

DE

***Fall Nr. IV/M.1255 -
FLUGHAFEN BERLIN***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 21/05/1999

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentenummer 399M1255*



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.5.1999

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 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

Betrifft : Fall Nr. IV/M. 1255 – Flughafen Berlin
Anmeldung vom 19. April 1999 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates (Fusionskontrollverordnung)

1. Am 19. April 1999 erhielt die Kommission gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates eine Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens, aufgrund dessen ein Konsortium bestehend aus den Unternehmen HOCHTIEF AirPort GmbH (HTA), ABB Energy Ventures B.V. (ABB EV), Bankgesellschaft Berlin Aktiengesellschaft (BBA) und Flughafen Frankfurt Main Aktiengesellschaft (FAG) im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Ratsverordnung die gemeinsame Kontrolle bei dem Unternehmen Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) erwerben.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates fällt und hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken gibt.

I. DIE PARTEIEN

3. HTA ist ein Tochterunternehmen der Hochtief AG (Hochtief), die ihrerseits zum RWE-Konzern gehört. Das Unternehmen ist im wesentlichen für das Management der Flughafenbeteiligungen von Hochtief verantwortlich. ABB EV gehört zum ABB-Konzern, dessen Geschäftstätigkeiten im wesentlichen in den Bereichen Energieerzeugung, Energieübertragung und –verteilung sowie Verkehrs-, Industrie- und Gebäudetechnik liegen. BBA ist eine deutsche Geschäftsbank. FAG betreibt den

Flughafen Frankfurt und hält Beteiligungen an weiteren deutschen Verkehrsflughäfen.

4. BBF ist für den Betrieb des gewerblichen Flughafensystems der Region Berlin/Brandenburg sowie die zukünftige Entwicklung dieses Systems verantwortlich. Die derzeit drei Berliner Verkehrsflughäfen in Tegel, Tempelhof und Schönefeld werden von 100 %igen Tochtergesellschaften der BBF betrieben. BBF steht derzeit vollständig im Eigentum der öffentlichen Hand.

II. DAS VORHABEN

5. Hintergrund des Vorhabens ist die Entscheidung den Luftverkehr in der Region Berlin an einem einzigen Flughafen Berlin Brandenburg International zu konzentrieren, der auf dem Gelände des Flughafens Schönefeld entstehen soll. Die beiden anderen Flughäfen sollen schrittweise geschlossen werden. Der Bau und Betrieb des neuen Großflughafens sollen durch ein Privatunternehmen erfolgen. Die Inbetriebnahme des neuen Flughafens ist für das Jahr 2007 geplant.
6. Das Konsortium beabsichtigt, über die eigens zu diesem Zweck gebildete Vorschaltgesellschaft Flughafen-Partner Holding GmbH sämtliche Geschäftsanteile an der BBF zu übernehmen. Es wird den Flughafen Schönefeld zum Großflughafen ausbauen und diesen nach Eröffnung auf der Grundlage eines mit den Gesellschaftern der BBF abgeschlossenen Konzessionsvertrages zunächst für einen Zeitraum von 50 Jahren betreiben.

III. ZUSAMMENSCHLUSS

7. Das Vorhaben stellt einen Zusammenschluß im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchst. b der Fusionskontrollverordnung dar. HTA, ABB EV, BBA und FAG erwerben die gemeinsame Kontrolle an BBF. Dies ergibt sich aus der Gesellschaftervereinbarung, wonach wesentliche Geschäftsführungsentscheidungen, wie u.a. der Wirtschaftsplan (einschließlich Budget), Geschäftsführerbestellung, Änderungen des Gesellschaftsvertrages, nur einstimmig getroffen werden können.

