften). Der Schuldenerlass gilt somit für alle Gläubigerkategorien gleichermaßen, wurde mit der erforderlichen Gläubigermehrheit beschlossen und wird in Anwendung der für alle Unternehmen in derselben tatsächlichen und rechtlichen Situation in Deutschland geltenden verbindlichen Vorschriften des allgemeinen Insolvenzrechts durchgeführt (siehe Erwägungsgründe 34, 35 und 48).
- c) Im Rahmen ihrer Rationalisierungsmaßnahmen erzielte Condor während der Umsetzung des Umstrukturierungsplans dauerhafte Kostensenkungen in Höhe von [...] Mio. EUR pro Jahr, die sich aus der Anpassung von Leasingverträgen, der Neuverhandlung von Lieferantenverträgen und der Anpassung von Tarifverträgen ergaben (Erwägungsgrund 41). Diese Einsparungen ergeben sich aus bereits bestehenden verbindlichen Vereinbarungen und sind daher ausreichend sicher, um als effektiv angesehen zu werden. Sie haben nämlich die gleichen finanziellen Auswirkungen wie ein Schuldenerlass im Rahmen eines Insolvenzverfahrens, nur dass die Auswirkungen über Jahre verteilt sind und nicht einmalig auftreten.

(220) Der Gesamtbetrag der fest zugesagten Finanzmittel, der die Kapitalerhöhung, die Darlehensfazilität und den Schuldenerlass durch die Gläubiger umfasst, beläuft sich auf [...] Mio. EUR und stellt konkrete und tatsächliche Quellen der Investoren und Gläubiger zur Umstrukturierung dar. Der Eigenbeitrag aus diesen beiden Quellen umfasst einen sehr erheblichen Anteil an neuen Finanzmitteln in Höhe von bis zu 450 Mio. EUR und beläuft sich unter Berücksichtigung von 321,18 Mio. EUR Umstrukturierungsbeihilfen auf rund 77 % der Finanzierung der gesamten Umstrukturierungskosten des Plans in Höhe von [...] Mio. EUR. Selbst ohne Berücksichtigung des Schuldenerlasses durch die Gläubiger und unter alleiniger Berücksichtigung der von Attestor bereitgestellten neuen Finanzmittel übersteigt diese Finanzierung den Gesamtbetrag der Condor gewährten Umstrukturierungsbeihilfe. Daraus folgt, dass der Eigenbeitrag über dem in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegten Mindestanteil von 50 % der Umstrukturierungskosten liegt.

- (221) In diesem Zusammenhang kann die Frage offenbleiben, ob die von Condor nach Neuverhandlungen mit Lieferanten, Leasinggebern oder dem Personal erzielten dauerhaften Kostensenkungen in Höhe von [...] Mio. EUR pro Jahr einen konkreten und tatsächlichen Beitrag zur Deckung der bei der Umsetzung des Plans anfallenden oder vorgesehenen Umstrukturierungskosten darstellen, da auch ohne diesen Betrag der Eigenbeitrag erheblich ist und bereits die Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllt.
- (222) In diesem Zusammenhang befand das Gericht in seinem Condor-Urteil von 2024, dass die unter Randnummer 64 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegte Anforderung hinsichtlich des Eigenbeitrags des Begünstigten erfüllt war ⁽⁸³⁾.
- (223) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Eigenbeitrag von Condor zu den Umstrukturierungskosten 50 % der Umstrukturierungskosten übersteigt und somit mit der Anforderung von Randnummer 64 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien im Einklang steht.
- (224) Was die Aufteilung der Lasten der Umstrukturierung zwischen dem Staat und den früheren Anteilseignern und nachrangigen Gläubigern von Condor angeht, so ist festzustellen, dass der einzige frühere Anteilseigner von Condor, die TCG, aufgelöst und liquidiert wird, während die Anteile an Condor vollständig abgeschrieben und neue Anteile an eine Treuhandgesellschaft ausgegeben wurden (Erwägungsgründe 26 und 34). TCG hat den gesamten Wert ihrer Beteiligung und Schuldtitel verloren und wird in keiner Weise von einer erfolgreichen Umstrukturierung von Condor profitieren. Ebenso schrieben die Gläubiger von Condor (unter denen es keine nachrangigen Gläubiger gab) fast alle ihre Forderungen im Insolvenzverfahren ab (Erwägungsgrund 48) und tragen damit wesentlich zur Finanzierung des Umstrukturierungsplans bei. Der Beitrag der Gläubiger durch den Schuldenerlass übersteigt den Umfang der Umstrukturierungsbeihilfe sowohl hinsichtlich des teilweisen Erlasses als auch hinsichtlich der Fortführung der Condor vom Staat gewährten umstrukturierten KfW-Darlehen.
- (225) Daraus folgt, dass die bisherigen Anteilseigner und Gläubiger von Condor einen wirksamen Beitrag zur Umstrukturierung leisten und damit den Umfang der staatlichen Beihilfen verringern, die andernfalls beispielsweise zur Rückzahlung von Schulden oder zur Vergütung der Beteiligung erforderlich gewesen wären. Das Vorgehen und die Bedingungen zu denen Deutschland die Umstrukturierung von Condor durch einen teilweisen Erlass von Schulden unterstützt, beugt auch dem moralischen Risiko im Zusammenhang mit dem Anteilseigner und den Gläubigern in diesem Fall vor, da keine risikoreiche oder untragbare Strategie von Condor erkennbar ist, sondern die Situation vielmehr auf die Folgen der Zugehörigkeit von Condor zur TCG und die Umstände des Luftverkehrs in den Jahren 2020 und 2021 zurückzuführen ist. Die Anteilseigner und bisherigen Gläubiger verloren praktisch den gesamten Wert ihrer Beteiligung an Condor und profitieren in keiner Weise von der Verbesserung der Solvenz durch den von Deutschland beschlossenen teilweisen Schuldenerlass. Generell und unabhängig vom vorliegenden Fall können auch andere Anteilseigner oder nachrangige Gläubiger im Binnenmarkt, die gescheiterte Strategien anderer Fluggesellschaften gefördert hätten, aus der im vorliegenden Fall gewährten Umstrukturierungsbeihilfe nicht ableiten, dass Deutschland oder andere Mitgliedstaaten die Folgen ihrer Investitionsentscheidungen durch Umstrukturierungsbeihilfen abmildern würden.
- (226) Die Kommission stellte daher in dem Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 fest, dass die Umstrukturierungsbeihilfe eine angemessene Lastenverteilung beinhaltet.
- (227) Das Gericht hat jedoch den Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 für nichtig erklärt, da es der Ansicht war, dass die Kommission Zweifel daran hätte haben müssen, ob der Schuldenerlass durch den Staat i) unter Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien fällt und ii) die Anforderungen gemäß Randnummer 67 dieser Leitlinien erfüllt.
- (228) Unter Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist festgelegt, dass „staatliche Beihilfen, die die Eigenkapitalposition des begünstigten Unternehmens verbessern, zu Konditionen gewährt werden sollten, die dem Staat einen Anteil an künftigen Wertgewinnen des Empfängers zusichern, der angesichts des Verhältnisses zwischen dem Betrag des zugeführten staatlichen Kapitals und dem verbleibenden Eigenkapital des Unternehmens nach Berücksichtigung von Verlusten angemessen ist“.

