

DE

***Fall Nr. COMP/M.3940 -
LUFTHANSA /
EUROWINGS***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 139/2004
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

Artikel 6, Absatz 2 KEINE EINWÄNDE
Datum: 22/12/2005

***In elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter
der Dokumentennummer 32005M3940***



Brüssel, 22.12.2005

SG-Greffe(2005) D/207690

In der veröffentlichten Version dieser Entscheidung wurden bestimmte Informationen gem. Art. 17 (2) der Ratsverordnung (EG) Nr. 319/2004 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 anmeldende Partei

Sehr geehrte Damen und Herren!

**Betrifft : Fall Nr. COMP/M.3940 – Lufthansa / Eurowings
Anmeldung vom 4.11.2005 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG)
Nr. 139/2004 des Rates (EG-Fusionskontrollverordnung)¹**

1. Am 4.11.2005 ist die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens gemäß Artikel 4 der EG-Fusionskontrollverordnung eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa“, Deutschland), die Holdinggesellschaft der Lufthansa Gruppe, erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der EG-Fusionskontrollverordnung die Kontrolle über die Gesamtheit der Eurowings Luftverkehrs AG („Eurowings“, Deutschland) durch Abschluss eines Stimmbindungsvertrages.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, dass das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der EG-Fusionskontrollverordnung fällt und nach der Vorlage von Verpflichtungszusagen gemäß Artikel 6 Absatz 2 der EG-Fusionskontrollverordnung hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen keinen Anlass zu ernsthaften wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt.

¹ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S.1

I. DIE PARTEIEN

3. Lufthansa ist tätig im nationalen und internationalen Passagier- und Frachtlinienflugverkehr sowie in der Erbringung zugehöriger Dienstleistungen. Im Passagierlinienflugverkehr betreibt Lufthansa ein Linienflugverbindungsnetz, über das 176 Ziele in 74 Ländern mit einer Flotte von etwa 230 Flugzeugen angeflogen werden. Lufthansas wichtigster Hub für internationale Flugverbindungen ist Frankfurt, ein weiterer Hub ist München. Lufthansa hat kürzlich die Swiss International Air Lines Ltd („Swiss“) erworben², die derzeit Linienflüge zu 68 Zielen anbietet und ihren wichtigsten Hub in Zürich hat. Neben dem Passagierlinienverkehr ist Lufthansa auch aktiv in den Bereichen Luftfracht, Charterflüge, Reparatur-, Wartungs- und Überholungsarbeiten an Flugzeugen, Catering, Bodenabfertigungsdienste und IT-Dienstleistungen.
4. Eurowings ist ein Luftverkehrstransportunternehmen. Über ihre 100%-ige Beteiligungsgesellschaft Germanwings bietet sie mit einer Flotte von 19 Flugzeugen Flüge innerhalb Deutschlands sowie grenzüberschreitend von und nach Deutschland an. Eurowings selbst ist fast ausschließlich auf der Grundlage von Wet-Lease Verträgen für Lufthansa tätig. Dabei werden derzeit 31 Regionalflugzeuge eingesetzt. Darüber hinaus ist Eurowings in geringem Umfang in den Bereichen Luftfracht, Chartergeschäft, Reparatur-, Wartungs- und Überholungsarbeiten sowie Bodenabfertigungsdienste aktiv.

II. DAS VORHABEN

5. Die Lufthansa hält zurzeit 49% des Grundkapitals der Eurowings. Weitere knapp 51% der Eurowings werden von der AKI Industriebeteiligung GmbH (AKI) gehalten. Da die unternehmerischen Entscheidungen der Eurowings mit einfacher Mehrheit getroffen werden, kontrolliert AKI derzeit allein die Eurowings, wohingegen Lufthansa keinerlei Kontrolle ausübt.
6. Lufthansa hat einen Stimmbindungsvertrag abgeschlossen, der es ihr ermöglichen soll, nach Vollzug die Stimm- und Verwaltungsrechte aus den eigenen Anteilen in Höhe von 49% des Grundkapitals der Eurowings gemeinsam mit einem Anteil von 1% des Grundkapitals und einer Aktie auszuüben³. Lufthansa erlangt damit die Verfügungsmöglichkeit über die Stimm- und Verwaltungsrechte aus 50% des Grundkapitals und einer Aktie der Eurowings. Lufthansa wird damit die Mehrheit der Stimmrechte halten.

III. ZUSAMMENSCHLUSS

7. Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Erwerb der Kontrolle von Lufthansa an Eurowings und somit um einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der EG-Fusionskontrollverordnung.

² Fall COMP/M.3770 – Lufthansa / Swiss.

³ Es ist vorgesehen, vor Vollzug des Stimmbindungsvertrages diesen Anteil von der AKI auf die Dr. Albrecht Knauf Verwaltungs- und Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG I (AKV), die eine Tochtergesellschaft der AKI ist, zu übertragen.

IV. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

8. Die beteiligten Unternehmen erzielten im Jahr 2004 einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR (Lufthansa [...] Mio. EUR und Eurowings [...] Mio. EUR)⁴. Lufthansa und Eurowings erwirtschafteten im Jahr 2004 einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von jeweils mehr als 250 Mio. EUR (Lufthansa [...] Mio. EUR und Eurowings [...] Mio. EUR), erzielten jedoch nicht mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in ein- und demselben Mitgliedstaat. Der angemeldete Zusammenschluss hat daher gemeinschaftsweite Bedeutung.

V. SACHLICH UND RÄUMLICH RELEVANTE MÄRKTE

9. Das angemeldete Vorhaben führt insbesondere im Passagierlinienflugverkehr innerhalb Deutschlands sowie grenzüberschreitend auf der Kurz- und Mittelstrecke zu Überschneidungen zwischen den Parteien. Nur dort kommt es aufgrund des Zusammenschlussvorhabens zu betroffenen Märkten, die nachfolgend weiter diskutiert werden⁵. Auf den Märkten für Luftfracht⁶ und Reparatur-, Wartungs- und Überholungsarbeiten erreichen die Parteien keinen gemeinsamen Marktanteil von 15%. Auf den regionalen⁷ Märkten für landseitige Bodenabfertigungsdienste überschneiden sich die Aktivitäten der Parteien nicht.

(i) Abgangsort/Bestimmungsort (O&D) Ansatz

10. In bisherigen Entscheidungen hat die Kommission die Märkte im Passagierlinienflugverkehr nach dem Abgangsort/Bestimmungsort (O&D) Ansatz definiert⁸. Danach ist jede Verbindung zwischen einem Abgangs- und einem Bestimmungsort als ein aus Verbrauchersicht eigenständiger Markt anzusehen. Eine solche Verbindung besteht in der Regel zwischen zwei Städten und wird als Strecke bezeichnet.
11. Um zu beurteilen, ob auf einer bestimmten Strecke Wettbewerb herrscht, betrachtet die Kommission verschiedene Verkehrsmöglichkeiten. Dabei kommt es darauf an, ob diese Verkehrsmöglichkeiten aus der Sicht des Verbrauchers austauschbar sind. Der relevante Markt kann Flüge von zwei oder mehreren Flughäfen umfassen, wenn diese sich überschneidende Einzugsgebiete haben (Austauschbarkeit von Flughäfen)

⁴ Die Umsatzberechnung erfolgte auf der Grundlage von Artikel 5 (1) der EG-Fusionskontrollverordnung und der Bekanntmachung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S.25).

⁵ Beim Chartermarkt (Angebot von Sitzkapazitäten für Reiseveranstalter, vgl. COMP M.3770 - Lufthansa/Swiss Rz. 20) handelt es sich zwar um einen technisch betroffenen Markt, da der Marktanteil von Lufthansa einschließlich der Thomas Cook AG in Deutschland bei [20%-30%] liegt, jedoch wird dieser Markt aufgrund des geringen Marktanteils von Eurowings von [$< 0,5$ %] nicht weiter diskutiert.

⁶ Siehe Fall COMP M.3770 - Lufthansa/Swiss Rz. 19, 177 ff.

⁷ Siehe Fall COMP M.3823 – MAG/Ferrovial Aeropuertos/Exeter Airport Rz. 20.

⁸ Siehe zuletzt Fall COMP M.3770 - Lufthansa/Swiss.

oder er kann sich auf alternative Verkehrsträger wie etwa den Zug erstrecken (intermodaler Wettbewerb). Ob solche Substitutionsmöglichkeiten bestehen, ist für jede Strecke gesondert zu analysieren. Zwischen den betreffenden Flughäfen bestehende Umsteigeverbindungen (indirekte Flüge) könnten als Alternative zu Direktflügen in Betracht kommen. Dies hängt von einer Reihe von Faktoren wie etwa der Flugzeit oder den Frequenzen auf einer bestimmten Strecke ab. Die Kommission hat in früheren Entscheidungen festgestellt, dass indirekte Flüge auf der Kurzstrecke grundsätzlich keinen Wettbewerbsdruck auf Direktflüge ausüben⁹. Auf Mittelstrecken können indirekte Flüge in bestimmten Fällen mit Direktflügen austauschbar sein¹⁰. Dies ist für die relevanten Strecken gesondert zu analysieren.