IV. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

8. Die beteiligten Unternehmen erzielen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR¹ (HTA 6.649 Mio. EUR; ABB EV 28.441 Mio. EUR; BBA 10.980 Mio. EUR; FAG 1.209 Mio. EUR und BBF 161 Mio. EUR). HTA, ABB EV, BBA und FAG haben einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von jeweils mehr als 250 Mio. EUR (HTA 5.037 Mio. EUR; ABB EV 11.887 Mio. EUR; BBA 10.980 Mio. EUR und FAG 1.209 Mio. EUR). Lediglich HTA, BBA, FAG und BBF erzielen mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in demselben Mitgliedstaat, und zwar Deutschland. Der angemeldete Zusammenschluß hat daher

¹ Die Umsatzberechnung erfolgte auf der Grundlage von Artikel 5 (1) der Fusionskontrollverordnung und der Bekanntmachung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S.25). Vor dem 1. Januar 1999 erzielte Umsätze wurden nach Maßgabe der durchschnittlichen ECU-Wechselkurse berechnet und im Verhältnis 1:1 in EUR umgerechnet.

gemeinschaftsweite Bedeutung, stellt aber keinen Kooperationsfall aufgrund des EWR-Abkommens dar.

V. VEREINBARKEIT MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT

A. Sachlich relevante Märkte

9. Der vorliegende Zusammenschluß betrifft den Betrieb von Verkehrsflughäfen. Beim Betrieb von Verkehrsflughäfen kann unterschieden werden zwischen Dienstleistungen im Rahmen der Bereitstellung der Flugverkehrsinfrastruktur (z.B. Start- und Landebahnen) und den Bodenabfertigungsdienstleistungen (z.B. Passagier- und Gepäckabfertigung), die jeweils gegenüber den Luftverkehrsgesellschaften erbracht werden, sowie damit verbundenen Dienstleistungen im Non-aviation-Bereich (z.B. Restaurants, Parkplätze, Mietwagen, Duty-Free-Shops, Einzelhandelsgeschäfte).
10. Die Kommission hat sich bereits in den Fällen Nr. IV/M. 786 – Birmingham International Airport und Nr. IV/M. 1035 – Hochtief/Aer Rianta/Düsseldorf Airport mit dem Betrieb von Verkehrsflughäfen befaßt und in beiden Fällen offengelassen, ob eine weitere Unterteilung der Märkte nach einzelnen Dienstleistungen erforderlich ist. Auch im vorliegenden Fall kann diese Frage offenbleiben, weil in allen alternativen Märkten wirksamer Wettbewerb weder im EWR noch in einem wesentlichen Teil dieses Gebiets erheblich behindert würde.

B. Geographisch relevante Märkte

11. Nach Auffassung der Parteien ist für die geographische Marktabgrenzung von einem Einzugsbereich entsprechend einem Radius von 100 km um den jeweiligen Flughafen für Regionalflughäfen und von einem Einzugsbereich von 300 km um den jeweiligen Flughafen für internationale Flughäfen auszugehen. Für Flughäfen mit Drehkreuzfunktion (Hub-Flughäfen) ergibt sich nach Ansicht der Parteien ein geographischer Markt, der die wesentlichen Hub-Flughäfen in West Europa umfaßt (Frankfurt, München, Kopenhagen, London, Amsterdam, Brüssel, Paris, Zürich und Wien).
12. Die Ermittlungen der Kommission haben ergeben, daß die von den Parteien vorgeschlagene Abgrenzung des geographischen Marktes nach einem bestimmten Kilometerradius zwar zum Ausgangspunkt der Marktabgrenzung gewählt werden kann. Eine der Realität entsprechende Marktabgrenzung hat jedoch noch andere Faktoren zu berücksichtigen, die den zu wählenden Radius entweder verringern oder vergrößern kann. Entscheidend ist das jeweilige Einzugsgebiet (catchment area) eines Flughafenstandortes. Die Größe dieses Einzugsgebietes wird bestimmt durch die jeweilige Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsanbindung, die letztlich die jeweilige Reisezeit zum Flughafen festlegen.
13. Darüber hinaus ist das potentielle Passagieraufkommen entscheidend, das sich wesentlich auch aus der Bevölkerungsdichte im Umkreis eines Flughafenstandortes ergibt. Im übrigen sind nicht nur regionale und interkontinentale Reiseziele zu unterscheiden. Es liegen zudem erhebliche Anhaltspunkte dafür vor, daß auch ein Unterschied zwischen Linien- und Charterflügen besteht. Insbesondere Geschäftsreisende, die ausschließlich Linienflüge nützen, sind in dieser Beziehung

erheblich zeitempfindlicher als Freizeitreisende, die in großem Ausmaße Charterflüge benützen.