⁽⁸³⁾ Urteil des Gerichts vom 8. Mai 2024, Ryanair/Kommission, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, Rn. 201.

- (229) Das Gericht stellte fest, dass Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien Teil des Abschnitts 3.5.2.2 dieser Leitlinien über die Lastenverteilung ist, wonach die Anforderungen unter Randnummer 67 nach Ansicht des Gerichts zusätzlich zu denen unter den Randnummern 65 und 66 gelten. Das Gericht war der Ansicht, dass Randnummer 66 zwar den Ausgleich von Verlusten durch bestehende Anteilseigner und nachrangige Gläubiger betrifft und vor dem Eingreifen des Staates erfolgt, Randnummer 67 jedoch auf eine in der Zukunft liegende Situation Bezug nimmt, nämlich die künftigen Wertgewinne des Empfängers. Daher sind nach Ansicht des Gerichts unter den Randnummern 66 und 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien autonome Anforderungen festgelegt, die sich auf unterschiedliche Zeitpunkte beziehen. Zudem sollen durch die Bestimmungen zur Lastenverteilung moralische Risiken vermieden werden, wie unter Randnummer 65 dargelegt, wonach staatliche Beihilfen in einer Form gewährt werden, die die Eigenkapitalposition des Empfängers verbessert, z. B. durch Zuschüsse, Kapitalzuführungen oder Schuldenerlasse, da dies bewirken kann, dass Anteilseigner und nachrangige Gläubiger vor den Auswirkungen ihrer Entscheidung, in das begünstigte Unternehmen zu investieren, geschützt werden. Das Gericht wies darauf hin, dass, wie aus Randnummer 9 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien hervorgeht, die Gefahr eines moralischen Risikos darin besteht, dass Unternehmen in Erwartung ihrer Rettung oder Umstrukturierung übermäßig riskante und nicht tragfähige Geschäftsstrategien verfolgen könnten. In diesem Zusammenhang tragen sowohl die Anforderungen unter Randnummer 66 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zum Ausgleich von Verlusten durch bestehende Anteilseigner und nachrangige Gläubiger als auch die Anforderungen unter Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, wonach dem Staat ein Anteil an künftigen Gewinnen zugesichert wird, dazu bei, die Anreize zu verringern, übermäßige Risiken einzugehen, um die Gewinne zu steigern. Bei der Beurteilung der von der Kommission vorgebrachten Argumente stellte das Gericht insbesondere fest, dass die Kommission keinen Nachweis erbracht hat, der belegen könnte, dass die Gefahr eines moralischen Risikos nur dann bestünde, wenn ein Mitgliedstaat dem begünstigten Unternehmen Kapital zuführt, nicht aber, wenn er dessen Schulden erlässt oder ihm einen Zuschuss gewährt, und dass die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien keinen Anhaltspunkt für eine solche Schlussfolgerung bieten. Vielmehr besteht ein solches Risiko Randnummer 65 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zufolge bei staatlichen Beihilfen, die in einer Form gewährt werden, die die Eigenkapitalposition des begünstigten Unternehmens stärkt, etwa Zuschüsse, Kapitalzuführungen und Schuldenerlasse. Nach Ansicht des Gerichts sind die Anforderungen an die Gewährung eines angemessenen Anteils an künftigen Gewinnen gemäß Randnummer 67 nicht nur auf Kapitalzuführungen des Staates anzuwenden, sondern auch auf jede andere Form von Beihilfen, die die Eigenkapitalposition des Empfängers verbessern, etwa Schuldenerlasse oder Zuschüsse. Das Gericht gelangt zu dem Schluss, dass die Kommission folglich „nicht, ohne Bedenken zu hegen, zu dem Schluss gelangen [konnte], dass die fragliche Maßnahme [der Schuldenerlass] nicht unter diese Randnummer [Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien] falle, und [nicht] die Frage ungeprüft lassen [konnte], ob diese Maßnahme mit den Anforderungen dieser Randnummer vereinbar sei“⁽⁸⁴⁾.