(ii) Zeitbewusste und nicht unter Zeitdruck stehende Kunden

12. Die Kommission hat in bisherigen Entscheidungen zwischen zeitbewussten Kunden und solchen, die nicht unter Zeitdruck stehen (nicht zeitbewusste Kunden) unterschieden¹¹. Zeitbewusste Reisende wollen ihr Ziel in der kürzest möglichen Zeit erreichen, haben bei der Abflug-/Ankunftszeit wenig Spielraum und bestehen auf der Möglichkeit kurzfristiger Umbuchungen. Nicht zeitbewusste Kunden achten dagegen mehr auf den Preis und nehmen auch geringere Flexibilität sowie längere Reisezeiten hin. Obwohl manche Geschäftsreisende preisbewusster geworden sind und weniger flexible Tickets kaufen, um die Reisekosten zu senken, gibt es – wie die Marktuntersuchung bestätigt hat – weiterhin Kunden, die als zeitbewusst eingestuft werden können. Die Parteien können zwischen zeitbewussten und nicht zeitbewussten Kunden eine Preisdiskriminierung vornehmen, da sie Tickets verschiedener Flexibilitätsstufen verkaufen¹².

VI. VEREINBARKEIT MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT

A. Wegfall von Germanwings als gegenwärtiger Wettbewerber von Lufthansa

13. Die Parteien sind der Auffassung, das Zusammenschlussvorhaben verursache keine Veränderung der Wettbewerbsverhältnisse auf den relevanten Märkten. Zwar kontrolliere Lufthansa Eurowings derzeit nicht, habe aber einen „wettbewerbserheblichen Einfluss“ im Sinne des Katalogs der Zusammenschlusstatbestände der deutschen Fusionskontrolle. Dies habe das Bundeskartellamt in seiner Entscheidung aus dem Jahr 2001 über den Erwerb des 49%-Anteils an Eurowings festgestellt¹³. Aufgrund dieses Einflusses habe zwischen

⁹ Siehe zuletzt Fall COMP M.3770 - Lufthansa/Swiss, Rz. 16 f.

¹⁰ Siehe zuletzt Fall COMP M.3770 - Lufthansa/Swiss, Rz. 16 f. Da Germanwings keine Langstreckenflüge anbietet, müssen diese im vorliegenden Fall nicht diskutiert werden.

¹¹ Siehe zuletzt Fall COMP M.3770 - Lufthansa/Swiss.

¹² Lufthansa bietet vollständig flexible Tickets an, die zeitbewusste Kunden ansprechen. Germanwings bietet Firmenkunden auf der Basis von Großkundenverträgen („Key Account Customers“) die Möglichkeit, zu festen Flugpreisen zu buchen und bis zu zwei Stunden vor Abflug kostenlos umzubuchen, wohingegen für andere Kunden ein anderes Preis- und Buchungssystem gilt.

¹³ Siehe Entscheidung des Bundeskartellamtes vom 19.9.2001, Az. B 9 – 147/00.

den Parteien seither kein Wettbewerb mehr stattgefunden. Auch mit der später erfolgten Gründung von Germanwings habe Eurowings nicht beabsichtigt, in Wettbewerb zu Lufthansa zu treten.

14. Entgegen der Auffassung der Parteien kann nicht davon ausgegangen werden, dass derzeit kein Wettbewerb zwischen Lufthansa und Germanwings stattfindet. Nach Darstellung der Parteien übt Lufthansa derzeit keine gemeinsame Kontrolle über Eurowings oder Germanwings aus. Die Parteien haben bestätigt, dass Lufthansa keinen kontrollierenden Einfluss auf die Geschäftsentscheidungen der Germanwings, wie etwa Entscheidungen über die Preispolitik oder die Eröffnung neuer Routen, nimmt. Ferner haben die Parteien ausgeführt, dass es keine Vereinbarungen zwischen Lufthansa und Eurowings oder Germanwings gibt, die die Geschäftstätigkeit von Germanwings betreffen. Gemeinsame Vertriebsaktivitäten von Lufthansa und Germanwings sind von den Parteien nicht vorgetragen worden und waren den Kunden nach den Ergebnissen der Marktuntersuchung nicht bekannt. Demnach hat die weit überwiegende Zahl der Kunden in der Marktuntersuchung angegeben, dass sie Lufthansa und Germanwings als Wettbewerber wahrnehmen.
15. Eine andere Einschätzung gilt lediglich für die Tätigkeit von Eurowings im Rahmen des Lufthansa Regional Konzepts. An Lufthansa Regional nimmt Eurowings, nicht jedoch Germanwings, teil. Eurowings setzt seine Regionalflugzeuge auf der Grundlage von Wet-Lease Verträgen¹⁴ für Lufthansa ein. Zweck des Konzepts ist ein gemeinsames Angebot an Direktflügen und Umsteigeverbindungen unter einer Dachmarke im europäischen Regionalflugsegment. Die Zusammenarbeit umfasst insbesondere Flottenharmonisierung und Flugplanabstimmung. Daneben bestehen ein Rahmenchartervertrag sowie Einzelcharterverträge. Eine Buchung der von Eurowings betriebenen Flüge ist nur über Lufthansa möglich. Im Rahmen von Lufthansa Regional ist daher bereits derzeit der Wettbewerb zwischen Lufthansa und Eurowings ausgeschlossen, so dass der Kontrollerwerb die Marktverhältnisse nicht ändert. Die Tätigkeit der Eurowings im Rahmen von Lufthansa Regional ist daher nicht Gegenstand der weiteren Prüfung.
16. Weiterhin tragen die Parteien vor, dass das Zusammenschlussvorhaben keinen wettbewerbsrechtlichen Bedenken begegne, da Germanwings ein anderes Geschäftsmodell als Lufthansa verfolge. Das Billigflugangebot von Germanwings zielt vornehmlich auf Kunden ab, die vor Gründung der ersten Billigfluggesellschaften entweder gar nicht oder unter Nutzung anderer Verkehrsmittel gereist seien. Für qualitätsorientierte Geschäftsreisende sei Germanwings allerdings keine Alternative zu Lufthansa, da es mangels ausreichender Frequenzen den zeitbewussten Passagieren nicht die erforderliche Flexibilität anbieten könne.
17. Es ist zutreffend, dass die Geschäftsmodelle von Germanwings und Lufthansa Unterschiede aufweisen. Lufthansa betreibt ein ausgedehntes Netz von Linienflugverbindungen auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke. Sie hat in Frankfurt und München Hubs eingerichtet, über die das Passagieraufkommen für

¹⁴ Bei einem Wet-Lease Vertrag handelt es sich um einen Leasingvertrag des Flugzeuges einschließlich Besatzung, Wartung und bestimmten Versicherungen.

interkontinentale Flüge gebündelt wird und kooperiert in der Star Alliance eng mit anderen Linienfluggesellschaften. Lufthansa verkauft Tickets verschiedener Flexibilitätsstufen, wobei das teuerste Ticket das vollflexible Business Class Ticket ist. Lufthansa unterhält ein Vielfliegerprogramm und bietet Annehmlichkeiten wie Airport Lounges oder Inflight Service. Germanwings dagegen fliegt lediglich auf der Kurz- und Mittelstrecke auf bestimmten direkten Städteverbindungen. Germanwings bietet weder ein Vielfliegerprogramm noch einen besonderen flugbegleitenden Service. Es gibt nur eine Sitzklasse und der Preis des Tickets richtet sich im Grundsatz nach dem Zeitpunkt der Buchung. Dabei gilt die Regel, dass der Preis desto niedriger ist, je früher gebucht wird.

18. Aus diesen Unterschieden kann jedoch nicht allgemein geschlossen werden, dass Germanwings für zeitbewusste Kunden nicht als Substitut für Lufthansa in Frage kommt. Hinsichtlich der Reisedauer gilt, dass auf identischen Strecken die Flugdauer von Germanwings nicht länger ist als die von Lufthansa. Auch bei den Eincheckzeiten gibt es keine maßgeblichen Unterschiede. Germanwings bietet Firmenkunden die Möglichkeit Großkundenverträgen abzuschließen. Diese sogenannten „Key Account Customers“ können zu festen Flugpreisen buchen¹⁵. Ferner können sie bis zu zwei Stunden vor Abflug kostenlos umbuchen und genießen Buchungspriorität. Im Hinblick auf die Frequenzen ist davon auszugehen, dass eine Fluggesellschaft mindestens einen morgendlichen Hinflug und einen abendlichen Rückflug anbieten muss, um dem zeitbewussten Passagier eine Geschäftsreise ohne Übernachtung zu ermöglichen. Auf einer Reihe von Strecken bietet Germanwings solche Frequenzen an, wobei teilweise Lufthansa im Vergleich dazu keine höhere Frequenz aufweist. Die Flexibilität ist auf diesen Strecken durchaus mit Lufthansa vergleichbar. Dementsprechend war im Rahmen der Marktuntersuchung eine Mehrheit der Kunden für bestimmte Strecken, auf denen sowohl Lufthansa als auch Germanwings Direktflüge anbieten, der Meinung, dass Germanwings Lufthansa auch für zeitbewusste Passagiere ersetzen kann. Die Substitutionsbeziehung zwischen Lufthansa und Germanwings für zeitbewusste Passagiere kann daher nicht allgemein in Abrede gestellt werden, sondern ist streckenbezogen zu ermitteln. Dies wird bei der Diskussion der einzelnen Strecken weiter unten abgehandelt werden.