14. Die von den Parteien angegebenen Distanzparameter erlauben daher nur eine annäherungsweise Abgrenzung der geographischen Märkte, die im Falle jedes einzelnen Flughafenstandortes anhand der oben aufgeführten Kriterien zu verfeinern wäre. Eine exakte Marktabgrenzung der geographischen Märkte, auf denen die im vorliegenden Fall relevanten Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf und Berlin für regionale und direkte Interkontinentalflüge tätig sind, kann jedoch dahingestellt bleiben. Wie unten dargelegt, bestehen zwischen diesen Flughäfen nicht in einem solchen Maße wettbewerbliche Beziehungen, daß eine Einschränkung des Wettbewerbs infolge des Zusammenschlusses zur Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung führen könnte.
15. Soweit die Abgrenzung eines geographischen Marktes für Hub-Flughäfen in Frage steht, haben die Ermittlungen der Kommission ergeben, daß insoweit alle Flughäfen, die jeweils durch Zubringerflüge mit einer Flugzeit von bis zu zwei Stunden erreicht werden können, demselben Markt zuzurechnen sein dürften. Es spricht daher vieles dafür, daß auch Hub-Flughäfen außerhalb Deutschlands mit denjenigen innerhalb Deutschlands in direktem Wettbewerb stehen. Dies wird belegt durch eine von den Parteien vorgelegte Übersicht über die Verteilung der deutschen Umsteigerpassagiere auf die europäischen Verkehrsflughäfen. Danach entfielen 1997 nur 52,3 % dieser Passagiere auf die beiden deutschen Hub-Flughäfen Frankfurt und München. Das bedeutet, daß fast die Hälfte der deutschen Umsteigerpassagiere außerhalb Deutschlands liegende Hub-Flughäfen benutzt haben, wobei London, Amsterdam und Kopenhagen an der Spitze der außerdeutschen Flughäfen lagen. Daraus folgt, daß die deutschen Hub-Flughäfen im Wettbewerb mit den anderen Hub-Flughäfen in Westeuropa stehen. Dies sind die Flughäfen Kopenhagen, London, Amsterdam, Brüssel, Paris, Zürich und Wien.
16. Eine besondere Situation besteht für Frachtflüge. Hier wird der geographische Markt nicht so sehr durch bestimmte Beförderungszeiten des Frachtgutes zu dem jeweiligen Flughafen, sondern vielmehr durch die spezifischen Logistikkonzepte der Transportunternehmen bestimmt. So ist etwa in Deutschland das Luftfrachtaufkommen in hohem Maße auf den Flughafen Frankfurt konzentriert, während die übrigen Standorte jeweils nur eine vergleichsweise marginale Rolle spielen. Wegen des geringfügigen Frachtaufkommens in Berlin und Düsseldorf im Vergleich zu Frankfurt (vgl. Randziffer 17) muß der Markt für Frachtflüge im folgenden nicht weiter geprüft werden. Die Abgrenzung des geographischen Marktes kann daher offenbleiben.

C. Beurteilung

17. Die deutschen Verkehrsflughäfen wiesen 1997 folgendes Passagier- und Frachtaufkommen auf:

Flughafen	Passagieraufkommen	Frachtaufkommen in t
Frankfurt	40.262.691	1.400.977
München	17.984.704	103.572

Düsseldorf	15.532.058	70.867
Berlin	11.564.952	37.441
Stuttgart	6.910.255	19.318
Hamburg	6.548.794	35.005
Sonstige	21.644.283	454.345
Deutsche Flughäfen insgesamt	120.357.737	2.121.525

18. Aus diesen Zahlen folgt, daß Frankfurt mit etwa einem Drittel des Passagieraufkommens und zwei Dritteln des Frachtaufkommens der mit Abstand bedeutendste deutsche Verkehrsflughafen ist. An dritter Stelle folgt der Flughafen Düsseldorf. Hochtief, das neben der FAG an dem Konsortium für den Berliner Flughafen beteiligt ist, ist auch an der Betreibergesellschaft des Flughafens Düsseldorf beteiligt und kontrolliert diese mit. Die FAG ist mit 51 % an der Betriebsgesellschaft für den Flughafen Saarbrücken, mit 64,9 % an der Betriebsgesellschaft für den Flughafen Hahn und zusammen mit der Nordeutschen Landesbank zu 30 % an dem Flughafen Hannover/ Langenhagen beteiligt. Diese Beteiligungen sind jedoch für die wettbewerbliche Beurteilung des vorliegenden Zusammenschlußvorhabens nicht von Bedeutung.