- (230) Im Anschluss an die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens und nach Eingang der Stellungnahmen Deutschlands und Dritter wird die Kommission erneut prüfen, ob der Schuldenerlass durch Deutschland i) in den Anwendungsbereich von Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien fällt und ii) die in dieser Randnummer festgelegten Anforderungen unter Berücksichtigung der Vorgaben des Gerichts erfüllt hat.
- (231) Die Kommission stellt fest, dass Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ebenso wie die anderen Bestimmungen des Abschnitts 3.5.2.2 dieser Leitlinien darauf abzielt, den übermäßigen Risiken und dem moralischen Risiko der bestehenden Anteilseigner und nachrangigen Gläubiger des Empfängers Rechnung zu tragen. Dieses Risiko existiert nicht, wenn keine bestehenden Anteilseigner oder nachrangige Gläubiger vorhanden sind, die von eigenkapitalerhöhenden Maßnahmen profitieren könnten. Entgegen dem Vorbringen von Ryanair (siehe Randnummer 105) ist Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien daher nicht auf künftige Anteilseigner anwendbar. Außerdem lässt sich, wie das Gericht feststellte, aus den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien nichts ableiten, was darauf hindeuten würde, dass eine solche Gefahr nur dann besteht, wenn der Staat Kapital zuführt, nicht aber, wenn er andere beihilfewirksame Maßnahmen ergreift. Daher können Schuldenerlasse unter Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien fallen. Folglich legt die Kommission den Begriff der Vergütung der staatlichen Beihilfe nach Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien als Mittel zur Verringerung der Gefahr des moralischen Risikos aus, indem bestehenden Anteilseignern oder Inhabern nachrangiger Schuldtitel ein Teil der künftigen Gewinne des umstrukturierten Unternehmens entzogen und unter Berücksichtigung der Finanzierung oder des Schuldenerlasses, der sein Eigenkapital erhöht, teilweise dem Staat zugewiesen wird. Im Rahmen der teleologischen Auslegung von Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ergibt sich, dass damit nicht unter allen Umständen eine positive Einnahme für den Staat beabsichtigt war, wie aus dem zweiten Teil von Randnummer 67 hervorgeht, in dem auf die Höhe des staatlichen Eigenkapitalzuschusses im Vergleich zum „verbleibenden Eigenkapital des Unternehmens nach Berücksichtigung von Verlusten“ Bezug genommen wird. Das bedeutet, dass aus Sicht der Lastenverteilung die gleichheitsfördernden Hilfsmaßnahmen und die Notwendigkeit einer Vergütung in diesem Fall gegen das Vorhandensein und die Höhe des Eigenkapitals abgewogen werden müssen, das noch von gegenwärtigen oder früheren — jedoch nicht von künftigen — Anteilseignern gehalten wird oder diesen zuzurechnen ist. Es gibt Situationen wie die vorliegende, in denen trotz staatlicher Beihilfen, die die Eigenkapitalposition des Empfängers verbessern, der angemessene Anteil des Staates an den künftigen Gewinnen sehr gering oder sogar gleich null sein kann. Die Angemessenheit einer Rendite hängt daher von einer Einzelfallbeurteilung ab. Vor diesem Hintergrund wird die Kommission diese Auslegung zur Vermeidung von Zweifeln auf den vorliegenden Fall und ähnliche künftige Fälle anwenden. Die Kommission wird im Folgenden prüfen, ob nach dem Schuldenerlass in diesem Fall eine positive Rendite für den Staat erforderlich war.

⁽⁸⁴⁾ Urteil des Gerichts vom 8. Mai 2024, Ryanair/Kommission, T-28/22, ECLI:EU:T:2024:301, Rn. 233.

