

DE

*Fall Nr. IV/M.1001 –  
Preussag / Hapag-Lloyd  
und  
Fall Nr. IV/M.1019 –  
Preussag / TUI*

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EWG) Nr. 4064/89  
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

---

Artikel 9 (3)  
Datum: 10/11/1997



## KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 10-11-1997  
K(97) 3227

In der veröffentlichten Version dieser Entscheidung wurden bestimmte Informationen gem. Art. 17 (2) der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 über die Nichtveröffentlichung von Geschäftsgeheimnissen und anderen vertraulichen Informationen ausgelassen. Die Auslassungen sind durch Klammern [...] gekennzeichnet. Soweit möglich wurden die ausgelassenen Informationen durch eine Bandbreite/Bereichsangabe von Zahlen oder eine allgemeine Beschreibung ersetzt.

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN  
ARTIKEL 9 ENTSCHEIDUNG

### ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom .10.11.1997.

zur Verweisung der Fälle

Nr. IV/M.1001 - Preussag/Hapag-Lloyd und Nr. IV/M.1019 - Preussag/TUI  
an die zuständige Behörde des Bundesrepublik Deutschland  
gemäß Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates

(Fall Nr. IV/M.1001 - Preussag/Hapag-Lloyd, Fall Nr. IV/M.1019 - Preussag/TUI)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen<sup>1</sup>, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe b),

im Hinblick auf die Anmeldung der Preussag AG vom 30. September 1997 gemäß Artikel 4 der oben genannten Verordnung des Rates,

im Hinblick auf das Schreiben des Bundeskartellamtes vom 22. Oktober 1997 gemäß Artikel 9 Absatz 2 der oben genannten Verordnung des Rates,

---

<sup>1</sup> ABl. Nr. L 395 vom 30.12.1989; berichtigte Fassung: ABl. Nr. L 257 vom 21.09.1990, S. 13.

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Am 30. September 1997 hat die Preussag Aktiengesellschaft, Hannover ("Preussag"), angemeldet, daß sie beabsichtigt, unmittelbar die alleinige Kontrolle an der Hapag-Lloyd AG, Hamburg ("HL"), sowie mittelbar die alleinige Kontrolle an der Touristik Union International GmbH & Co. KG und deren Komplementärin TU Holding GmbH, Hannover (im folgenden zusammen als "TUI" bezeichnet), zu erwerben.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß die angemeldeten Vorhaben in den Anwendungsbereich der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 ("Fusionskontrollverordnung") fallen. Um die volle Wirksamkeit einer zu einem späteren Zeitpunkt gemäß Artikel 8 Absatz 3 bzw. Absatz 4 erlassenen Entscheidung zu gewährleisten, hat die Kommission am 20. Oktober 1997 gemäß Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 18 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung beschlossen, daß der Vollzug der Zusammenschlüsse bis zum Erlaß einer endgültigen Entscheidung ausgesetzt bleibt.
3. Mit Schreiben vom 22. Oktober 1997, das am selben Tag einging, hat das Bundeskartellamt (BKartA) im Einvernehmen mit dem deutschen Bundesministerium für Wirtschaft der Kommission gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung fristgemäß mitgeteilt, daß nach seiner Auffassung durch die angemeldeten Zusammenschlußvorhaben marktbeherrschende Stellungen auf den deutschen Märkten für die Veranstaltung von Flugpauschalreisen, für die Erbringung von Charterflugleistungen sowie für die Veranstaltung von Hochseekreuzfahrten zu entstehen drohen.

## **I. DIE PARTEIEN**

4. Preussag ist ein diversifizierter Mischkonzern, der in den Bereichen Handel und Logistik, Anlagen- und Schiffbau, Stahl- und NE-Metallerzeugung, Gebäude- und Heizungstechnik sowie Energie und Rohstoffe tätig ist. Der Preussag-Konzern erzielte im Geschäftsjahr 1995/96 (30.9.1996) weltweit Umsatzerlöse in Höhe von [...] Mio. ECU, davon [...] Mio. ECU in der Gemeinschaft. In keinem Mitgliedstaat der Gemeinschaft wurden mehr als zwei Drittel des gemeinschaftsweiten Umsatzes erzielt.
5. HL ist ein Transport- und Logistikunternehmen, das schwerpunktmäßig in den Bereichen Container-Linienschiffahrt, Touristik und Spedition tätig ist. HL hält eine Beteiligung in Höhe von 30 % an der TUI. Der HL-Konzern erzielte im Geschäftsjahr 1996 weltweit Umsatzerlöse in Höhe von 2.356 Mio. ECU, davon [...] ECU in der Gemeinschaft und [...] ECU in den EFTA-Staaten. Mehr als zwei Drittel des gemeinschaftsweiten Umsatzes wurden in Deutschland erzielt.
6. TUI ist der führende deutsche Reiseveranstalter und hält Beteiligungen an einer großen Zahl von Hotelgesellschaften, Zielgebietsagenturen und Vertriebsunternehmen (Reisebüros). Der TUI-Konzern erzielte im Geschäftsjahr 1995/96 (31.10.1996) weltweit Umsatzerlöse in Höhe von 4.053 Mio. ECU, davon [...] ECU in der Gemeinschaft und [...] ECU in den EFTA-Staaten. Mehr als zwei Drittel des gemeinschaftsweiten Umsatzes wurden in Deutschland erzielt. An der TUI sind gegenwärtig die folgenden Unternehmen beteiligt: HL (30 %), Westdeutsche

Landesbank (30 %), Schickedanz/Quelle-Gruppe (20 %), Deutsche Bahn (10 %) und DER Deutsches Reisebüro (10 %).

## **II. DIE VERFLECHTUNG VON PREUSSAG, WESTLB UND LTU-GRUPPE**

7. Das BKartA vertritt in seinem Verweisungsantrag die Auffassung, daß die Westdeutsche Landesbank - Girozentrale ("WestLB") aufgrund ihrer Beteiligungen an der Preussag mindestens über die Möglichkeit verfüge, deren geschäftliche Aktivitäten wesentlich mitzubestimmen. Es sei zu befürchten, daß die WestLB ihre Schlüsselrolle bei den konkurrierenden Unternehmen TUI, HL und LTU/LTT nutzen werde, um deren Geschäftspolitiken sowie die Reisebürobeteiligungen der Bank im Sinne eines vertikal integrierten Unternehmens zu koordinieren. Angesichts der besonderen Interessenlage der WestLB sei eine eingehende Untersuchung der Frage der (Mit-)Beherrschung der Preussag durch die WestLB unbedingt erforderlich.
8. Demgegenüber sind die Anmelder der Auffassung, daß Preussag und LTU/LTT keine abhängigen oder kontrollierten Unternehmen im Sinne des Artikels 5 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung sind. Die Unternehmen TUI und LTU/LTT würden somit durch die geplanten Zusammenschlüsse nicht zusammengeführt und bildeten keine wettbewerbliche Einheit.
9. Größter Einzelaktionär der Preussag ist die WestLB, die mittelbar über die von ihr kontrollierte Tochtergesellschaft [...] am Grundkapital der Preussag beteiligt ist. Zweitgrößter Aktionär ist die Niedersachsen Holding GmbH ("NSH"), die [...] % der Anteile an der Preussag hält. Die restlichen [...] % werden im Streubesitz gehalten, wobei nach Kenntnis der Preussag kein Einzelaktionär mehr als 5 % der Anteile besitzt. Bei den Beteiligungen von WestLB und NSH handelt sich um reine Minderheitsbeteiligungen, die jeweils für sich keinen bestimmenden Einfluß auf die Preussag ermöglichen.
10. Die NSH ist ein drittelparitätisches Gemeinschaftsunternehmen von WestLB, Norddeutscher Landesbank - Girozentrale ("Nord/LB") und Dresdner Bank. Außer ihrer Beteiligung an der Preussag besitzt die NSH keine weiteren Unternehmensbeteiligungen und ist auch sonst nicht wirtschaftlich tätig. [...] Da wechselnde Mehrheiten möglich sind, können der WestLB auch nicht [...] im Sinne des Artikels 5 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung die Anteilsrechte zugerechnet werden, die die NSH an der Preussag hält.
11. WestLB und NSH verfügen zusammen über eine gesicherte Stimmenmehrheit auf den Hauptversammlungen der Preussag (im Durchschnitt [...] % der abgegebenen Stimmen in den letzten drei Jahren). Zwar bestehen zwischen WestLB und NSH keine vertraglichen Vereinbarungen im Hinblick auf eine einheitliche Ausübung ihrer Stimmrechte in den Hauptversammlungen der Preussag. Die Kommission hat jedoch anerkannt, daß auch die sich faktisch aus den Verhältnissen ergebende einheitliche Stimmabgabe mehrerer Minderheitsgesellschafter einen kontrollierenden Einfluß im Sinne des Artikels 3 der Fusionskontrollverordnung begründen kann<sup>2</sup>. Nach Auffassung der Kommission ist im vorliegenden Fall davon