19. Die wettbewerblichen Auswirkungen des vorliegenden Zusammenschlusses können jedoch nicht abstrakt nach den oben dargestellten Positionen der Flughäfen und den bestehenden Beteiligungen bestimmt werden. Vielmehr muß im einzelnen geprüft werden, ob und gegebenenfalls wie intensive Wettbewerbsbeziehungen zwischen den Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf und Berlin bestehen. Diese Prüfung ist nicht nur erforderlich um festzustellen, ob der Zusammenschluß zu einer beherrschenden Stellung nach Artikel 2 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung führt, sondern auch um festzustellen, ob die Zusammenarbeit von FAG und Hochtief in der BBF möglicherweise zu einer Koordinierung des Wettbewerbsverhalten der Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf im Sinne von Artikel 2 Absatz 4 Fusionskontrollverordnung führt.

1. Regionalverkehr („short haul“)/Interkontinentaler Direktverkehr („long haul“)

20. Soweit der Regionalverkehr (deutsche und europäische Destinationen) in Frage steht, kann eine Überschneidung der Einzugsbereiche von Frankfurt und Düsseldorf und damit ein Wettbewerbsverhältnis zwischen beiden Flughäfen ausgeschlossen werden. Legt man, wie von den Parteien vorgeschlagen, den Einzugsbereich für direkte Interkontinentalverbindungen auf der Grundlage eines Radius von 300 km um den jeweiligen Standort fest, so kommt es zu einer Überschneidung der Einzugsgebiete von Frankfurt und Düsseldorf. Die Ermittlungen der Kommission haben jedoch ergeben, daß die Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf auch für interkontinentale Direktflüge weniger eine wettbewerbliche als eine komplementäre Beziehung aufweisen.

21. Aufgrund seiner Lage im nordrhein-westfälischen Ballungsraum besteht ein begrenztes Lokalaufkommen für direkte Interkontinentalverbindungen von Düsseldorf. Das Einzugsgebiet für diese interkontinentalen Verbindungen ist jedoch enger als der Bereich im Radius von 300 km um Düsseldorf. Nach Auskunft des Flughafens Düsseldorf kommen 49 % der Passagiere des Flughafens aus einer Entfernung bis zu 25 km Luftlinie und 70 % aus einer Entfernung bis zu 70 km Luftlinie. Das maximale Einzugsgebiet Düsseldorfs wird nach Angaben des Flughafens durch einen Radius von circa 150 km um den Standort bestimmt. Darüber hinaus werden von Düsseldorf nur vergleichsweise wenige Interkontinentalverbindungen angeboten, die sich im wesentlichen auf Ziele an der Ostküste der USA, im östlichen Teil Kanadas und in der Karibik beschränken.
22. Aufgrund der Entfernung zwischen Frankfurt und Berlin kann eine Überschneidung der Einzugsgebiete für den Regionalverkehr ebenfalls ausgeschlossen werden. Interkontinentale Direktverbindungen wurden in den letzten Jahren nur in sehr begrenztem Umfang von Berlin aus veranstaltet und werden derzeit überhaupt nicht mehr angeboten. Es ist jedoch zu erwarten, daß sich diese Situation mit dem Ausbau des Flughafens ändern wird. Allerdings ist davon auszugehen, daß der Anteil der interkontinentalen Direktverbindungen in Berlin in näherer Zukunft nur eine begrenzte Rolle spielen wird. So wird in einer von den Parteien vorgelegte Studie des Marktforschungsinstitutes AvioPlan für das Jahr 2007, d.h. den geplanten Start des Großflughafens, ein Anteil der interkontinentalen Direktverbindungen von 2 % auf der Basis der Flugbewegungen und von 4 % auf der Basis der Passagiere prognostiziert.
23. Soweit Berlin in Zukunft interkontinentale Verbindungen anbieten wird, käme es selbst bei einer Abgrenzung der Einzugsgebiete auf der Grundlage eines 300 km Radius nur zu einer marginalen Überschneidung der Einzugsbereiche von Frankfurt und Berlin. Nach den von den Parteien vorgelegten Zahlen ergäbe sich eine Überschneidung für ein Fluggast-Potential von 608.000 Passagieren, was einem Anteil von 1,2 % am gesamten Fluggast-Potential im Einzugsbereich von Berlin und 2,3 % am gesamten Fluggast-Potential im Einzugsbereich von Frankfurt entspräche. Wegen der räumlichen Entfernung zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Berlin kommt es auch für interkontinentale Verbindungen zu keiner Überschneidung der jeweiligen Einzugsbereiche.
24. Aus den vorstehenden Gründen folgt, daß es für die Bereiche regionale und interkontinentale Direktflüge keine wesentlichen Wettbewerbsbeziehungen zwischen den Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf und Berlin bestehen. Es ist daher nicht zu erwarten, daß der Zusammenschluß insoweit zur Entstehung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung führt. Ebensowenig kann angenommen werden, daß der Zusammenschluß zu einer Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens der Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf im Sinne des Artikels 2 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung führen kann.