B. Einbeziehung der Partner von Lufthansa

19. Lufthansa ist Mitglied der Star Alliance. Das „Star Alliance Agreement“ stellt den rechtlichen Rahmen für die gegenseitigen vertraglichen Verpflichtungen der Mitglieder dar. Zweck der Star Alliance ist es, ein globales wettbewerbsfähiges Lufttransportsystem für Passagiere zu schaffen. [Nähere Beschreibung des mit den Verträgen verfolgten Zwecks der Star Alliance] Das „Star Alliance Agreement“ nennt die Bereiche für eine mögliche Kooperationen durch bilaterale Vereinbarungen. Diese bilateralen Vereinbarungen können von einfachen Code Share Vereinbarungen für eine bestimmte Strecke bis hin zu einer weltweiten Netzwerk- und Tarifkoordination reichen.

¹⁵ Für Firmenkunden werden die Preise vertraglich vereinbart und es wird entweder eine Firmenrate von EUR [...] oder eine Firmensonderrate von EUR [...] pro Strecke berechnet.

20. Germanwings fliegt auf Strecken, auf denen zugleich die Star Alliance Partner Austrian Airlines, SAS und LOT Flüge anbieten. Die Kommission hat bereits festgestellt, dass wegen der engen Kooperation aufgrund der bilateralen Vereinbarungen mit Lufthansa deren Partner Austrian Airlines, SAS und LOT nicht als Wettbewerber der Lufthansa angesehen werden können¹⁶. [Nähere Beschreibung des Inhalts der Vereinbarungen in Hinblick auf Preispolitik, Netzwerk- und Flugplanung]
21. Aus den genannten Gründen werden daher die Marktanteile von Austrian Airlines, SAS und LOT zu den Marktanteilen von Lufthansa auf den relevanten Strecken hinzuaddiert.

C. Slots als Eintrittsbarrieren auf einer Strecke

22. Die Verfügung über Zeitnischen (Slots) für Start und Landung auf Flughäfen ist notwendige Voraussetzung für den Markteintritt auf einer bestimmten Strecke. Ohne eine ausreichende Zahl von Slots in relevanten Zeiträumen wäre es einem neuen Anbieter unmöglich, einen regelmäßigen Dienst anzubieten. Er könnte daher keinen wirksamen Wettbewerbsdruck auf die auf einer Strecke bereits operierenden Fluggesellschaften ausüben. Die Slotsituation hängt von der Auslastung eines Flughafens ab.
23. Für den Transport zeitbewusster Passagiere ist es wichtig, Slots zu besitzen, die ein Flugangebot für eine typische Geschäftsreise mit morgendlichem Hinflug und abendlichem Rückflug am selben Tag ermöglichen. Von Bedeutung ist daher nicht nur die Anzahl der Slots, sondern auch der Zeitraum, in dem diese eingeräumt werden.
24. Germanwings fliegt insbesondere von den deutschen Flughäfen Köln/Bonn, Stuttgart, Berlin-Schönefeld und Hamburg. Die folgenden Angaben zu der Slotsituation auf den deutschen Flughäfen beruhen auf den Auskünften des Flughafenkoordinators der Bundesrepublik Deutschland. Danach sind die Flughäfen Köln/Bonn und Hamburg nicht koordiniert, sondern flugplanvermittelt. Daraus ergibt sich, dass Kapazitätsprobleme auf diesen Flughäfen auch zu den jeweiligen Spitzenzeiten (z.B. morgens und abends) nicht in nennenswertem Umfang existieren. Der Flughafen Stuttgart ist koordiniert und für etwa vier bis fünf Stunden jeweils morgens und abends komplett ausgelastet. Die drei Berliner Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld sind koordiniert. Der Flughafen Tegel ist tagsüber im Regelfall komplett ausgelastet. Die Flughäfen Tempelhof und Schönefeld haben keine Kapazitätsprobleme.
25. Die Slotsituation auf den von Köln/Bonn, Stuttgart, Berlin und Hamburg jeweils angeflogenen Flughäfen wird bei der Diskussion der jeweiligen Strecke abgehandelt, sofern dies für die wettbewerbsrechtliche Bewertung relevant ist.

¹⁶ Siehe Fall COMP M.3770 – Lufthansa/Swiss, Rz. 22.

D. Analyse der relevanten Strecken

26. Die Marktanteile der Parteien sowie von Wettbewerbern erlauben Rückschlüsse auf die auf den einzelnen Strecken wirkenden Wettbewerbskräfte. Die Parteien geben die Marktanteile im Grundsatz auf der Basis von Passagierzahlen für Hin- und Rückflug im Zeitraum April 2004 bis März 2005 an¹⁷.
27. Hat die Marktuntersuchung erhebliche Abweichungen von den Marktanteilsangaben der Parteien ergeben, wird bei Diskussion der einzelnen Strecken darauf hingewiesen, sofern dies für die wettbewerbsrechtliche Analyse relevant ist.

Strecken mit ernsthaften wettbewerblichen Bedenken

Köln/Bonn - Wien

28. Auf der Strecke Köln/Bonn-Wien beläuft sich das gesamte jährliche Passagieraufkommen auf [200.000 – 300.000] Passagiere. Lufthansa und Germanwings bieten auf dieser Strecke wochentäglich (Montag bis Freitag) jeweils drei direkte Frequenzen (Hin- und Rückflug) an¹⁸. Neben den Parteien ist auf dieser Strecke lediglich Austrian Airlines mit Direktflügen tätig. Austrian Airlines kann jedoch im Hinblick auf seine Zugehörigkeit zur Star Alliance nicht als Wettbewerber der Parteien gesehen werden¹⁹. Somit würde das Vorhaben zum Ausschluss des einzigen direkten Wettbewerbers auf dieser Strecke führen.
29. Die Anteile auf dem Markt für zeitbewusste Passagiere mit einem jährlichen Gesamtvolumen von etwa [10.000 – 20.000] Passagieren geben die Parteien wie folgt an: Lufthansa [50% - 60%], Germanwings [20% - 30%] und Austrian Airlines [20% - 30%].
30. Nach Auffassung der Parteien ist Germanwings auf dieser Strecke für zeitbewusste Passagiere nicht austauschbar mit Lufthansa, da Germanwings lediglich einen Flug am Morgen (Köln/Bonn-Wien 7:00 Uhr / Wien-Köln/Bonn 8:55 Uhr), einen Flug am Nachmittag (Köln/Bonn-Wien 14:25 Uhr / Wien-Köln/Bonn 16:25 Uhr) und einen Flug am Abend (Köln/Bonn-Wien 18:35 Uhr / Wien-Köln/Bonn 20:35) anbietet. Die Marktuntersuchung hat das Vorbringen der Parteien nicht bestätigt. Die weit überwiegende Zahl der Geschäftskunden ist der Ansicht, dass Germanwings das Angebot der Lufthansa für zeitbewusst reisende Passagiere ersetzen kann. Germanwings und Lufthansa werden auf dieser Strecke für austauschbar gehalten. Für die Geschäftskunden von Germanwings war insoweit auch nicht entscheidend, dass die Germanwings am Flughafen Köln später (10:22 Uhr) als die Lufthansa (Ankunftszeit am Flughafen Köln: 8:35 Uhr) ankommt.

¹⁷ Sofern Germanwings eine Strecke nach März 2005 eröffnet hat, wurden die Daten für den Zeitraum September 2004 bis August 2005 zugrunde gelegt.

¹⁸ Lufthansa fliegt nicht selbst, sondern bietet Plätze im Rahmen einer Code-Share Vereinbarung mit Austrian an.

¹⁹ Siehe Rz. 20.