---

<sup>2</sup> Vgl. Bekanntmachung der Kommission über den Begriff des Zusammenschlusses, ABl. C 385 vom 31.12.1994, Ziffer 30.

auszugehen, daß die NSH ihr Stimmverhalten in den Hauptversammlungen der Preussag an dem der WestLB ausrichten wird, jedenfalls soweit das zukünftige Touristikgeschäft der Preussag betroffen sein könnte. Dafür sprechen insbesondere die folgenden Anhaltspunkte und Indizien:

12. [...] Dies deutet darauf hin, daß die Interessenidentitäten der Gesellschafter der NSH so ausgeprägt sind, daß es einer rechtlichen Vereinbarung zur Herbeiführung eines einheitlichen Abstimmverhaltens in der NSH zukünftig nicht mehr bedarf.
13. Aufgrund ihrer maßgeblichen Beteiligungen verfügt die WestLB im Touristikbereich über besondere Erfahrungen<sup>3</sup>. Nord/LB und Dresdner Bank haben dagegen keine Aktivitäten oder Beteiligungen im Touristikbereich. Es ist daher sehr wahrscheinlich, daß sie mangels eigener industrieller Interessen den Vorschlägen der WestLB hinsichtlich des Stimmverhaltens der NSH in den Hauptversammlungen der Preussag jedenfalls soweit folgen werden, als die zukünftigen Aktivitäten der Preussag im Touristikbereich betroffen sind.
14. Die WestLB ist bei weitem der größte Einzelaktionär der Preussag (siehe Ziffer 9). Um in der Hauptversammlung der Preussag die Mehrheit zu erreichen, müßten Nord/LB und Dresdner Bank sich zunächst selbst auf eine einheitliche Strategie in der NSH einigen und anschließend gegen den Widerstand der WestLB mehr als [...] % der im Streubesitz befindlichen Stimmrechte auf ihre Seite ziehen. Die beiden NSH-Gesellschafter können realistischerweise nicht davon ausgehen, daß ihnen das regelmäßig gelingt. Es ist daher wahrscheinlich, daß sie die Verständigung mit der WestLB suchen werden, um ihren Einfluß in der Preussag überproportional zu vergrößern.
15. Am Stammkapital der LTU Lufttransport-Unternehmen GmbH & Co. KG ("LTU") und der LTU Touristik GmbH ("LTT") ist die WestLB gegenwärtig mit jeweils 34,3 % beteiligt. Die LTU ist ein Charterflugunternehmen und erbringt hauptsächlich Carrier-Flugleistungen im Zusammenhang mit Pauschalurlaubsreisen. Die LTT ist der drittgrößte deutsche Reiseveranstalter und in allen wichtigen Marktsegmenten mit eigenen Angeboten tätig. Die Mehrheit der Anteile an den Unternehmen der LTU-Gruppe<sup>4</sup> wird von drei Angehörigen der als Einheit auftretenden Familie Conle gehalten (zusammen: 60,6 %); eine Privatperson hält 5,1 % der Anteile.
16. Die Gesellschafter haben in den LTU-Kommanditgesellschaften 3köpfige Verwaltungsräte satzungsmäßig eingerichtet. In jeden Verwaltungsrat hat die WestLB einen Vertreter entsandt, [...]. Die Geschäftsführungen dürfen bestimmte, über den gewöhnlichen Geschäftsbetrieb ihres Unternehmens hinausgehende Maßnahmen nur mit vorheriger Zustimmung der Verwaltungsräte vornehmen. Diese entscheiden mit einfacher Mehrheit ihrer Mitglieder. Beschlüsse in der Gesellschafterversammlung der LTU werden grundsätzlich mit einer Mehrheit von 51 % der abgegebenen Stimmen gefaßt; in der Gesellschafterversammlung der LTT wird grundsätzlich mit einfacher Mehrheit abgestimmt. In der LTT hat die WestLB

---

<sup>3</sup> Dabei handelt es sich um Thomas Cook Reisebüro GmbH (100 %), FIRST Reisebüro GmbH & Co. KG (24,6 %), Köln-Düsseldorfer Flußschiffahrt AG (88,89 %), TUI (30 %) sowie LTU/LTT (34,3 %).

<sup>4</sup> Die LTU-Gruppe umfaßt ferner die Unternehmen LTU Lufttransport-Unternehmen Süd GmbH & Co. KG, LTU Reisebüro Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG sowie LTC Catering GmbH. An den Komplementär-GmbH's ist die WestLB mit jeweils 21 % beteiligt.

aufgrund einer Auflage des BKartA aus einem früheren Fusionsverfahren nur Stimmrechte in Höhe von 24,5 %.

17. Aus den genannten Gründen ist die LTU-Gruppe kein im Sinne des Artikels 5 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung abhängiges oder verbundenes Unternehmen der WestLB. Allerdings ist die WestLB in bedeutendem Umfang an den LTU-Gesellschaften beteiligt und hat über ihren Vertreter in den Verwaltungsräten Zugang zu wettbewerblich relevanten Informationen über die Geschäftspolitik der LTU-Gruppe, die einem reinen Minderheitsgesellschafter normalerweise nicht zugänglich sind. [...].
18. In diesem Zusammenhang ist ferner zu berücksichtigen, daß die LTU-Gruppe zusammen mit den WestLB-Beteiligungsunternehmen FIRST Reisebüro und Thomas Cook ein Gemeinschaftsunternehmen im Bereich Veranstaltung und Vermittlung von "Last Minute"-Reisen gegründet hat (BUY.by Touristik GmbH) und im Mai 1997 das für den Einkauf zuständige ehemalige Vorstandsmitglied der TUI zum neuen Geschäftsführer der LTT bestellt wurde. Schließlich haben die von der Kommission befragten Wettbewerber von LTU und TUI im Reiseveranstaltermarkt überwiegend erklärt, daß die WestLB in der LTU zumindest einen maßgeblichen Einfluß geltend machen könne.