- (232) Bei der Prüfung, ob die Rendite für den Staat in diesem Fall angemessen ist, berücksichtigt die Kommission die in den folgenden Erwägungsgründen dargelegten Umstände.
- (233) Die Kommission stellt zunächst fest, dass in diesem Fall der bisherige Anteilseigner (TCG) den gesamten Wert seiner Beteiligung verloren hat, die im Rahmen des Insolvenzverfahrens der Condor vollständig abgeschrieben wurde und nun liquidiert wird (siehe Erwägungsgründe 33, 34 und 63).
- (234) Zweitens bestanden keine nachrangigen Schuldtitel der Condor, und die als insolvenzrechtlich nachrangig eingestufteten Schuldtitel der Anteilseigner wurden vollständig abgeschrieben (Erwägungsgrund 48). In jedem Fall akzeptierten die bestehenden (nicht nachrangigen) Gläubiger im vom deutschen Insolvenzgericht bestätigten Insolvenzplan ein Angebot von 0,1 % ihrer Forderungen und verloren damit fast ihre gesamten Forderungen (siehe Erwägungsgrund 48). Die unter Randnummer 21 beschriebenen Maßnahmen waren nicht Teil dieser Herabsetzung der Forderungen durch die Gläubiger, sondern wurden zusätzlich zu dieser Herabsetzung gewährt und nach deren Umsetzung durchgeführt.
- (235) Drittens befanden sich die wenigen neuen Aktien von Condor, die zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe bestanden, im Besitz von SGL, einer Treuhandgesellschaft ohne operative Tätigkeit, die keine Entscheidungsbefugnis hinsichtlich der Geschäftstätigkeit von Condor hatte und deren einzige Aufgabe darin bestand, die Aktien bis zu ihrer Übertragung an einen neuen privaten Anteilseigner zu halten (siehe auch Erwägungsgrund 25).
- (236) Viertens war der neue Anteilseigner von Condor, Attestor, nicht an früheren Geschäftsvorgängen des Empfängers beteiligt (siehe Erwägungsgrund 38) und fällt somit — entgegen dem Vorbringen von Ryanair (siehe Erwägungsgrund 105) — nicht unter die Bestimmungen von Abschnitt 3.5.2.2 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zur Vermeidung einer übermäßigen Risikoübernahme und eines moralischen Risikos durch bestehende Anteilseigner und Inhaber nachrangiger Schuldtitel. Darüber hinaus war das zwischen dem deutschen Staat und Attestor vereinbarte Maßnahmenpaket das Ergebnis von Verhandlungen, bei denen ein ausgewogenes Ergebnis erzielt wurde und jede Partei ihre Interessen bestmöglich vertreten konnte. In einem solchen Rahmen hätte die Gewährung einer zusätzlichen Vergütung an den Staat dazu geführt, dass Attestor dieser Vergütung beraubt worden wäre und somit ein neuer Investor die Last der übermäßigen Risiken, die zuvor von den vorherigen Anteilseignern oder Gläubigern eingegangen worden waren, hätte mittragen müssen.
- (237) Fünftens stellt die Kommission hinsichtlich des zweiten Teils von Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien („Betrag des zugeführten staatlichen Kapitals im Vergleich zum verbleibenden Eigenkapital des Unternehmens nach Berücksichtigung von Verlusten“) fest, dass das Eigenkapital in diesem Fall, wie in Erwägungsgrund 63 beschrieben, negativ bleibt. Sie fügt hinzu, dass es auch keine Inhaber nachrangiger Schuldtitel von Condor gab (siehe Erwägungsgrund 120).
- (238) Sechstens stellt die Kommission fest, dass nach Anwendung von Randnummer 66 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien das Ziel der Begrenzung des moralischen Risikos und der übermäßigen Risikobereitschaft in Bezug auf die bestehenden Anteilseigner und Gläubiger vollständig erreicht wurde. Die Tatsache, dass die bisherigen Anteilseigner bereits im Rahmen des Insolvenzverfahrens alle ihre Rechte am (negativen) Vermögen der Condor verloren haben und die bisherigen Gläubiger bis auf 0,1 % ihrer Forderungen nichts erhalten haben, lässt keinen Spielraum für eine stärkere oder weitere Verhinderung moralischer Risiken oder einer übermäßigen Risikobereitschaft.
- (239) Die sechs in den Erwägungsgründen 233 bis 238 genannten Faktoren zeigen, dass im vorliegenden Fall, in dem nach dem Verlustausgleich gemäß Randnummer 66 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien kein Eigenkapital mehr vorhanden ist, aus dem die bestehenden Investoren von Condor hätten schöpfen können, der angemessene Anteil des Staates an künftigen Gewinnen im Sinne von Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gleich null sein kann. Dies liegt daran, dass gemäß Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien der angemessene „Anteil an künftigen Wertgewinnen des Empfängers“, den eigenkapitalverbessernde Beihilfen dem Staat zusichern sollten, im Verhältnis zum „verbleibenden Eigenkapital des Unternehmens nach Berücksichtigung von Verlusten“ bemessen wird und diese beiden Begriffe aus Randnummer 67 zusammen anzuwenden sind. Hinsichtlich des Erlasses der Schulden in Höhe von 90 Mio. EUR und des Verzichts auf die Zinsen in Höhe von 20,2 Mio. EUR auf die Überkompensation stellt die Kommission fest, dass diese Maßnahmen nicht mit einer Gegenleistung verbunden sind, ungeachtet der Tatsache, dass sie Teil eines ausgehandelten Maßnahmenpakets sind. Nach Auffassung der Kommission ist Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien unter den Umständen des vorliegenden Falls jedoch so anzuwenden, dass davon auszugehen ist, dass der Schuldenerlass ohne spezifische Gegenleistung oder Vergütung zu Bedingungen erfolgt, die dem Staat einen angemessenen Anteil an den künftigen Wertgewinnen des Empfängers zusichern, da nach Berücksichtigung der Verluste oder gegebenenfalls nach Einziehung aller Anteile und mangels nachrangiger Schuldtitel, die von eigenkapitalerhöhenden Beihilfemaßnahmen wie einem Schuldenerlass profitieren könnten, kein Eigenkapital des Unternehmens mehr vorhanden ist.