2. Umsteigerverkehr

25. Anders als in den Bereichen Regional- und direkter Interkontinentalverkehr würde es im Bereich Umsteigerverkehr zu einer Wettbewerbsbeziehung zwischen den Flughäfen Frankfurt und Berlin kommen, falls der Flughafen Berlin zu einem Hub-Flughafen ausgebaut würde. Dies ist zwar in näherer Zukunft kaum zu erwarten, da

wie oben dargelegt der Langstreckenverkehrs in Berlin zunächst eine untergeordnete Rolle spielen dürfte. Langfristig ist jedoch nicht auszuschließen, daß sich der Flughafen Berlin zu einem Hub-Flughafen entwickeln kann. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die geographische Lage Berlins zu berücksichtigen, die den Standort zumindest theoretisch zu einem vergleichsweise günstigen Abflughafen für östliche Destinationen macht.

26. Sollte Berlin langfristig zu einem Hub entwickelt werden, würde der Flughafen insoweit jedoch nicht nur in den Wettbewerb mit den beiden deutschen Hub-Flughäfen Frankfurt und München eintreten. Wie oben dargelegt, bestimmt sich das Einzugsgebiet für den Umsteigerverkehr nach den Zubringerlinien, die eine Flugzeit von bis zu zwei Stunden haben können. Daraus folgt, daß die deutschen Hub-Flughäfen im Wettbewerb mit den anderen Hub-Flughäfen in Westeuropa stehen. Dies sind die Flughäfen Kopenhagen, London, Amsterdam, Brüssel, Paris, Zürich und Wien.
27. Nach Angaben der Parteien verteilen sich die deutschen Umsteigerpassagiere wie nachfolgend dargestellt auf die europäischen Verkehrsflughäfen. Diese Zahlen belegen, daß ein geographischer Markt für Hub-Flughäfen weiter als das Gebiet von Deutschland abzugrenzen ist:

Flughafen	1997	1996	1995
Frankfurt	40,3 %	43,7 %	46,8 %
München	12 %	9,8 %	8,4 %
Kopenhagen	6,8 %	6,4 %	8,1 %
London	10,9 %	13,5 %	11,8 %
Amsterdam	10,8 %	9,9 %	9,7 %
Brüssel	5,3 %	3,3 %	3,8 %
Paris	6,7 %	7,3 %	5,6 %
Zürich	5,2 %	4,1 %	3,9 %
Wien	1,8 %	2 %	2 %

28. Geht man von einem geographischen Markt aus, der die oben genannten Hub-Flughäfen umfaßt, so entfiel 1997 auf der Grundlage der Zahl aller Transferpassagiere auf den Frankfurter Flughafen ein Marktanteil von 19,6 %. An der Spitze standen die Londoner Flughäfen mit einem Anteil von 26,5 %, gefolgt von Paris mit 18,3 % und Amsterdam mit 13,7 %. Sollte Berlin in den Markt für Hub-Flughäfen eintreten und es damit zu einer Addition von Marktanteilen von Frankfurt und Berlin kommen, kann angesichts dieser Marktstruktur nicht angenommen

werden, daß Frankfurt zusammen mit Berlin eine beherrschende Stellung erreichen könnte.