#### Ergebnis

19. Die festgestellten tatsächlichen Umstände sprechen dafür, daß die WestLB im Zusammenwirken mit der NSH einen bestimmenden Einfluß im Sinne des Artikels 3 der Fusionskontrollverordnung auf die Preussag ausüben kann, soweit deren Aktivitäten im Touristikbereich betroffen sind. Ferner ist die Kommission zu der Auffassung gelangt, daß die WestLB einen maßgeblichen Einfluß auf das strategische Wirtschaftsverhalten der LTU-Gruppe ausüben kann. Bei der wettbewerblichen Beurteilung der beabsichtigten Zusammenschlüsse sind daher auch die Beteiligungsunternehmen der WestLB im Touristikbereich (insbesondere Thomas Cook und die LTU-Gruppe) zu berücksichtigen.
20. Selbst wenn man entgegen der dargelegten Indizien und Anhaltspunkte annähme, daß die WestLB in der LTU-Gruppe keinen maßgeblichen Einfluß ausüben kann, wären die Aktivitäten der LTU-Gruppe bei der Prüfung der beabsichtigten Zusammenschlüsse zu berücksichtigen. Es ist nämlich davon auszugehen, daß die WestLB aufgrund ihrer bedeutenden Minderheitsbeteiligung an der LTU-Gruppe jedenfalls einseitig auf die strategischen Interessen dieser Gruppe Rücksicht nehmen und in diesem Sinne auf die Preussag/HL/TUI einwirken wird. Folglich wird in Zukunft allenfalls ein stark eingeschränktes Wettbewerbsverhältnis zwischen WestLB/Preussag/HL/TUI und der LTU-Gruppe anzunehmen sein. Dieser Umstand wäre bei der wettbewerblichen Beurteilung der Zusammenschlußvorhaben ebenfalls zu berücksichtigen.

### **III. DIE VORHABEN**

21. Preussag beabsichtigt, eine Mehrheitsbeteiligung an der HL zu erwerben. Zu diesem Zweck hat Preussag Anfang September 1997 mit den bisherigen sieben Großaktionären der HL Anteilskaufverträge über die von diesen gehaltenen Beteiligungen in Höhe von insgesamt 99,13 % des Grundkapitals abgeschlossen.

22. Preussag beabsichtigt ferner, die alleinige Kontrolle über die TUI zu erwerben. Nach dem Mehrheitserwerb an der HL wäre Preussag mittelbar auch mit 30 % (Stimmrechte) an der TUI beteiligt. Um diese Beteiligung auf eine Mehrheitsbeteiligung zu erhöhen und die alleinige Kontrolle über die TUI zu erlangen, beabsichtigt Preussag den Abschluß eines Kauf- und Übertragungsvertrages mit der WestLB. [...]. TCT ist gegenwärtig eine 100 %ige Tochtergesellschaft der WestLB.

#### **IV. DIE ZUSAMMENSCHLÜSSE**

23. Durch den Erwerb von insgesamt 99,13 % des Grundkapitals erlangt Preussag die alleinige Kontrolle über HL. Das angemeldete Vorhaben Preussag/HL verwirklicht daher einen Zusammenschluß im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung.
24. Nach dem Vollzug des beabsichtigten Mehrheitserwerbs an der HL wäre Preussag mittelbar in Höhe von 30 % an den TUI-Gesellschaften beteiligt. Durch das vertraglich vereinbarte Weisungsrecht gegenüber der WestLB hinsichtlich der Ausübung ihrer Stimmrechte in der TCT erlangt Preussag die Möglichkeit, mittelbar einen bestimmenden Einfluß auf die Zusammensetzung, die Abstimmungen oder die Beschlüsse der Organe der TUI auszuüben. Das angemeldete Vorhaben Preussag/TUI verwirklicht daher einen Zusammenschluß im Sinne des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung.

#### **V. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG**

25. In beiden Fällen erzielen die an den Zusammenschlüssen beteiligten Unternehmen einen gemeinsamen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Milliarden ECU. Preussag, HL und TUI erreichen jeweils einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Millionen ECU. Die Zusammenschlußbeteiligten erzielen in beiden Fällen nicht mehr als zwei Drittel ihrer gemeinschaftsweiten Gesamtumsätze in einem und demselben Mitgliedstaat. Die beiden Zusammenschlußvorhaben haben daher eine gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung. Sie erfüllen nicht die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit mit der EFTA-Überwachungsbehörde aufgrund des EWR-Abkommens.

#### **VI. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG**

26. Nach den Feststellungen der Kommission führen die beabsichtigten Zusammenschlüsse zu Überschneidungen im Touristikbereich. Zum Geschäftsbereich Touristik der HL gehört eine Charterfluggesellschaft mit 23 eigenen Flugzeugen, eine eigene Reisebüroorganisation mit flächendeckender Präsenz in Deutschland sowie ein im wesentlichen auf Schiffsreisen beschränkter Reiseveranstalterbetrieb. TUI ist der führende deutsche Reiseveranstalter und hat daneben Aktivitäten im Bereich der Reisevermittlung. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß die WestLB eigene Beteiligungen im Touristikbereich hat und einen maßgeblichen Einfluß auf die LTU-Gruppe ausüben kann. Die wettbewerblichen Auswirkungen der beabsichtigten Zusammenschlüsse im Touristikbereich bedürfen daher einer eingehenden Betrachtung und Analyse.

## A. Relevante Produktmärkte

27. Der gesamte Touristikbereich läßt sich vertikal in die drei Marktstufen Veranstaltermarkt, Markt für Carrier-Flugleistungen und Reisevermittlungsmarkt unterscheiden. Hauptakteure sind die Reiseveranstalter, die im Hinblick auf die Bedürfnisse der Endverbraucher touristische Eigenleistungen mit Zusatzleistungen aus anderen Wirtschaftsbereichen zu mehr oder weniger standardisierten Reiseangeboten zusammenfassen. Auf diversen vorgelagerten Märkten treten die Reiseveranstalter als Nachfrager nach bestimmten Zusatzleistungen auf (z.B. Transportdienstleistungen, Hotelunterkünfte). Auf dem Reisevermittlungsmarkt schließen die Reiseveranstalter mit konzernabhängigen oder unabhängigen Reisemittlern (Reisebüros) Verträge über den Absatz der von ihnen angebotenen Reisen. Der Verweisungsantrag des BKartA betrifft nur die Märkte für die Veranstaltung von Flugpauschalreisen und von Hochseekreuzfahrten sowie den Markt für die Erbringung von Charterflugleistungen.
- 1) Veranstaltung von Freizeit- bzw. Urlaubsreisen
28. In Übereinstimmung mit früheren Entscheidungen der Kommission ist auch im vorliegenden Fall davon auszugehen, daß Geschäftsreisen und Freizeit- bzw. Urlaubsreisen zwei getrennte relevante Produktmärkte darstellen<sup>5</sup>. Die Angebote von Reiseveranstaltern im Freizeitbereich sind sehr heterogen und können nach mehreren Kriterien voneinander abgegrenzt werden. Aus Sicht der Endverbraucher dürfte hierbei insbesondere nach der Art des verwendeten Transportmittels zwischen Flugreisen, Schiffsreisen (Kreuzfahrten) und erdgebundenen Reisen (Busreisen, Bahnreisen) zu unterscheiden sein. Ferner dürfte aus Sicht der Endverbraucher von Bedeutung sein, in welches Zielgebiet (Land, Region) die Reise führt. Schließlich könnte nach der Organisationsform zwischen Pauschalreisen und Individualreisen als Summe von selbstorganisierten Teilleistungen zu unterscheiden sein. Im ersten Fall schließt der Endverbraucher mit dem Reiseveranstalter einen einheitlichen Vertrag über ein von diesem im voraus zusammengestelltes Komplettpaket verschiedener Leistungskomponenten, dessen Zusammensetzung vom Endverbraucher nicht oder nur in engen Grenzen beeinflußt werden kann. Bei Individualreisen und nach dem "Baukastensystem" zusammengestellten Reisen erbringt der Endverbraucher dagegen in erheblichem Umfang organisatorische Eigenleistungen und schließt getrennte Verträge über die einzelnen von ihm gewünschten Leistungskomponenten.
29. Nach Auffassung der Anmelder ist angesichts der immer stärker differenzierenden Wünsche der Urlauber von einem segmentierten Gesamtmarkt für Freizeitreisen mit ohne weiteres austauschbaren Reiseformen auszugehen, der neben den Pauschalreisen auch die selbstorganisierten Individualreisen und die reinen Besuchsreisen ("Nur-Flug"-Reisen) einschließt.
30. Demgegenüber führt das BKartA in seinem Verweisungsantrag aus, daß der Gesamtmarkt für Reiseveranstaltungen nach der Organisationsform der Reisen, der Art der verwendeten Transportmittel und nach den Zielgebieten in mehrere relevante Teilmärkte zu unterscheiden sei. Vorbehaltlich einer näheren Prüfung sei