- (240) Die Kommission nimmt die Vorbringen Deutschlands und von Condor zur Kenntnis, wonach Deutschland durch den Earn-out-Mechanismus angemessen am künftigen Wertzuwachs von Condor beteiligt würde (siehe Erwägungsgründe 100, 122 und 123). Da die Kommission jedoch der Auffassung ist, dass im vorliegenden Fall Randnummer 67 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien auch ohne eine spezifische Gegenleistung oder Vergütung für die Schuldenerlasse erfüllt ist, ist es nicht mehr erforderlich, die Gültigkeit der Argumente zum Earn-out-Mechanismus zu prüfen.

5.3.1.7. Grundsatz der einmaligen Beihilfegewährung und Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen

- (241) Um sicherzustellen, dass die negativen Auswirkungen der Beihilfe begrenzt sind, übermäßige Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel vermieden werden und die Gesamtbilanz positiv ist⁽⁸⁵⁾, müssen Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten nach dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe für einen Zeitraum von zehn Jahren gewährt werden. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen zu ergreifen⁽⁸⁶⁾.
- (242) Die Kommission genehmigt Umstrukturierungsbeihilfen nur zur Unterstützung einer einzigen Umstrukturierungsmaßnahme und gegebenenfalls unter der Voraussetzung, dass seit der Gewährung einer früheren Umstrukturierungsbeihilfe oder dem Abschluss oder der Einstellung des Umstrukturierungsplans mehr als zehn Jahre vergangen sind⁽⁸⁷⁾. Die Kommission lässt Ausnahmen von dieser Regel zu, wenn Umstrukturierungsbeihilfen im Anschluss an eine Rettungsbeihilfe als Teil einer einzigen Umstrukturierungsmaßnahme gewährt werden⁽⁸⁸⁾.
- (243) Mit der Umstrukturierungsbeihilfe für Condor wurde nur eine Umstrukturierung ab 2019 unterstützt. Wie von Deutschland (Erwägungsgrund 25) vorgelegt und durch die Überprüfung der eigenen Unterlagen durch die Kommission bestätigt, hat Condor (einschließlich ihrer früheren und gegenwärtigen kontrollierenden Anteilseigner und aller von ihr kontrollierten Einrichtungen) in den letzten zehn Jahren keine Umstrukturierungsbeihilfen erhalten. Außerdem besteht ein Zusammenhang mit der Rettungsbeihilfe, die für sechs Monate bis April 2020 im Rahmen einer einzigen Umstrukturierungsmaßnahme im Sinne von Randnummer 72 Buchstabe a der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien genehmigt und gewährt wurde. Condor versuchte zunächst, einen interessierten Investor zu finden und Verhandlungen mit ihm aufzunehmen, um die Fortführung und Umstrukturierung des Unternehmens zu sichern (Erwägungsgrund 34). Condor verzichtete vor und nach dem Scheitern der Verhandlungen nicht auf eine Umstrukturierung seiner Tätigkeiten (Erwägungsgründe 41 bis 43 und Tabelle 2).
- (244) Insofern handelt es sich bei der Condor gemäß Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV aufgrund des außergewöhnlichen Ereignisses der COVID-19-Pandemie gewährten Entschädigungsbeihilfe nicht um eine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe⁽⁸⁹⁾. Mit der fraglichen Beihilfe werden die Schäden ausgeglichen, die unmittelbar durch die COVID-19-Pandemie infolge der durch dieses außergewöhnliche Ereignis bedingten Reisebeschränkungen entstanden sind. Insbesondere wurden Kosten, die Condor seit dem 17. März 2020 infolge anderer staatlicher Beschränkungen als Reiseverbote und/oder Flugbeschränkungen sowie aufgrund der geringeren Nachfrage als Folge der schwerwiegenden Störung der deutschen Wirtschaft im Jahr 2020 entstanden sind, nicht in die Entschädigung eingerechnet. Die letztgenannten Kosten, die Kosten aus der Condor-I-Entscheidung als Rückforderung und Zinsen sowie sonstige Umstrukturierungskosten, die sich aus der Umsetzung des Umstrukturierungsplans ergeben, werden durch die Umstrukturierungsbeihilfe, aus den Betriebseinnahmen von Condor und aus zusätzlichen Finanzmitteln von Investoren, Leasinggebern oder Gläubigern gedeckt.
- (245) Wie in Erwägungsgrund 82 detailliert dargelegt, sicherte Deutschland zu, dass Condor die folgenden Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen ergreifen werde, die bis zum Ende des Umstrukturierungsplans, d. h. bis zum 30. September 2023, gelten: i) Begrenzung der Flugzeugflotte auf höchstens [...] Flugzeuge, ii) Werbeverbot in Bezug auf erhaltene staatliche Beihilfen und iii) Übernahmeverbot.