31. Intermodaler²⁰ Wettbewerb durch den Zug scheidet auf dieser Strecke bereits im Hinblick auf die deutlich längere Reisezeit von mehr als 8 Stunden jedenfalls für zeitbewusst reisende Passagiere aus. Auch die Parteien haben nicht vorgetragen, dass das Zugangebot auf dieser Strecke für zeitbewusste Passagiere im Wettbewerb mit dem Flugangebot der Parteien steht.
32. Die Parteien tragen schließlich vor, dass sie wegen der an den Flughäfen Köln/Bonn und Wien verfügbaren Slots jederzeit mit dem Eintritt anderer Wettbewerber rechnen müssen. Dies hat die Marktuntersuchung zwar für den Flughafen Köln/Bonn bestätigt, jedoch gibt es am Flughafen Wien Slotbeschränkungen. Nach Angaben des österreichischen Slotkoordinators ist die Landebahn am Flughafen Wien zu bestimmten Zeiten (z.B. Abflug morgens zwischen 7:40 Uhr und 8:35 Uhr sowie 9:00 Uhr und 10:10 Uhr und Abflug abends zwischen 18:20 Uhr und 19:30 Uhr) vollständig belegt. Der Mangel an Slots wird nach Auffassung des Slotkoordinators nur mit dem Bau einer neuen Start- und Landebahn behoben werden können. Die Inbetriebnahme einer neuen Landebahn wird jedoch keinesfalls vor dem Jahr 2010 erfolgen. Vor diesem Hintergrund ist der Marktzutritt von Wettbewerbern auf dieser Strecke wegen der Slotengpässe am Flughafen Wien beschränkt.
33. Aus den oben genannten Gründen bestehen auf der Strecke Köln/Bonn-Wien für zeitbewusst reisende Passagiere ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem gemeinsamen Markt.

Stuttgart-Wien

34. Das gesamte Passagieraufkommen auf der Strecke Stuttgart-Wien beträgt [100.000 – 200.000] Passagiere pro Jahr. Lufthansa und Germanwings bieten wochentäglich (Montag bis Freitag) sechs bzw. zwei direkte Frequenzen an²¹. Außer den Parteien werden auf dieser Strecke Direktflüge lediglich von Austrian Airlines angeboten, die als Mitglied der Star Alliance nicht als Wettbewerber von Lufthansa qualifiziert werden kann²². Somit würde das Vorhaben zum Ausschluss des einzigen direkten Wettbewerbers auf dieser Strecke führen.
35. Die Anteile auf dem Markt für zeitbewusste Passagiere mit einem jährlichen Gesamtvolumen von etwa [9.000 – 10.000] Passagieren geben die Parteien wie folgt an: Lufthansa [50% - 60%], Germanwings [5% - 15%] und Austrian Airlines [30% - 40%].
36. Die Parteien tragen vor, dass Germanwings für zeitbewusste Passagiere auf der Strecke Stuttgart-Wien an Wochentagen lediglich einen Flug am Morgen (Stuttgart-Wien 6:45 Uhr / Wien-Stuttgart 8:35 Uhr) und einen Flug am Abend (Stuttgart-Wien 16:35 Uhr / Wien-Stuttgart 18:10 Uhr) anbietet und im Hinblick auf die fehlende Flexibilität nicht mit Lufthansa austauschbar ist. Dies belege auch der

²⁰ Vgl. auch Fall COMP/M.3770 - Lufthansa/Swiss Rz. 88.

²¹ Lufthansa betreibt 3 Flüge selbst und bietet auf 3 Flügen Plätze im Rahmen einer Code Share Vereinbarung mit Austrian an.

²² Siehe Rz. 20.

niedrige Marktanteil ([5% - 15%]) von Germanwings. Die Marktuntersuchung hat die Auffassung der Parteien nicht bestätigt. Die weit überwiegende Zahl der Geschäftskunden ist der Ansicht, dass Germanwings das Angebot der Lufthansa für zeitbewusst reisende Passagiere ersetzen kann. Germanwings und Lufthansa werden auf dieser Strecke für austauschbar gehalten.

37. Auch auf dieser Strecke scheidet intermodaler Wettbewerb durch den Zug bereits im Hinblick auf die deutlich längere Reisezeit von mehr als 7 Stunden jedenfalls für zeitbewusst reisende Passagiere aus. Auch die Parteien haben nicht vorgetragen, dass das Zugangebot auf dieser Strecke für zeitbewusste Passagiere im Wettbewerb mit dem Flugangebot der Parteien steht.
38. Die Parteien machen schließlich geltend, dass die Parteien wegen der an den Flughäfen Stuttgart und Wien verfügbaren Slots jederzeit mit dem Eintritt anderer Wettbewerber rechnen müssen. Die Marktuntersuchung hat jedoch ergeben, dass es neben den Slotbeschränkungen am Flughafen Wien auch am Flughafen Stuttgart Slotbeschränkungen gibt²³. Vor diesem Hintergrund ist der Marktzutritt von Wettbewerbern auf dieser Strecke wegen der Slotengpässe sowohl am Flughafen Wien als auch am Flughafen Stuttgart beschränkt.
39. Aus den oben genannten Gründen bestehen auf der Strecke Stuttgart-Wien für zeitbewusst reisende Passagiere ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem gemeinsamen Markt.

Stuttgart-Dresden

40. Auf der Strecke Stuttgart-Dresden beläuft sich das gesamte jährliche Passagieraufkommen auf [70.000 – 80.000] Passagiere. Lediglich Lufthansa und Germanwings bieten auf dieser Strecke wochentäglich (Montag bis Freitag) drei bzw. zwei direkte Frequenzen (Hin- und Rückflug) an. Mit dem Zusammenschluss würde demnach der einzige Wettbewerber der Lufthansa auf dieser Strecke aus dem Markt ausscheiden.
41. Die Anteile auf dem Markt für zeitbewusste Passagiere mit einem jährlichen Gesamtvolumen von etwa [4.000 – 5.000] Passagieren geben die Parteien wie folgt an: Lufthansa [>90%] und Germanwings [<5%].
42. Die Parteien argumentieren, dass Germanwings wegen der niedrigen Frequenz auf dieser Strecke nicht mit Lufthansa austauschbar sei. Dies verdeutliche bereits der geringe Marktanteil von Germanwings. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass der von den Parteien auf der Basis von Firmenkundenbuchungen geschätzte Marktanteil für zeitbewusste Passagiere von [<5%] zu relativieren ist. Da Billigfluglinien keine strenge Unterscheidung zwischen vollflexiblen und nicht flexiblen Tickets kennen, haben die Parteien zur Schätzung der Marktanteile für zeitbewusste Kunden auf Firmenkundenbuchungen zurückgegriffen. Damit dürften jedoch nicht alle zeitbewusst reisende Passagiere erfasst werden. Würde man den Marktanteil von zeitbewussten Passagieren - im Hinblick auf deren häufig kurzfristiges Buchungsverhalten - alternativ auf der Basis von Buchungen schätzen, die weniger als 7 Tage vor Abflug getätigt werden, würde der Marktanteil von Germanwings auf

²³ Siehe Rz. 24.

etwa [40% - 50%] steigen. Außerdem hat die weit überwiegende Zahl der Geschäftskunden erklärt, dass Germanwings auf dieser Strecke für zeitbewusste Passagiere mit Lufthansa austauschbar ist.

43. Auf dieser Strecke scheidet intermodaler Wettbewerb durch den Zug bereits im Hinblick auf die gegenüber dem Flug deutlich längere Reisezeit von etwa 6 Stunden jedenfalls für zeitbewusst reisende Passagiere aus. Auch die Parteien haben nicht vorgetragen, dass das Zugangebot auf dieser Strecke für zeitbewusste Passagiere im Wettbewerb mit dem Flugangebot der Parteien steht.
44. Schließlich gibt es am Flughafen Stuttgart Slotbeschränkungen, welche den Marktzutritt von Wettbewerbern erschweren²⁴.
45. Am 1. Dezember 2005 haben die Parteien die Kommission informiert, dass Lufthansa wegen fehlender Rentabilität beabsichtigt, ihre Flüge auf der Strecke Stuttgart-Dresden mit Wirkung zum 9. Januar 2006 einzustellen. Die Parteien erklären, dass es demnach auf dieser Strecke zu keiner horizontalen Überschneidung mit Germanwings mehr kommt. Allerdings konnten die Parteien nicht darlegen, dass diese Entscheidung unabhängig von dem hier zu beurteilenden Zusammenschlussvorhaben getroffen worden ist. Aus diesem Grund geht die Kommission bei der wettbewerblichen Beurteilung davon aus, dass die Einstellung der Strecke Stuttgart-Dresden mit Wirkung zum 9. Januar 2006 und das daraus resultierende Monopol von Germanwings mit dem Vorhaben in Zusammenhang stehen.
46. Aus den oben genannten Gründen bestehen auf der Strecke Stuttgart-Dresden für zeitbewusst reisende Passagiere ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem gemeinsamen Markt.