Bedenken dritter Parteien

29. Dritte Parteien haben der Kommission im Rahmen des Verfahrens Bedenken gegen den beabsichtigten Zusammenschluß vorgetragen. Diese bezogen sich überwiegend auf die Befürchtung, das Betreiberkonsortium könne zunächst auf den bestehenden Berliner Flughäfen und nach Fertigstellung auf dem neuen zentralen Flughafen Berlin überhöhte Start- und Landegebühren erheben. In diesem Zusammenhang wurde auch häufig darauf hingewiesen, daß in den Vertragstexten mit den bisherigen Eigentümern für die Dauer von rund 50 Jahren die Einführung eines Investitionsbeitrags in Höhe von 16,80 DM pro Passagier (ohne Mehrwertsteuer) vereinbart wurde, der auch über die Start- und Landungsgebühren erhoben werden könnte. Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, daß sowohl der genannte Investitionsbeitrag als auch die Frage möglicherweise überhöhter künftiger Gebühren nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem vorliegenden Zusammenschluß steht. Beide Probleme könnten auch in gleicher Weise bei einem anderen Betreiber des Flughafens aufgeworfen werden und hängen nicht mit den strukturellen Auswirkungen des beabsichtigten Zusammenschlusses zusammen. Es ist jedoch festzuhalten, daß das Betreiberkonsortium gegebenenfalls insoweit der Mißbrauchsaufsicht nach Artikel 86 EGV sowie nach nationalem Kartellrecht und die bisherigen Eigentümer den Regeln über Staatsbeihilfen unterliegen.

VI. NEBENABREDEN

30. Die Parteien haben vorsorglich folgende Vertragsbestimmungen als Nebenabreden angemeldet:
- Die Altgesellschafter verpflichten sich den Bau oder Ausbau eines Verkehrsflughafens im Umkreis von 125 km um das Brandenburger Tor bis zum 31.12.2026 nicht zu fördern.
 - Die Altgesellschafter verpflichten sich, an den Standorten Tegel und Tempelhof keinen Verkehrsflughafen mehr zu betreiben.
 - Der Konzessionsvertrag zwischen den Alteigentümern und dem Betreiberkonsortium hat eine Laufzeit von fünfzig Jahren.
31. Die Kommission ist zu der Auffassung gelangt, daß der Konzessionsvertrag ebenso wie seine festgelegte Laufzeit als Absicherung des Investments für den neuen Flughafen mit einem Gesamtvolumen von circa acht Milliarden DM integraler Bestandteil des Zusammenschlußvorhabens ist. Das gleiche gilt für die Verpflichtung der Altgesellschafter an den Standorten Tegel und Tempelhof nach deren Schließung keinen Verkehrsflughafen mehr zu betreiben. Es handelt sich hierbei um einen Bestandteil des Gesamtkonzeptes für den neuen Großflughafen Berlin.

Die Verpflichtung der Altgesellschafter bis zum 31.12.2026, den Bau oder Ausbau eines Verkehrsflughafens im Umkreis von 125 km um das Brandenburger Tor nicht zu fördern, stellt eine wettbewerbsbeschränkende Abrede dar. Faktisch führt sie dazu, daß auch für einen über 2026 hinausgehenden Zeitraum kein konkurrierender Verkehrsflughafen im Einzugsbereich des Großflughafens Berlin/Brandenburg

entstehen kann. Insoweit ist davon auszugehen, daß der Begriff des „Förderns“ durch die Altgesellschafter alle Aktivitäten, wie z.B. die Durchführung von Planfeststellungsverfahren, umfaßt, die für den Bau oder Ausbau eines Flughafens notwendig sind und die erfahrungsgemäß eine erhebliche Vorlaufzeit vor Inbetriebnahme eines Flughafens erfordern. Auch wenn anzuerkennen ist, daß bei einem Projekt wie den vorliegenden eine langfristige Betrachtungsweise angezeigt sein mag, kann die Laufzeit des Förderungsverbot es daher nicht mehr als gerechtfertigt angesehen werden. Die vorliegende Entscheidung erstreckt sich daher nicht auf die Verpflichtung in Ziffer 40.2 des Konzessionsvertrages.

V. SCHLUSS

32. Aus diesen Gründen hat die Kommission entschieden, den Zusammenschluß für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und mit dem EWR-Abkommen zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Art. 6(1)(b) der Fusionsverordnung.

Für die Kommission