⁽⁸⁵⁾ Randnummer 38 Buchstabe f der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

⁽⁸⁶⁾ Randnummern 76 bis 93 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

⁽⁸⁷⁾ Randnummern 70 und 71 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

⁽⁸⁸⁾ Randnummer 72 Buchstabe a der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

⁽⁸⁹⁾ Nummer 15 der Mitteilung der Kommission — Befristeter Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19 (ABl. C 91 I vom 20.3.2020, S. 1), geändert durch die Mitteilungen der Kommission C(2020) 2215 (ABl. C 112 I vom 4.4.2020, S. 1), C(2020) 3156 (ABl. C 164 vom 13.5.2020, S. 3), C(2020) 4509 (ABl. C 218 vom 2.7.2020, S. 3), C(2020) 7127 (ABl. C 340 I vom 13.10.2020, S. 1), C(2021) 564 (ABl. C 34 vom 1.2.2021, S. 6), C(2021) 8442 (ABl. C 473 vom 24.11.2021, S. 1) und C(2022) 7902 (ABl. C 423 vom 7.11.2022, S. 9).

- (246) Gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien hängt die Beurteilung von Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen von Umfang und Art der Condor gewährten Beihilfe, von den Bedingungen und Umständen ihrer Gewährung, von der Größe und der Stellung von Condor auf seinem Markt sowie von den Merkmalen des betroffenen Marktes ab. Wenn das Ausmaß des Eigenbeitrags und der Lastenverteilung die Anforderungen übersteigt, kann dies den Umfang der erforderlichen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen durch Begrenzung des Beihilfebetrags und des moralischen Risikos ebenso verringern. Wettbewerbsmaßnahmen sollten die Chancen des begünstigten Unternehmens auf die Wiederherstellung seiner Rentabilität nicht schmälern und sollten auch nicht zulasten der Verbraucher und des Wettbewerbs gehen ⁽⁹⁰⁾.
- (247) Die Umstrukturierungsbeihilfe für Condor nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV wurde im Falle einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV gewährt. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie seit März 2020 sind besonders spürbar bei Angebot und Nachfrage im Luftverkehr, im Freizeitreisebereich und in damit verbundenen Tätigkeiten ⁽⁹¹⁾.
- (248) Durch diese außergewöhnlichen Umstände wurde der Betrieb von Condor geschwächt, sodass im Gegensatz zu den wiederkehrenden Gewinnen vor der COVID-19-Pandemie zwischen September 2019 und September 2021 ein negativer Gewinn vor Steuern in Höhe von [...] Mio. EUR erwartet wurde. Die Nettoverluste im Zusammenhang mit dem Rückgang der Nachfrage nach Freizeitreisen, die den Gesamtbetrag der Condor gewährten KfW-Darlehen in Höhe von 550 Mio. EUR — sei es als Entschädigung für Schäden oder als Umstrukturierungsbeihilfe — überstiegen, mussten aufgefangen werden und schränkten die Möglichkeiten von Condor ein, Veräußerungen oder weitere Kapazitätsrücknahmen zu verkraften.
- (249) Im Rahmen der Umsetzung ihres Umstrukturierungsplans hatte Condor ihre Flotte und Kapazität, gemessen an Flugzeugen und verfügbaren Sitzplätzen, gegenüber dem Stand von 2019 vor dem Plan deutlich reduziert. Von [...] Flugzeugen und [...] Mio. Sitzplätzen im Jahr 2019 betrieb Condor zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe [...] Flugzeuge mit [...] Mio. Sitzplätzen. Die relative Kapazitätsverringerung würde gemäß dem Umstrukturierungsplan bis September 2023 weiterhin beträchtlich bleiben: Condor würde dann eine im Vergleich zum Zeitraum vor der Umstrukturierung kleinere Flotte ([...] Flugzeuge) betreiben [...]. Eine solche Mitteilung ist der Kommission von Deutschland nicht zugegangen. Die Flotte von Condor umfasste somit während des gesamten Zeitraums der Umstrukturierung, der im September 2023 endete, [...] Flugzeuge. Entgegen dem Vorbringen von Ryanair steht die Ausmusterung alter Flugzeuge in keinem Zusammenhang mit der freiwilligen Begrenzung der Zahl der von Condor während der Umstrukturierung betriebenen Flugzeuge. Im normalen Geschäftsverlauf würden Fluggesellschaften, die alte Flugzeuge ausmustern, diese durch Flugzeuge ersetzen, die sie betreiben können, da sie andernfalls ihren Betrieb einschränken und schließlich einstellen müssten. Darüber hinaus verfügt Condor durch die Investitionsvereinbarung mit Attestor über die finanziellen Mittel, um ihre Flotte bei Bedarf zu erneuern. Daher muss die Begrenzung der Flottengröße als spürbare Einschränkung der operativen Kapazität von Condor während des gesamten Zeitraums der Umstrukturierung angesehen werden.
- (250) Ferner musste Condor gemäß dem Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe 2021 während des Umstrukturierungszeitraums vom Erwerb von Anteilen an Unternehmen absehen, es sei denn, dies war zur Sicherung der langfristigen Rentabilität von Condor erforderlich. Dies schränkte das Wachstum von Condor durch externe Übernahmen von Wettbewerbern oder Anbietern von Produkten oder Dienstleistungen, die das eigene Angebot ergänzen, bis zum Ende des Umstrukturierungsplans weiter ein, es sei denn, dies ist für die Gewährleistung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens unerlässlich. In dem letztgenannten Fall hätte Deutschland die geplante Übernahme bei der Kommission anmelden, ihre Unerlässlichkeit begründen und von der Durchführung absehen müssen, bis die Kommission bestätigt hatte, dass die Übernahme zur Unterstützung der langfristigen Rentabilität von Condor erforderlich war. Die Kommission hat keine solche Anmeldung von Deutschland erhalten, sodass das Beschaffungsverbot während des gesamten Zeitraums der Umstrukturierung, der im September 2023 endete, eingehalten wurde. Condor hat somit nicht durch Beschaffungen expandiert, die indirekt durch die Umstrukturierungsbeihilfe ermöglicht wurden. Schließlich durfte Condor während der Dauer der Umstrukturierung bei der Vermarktung ihrer Produkte und Dienstleistungen nicht öffentlich auf die staatliche Unterstützung als Wettbewerbsvorteil hinweisen. Diese Verpflichtung Deutschlands aus dem Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 wurde ebenfalls eingehalten.