---

<sup>5</sup> Vgl. Fall Nr. IV/M.229 - Thomas Cook/LTU/WestLB, Ziffer 12; Fall Nr. IV/M.867 - Wagon-Lits/Carlson.



jedenfalls bis auf weiteres davon auszugehen, daß Flugpauschalreisen, Studienreisen und Seereisen eigene relevante Produktmärkte darstellen.

31. Aufgrund der bisherigen Ergebnisse der Ermittlungen der Kommission bestehen erhebliche Anhaltspunkte dafür, daß Pauschalreisen (Paketreisen) aus der Sicht der Endverbraucher nicht ohne weiteres durch selbstorganisierte Individualreisen austauschbar sind. Pauschalreisen sind gewöhnlich preiswerter als vergleichbare Individualreisen, weil sich mit der Standardisierung und Multiplikation der Leistungen durch den Reiseveranstalter erhebliche Kostenvorteile realisieren lassen. Auch befriedigen die in Eigenregie zusammengestellten Reisen nicht die Bedürfnisse der überwiegenden Zahl der Urlauber im Hinblick auf Bequemlichkeit, Verlässlichkeit und Vergleichbarkeit der Reiseangebote. Bei Pauschalreisen kann der Veranstalter im Fall der Nichterfüllung vereinbarter Leistungen direkt auf Regress verklagt werden. Bei den selbstorganisierten Reisen müßte sich der Endverbraucher dagegen an die jeweiligen Vertragspartner im Zielgebiet wenden, was angesichts der Unterschiede hinsichtlich der Sprache, des Rechtssystems und der Bestimmungen zum Verbraucherschutz auf nicht unbeträchtliche Schwierigkeiten stoßen dürfte.
32. Ob die "klassischen" Pauschalreisen im Bereich des Massentourismus gegenüber den auf die speziellen Bedürfnisse bestimmter Nachfragergruppen zugeschnittenen Spezialreisepakete (Sprach- und Bildungsreisen, Abenteuerurlaube, Sport- und Wanderreisen, Event- und Pilgerreisen, Golfreisen etc.) einen getrennten relevanten Produktmarkt darstellen, bedarf weiterer eingehender Ermittlungen. Unterschiede hinsichtlich des Inhalts und des Zwecks der Reisen sprechen für eine zumindest eingeschränkte Austauschbarkeit. Darüber hinaus haben die Ermittlungen der Kommission Anhaltspunkte dafür ergeben, daß sich die Marktstrukturen und die Wettbewerbsbedingungen in beiden Segmenten des Pauschalreisemarktes deutlich unterscheiden (siehe unten Abschnitt C.). Gleiches gilt für die Frage, ob Reiseziele im Mittelmeerraum einen von Fernreisen (Asien/Fernost, Nordamerika, Lateinamerika, Australien etc.) getrennten relevanten Produktmarkt darstellen.
33. Bei Schiffsreisen handelt es sich um Reiseangebote, die den Transport mit einem Passagierschiff, die Unterbringung und Verpflegung auf diesem Schiff oder in einem Hotel sowie gewöhnlich bestimmte touristische Zusatzleistungen in Form von Landausflügen und Unterhaltungsangeboten umfassen. In Übereinstimmung mit früheren Entscheidungen der Kommission ist auch im vorliegenden Fall davon auszugehen, daß der Gesamtmarkt für Schiffsreisen in die relevanten Produktmärkte für Hochseekreuzfahrten und für Flussreisen zu unterteilen ist, weil diese Reiseangebote aus der Sicht der Endverbraucher nicht ohne weiteres austauschbar sind<sup>6</sup>.
34. Aufgrund der bisherigen Ermittlungsergebnisse muß daher die Ansicht der Anmelder, daß von einem einheitlichen Gesamtmarkt für Freizeitreisen auszugehen sei, zurückgewiesen werden. Es gibt vielmehr erhebliche Anhaltspunkte dafür, daß der Gesamtmarkt für Urlaubsreisen nach der Organisationsform der Reise, der Art der verwendeten Transportmittel und den Zielgebieten in mehrere relevante Teilmärkte zu unterscheiden ist. Jedenfalls erscheint die Auffassung des BKartA, daß für die wettbewerbliche Beurteilung der vorliegenden Fälle auf die relevanten

---

<sup>6</sup> Vgl. Fall IV/M.334 - Costa Crociere/Chargeurs/Accor, Ziffern 13 ff.

Produktmärkte für die Veranstaltung von Flugpauschalreisen und von Hochseekreuzfahrten abzustellen sei, ausreichend begründet.

## 2) Erbringung von Carrier-Flugleistungen für Reiseveranstalter

35. Nach Auffassung der Anmelder ist angesichts der Beseitigung der rechtlichen Barrieren zwischen Charter- und Linienfluggesellschaften auf einen einheitlichen Carrier-Markt für Freizeitflugreisen abzustellen, in den neben den klassischen Charterfluggesellschaften auch die Linienfluggesellschaften einzubeziehen seien.
36. Demgegenüber führt das BKartA in seinem Verweisungsantrag ohne weitere Begründung aus, daß bei der wettbewerblichen Prüfung der beabsichtigten Zusammenschlüsse auf den eigenständigen Markt für die Erbringung von Charterflugleistungen abzustellen sei.
37. Mit den am 1.1.1993 in Kraft getretenen Maßnahmen zur Liberalisierung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft ist die historisch bedingte Trennung zwischen Linien- und Charterflügen weitgehend entfallen. Die bisherigen Ermittlungsergebnisse haben jedoch Anhaltspunkte dafür ergeben, daß aus der hier allein maßgeblichen Sicht der Anbieter von Pauschalreisen Charterflüge nur in engen Grenzen durch Linienflüge austauschbar sind. Linienflüge kommen in erster Linie für Reisen in Betracht, die durch einen hohen Grad an Individualität gekennzeichnet sind oder eine gewisse Exklusivität im Hinblick auf das Zielgebiet aufweisen (Fernflüge). Die Ermittlungen der Kommission haben ergeben, daß jedenfalls die Veranstalter von "klassischen" Pauschalreisen mit Reisezielen im Mittelmeerraum ganz überwiegend die Dienste von Charterfluggesellschaften in Anspruch nehmen. Der Charterfluganteil am gesamten deutschen Urlaubsflugverkehr beträgt mehr als 70 %<sup>7</sup>. Dies entspricht in etwa dem Anteil der "klassischen" Pauschalflugreisen an den gesamten organisierten Flugurlaubsreisen.
38. Aufgrund der bisherigen Erkenntnisse kann dem BKartA gegenwärtig nicht widersprochen werden, daß Charterflugleistungen einen von Linienflügen getrennten relevanten Produktmarkt darstellen. Nach Auffassung der Kommission bedarf es allerdings weiterer Ermittlungen durch das BKartA, um zu klären, welche Bedeutung Linienflüge als wettbewerbliches Regulativ für die Preisbildung bei Charterurlaubsflügen haben.