Strecken ohne ernsthafte wettbewerbliche Bedenken

Strecken mit Überschneidungen bei zeitbewussten und nicht zeitbewussten Passagieren

Köln/Bonn-Berlin

47. Auf der Strecke Köln/Bonn-Berlin fliegen jährlich [1 Mio. – 1,5 Mio.] Flugpassagiere, davon [100.000 – 200.000] zeitbewusst reisende Passagiere. Lufthansa bietet auf dieser Strecke täglich 10 (Köln-Berlin/Tegel) bzw. 12 (Berlin/Tegel-Köln) Verbindungen an. Germanwings fliegt täglich dreimal in jede Richtung (in Berlin Start und Landung in Schönefeld). Neben den Parteien sind auf dieser Strecke außerdem dba Luftfahrtgesellschaft mbH („dba“) und Hapag-Lloyd Express GmbH („hlx“) mit jeweils 7 Frequenzen tätig (dba: Tempelhof; hlx: Tegel). Sowohl dba als auch hlx bieten einen Tarif an, der ein kostenloses Umbuchen ermöglicht. dba und hlx sind daher jedenfalls im Hinblick auf Germanwings enge Wettbewerber.
48. Der Flughafen Berlin-Tegel ist nach Auskunft des deutschen Slotkoordinators tagsüber komplett ausgelastet, so dass der Flughafen Berlin-Tegel als slotbeschränkt qualifiziert werden kann. Die Parteien gehen jedoch davon aus, dass auch für

²⁴ Siehe Rz. 24.

zeitbewusste Passagiere die Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld und Berlin-Tempelhof innerhalb desselben Einzugsbereichs liegen. Die Marktuntersuchung hat dies weitgehend bestätigt²⁵.

49. Nach Angaben der Parteien verteilt sich das Gesamtpassagieraufkommen wie folgt: Germanwings [15% - 25%], Lufthansa [20% - 30%], dba [20% - 30%] und hlx [30% - 40%]. Bei zeitbewussten Passagieren hätte Germanwings auf der Grundlage der Key Account Buchungen nach Berechnungen der Parteien lediglich einen Marktanteil von [<5%]. Würden dagegen für Germanwings, dba und hlx die Marktanteile bei zeitbewussten Passagieren auf der Grundlage der Vermutung errechnet, dass zeitbewusste Passagiere einen Anteil von 20% am Gesamtpassagieraufkommen²⁶ ausmachen, hätten die Fluggesellschaften nach Angaben der Parteien folgende Marktanteile: Germanwings [10% - 20%], Lufthansa [10% - 20%], dba [20% - 30%] und hlx [30% - 40%]. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass dba und hlx sowohl bei zeitbewussten als auch bei nicht zeitbewussten Passagieren substantielle Marktanteile erzielen.
50. Auf der Strecke Köln/Bonn-Berlin sind demnach neben den Parteien zwei weitere starke Wettbewerber mit jeweils doppelt so viel Frequenzen wie Germanwings tätig, so dass insoweit gegen das Vorhaben keine ernsthaften wettbewerblichen Bedenken bestehen. Es kann daher offen bleiben, ob das Zugangebot mit einer Frequenz von täglich 17 (ab Köln) bzw. 22 (ab Berlin) Frequenzen und einer Fahrtzeit von mindestens etwa 4 Stunden und 30 Minuten, wie von den Parteien vorgetragen, für zeitbewusste Passagiere mit dem Flugangebot der Parteien austauschbar ist.
51. Für nicht zeitbewusst reisende Passagiere ist der Zug (ICE) als Alternative anzusehen und wäre daher in den Markt einzubeziehen. Außerdem wäre eine etwaige Erweiterung des Einzugsbereichs um die Flughäfen Düsseldorf und, wie von den Parteien vorgetragen, Weeze/Niederrhein in Betracht zu ziehen. Über diese muss aber nicht entschieden werden, da sie die gemeinsame Marktposition der Parteien nicht wesentlich verändern würde.

Köln/Bonn-Leipzig

52. Auf der Strecke Köln/Bonn-Leipzig fliegen jährlich [30.000 – 40.000] Passagiere, davon [7.000 – 8.000] zeitbewusst reisende Passagiere. Lufthansa und Cirrus Airlines fliegen auf dieser Strecke im Rahmen eines Codeshare-Vertrages. Germanwings hat diese Strecke am 29. September 2005 aufgenommen und bietet wochentäglich zwei Verbindungen (Morgen- und Abendflug) in beide Richtungen an.

²⁵ Siehe bereits Fall COMP M.3770 – Lufthansa/Swiss, Rn. 77.

²⁶ Für Billigfluglinien ist es nach Angaben der Parteien mangels veröffentlichter Daten schwierig, den Anteil der zeitbewussten Passagiere zu schätzen. Daher schlagen sie eine Vermutung vor, nach der 20% der Passagiere als zeitbewusst angesehen werden. Bei der Angabe der Marktanteile nach der 20%-Vermutung wird diese für die anderen Billigfluganbieter und Germanwings gleichermaßen angewendet, um eine Vergleichbarkeit herzustellen. Dabei handelt es sich um die für Germanwings gegenüber der Berechnung nach „Key Accounts“ nachteiligere Berechnung. Die Marktanteilsangaben wurden im Rahmen der Marktuntersuchung überprüft.

53. Die Marktuntersuchung hat jedoch ergeben, dass nicht nur der Flughafen Köln/Bonn, sondern auch der Flughafen Leipzig keinen Slotbeschränkungen unterliegt. Der Markteintritt für Wettbewerber ist folglich möglich. Andere Fluggesellschaften wie etwa dba oder hlx operieren bereits von Köln/Bonn aus, was den Eintritt auf der Strecke nach Leipzig erleichtern könnte. Demnach führt das Vorhaben weder auf dem Markt für zeitbewusste noch auf dem Markt für nicht zeitbewusste Passagiere zu ernsthaften wettbewerblichen Bedenken. Für nicht zeitbewusste Passagiere ist zudem zu berücksichtigen, dass der Zug als Alternative angesehen werden kann.

Köln/Bonn – München

54. Auf der Strecke Köln/Bonn-München werden insgesamt jährlich [800.000 – 900.000] Flugpassagiere befördert, davon [100.000 – 200.000] zeitbewusst reisende Passagiere. Lufthansa fliegt auf dieser Strecke mit wochentäglich 14 Frequenzen (Köln-München) bzw. 13 Frequenzen (München-Köln). Germanwings bietet vier Frequenzen über den gesamten Tag verteilt an. Neben den Parteien fliegt auf dieser Strecke die dba mit wochentäglich 8 Frequenzen (Montag und Freitag jeweils 7). Der Wettbewerber dba bietet einen Tarif an, der kostenloses Storno und kostenloses Umbuchen erlaubt.
55. Nach Angaben der Parteien verteilt sich das Gesamtpassagieraufkommens wie folgt: Germanwings [30% - 40%], Lufthansa [30% - 40%] und dba [30% - 40%]. Bei zeitbewussten Passagieren hätte Germanwings auf der Grundlage der Key Account Buchungen nach Berechnungen der Parteien lediglich einen Marktanteil von [<5%]. Würden dagegen für Germanwings und dba die Marktanteile bei zeitbewussten Passagieren auf der Grundlage der Vermutung eines 20%-Anteils errechnet, hätten die Fluggesellschaften nach Angaben der Parteien folgende Marktanteile: Germanwings [25% - 35%], Lufthansa [30% - 40%] und dba [30% - 40%]. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass dba sowohl bei zeitbewussten als auch bei nicht zeitbewussten Passagieren substantielle Marktanteile erzielt.
56. Auf der Strecke Köln/Bonn-München ist demnach neben den Parteien ein weiterer Wettbewerber mit doppelt so vielen Frequenzen wie Germanwings tätig, so dass insoweit gegen das Vorhaben keine ernsthaften wettbewerblichen Bedenken bestehen. Es kann daher offen bleiben, ob - wie von den Parteien vorgetragen - der Zug (ICE) mit täglich 6-8 direkten Verbindungen und einer Fahrtzeit von etwa 4 Stunden und 40 Minuten sowie weiteren indirekten Verbindungen auch für zeitbewusste Passagiere eine austauschbare Alternative zu den von den Parteien angebotenen Flugverbindungen darstellt.
57. Für nicht zeitbewusst reisende Passagiere ist der Zug als Alternative anzusehen und wäre daher in den Markt einzubeziehen. Außerdem wäre eine etwaige Erweiterung des Einzugsbereichs um die Flughäfen Düsseldorf und, wie von den Parteien vorgetragen, Weeze/Niederrhein in Betracht zu ziehen. Über diese muss aber nicht entschieden werden, da sie die gemeinsame Marktposition der Parteien nicht wesentlich verändern würde.