⁽⁹⁰⁾ Randnummern 87 bis 90 und 92 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

⁽⁹¹⁾ Nummern 1 bis 4 der Mitteilung der Kommission über den Befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19 in der geänderten Fassung.

- (251) Mit ihrer relativ kleinen Flugzeugflotte hatte Condor einen begrenzten Anteil von [...] % am gesamten deutschen Luftverkehrsmarkt: Condor lag weit hinter dem größten Dienstleister, der Lufthansa-Gruppe, und mehr oder weniger gleichauf mit Ryanair, die einen Anteil von 5 % hatte. Unter Berücksichtigung allein des Freizeitsegments des gesamten deutschen Luftverkehrsmarktes beliefen sich die Marktanteile von Condor und Ryanair auf jeweils [...] %, gefolgt von TUIfly mit 9 %, und blieben damit weit hinter dem Anteil der Lufthansa-Gruppe zurück, der mit 31 % fast doppelt so hoch war wie der von Condor. Zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe schließlich hatte Condor auf keinem der deutschen Flughäfen, von denen aus sie tätig war, eine bedeutende oder spürbare Marktstellung von mehr als [...] % inne, mit Ausnahme relativ kleiner Flughäfen (Erwägungsgründe 30 und 31).
- (252) Condor nahm eine Verringerung der Flottenkapazität vor, wodurch das mögliche Überangebot auf dem deutschen Luftverkehrsmarkt, auf dem sie hauptsächlich tätig ist, in einem Umfang abgebaut wurde, der angesichts ihrer relativ begrenzten Stellung auf diesem Markt angemessen ist. Mit einer verkleinerten und begrenzten Flugzeugflotte wäre Condor nur dann in der Lage, ihre Kunden zu bedienen, den Rückgang ihres Marktanteils im Freizeitflugverkehr zu begrenzen und dem Wettbewerb durch Fluggesellschaften, die keinen ähnlichen Beschränkungen unterliegen, wie Eurowings und TUIfly, standzuhalten, wenn sie die Flugzeuge effizienter, mit höheren Auslastungsfaktoren und einer höheren Frequenz einsetzen könnte. Die Maßnahme begrenzt wirksam die durch die Umstrukturierungsbeihilfe verursachte Wettbewerbsverfälschung auf einem Markt, auf dem der Wettbewerb durch staatliche Beihilfen für konkurrierende Fluggesellschaften wie Lufthansa und TUI, die in beiden Fällen erhebliche staatliche Kapitalerhöhungen erhalten haben, verzerrt ist (siehe Fußnoten 22 und 23).
- (253) In einer solchen Situation hätte Condor in gewissem Umfang auf die Marktnachfrage reagieren können ... Mit diesem Mechanismus würde Condor zwar eine begrenzte Flexibilität eingeräumt, um sich unter klar definierten Umständen an veränderte Marktbedingungen anzupassen, doch würde die Flotte von Condor während des Umstrukturierungszeitraums unter dem vor der COVID-19-Krise bestehenden Niveau von [...] Flugzeugen gehalten. In einem konzentrierten Markt wie dem deutschen, der zudem durch erhebliche Beihilfen für Wettbewerber verzerrt ist, muss die Maßnahme so bemessen sein, dass sie nicht zulasten des Wettbewerbs geht.
- (254) Außerdem können die Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen im Fall von Condor geringer ausfallen als in Fällen, in denen die Beihilfe ein moralisches Risiko begünstigt (siehe Erwägungsgrund 246). In diesem Sinne begrenzen die Höhe des Eigenbeitrags und die Lastenverteilung zwischen den bisherigen und künftigen Anteilseignern sowie den Gläubigern den Umfang der Umstrukturierungsbeihilfen. Der Eigenbeitrag liegt bei über 70 % der Umstrukturierungskosten, und die Schuldenerlasse durch die Gläubiger übersteigen den Umfang der Beihilfen in Form von umstrukturierten KfW-Darlehen und dem von Deutschland gewährten Erlass. Da mit dem Eigenbeitrag, wie in Erwägungsgrund 216 dargelegt, der Liquiditätseingpass und die Solvenzprobleme von Condor behoben werden, tragen sowohl die Beihilfe als auch der Eigenbeitrag zur Beseitigung der Schwächen bei, die die Probleme von Condor verursacht haben. Des Weiteren stammt der Großteil der Finanzmittel für den Plan aus Eigenbeiträgen, die im Gegensatz zu den Beihilfen auch frisches Bargeld umfassen. Der vorherige Anteilseigner von Condor hat sein gesamtes investiertes Kapital verloren. Die Gläubiger von Condor — unabhängig davon, ob sie Gläubiger mit oder ohne Sicherheiten waren und unter denen es keine nachrangigen Gläubiger gab — haben fast ihre gesamten Investitionen oder Forderungen verloren und werden daher nicht von den erwarteten Vorteilen der Umstrukturierung profitieren oder über die 0,1 % Erholung der Forderungen hinaus eine Rückzahlung der Verbindlichkeiten von Condor erhalten. Daher gibt die Beihilfe keinen Anlass zu der Annahme, dass der deutsche Staat die Umstrukturierung von Fluggesellschaften unterstützt, die ein riskantes wirtschaftliches oder finanzielles Verhalten an den Tag gelegt haben, das ihren Anteilseignern oder Gläubigern zugutekommt. Unter sonst gleichen Bedingungen könnte der Umfang der Maßnahmen zur Begrenzung der Wettbewerbsverfälschungen, die auf Condor anwendbar sind, daher auch deshalb begrenzt werden, weil die Beihilfe keinen Anreiz für moralische Risiken oder das Eingehen unangemessener Risiken bot und gleichzeitig angemessen vergütet wurde.
- (255) Die von Deutschland vorgeschlagenen Maßnahmen zur Abschwächung der durch die Umstrukturierungsbeihilfen verursachten Wettbewerbsverfälschungen sind daher geeignet.