## B. Geographisch relevante Märkte

### 1) Markt für die Veranstaltung von Flugpauschalreisen

39. Die Anmelder und das BKartA stimmen darin überein, daß der Markt für die Veranstaltung von Flugpauschalreisen in Deutschland ein nationaler Markt ist. Bereits im Fall Thomas Cook/LTU/WestLB<sup>8</sup> hatte die Kommission festgestellt, daß aus Sicht der Endverbraucher Urlaubsreisen, die von ausländischen Reiseveranstaltern angeboten werden, normalerweise keine Ausweichalternative zu den Angeboten einheimischer Reiseveranstalter darstellen. Insbesondere machen Informationsdefizite und Sprachprobleme ein Ausweichen auf Reiseveranstalter im

---

<sup>7</sup> Vgl. Roth/Schrand: Touristikmarketing, 2. Auflage, München 1995, S. 41.

<sup>8</sup> Vgl. Fall Nr. IV/M.229 - Thomas Cook/LTU/WestLB, Ziffern 13 ff.

Ausland schwierig. Darüber hinaus führt der Abschluß von Verträgen mit ausländischen Reiseveranstaltern normalerweise dazu, daß sich der Gerichtsstand in das Ausland verlagert und die Einforderung von Kaufpreiserstattungen in Fällen der Nichterfüllung oder mangelhaften Erfüllung vereinbarter Leistungen für einheimische Verbraucher komplizierter wird. Schließlich entstehen den Verbrauchern bei einem Reiseantritt im Ausland zusätzliche Transportkosten.

40. Aus diesen Gründen sind grenzüberschreitende Tätigkeiten der europäischen Reiseveranstalter bislang noch sehr selten. Die Marktzutrittsschranken sind nicht unbedeutend. So war der Markteintritt von TUI in Österreich nach eigenen Angaben mit erheblichen Kosten verbunden<sup>9</sup>. Marktzutritte erfolgen daher in erster Linie im Wege der Übernahme etablierter Reiseveranstalter im Zielmarkt. Im Touristikbereich sind die Zusammenschlußbeteiligten ganz überwiegend in Deutschland tätig. Vom HL-Gesamtumsatz im Touristikbereich entfielen 1996 mehr als [...] % auf Deutschland; das Unternehmen bietet keine Flugpauschalreisen außerhalb Deutschlands an. TUI erzielte rd. [...] % seiner weltweiten Touristikumsätze in Deutschland. In den anderen Mitgliedstaaten ist TUI fast ausschließlich über selbständige Tochtergesellschaften tätig: Der Absatz deutscher TUI-Produkte über im Ausland ansässige Reisemittler hat nur einen unbedeutenden Anteil ([...] %) am Gesamtumsatz der deutschen TUI-Gesellschaften. In ähnlicher Weise bieten die meisten großen deutschen Veranstalter ihre Reisepakete zwar auch in den grenznahen Regionen in Österreich, der Schweiz, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden an. Die grenzüberschreitende Tätigkeit der europäischen Reiseveranstalter hat jedoch bislang in keinem Mitgliedstaat eine wettbewerbsbestimmende Bedeutung erlangt. So haben die von der Kommission befragten Wettbewerber der Parteien übereinstimmend erklärt, daß die in Deutschland tätigen ausländischen Reiseveranstalter (z.B. Thomson/Britannica, British Airtours, First Choice/Air 2000, Martinair, Luxair-Tours) allenfalls eine geringfügige Bedeutung erlangt haben. Aus den genannten Gründen bestehen erhebliche Anhaltspunkte dafür, daß der deutsche Markt für die Veranstaltung von Flugpauschalreisen ein nationaler Markt ist.

## 2) Markt für die Veranstaltung von Hochseekreuzfahrten

41. Nach Auffassung der Anmelder ist der relevante Markt ein uneingeschränkt internationaler Markt. Demgegenüber führt das BKartA in seinem Verweisungsantrag aus, daß der deutsche Markt für die Veranstaltung von Hochseekreuzfahrten ein nationaler Markt sei.
42. Die bisherigen Ermittlungsergebnisse deuten darauf hin, daß der Veranstaltungsmarkt für Hochseekreuzfahrten national abzugrenzen ist<sup>10</sup>. Zwar dürften die Marktzutrittsschranken relativ niedrig sein<sup>11</sup>, weil Kreuzfahrtschiffe weltweit beliebig einsetzbar sind. Der Marktzutritt eines international tätigen Veranstalters von Kreuzfahrten nach Deutschland erfordert im wesentlichen nur die Errichtung eines Vertriebsbüros und die Anpassung der Reiseangebote an die Präferenzen der deutschen Verbraucher. Zudem dürfte der Ort des Reiseantrittes bei Hochseekreuzfahrten von untergeordneter Bedeutung, weil die Kosten für die

---

<sup>9</sup> Vgl. Geschäftsbericht 1995/96 der TUI, S 18.

<sup>10</sup> Vgl. bereits Fall IV/M.334 - Costa Crociere/Chargeurs/Accor, Ziffer 19.

<sup>11</sup> Vgl. für den französischen Markt: Fall IV/M.334 - Costa Crociere/Chargeurs/Accor, Ziffer 22.

Beförderung der Urlauber zu den jeweiligen Abfahrtsorten in der Regel im Reisepreis enthalten sind. Dagegen dürfte es aus der Sicht der Endverbraucher einen grundsätzlichen Unterschied machen, ob die Teilnehmer der Kreuzfahrt überwiegend aus dem gleichen Sprach- und Kulturraum stammen oder nicht (Sprachbarrieren). Die Ermittlungen der Kommission haben ferner Anhaltspunkte dafür ergeben, daß sich die Marktstrukturen und die Wettbewerbsbedingungen in den einzelnen Mitgliedstaaten deutlich unterscheiden. Die Marktanteile der Reiseveranstalter und die Präferenzen der Endverbraucher hinsichtlich Umfang und Inhalt der Reiseangebote unterscheiden sich erheblich und es lassen sich deutliche Preisunterschiede feststellen<sup>12</sup>. Die obigen Feststellungen deuten darauf hin, daß der deutsche Markt für die Veranstaltung von Hochseekreuzfahrten ein nationaler Markt ist.