Köln/Bonn-Paris

58. Auf der Strecke Köln/Bonn-Paris werden jährlich [100.000 – 200.000] Flugpassagiere befördert, davon [5.000 – 15.000] zeitbewusst reisende Passagiere. Direktflüge werden auf dieser Strecke ausschließlich von den Parteien angeboten. Lufthansa fliegt auf dieser Strecke wochentäglich 3 Frequenzen und Germanwings bietet wochentäglich 2 Frequenzen (jeweils morgens und abends) an. Einziger Wettbewerber auf dieser Strecke ist Air France, die allerdings nur indirekte Verbindungen anbietet und mit einem geschätzten Marktanteil von etwa [$< 5\%$] auf dem Markt für zeitbewusst reisende Passagiere ohne Bedeutung ist. Sowohl die Parteien als auch Air France fliegen in Paris den Flughafen Charles de Gaulle an, der slotbeschränkt ist.
59. Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass Germanwings trotz seiner niedrigen Frequenz von je einem Morgen- und einem Abendflug aus der Sicht von zeitbewusst reisenden Passagieren als substituierbar mit Lufthansa angesehen wird. Die weit überwiegende Anzahl der Geschäftskunden sieht in Germanwings eine austauschbare Alternative zu Lufthansa. Mit dem Vorhaben würde demnach Germanwings als einziger direkter Wettbewerber zu Lufthansa aus dem Markt ausscheiden.
60. Die Parteien haben vorgetragen, dass der Hochgeschwindigkeitszug Thalys auf der Strecke Köln/Bonn-Paris als Substitut in den relevanten Markt einzubeziehen ist. Bei Einbeziehung des Thalys würde der gemeinsame Marktanteil der Parteien sowohl für zeitbewusste als auch für nicht zeitbewusste Passagiere deutlich unter 50% liegen.
61. Die Reisezeit mit dem Zug auf der Strecke Köln-Paris (3 Stunden 49 Minuten) ist ungefähr eine Stunde länger als die entsprechende Zeit mit dem Flugzeug²⁷. Nach der Marktuntersuchung hält jedoch der überwiegende Teil der auf dieser Strecke reisenden Geschäftskunden die Zugverbindung des Thalys für substituierbar mit der Flugverbindung, wenn sie zeitbewusst reisen. Ein Grund dafür dürfte sein, dass der Thalys sogar etwas mehr Direktverbindungen anbietet (7 tägliche Verbindungen von Köln; 6 tägliche Verbindungen von Paris/Gare du Nord) als die Parteien gemeinsam (5 Verbindungen in beide Richtungen). Auch der Thalys bietet vollständig flexible Tickets. Die Flugtickets von Germanwings haben eine mit dem Thalys vergleichbare Preisstruktur. Insbesondere die über „key-accounts“ an Geschäftskunden verkauften Tickets weichen nicht erheblich von den Preisen der vollständig flexiblen Tickets des Thalys ab. Dies zeigt, dass Thalys ein enger Wettbewerber insbesondere zu Germanwings ist. Aus diesen Gründen ist es gerechtfertigt, den Thalys auf der Strecke Köln-Paris als Wettbewerber in den Markt für zeitbewusst reisende Passagiere einzubeziehen. Für nicht zeitbewusst reisende Passagiere ist der Thalys erst recht als Alternative anzusehen.
62. Folglich führt das Vorhaben auf dieser Strecke zu keinen ernsthaften wettbewerblichen Bedenken.

Köln/Bonn-London

²⁷ Dabei wird von einer durchschnittlichen Check-In-/Boarding-Zeit von 45 Minuten, einer durchschnittlichen Reisezeit von der Kölner Innenstadt zum Flughafen Köln/Bonn von 20 Minuten und vom Flughafen Charles de Gaulle in die Innenstadt von Paris von 50 Minuten ausgegangen.

63. Auf der Strecke Köln/Bonn-London werden jährlich [450.000 – 550.000] Passagiere befördert, davon [45.000 – 55.000] zeitbewusst reisende Passagiere. Lufthansa fliegt auf dieser Strecke die Flughäfen London Heathrow und London City Airport an. Germanwings fliegt nach London Stansted²⁸.
64. Nach Auffassung der Parteien fehlt es auf dieser Strecke an einer Überschneidung von Lufthansa und Germanwings auf dem Markt für zeitbewusst reisende Passagiere, da die Londoner Flughäfen aus Sicht zeitbewusster Passagiere nicht austauschbar sind. Die Marktuntersuchung hat diese Aussage im Wesentlichen bestätigt. Die abschließende Klärung dieser Frage kann jedoch offen bleiben, da in keinem Fall ernsthafte wettbewerbliche Bedenken bestehen.
65. Selbst wenn man eine Austauschbarkeit der Flughäfen in London auch für zeitbewusste Passagiere annehmen würde, wäre in einem solchen Fall zu berücksichtigen dass mit EasyJet (London Stansted) und British Airways²⁹ (London Heathrow) zwei weitere Wettbewerber mit bedeutenden Marktanteilen, die jeweils allein höher sind als die von Lufthansa, auf dieser Strecke tätig sind.
66. Für nicht zeitbewusst reisende Passagiere wäre bei einer Erweiterung des Einzugsbereichs um den Flughafen Düsseldorf als weiterer Wettbewerber neben EasyJet und British Airways die Fluggesellschaft Air Berlin (London-Stansted) mit signifikantem Marktanteil, der in der Größenordnung von Lufthansa liegt, zu berücksichtigen³⁰.
67. Demnach führt das Vorhaben auf der Strecke Köln/Bonn-London nicht zu ernsthaften wettbewerblichen Bedenken.

Stuttgart-Berlin

68. Auf der Strecke Stuttgart-Berlin werden jährlich [800.000 – 900.000] Passagiere befördert, davon [90.000 – 100.000] zeitbewusst reisende Passagiere. Lufthansa bietet auf dieser Strecke wochentäglich 9 (ab Stuttgart) bzw. 10 (ab Berlin) direkte Verbindungen an. Germanwings fliegt dreimal in jede Richtung, davon ein Morgenflug und zwei Nachmittags-/Abendflüge. Neben den Parteien sind auf dieser Strecke außerdem dba mit wochentäglich 7 Verbindungen (Montag und Mittwoch 6 Verbindungen) und hlx mit 5 Verbindungen (Montag und Dienstag 4 Verbindungen) jeweils in beide Richtungen tätig.
69. Nach Angaben der Parteien verteilt sich das Gesamtpassagieraufkommens wie folgt: Germanwings [20% - 30%], Lufthansa [30% - 40%], dba [30% - 40%] und hlx [<10%]. Bei zeitbewussten Passagieren hätte Germanwings auf der Grundlage der Key Account Buchungen nach Berechnungen der Parteien lediglich einen

²⁸ Den Flugverkehr Köln/Bonn-London Gatwick hat Germanwings am 26.9.2005 eingestellt.

²⁹ British Airways hat allerdings am 6. Dezember 2005 auf ihrer homepage angekündigt, dass die Strecke ab 26. März 2006 nicht mehr bedient wird. Es bliebe dann allerdings noch EasyJet als bedeutender Wettbewerber.

³⁰ Der Marktanteil von Lufthansa würde steigen, da Lufthansa sowohl von Köln/Bonn als auch von Düsseldorf nach London fliegt. Daneben wären aber auch die Flüge von British Airways von Düsseldorf zu berücksichtigen.

Marktanteil von [$<5\%$]. Würden dagegen für Germanwings, dba und hlx die Marktanteile bei zeitbewussten Passagieren auf der Grundlage der Vermutung eines 20%-Anteils errechnet, hätten die Fluggesellschaften nach Angaben der Parteien folgende Marktanteile: Germanwings [20% - 30%], Lufthansa [20% - 30%], dba [40% - 50%], hlx [$<10\%$]. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass insbesondere dba sowohl bei zeitbewussten als auch bei nicht zeitbewussten Passagieren substantielle Marktanteile erzielt.

70. Die Parteien haben weiter argumentiert, dass die Bahn mit einer Fahrtzeit von fünf bis sechs Stunden auch für zeitbewusste Passagiere in den Markt einbezogen werden sollte. Diese Frage muss jedoch nicht entschieden werden, da das Vorhaben bereits aufgrund der oben dargelegten Marktstruktur auf der Strecke Stuttgart-Berlin nicht zu ernsthaften wettbewerblichen Bedenken führt.