5.3.1.8. Transparenz

- (256) Gemäß Randnummer 96 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien verpflichten sich die deutschen Behörden, die Anforderungen an die Transparenz, die auf der Website www.bmwi.de aufgeführt sind, zu erfüllen (Randnummer 23).

6. SCHLUSSFOLGERUNG

- (257) Die Kommission stellt fest, dass angesichts der Nichtigerklärung des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 durch das Gericht in der Rechtssache T-28/22 die Umstrukturierungsbeihilfe, die Deutschland Condor gewährt hat, rückwirkend rechtswidrig geworden ist und als unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gewährte Beihilfe anzusehen ist. Die Umstrukturierungsbeihilfe erfüllt jedoch die Voraussetzungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien und trägt somit zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs des Freizeitflugverkehrs bei, ohne die Handelsbedingungen im Binnenmarkt in einer Weise zu verändern, die dem gemeinsamen Interesse der Union zuwiderläuft. Daher ist die Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar.
- (258) In ihrem mit dem Urteil in der Rechtssache T-28/22 für nichtig erklärten Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 war die Kommission zu demselben Schluss gelangt und hatte keine Einwände gegen die Umstrukturierungsbeihilfe erhoben. Dieser Beschluss wird erlassen, um dem Urteil in der Rechtssache T-28/22 nachzukommen. Die Kommission erinnert jedoch daran, dass in der Rechtssache C-505/24 P ein Rechtsmittel gegen das genannte Urteil eingelegt wurde. Aus Gründen der Rechtssicherheit ist es daher erforderlich, die Rechtswirkungen dieses Beschlusses für den Fall zu klären, dass der Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 nach dem Rechtsmittelverfahren vor dem Gerichtshof Rechtswirkungen entfalten sollte. In einem solchen Fall würde die Analyse der in Rede stehenden Umstrukturierungsbeihilfe in diesem Beschluss überflüssig. Es ist daher angezeigt, dass der vorliegende Beschluss nur insoweit Rechtswirkungen entfaltet, als der Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe von 2021 keine Rechtswirkungen entfaltet.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe in Höhe von 321,18 Mio. EUR, die Deutschland der Condor Flugdienst GmbH und den von ihr kontrollierten Tochtergesellschaften gewährt hat, ist gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss entfaltet nur Rechtswirkungen, soweit der Beschluss C(2021)5729 final der Kommission vom 26. Juli 2021 in der Sache SA.63203 (2021/N) — Deutschland — Umstrukturierung von Condor keine Rechtswirkungen entfaltet.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Falls dieser Beschluss vertrauliche Angaben enthält, die nicht veröffentlicht werden sollen, werden Sie gebeten, bei der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eingang des Beschlusses einen mit Gründen versehenen Antrag auf vertrauliche Behandlung zu stellen. Andernfalls geht die Kommission davon aus, dass Sie mit der Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts des Beschlusses einverstanden sind. Der Antrag, in dem die entsprechenden Angaben zu präzisieren sind, ist auf elektronischem Wege an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
1049 Brüssel
BELGIEN

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Brüssel, den 28. April 2025

Für die Kommission
Teresa RIBERA
Exekutiv-Vizepräsidentin