### 3) Markt für die Erbringung von Charterflugeleistungen

43. Die Anmelder gehen offenbar davon aus, daß der relevante Markt als Folge der Veränderung der tatsächlichen und rechtlichen Strukturen in den letzten Jahren europaweit abzugrenzen ist. Demgegenüber führt das BKartA in seinem Verweisungsantrag aus, daß der Markt für die Erbringung von Charterflugeleistungen national abzugrenzen sei, weil die Anbieter ihre Leistungsangebote speziell auf den deutschen Markt ausgerichtet hätten und die Charterflugeleistungen ganz überwiegend von deutschen Unternehmen für deutsche Reiseveranstalter erbracht würden.
44. Mit den am 1.1.1993 in Kraft getretenen Maßnahmen zur Liberalisierung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft ist die historisch bedingte Trennung zwischen Linien- und Charterflügen weitgehend entfallen. Seitdem kann jede EU-Linienfluggesellschaft im grenzüberschreitenden Verkehr zu Zielen innerhalb der Gemeinschaft auch Charterflugeleistungen anbieten. Dagegen bestehen nach wie vor nationale Regulierungsvorschriften im Hinblick auf die Erbringung von Charterflugeleistungen im grenzüberschreitenden Verkehr zu Zielen außerhalb der Gemeinschaft. Derartige Zugangsbeschränkungen bestehen auch noch in Deutschland. Deutsche Veranstalter von Flugreisen zu Zielen außerhalb der Gemeinschaft sind daher gegenwärtig noch auf deutsche Fluggesellschaften angewiesen.
45. Die bisherigen Ermittlungsergebnisse haben zudem Anhaltspunkte dafür ergeben, daß ausländische Charterfluggesellschaften bislang erst in geringem Umfang in Deutschland tätig geworden sind. Der Marktzutritt erfordert eine Einfluggenehmigung des deutschen Verkehrsministeriums und die Verfügung über Start- und Landrechte auf den jeweiligen Flughäfen. In den letzten fünf Jahren hat es nach Angaben der Anmelder keine wesentlichen Marktzutritte nach Deutschland gegeben. Einzige bedeutende Ausnahme ist die zur britischen Thomson-Gruppe gehörende Britannia Charterfluggesellschaft. Daneben sind nur einige kleine Charterflugunternehmen aus den europäischen Zielgebieten in Deutschland tätig (z.B. Eurobelgian, Transavia, Unor, Alpha Air, Holiday Air Europe, Spanair oder Futura). Die Anmelder haben selbst darauf hingewiesen, daß das für den deutschen Freizeitflugmarkt geltende Preisniveau um ca. 20 % über dem Durchschnitt des sonstigen europäischen Freizeitreisemarktes liege. Auch wirkten sich Faktoren wie

---

<sup>12</sup> Vgl. auch Fall IV/M.334 - Costa Crociere/Chargeurs/Accor, Ziffer 19.

Sprachbarrieren zwischen Passagieren und Crewmitgliedern und Unterschiede hinsichtlich der Sicherheits- und Pünktlichkeitsstandards hemmend auf das grenzüberschreitende Angebot von Flugleistungen aus. Einige der von der Kommission befragten Wettbewerber haben darauf hingewiesen, daß die Sicherheitsstandards ausländischer Charterflugunternehmen den hohen Anforderungen deutscher Reiseveranstalter nicht genügen würden. Die anerkannte Qualität einer Ferienfluggesellschaft stelle angesichts des hohen Sicherheitsbedürfnisses der Kunden ein wichtiges Produktmerkmal und Auswahlkriterium dar<sup>13</sup>. Aus diesen Gründen kann der Auffassung des BKartA nicht widersprochen werden, daß der deutsche Markt für die Erbringung von Charterflugleistungen ein nationaler Markt ist.

#### 4) Zwischenergebnis

46. Aufgrund der obigen Feststellungen ist zum gegenwärtigen Ermittlungsstand davon auszugehen, daß die geographisch relevanten Märkte für die Veranstaltung von Flugpauschalreisen, für die Veranstaltung von Hochseekreuzfahrten sowie für die Erbringung von Charterflugleistungen jeweils nicht größer sind als das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und daß sie alle Merkmale eines gesonderten Marktes im Sinne des Artikels 9 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung aufweisen.

### C. Auswirkungen der Zusammenschlüsse

#### 1) Markt für die Veranstaltung von Flugpauschalreisen

##### a) *Marktvolumen und Marktanteile*

47. Nach Angaben der Anmelder hatte der deutsche Markt für Flugurlaubsreisen im Jahr 1996 ein Volumen von etwa 19,7 Mio. Teilnehmern (rd. 22 Mrd. DM). Davon entfielen auf die Flugpauschalreisen im weiteren Sinne<sup>14</sup> rd. 13,9 Mio. Teilnehmer (rd. 16,9 Mrd. DM) und auf die "selbstorganisierten" Individualflugreisen<sup>15</sup> rd. 5,8 Mio. Teilnehmer (rd. 5,1 Mrd. DM).
48. Für die Berechnung der Marktanteile hat sich das BKartA in seinem Verweisungsantrag auf die in der Fachzeitschrift "FVW International" (Beilage "Deutsche Veranstalter in Zahlen" zur Ausgabe Nr. 28 vom 20.12.1996) genannten Teilnehmerzahlen (1995/96) der 59 größten deutschen Reiseveranstalter gestützt. Danach erreicht TUI einen Anteil von 22,6 %, gefolgt von NUR Touristic (19,2 %), LTT (16,6 %) und Condor (8,1 %). Der nächstgrößere Wettbewerber ist Alltours (5,9 %). Berücksichtigt man das eingeschränkte Wettbewerbsverhältnis zwischen TUI und LTT als Folge der jeweiligen Einflußmöglichkeiten der WestLB in beiden Unternehmen (siehe oben), beträgt der gemeinsame Marktanteil der Zusammenschlußbeteiligten unter Einschluß von LTT etwa 39 %. Mit Wirkung vom 18. August 1997 haben NUR und Condor beim BKartA angemeldet, daß sie ihre jeweiligen Aktivitäten im Touristikbereich in ein neuzugründendes

---

<sup>13</sup> Vgl. hierzu den Geschäftsbericht 1996 der Hapag-Lloyd, S. 36 sowie die Meldung "Sicherheitsmängel bei ausländischen Charterflugzeugen" in der FAZ vom 23.10.1997.

<sup>14</sup> Es handelt sich dabei um die "klassischen Pauschalreisen" im Massentourismus einschließlich der Spezialreisen der Reiseveranstalter und der Eigenveranstaltungen der Reisebüros.

<sup>15</sup> Dabei handelt es sich um die nach dem Baukastensystem verkauften Flugreisen und die Einzelplatzverkäufe der Reiseveranstalter.

Gemeinschaftsunternehmen, C&N Touristic AG, einbringen wollen. Nach dem Zusammenschluß erreichen Condor/NUR einen gemeinsamen Marktanteil von etwa 27 %.

49. Die vom BKartA genannten Marktanteile überschätzen die Marktstellung der Parteien und ihrer Wettbewerber, weil der Erhebungskreis der Zeitschrift FVW nur etwa 70 % des deutschen Flugreisemarktes abdeckt. Aufgrund der bisherigen Ermittlungsergebnisse geht die Kommission davon aus, daß HL/TUI/LTT einen gemeinsamen Marktanteil (Teilnehmer) von etwa 32 % erreichen. Condor/NUR hätten danach einen gemeinsamen Marktanteil von etwa 24 %. Die nächstgrößeren Wettbewerber sind Alltours (< 8 %) und ITS (< 8 %). Die Marktanteile der übrigen Reiseveranstalter sind stark zersplittert. Stellt man, was sachgerecht wäre, anstatt auf die Teilnehmer auf die erzielten Umsätze ab, so erreichen die beiden Unternehmensgruppen noch höhere Marktanteile von über 60 %.
50. Folgte man schließlich den oben vorgetragenen Argumenten und grenzte einen von den Spezialreisepaketen getrennten Markt für "klassische" Flugpauschalreisen ab, so entfielen auf die beiden führenden Reiseveranstaltergruppen HL/TUI/LTT und Condor/NUR ein weitaus höherer gemeinsamer Marktanteil in der Größenordnung von 70 % und mehr. Ähnliches gilt, wenn man Reiseziele im Mittelmeerraum als einen von Fernreisen getrennten relevanten Produktmarkt zugrundelegen würde.