Stuttgart-Düsseldorf

71. Auf der Strecke Stuttgart-Düsseldorf werden jährlich [100.000 – 200.000] Flugpassagiere befördert, davon [25.000 – 35.000] zeitbewusst reisende Passagiere. Auf dieser Strecke bieten lediglich die Parteien direkte Verbindungen an. Lufthansa befliegt diese Strecke wochentäglich mit 8 direkten Verbindungen. Germanwings hat diese Strecke erst am 30. Oktober 2005 mit drei wochentäglichen Verbindungen (ein Morgenflug und zwei Nachmittags-/Abendflüge) in beide Richtungen aufgenommen.
72. Die Parteien tragen vor, dass der Zug (ICE) mit einer Reisedauer von 2 Stunden und 45 Minuten nicht nur in den Markt für nicht zeitbewusste Passagiere, sondern auch in den Markt für zeitbewusste Passagiere einzubeziehen sei. Außerdem verweisen die Parteien darauf, dass der Zug auf dieser Strecke 13 (ab Stuttgart) bzw. 15 (ab Düsseldorf) direkte Verbindungen und weitere indirekte Verbindungen anbietet. Der gemeinsame Marktanteil der Parteien würde bei Einbeziehung des Zuges auf dem Markt für zeitbewusst reisende Passagiere deutlich unter 50% liegen. Weiter machen die Parteien geltend, dass es an den Flughäfen Stuttgart und Düsseldorf allenfalls eng begrenzte Engpässe gäbe.
73. Die Marktuntersuchung hat entgegen dem Vorbringen der Parteien ergeben, dass nicht nur der Flughafen Stuttgart, sondern auch der Flughafen Düsseldorf Slotbeschränkungen unterliegt. Nach Auskunft des deutschen Slotkoordinators ist der Flughafen Düsseldorf tagsüber komplett ausgelastet.
74. Allerdings hält nach der Marktuntersuchung der weit überwiegende Teil der Geschäftskunden das Zugangebot auf der Strecke Stuttgart-Düsseldorf auch bei zeitbewusstem Reisen für austauschbar mit der entsprechenden Flugverbindung. Dies lässt sich insbesondere mit einer Zug-Gesamtreisezeit von weniger als drei Stunden erklären. Mit dem ICE beträgt die Gesamtreisezeit nur 2 Stunden 42 Minuten und damit nur unwesentlich länger als mit dem Flugzeug (etwa 2 ½ Stunden³¹).

³¹ Bei der Berechnung der Gesamtreisezeit wurde von einer durchschnittlichen Reisezeit von der Stadtmitte Stuttgart bis zum Flughafen von 30 Minuten, einer durchschnittlichen Check-in-/Boarding-Zeit von 45 Minuten, von einer Flugzeit von 65 Minuten und einer durchschnittlichen Reisezeit vom Flughafen Düsseldorf bis zur Stadtmitte Düsseldorf von 15 Minuten ausgegangen.

75. Aufgrund des Wettbewerbsdrucks durch den ICE führt das Vorhaben daher nicht zu einer ernsthaften Beeinträchtigung des Wettbewerbs.

Stuttgart-Hamburg

76. Auf der Strecke Stuttgart-Hamburg werden jährlich [500.000 – 600.000] Passagiere befördert, davon [65.000 – 75.000] zeitbewusst reisende Passagiere. Lufthansa bietet auf dieser Strecke wochentäglich 8 direkte Flüge in beide Richtungen an. Germanwings ist auf dieser Strecke wochentäglich mit zwei Flügen (Morgen- und Abendflug) in beide Richtungen vertreten. Neben den Parteien ist dba mit wochentäglich 6 Verbindungen (einschließlich Morgen- und Abendflug, Mittwoch 5 Verbindungen) auf dieser Strecke tätig.
77. Die Parteien argumentieren, dass bereits die niedrige Anzahl von [...] Buchungen über „key-account“ zeigen, dass Germanwings für zeitbewusste Passagiere keine Alternative ist. Die Marktuntersuchung hat dies jedoch nicht bestätigt.
78. Nach Angaben der Parteien verteilt sich das Gesamtpassagieraufkommens wie folgt: Germanwings [10% - 20%], Lufthansa [40% - 50%], dba [30% - 40%] und Germania³² [<10%]. Würden für Germanwings, dba und Germania die Marktanteile bei zeitbewussten Passagieren auf der Grundlage der Vermutung eines 20%-Anteils errechnet, hätten die Fluggesellschaften nach Angaben der Parteien folgende Marktanteile: Germanwings [10% - 20%], Lufthansa [30% - 40%], dba [40% - 50%] und Germania [<10%]. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass insbesondere dba sowohl bei zeitbewussten als auch bei nicht zeitbewussten Passagieren substantielle Marktanteile erzielt.
79. Wegen der Präsenz eines starken Wettbewerbers bestehen daher gegen das Vorhaben keine ernsthaften wettbewerblichen Bedenken.

Stuttgart-London

80. Auf der Strecke Stuttgart-London werden jährlich [200.000 – 300.000] Passagiere befördert, davon [20.000 – 30.000] zeitbewusst reisende Passagiere. Lufthansa fliegt auf dieser Strecke die Flughäfen London Heathrow und London City Airport an. Germanwings fliegt nach London Stansted.
81. Nach Auffassung der Parteien fehlt es auf dieser Strecke an einer Überschneidung von Lufthansa und Germanwings, da die Londoner Flughäfen aus Sicht zeitbewusster Passagiere nicht austauschbar sind. Die Marktuntersuchung hat diese Aussage im Wesentlichen bestätigt. Die abschließende Klärung dieser Frage kann jedoch offen bleiben, da in keinem Fall ernsthafte wettbewerbliche Bedenken bestehen.
82. Selbst wenn man eine Austauschbarkeit der Flughäfen in London auch für zeitbewusste Passagiere annehmen würde, hätte in einem solchen Fall der Wettbewerber British Airways sowohl bei zeitbewussten als auch bei nicht

³² Aufgrund einer Zusammenarbeit zwischen Germania und dba werden die Flüge von Germania nunmehr von dba wahrgenommen.

zeitbewussten Passagieren einen hohen Marktanteil, der über dem gemeinsamen Marktanteil der Parteien liegt.

83. Demnach führt das Vorhaben auf der Strecke Stuttgart-London nicht zu ernsthaften wettbewerblichen Bedenken.

Berlin-München

84. Auf der Strecke Berlin-München fliegen jährlich [1 Mio. – 1,5 Mio.] Passagiere, davon [100.000 – 200.000] zeitbewusste Passagiere. Lufthansa bietet auf dieser Strecke wochentäglich durchgängig von Montag bis Freitag mindestens 11 direkte Verbindungen an. Germanwings ist auf dieser Strecke seit dem 5. Juni 2005 mit drei wochentäglichen Verbindungen in beide Richtungen (ein Morgenflug und zwei Nachmittags-/Abendflüge, Dienstag und Mittwoch nur zwei Verbindungen) tätig. Neben den Parteien bietet zurzeit dba wochentäglich 9 Verbindungen in beide Richtungen an.

85. Die Parteien haben argumentiert, dass Germanwings mit der im Vergleich zu Lufthansa niedrigeren Frequenz nicht als Alternative zu Lufthansa gesehen werden könne. Allerdings hat die Marktuntersuchung gezeigt, dass Germanwings entgegen dem Vorbringen der Parteien auch mit dieser im Vergleich zu Lufthansa niedrigeren Frequenz als Alternative zu Lufthansa gesehen wird.

86. Nach Schätzung der Parteien erreicht dba sowohl für zeitbewusste als auch für nicht zeitbewusste Passagiere einen erheblichen Marktanteil, der jeweils in der Größenordnung von Lufthansa liegt. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass dba auf beiden Märkten substantielle Marktanteile erzielt.

87. Wegen der Präsenz eines starken Wettbewerbers bestehen daher gegen das Vorhaben keine ernsthaften wettbewerblichen Bedenken.

Berlin-Düsseldorf

88. Auf der Strecke Berlin-Düsseldorf werden jährlich [800.000 – 900.000] Flugpassagiere befördert, davon [100.000 – 200.000] zeitbewusst reisende Passagiere. Lufthansa bietet auf dieser Strecke wochentäglich 10 direkte Verbindungen an. Germanwings ist seit dem 5. Juni 2005 auf dieser Strecke mit wochentäglich drei Frequenzen (ein Morgenflug und zwei Nachmittags-/Abendflüge, Montag und Mittwoch nur zwei Frequenzen) tätig. Neben den Parteien fliegt auf dieser Strecke dba mit wochentäglich 7 Frequenzen (Mittwoch 6 Frequenzen).

89. Nach Schätzung der Parteien erreicht dba sowohl für zeitbewusste als auch für nicht zeitbewusste Passagiere einen erheblichen Marktanteil, der jeweils in der Größenordnung von Lufthansa liegt. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass dba substantielle Marktanteile auf beiden Märkten erzielt.

90. Auf der Strecke Berlin-Düsseldorf ist demnach neben den Parteien ein weiterer Wettbewerber mit mindestens doppelt so vielen Frequenzen wie Germanwings tätig, so dass insoweit gegen das Vorhaben keine ernsthaften wettbewerblichen Bedenken bestehen.