*b) Entstehung einer marktbeherrschenden Stellung*

51. Nach Auffassung des BKartA ist zu befürchten, daß die sich aus den Zusammenschlüssen HL/TUI/LTT und Condor/NUR ergebende Bildung von zwei führenden Anbietergruppen zur Entstehung eines marktbeherrschenden Oligopols führt, wodurch ein wirksamer Wettbewerb auf deutschen Markt für Flugpauschalreisen erheblich behindert würde. Diese Befürchtung gründet sich insbesondere auf den zwischen den beiden Gruppen bestehenden vielfältigen gesellschaftsrechtlichen Verflechtungen und Querverbindungen (siehe dazu Anlage 1). So ist die Schickedanz-Gruppe gegenwärtig mit 20 % an der TUI und (zukünftig) mit 20,3 % an Karstadt/NUR beteiligt. Ferner ist die Deutsche Lufthansa ("LH") mit 33,2 % an der DER Reisebüro GmbH ("DER") beteiligt, einem Gemeinschaftsunternehmen mit der Deutsche Bahn AG ("DB"). DER und DB sind ihrerseits mit jeweils 10 % an der TUI beteiligt. Darüber hinaus besteht ein paritätisches Gemeinschaftsunternehmen zwischen DER und TUI (Reisebüro Enzmann). Nach Ansicht des BKartA bieten diese Verflechtungen den Rahmen für eine mögliche Interessenabstimmung der beiden Gruppen und legen eine gegenseitige Rücksichtnahme als wirtschaftlich sinnvolles Verhalten nahe, so daß eine Dämpfung des gegenwärtig bestehenden Wettbewerbs zwischen den einzelnen Gruppenmitgliedern nach den Zusammenschlüssen zu befürchten ist.
52. Die beabsichtigten Zusammenschlüsse Condor/NUR und Preussag/TUI/LTU führen bereits jeweils für sich zu einer gravierenden Veränderung der gegenwärtig bestehenden Strukturen im deutschen Markt für Flugpauschalreisen. Die Veranstaltung von Touristikmarkt. Die vor den Zusammenschlüssen bestehende Gruppe von vier führenden Anbietern verengt sich auf zwei Anbietergruppen mit jeweils sehr bedeutenden Marktanteilen. Auf diesem ohnehin hoch konzentrierten Markt bewirken die zwischen den Gruppen bestehenden gesellschaftsrechtlichen und sonstigen Verflechtungen eine weitere erhebliche Verschlechterung der Marktstrukturen und stellen eine Gefährdung des gegenwärtig bestehenden

wirksamen Wettbewerbs dar. Beide Gruppen zusammen erreichen einen gemeinsamen Marktanteil von etwa 56 % und führen mit sehr großem Abstand vor den nächstgrößeren Wettbewerbern (< 8 %). Die Marktanteile der übrigen Reiseveranstalter sind zersplittert. Keiner dieser Wettbewerber verfügt auch nur annähernd über die Ressourcen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Touristikbereichs, die den Reiseveranstaltern der beiden führenden Gruppen zur Verfügung stehen.

53. Die beiden Gruppen sind darüber hinaus in erheblichem Umfang vertikal integriert, was sich positiv auf ihre Stellung im Markt für Flugpauschalreisen auswirken dürfte. Zur HL/TUI/LTT-Gruppe gehören nach dem Zusammenschluß zwei der führenden Flug-Carrier in Deutschland, Hapag-Lloyd und LTU. Angesichts des immer kurzfristigeren Buchungsverhaltens der Urlauber wird der zeitnahe Zugriff auf die Kapazitäten von Flug-Carriern und die Möglichkeit der Zubuchung für die Reiseveranstalter zunehmend wichtiger. Zudem lassen sich Kostenersparnisse beim massenhaften Absatz von Pauschalreisen vor allem beim Transport erzielen. Durch die Konzentration der Nachfrage nach Sitzplätzen auf einen Flug-Carrier wird eine kostensparende kontinuierliche und hohe Auslastung desselben gewährleistet, was die Carrier veranlassen könnte, den großen Reiseveranstaltern günstigere Konditionen einzuräumen.

2) Markt für die Veranstaltung von Hochseekreuzfahrten

a) *Marktvolumen und Marktanteile*

54. Der deutsche Markt für die Veranstaltung von Hochseekreuzfahrten hatte nach Angaben der Anmelder ein Marktvolumen (1996) von etwa 272.400 Teilnehmern (rd. 1.024 Mio. DM). Der Marktführer HL ist hier über die Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH, die Hapag-Lloyd Seetouristik (Cruises) GmbH und die im letzten Jahr erworbene Hanseatic Tours GmbH schwerpunktmäßig im Hochpreissegment tätig. TUI betätigt sich in diesem Markt über die Tochtergesellschaft Seetours International KG<sup>16</sup>. Preussag, WestLB und LTU/LTT sind im Markt für Hochseekreuzfahrten nicht tätig.

55. In seinem Verweisungsantrag hat das BKartA auf der Grundlage der Marktdaten für 1995 für HL/Hanseatic einen Marktanteil von [...] (Teilnehmer) bzw. [...] (Umsatz) errechnet. TUI/Seetours erreicht danach einen Marktanteil von [...] bzw. [...]. Nächstgrößere Wettbewerber sind nach Angaben des BKartA die Unternehmen Phoenix ([...]) und Deilmann ([...]). Nach dem Zusammenschluß erreichen die Parteien einen gemeinsamen Marktanteil von etwa [...] bzw. [...].

b) *Entstehung einer marktbeherrschenden Stellung*

56. Nach Ansicht des BKartA ist aufgrund der Marktstellung und der wirtschaftlichen Potenz der Zusammenschlußbeteiligten nicht auszuschließen, daß die Parteien hier eine marktbeherrschende Stellung einnehmen könnten, durch die ein wirksamer Wettbewerb erheblich behindert würde.

---

<sup>16</sup> Das Unternehmen ist seit 1.11.1996 eine 100 %ige Tochtergesellschaft der TUI.

57. Die bisherigen Ermittlungsergebnisse der Kommission haben jedoch Anhaltspunkte dafür ergeben, daß der betroffene Markt durch relativ geringe Marktzutrittsschranken gekennzeichnet ist. Es scheint, als könnten etablierte ausländische Anbieter von Hochseekreuzfahrten ohne weiteres in Deutschland tätig werden, wenn die deutschen Veranstalter ihre Preise dauerhaft über das Wettbewerbsniveau anheben sollten. Angesichts der weltweiten Überkapazitäten in diesem Markt wären derartige Marktzutritte auch sehr wahrscheinlich<sup>17</sup>. So ist nach Angaben der Anmelder im vergangenen Jahr das Unternehmen Arkona Reisen (DSR-Gruppe) in den deutschen Markt eingetreten und im Jahr 1988 wird die Inbetriebnahme des Kreuzfahrtschiffes "Deutschland" (etwa 600 Betten) der Reederei Deilmann erwartet. Auch scheint der italienische Veranstalter Costa Crociere seine Tätigkeit in Deutschland in den letzten Jahren erheblich ausgeweitet zu haben. Weltweit gibt es etwa zehn internationale Kreuzfahrt-Reedereien, die alle eigene Vertriebsbüros in Deutschland unterhalten und ihre Reisen auf dem deutschen Markt direkt anbieten. Diese vorläufigen Ergebnisse bedürfen jedoch einer Bestätigung durch weitergehende Ermittlungen.

3) Markt für die Erbringung von Charterflugleistungen

a) *Marktvolumen und Marktanteile*

58. Im Markt für Carrier-Flugleistungen ist HL mit 25 eigenen Flugzeugen tätig und beförderte im Jahr 1996 rd. [...] Mio. Passagiere. Der damit erzielte Umsatz betrug rd. [...] Mrd. DM. Die LTU-Gruppe verfügt über 28 Flugzeuge, beförderte rd. 6,9 Mio. Passagiere und erzielte einen Umsatz von rd. 1,9 Mrd. DM. Condor, die Charter-Fluggesellschaft der Deutschen Lufthansa, hat 36 Flugzeuge, beförderte rd. 6,6 Mio. Passagiere und erzielte einen Umsatz von rd. 1,9 Mrd. DM. HL ist kleiner, aber erfolgreicher als die wichtigsten europäischen Wettbewerber. Nach Angaben des BKartA hatte der deutsche Markt für Charterflugleistungen 1996 ein Volumen von etwa 26 Mio. Passagieren. HL erreicht danach einen Anteil von [...]%. Auf LTU entfiel ein Anteil von 28,4 % und auf Condor ein Anteil von 26,7 %. Der nächstgrößere Wettbewerber ist Aero Lloyd (12,3 %). Berücksichtigt man das eingeschränkte Wettbewerbsverhältnis zwischen HL und LTU als Folge der jeweiligen Einflußmöglichkeiten der WestLB in beiden Unternehmen (siehe oben), beträgt der gemeinsame Marktanteil der Zusammenschlußbeteiligten unter Einschluß von LTU etwa [...]%.

b) *Entstehung einer marktbeherrschenden Stellung*

59. Nach Auffassung des BKartA ist zu befürchten, daß die sich aus den Zusammenschlüssen HL/TUI/LTT und Condor/NUR ergebende Bildung von zwei führenden Anbietergruppen vor dem Hintergrund der zwischen den Gruppen bestehenden Verflechtungen (siehe oben) zur Entstehung eines marktbeherrschenden Oligopols führt, wodurch ein wirksamer Wettbewerb auf deutschen Markt für die Erbringung von Charterflugleistungen erheblich behindert würde. Bei Charterflugleistungen verfügen die Unternehmen HL und LTU zusammen über fast [...]% der inländischen Charterflugkapazitäten. Während TUI seine Nachfrage nach Sitzplätzen bereits weitgehend auf HL und LTU konzentriert hat, ist zu erwarten, daß NUR nach dem Zusammenschluß mit Condor seine

---

<sup>17</sup> So auch das BKartA im Tätigkeitsbericht 1995/96, BT-Drucksache 13/7900, S. 138.



Nachfrage zukünftig noch stärker auf Condor konzentrieren wird. Durch die Anbindung der drei führenden Flug-Carrier an die führenden Reiseveranstalter verengen sich die Ausweichalternativen der vertikal nicht integrierten Reiseveranstalter erheblich. Diese werden Nachteile in Kauf nehmen müssen, weil sie möglicherweise auf die Restkapazitäten dieser Flug-Carrier und Flüge zu unattraktiven Zeiten verwiesen werden. Es bleibt zu prüfen, ob die nicht integrierten Reiseveranstalter auf Linienfluggesellschaften oder auf ausländische Flug-Carrier ausweichen können. Ferner ist die Möglichkeit von Marktzutritten ausländischer Flug-Carrier nach Deutschland zu untersuchen.

#### 4) Zwischenergebnis

60. Aufgrund der bislang vorliegenden Informationen ist die Kommission zu der Auffassung gelangt, daß die Gefahr besteht, daß die angemeldeten Zusammenschlüsse zur Entstehung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung auf den deutschen Märkten für die Veranstaltung von Flugpauschalreisen und von Hochseekreuzfahrten sowie auf dem deutschen Markt für die Erbringung von Charterflugleistungen führen, die alle Merkmale eines gesonderten Marktes im Sinne des Artikel 9 der Fusionskontrollverordnung aufweisen.

## VII. ERGEBNIS

61. Aus den obigen Darlegungen folgt, daß die Voraussetzungen für eine Verweisung gemäß Artikel 9 der Fusionskontrollverordnung für die betroffenen deutschen Märkte für die Veranstaltung von Flugpauschalreisen, für die Veranstaltung von Hochseekreuzfahrten und für die Erbringung von Charterflugleistungen erfüllt sind. Es ist daher gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung in das Ermessen der Kommission gestellt, den Fall zu verweisen oder selbst zu behandeln.
62. Die betroffenen Märkte stellen zwar jeweils einen erheblichen Teil des Gemeinsamen Marktes dar. Für diesen Fall haben der Rat und die Kommission 1989 in einer gemeinsamen Erklärung anlässlich der Verabschiedung der Fusionskontrollverordnung festgestellt, daß das Verfahren der Rückverweisung nur in Ausnahmefällen angewandt werden sollte. Die Kommission hat dementsprechend eine Rückverweisung in Fällen, in denen ein erheblicher Teil des Gemeinsamen Marktes betroffen war, nur dann vorgenommen, wenn ihrer Ansicht nach außergewöhnliche Umstände vorlagen. Das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände war dabei bisher in vier Fällen in einer Gesamtschau auf der Basis verschiedener, für den konkreten Fall einzigartiger Elemente festgestellt worden<sup>18</sup>.
63. Die Kommission ist der Auffassung, daß auch in diesem Fall außergewöhnliche Umstände vorliegen, da das BKartA gegenwärtig den nach der deutschen Fusionskontrolle angemeldeten Zusammenschluß Condor/NUR prüft. Dieser Fall und die bei der Kommission angemeldeten Zusammenschlußvorhaben wirken sich ganz überwiegend auf denselben Märkten in Deutschland aus und werfen in ökonomischer und rechtlicher Hinsicht weitgehend übereinstimmende Fragen auf. Das BKartA hat der Kommission mitgeteilt, daß es auch den bei ihm anhängigen Fall wegen der zwischen den Gruppen HL/TUI/LTU und Condor/NUR

---

<sup>18</sup> Vgl. Fall IV/M.180 - Steetley/Tarmac; Fall IV/M.330 - McCormick/CPC/Rabobank/Ostmann; Fall IV/M.716 - Gehe/Lloyds; Fall IV/M.894 - Rheinmetall/British Aerospace/STN/Atlas.

bestehenden Querverbindungen unter dem Gesichtspunkt einer drohenden oligopolistischen Marktbeherrschung untersucht (siehe oben Ziffer 51). Die Kommission ist der Auffassung, daß die Zusammenschlußfälle einheitlich geprüft werden sollten, um eine kohärente Beurteilung der oben aufgeworfenen Wettbewerbsbedenken sicherzustellen. Diesen Gesichtspunkt einer einheitlichen Prüfung eines Gesamtkomplexes durch eine nationale Wettbewerbsbehörde hat die Kommission bereits in einem früheren Fall als Verweisungsgrund anerkannt (vgl. Fall IV/M.716 - Gehe/Lloyds, Ziffern 79 ff.). Darüber hinaus beruht die wettbewerbliche Beurteilung in beiden Fällen, insbesondere der Nachweis einer drohenden oligopolistischen Marktbeherrschung, auf dem Ausgang des Verfahrens im jeweils anderen Fall.

64. Die Kommission hält es daher für angebracht, die beiden angemeldeten Zusammenschlußvorhaben an die zuständige Behörde der Bundesrepublik Deutschland zu verweisen, damit die Wettbewerbsregeln dieses Mitgliedstaates angewendet werden.

- hat folgende Entscheidung getroffen:

#### Artikel 1

Der angemeldete Erwerb der alleinigen Kontrolle der Hapag-Lloyd AG durch die Preussag AG und der angemeldete Erwerb der alleinigen Kontrolle der Touristik Union International GmbH & Co. KG durch die Preussag AG werden hiermit gemäß Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates an die zuständige Behörde der Bundesrepublik Deutschland verwiesen, soweit die gesonderten deutschen Märkte für die Veranstaltung von Flugpauschalreisen, für die Erbringung von Charterflugeleistungen und für die Veranstaltung von Hochseekreuzfahrten betroffen sind.

#### Artikel 2

Diese Entscheidung richtet sich an die Bundesrepublik Deutschland.

Für die Kommission

[...]