Hamburg-London

91. Auf der Strecke Hamburg-London werden jährlich [200.000 – 300.000] Flugpassagiere befördert, davon [40.000 – 50.000] zeitbewusst reisende Passagiere. Lufthansa fliegt auf dieser Strecke die Flughäfen London Heathrow und London City Airport mit drei Frequenzen an. Germanwings hat den Flugbetrieb auf dieser Strecke erst im November 2005 aufgenommen und fliegt nach London Gatwick mit zwei wochentäglichen Verbindungen (Morgen- und Abendflug) in beide Richtungen. Neben den Parteien ist auf dieser Strecke British Airways mit wochentäglich vier Frequenzen tätig.
92. Nach Auffassung der Parteien fehlt es auf dieser Strecke an einer Überschneidung von Lufthansa und Germanwings, da die Londoner Flughäfen aus Sicht zeitbewusster Passagiere nicht austauschbar sind. Die Marktuntersuchung hat diese Aussage im Wesentlichen bestätigt. Die abschließende Klärung dieser Frage kann jedoch offen bleiben, da in keinem Fall ernsthafte wettbewerbliche Bedenken bestehen.
93. Der Marktanteil von British Airways ist sowohl im Markt für zeitbewusst reisende Passagiere als auch für nicht zeitbewusst reisende Passagiere erheblich und übertrifft den Marktanteil von Lufthansa.
94. Mit British Airways ist auf dieser Strecke ein weiterer Wettbewerber mit doppelt so vielen Frequenzen wie Germanwings tätig, so dass insoweit gegen das Vorhaben keine ernsthaften wettbewerblichen Bedenken bestehen.

Strecken mit Überschneidungen nur bei nicht zeitbewussten Passagieren, auf denen beide Parteien Direktflüge anbieten

95. Auf bestimmten Strecken, auf denen beide Parteien Direktflüge anbieten, kommt Germanwings nur für nicht zeitbewusste Passagiere als Wettbewerber von Lufthansa in Frage. Der Grund dafür ist, dass Germanwings Frequenzen fliegt, die eine typische Geschäftsreise mit morgendlichem Hinflug und abendlichem Rückflug am selben Tag nicht ermöglichen würden. Teilweise fliegt Germanwings nicht einmal an jedem Wochentag. Auf diesen Strecken kommt es daher nur auf dem Markt für nicht zeitbewusste Passagiere zu wettbewerblichen Auswirkungen. Es handelt sich hierbei um die Strecken Köln/Bonn-Prag, Stuttgart-Barcelona, Stuttgart-Budapest, Stuttgart-Madrid³³, Stuttgart-Palma de Mallorca, Stuttgart-Mailand, Stuttgart-Paris, Stuttgart-Prag, Berlin-Oslo, Berlin-Stockholm, Hamburg-München, Hamburg-Oslo, Hamburg-Stockholm und Hamburg-Warschau.
96. Auf dem Markt für den Transport nicht zeitbewusster Passagiere können die Anbieter aus mehreren Gründen einem verstärkten Wettbewerbsdruck ausgesetzt sein. Zunächst kann die Austauschbarkeit von Flughäfen größer sein. So tragen etwa die Parteien vor, dass der Flughafen Köln/Bonn für nicht zeitbewusste Passagiere mit den Flughäfen Düsseldorf und Weeze/Niederrhein austauschbar ist. Die Marktuntersuchung hat dies zumindest für den Flughafen Düsseldorf im Wesentlichen bestätigt. Wettbewerber, die von Düsseldorf fliegen, wären demnach in den relevanten Markt einzubeziehen³⁴. Ferner kommt auf bestimmten Strecken

³³ Lufthansa hat allerdings zum 27. März 2005 sein Direktflugangebot eingestellt.

³⁴ Ebenso sind dann aber Flüge von Lufthansa und Germanwings von Düsseldorf in den relevanten Markt einzubeziehen.

die Bahn trotz längerer Gesamtfahrzeit als Alternative in Betracht. Schließlich ist es für nicht zeitbewusste Passagiere weniger bedeutsam, zu einer bestimmten Zeit abzufliegen oder anzukommen. Insbesondere ist die Möglichkeit eines morgendlichen Hinflugs mit abendlichem Rückflug am selben Tag nicht maßgeblich. Fluggesellschaften können daher auch dann wettbewerbsfähige Angebote an nicht zeitbewusste Passagiere machen, wenn sie nicht über Slots in den Morgen- oder Abendstunden verfügen, sondern zu weniger stark nachgefragten Tageszeiten.

97. Auf vielen der genannten Strecken operiert zumindest ein Wettbewerber mit nicht unerheblichem Marktanteil, so dass bereits aus diesem Grund keine wettbewerblichen Bedenken bestehen. Dies gilt für die Strecken Köln/Bonn-Prag (Czech Airlines, [5% – 15%] von Köln/Bonn; [20% - 30%] von Köln/Bonn und Düsseldorf), Stuttgart-Barcelona (Iberia, [10% - 20%]), Stuttgart-Budapest (Malev, [20% - 30%]), Stuttgart-Madrid (Iberia, [5% - 15%]³⁵), Stuttgart-Mailand (Alitalia, [40% - 50%]), Stuttgart-Palma de Mallorca (Air Berlin, [40% - 50%]; hlx, [30% - 40%]), Stuttgart-Paris (Air France, [70% - 80%]³⁶), Stuttgart-Prag (Czech Airlines, [75% - 85%]³⁷), Hamburg-München (dba, [40% - 50%]) und Berlin-Oslo (Norwegian Air, [60% - 70%]³⁸).
98. Auf der Strecke Berlin-Stockholm ist der Marktanteil des Wettbewerbers Flynordic relativ gering (<10%). Daneben fliegt SAS mit einem Marktanteil von [40% - 50%], die aber als Star Alliance Partner nicht als Wettbewerber von Lufthansa angesehen werden kann³⁹. Auf den Strecken Hamburg-Oslo und Hamburg-Stockholm fliegt neben den Parteien lediglich SAS. Auf der Strecke Hamburg-Warschau fliegt außer den Parteien nur LOT mit einem erheblichen Marktanteil. LOT kann wegen seiner Mitgliedschaft in der Star Alliance ebenfalls nicht als Wettbewerber der Parteien angesehen werden⁴⁰. Dennoch führt das Vorhaben nicht zu wettbewerblichen Bedenken, da die betroffenen Flughäfen keine für nicht zeitbewusste Passagiere relevanten Slotbeschränkungen aufweisen. Die Flughäfen Hamburg und Berlin Schönefeld sowie Tempelhof haben keinerlei Slotbeschränkungen. Der Flughafen Stockholm Alranda ist nach Auskunft des zuständigen Flughafenkoordinators morgens und abends slotbeschränkt, zu anderen Tageszeiten aber nicht. Ferner

³⁵ Mit der Einstellung der Lufthansa Direktflüge (Marktanteil bisher [40% - 50%]) dürfte der Marktanteil von Iberia ansteigen.

³⁶ Der Marktanteil von Air France liegt damit deutlich höher als der von Lufthansa ([20% - 30%]). Da Germanwings erst kürzlich auf dieser Strecke hinzugetreten ist, konnte von den Parteien für Germanwings noch kein Marktanteil angegeben werden.

³⁷ Der Marktanteil von Czech Airlines liegt damit deutlich höher als der von Lufthansa ([10% - 20%]). Da Germanwings erst kürzlich auf dieser Strecke hinzugetreten ist, konnte von den Parteien für Germanwings noch kein Marktanteil angegeben werden.

³⁸ Der Marktanteil von Norwegian Air liegt damit deutlich höher als der von Lufthansa ([<10%]) und SAS ([15% - 25%]) gemeinsam. Da Germanwings erst kürzlich auf dieser Strecke hinzugetreten ist, konnte von den Parteien für Germanwings noch kein Marktanteil angegeben werden.

³⁹ Siehe Rz. 20.

⁴⁰ Siehe Rz. 20.

könnte für nicht zeitbewusste Passagiere der Flughafen Stockholm Bromma in Betracht gezogen werden, der keinen Slotbeschränkungen unterliegt⁴¹. Der Flughafen Oslo ist zwar koordiniert, besitzt aber nach Auskunft des zuständigen Slotkoordinators nur morgens Slotbeschränkungen. Der Markteintritt für Wettbewerber ist folglich auf diesen Strecken möglich. Andere Fluggesellschaften wie etwa dba oder hlx operieren bereits von Berlin und Hamburg aus, was den Eintritt auf der Strecken erleichtern könnte.

Strecken mit Überschneidungen nur bei nicht zeitbewussten Passagieren, auf denen nur Germanwings Direktflüge anbietet

99. Zusätzlich zu den oben diskutierten Strecken haben die Parteien 29 Strecken⁴² innerhalb Europas angegeben, auf denen Germanwings Direktflüge und Lufthansa nur indirekte Flüge anbietet.
100. Wie oben dargelegt⁴³ gehören im Kurzstreckenbereich indirekte Flüge grundsätzlich nicht zu demselben Markt wie direkte Flüge. Die Marktuntersuchung hat dies weitgehend bestätigt. Auf dieser Grundlage bestehen keine ernsthaften Bedenken, da der Zusammenschluss nicht zu einer Überschneidung der Aktivitäten der Parteien führt.
101. Auf folgenden weiteren Strecken bieten Germanwings direkte Flüge und Lufthansa indirekte Flüge an: Köln/Bonn-Ankara, Köln/Bonn-Istanbul, Köln/Bonn-Izmir, Köln/Bonn-Moskau, Stuttgart-Istanbul, Stuttgart-Izmir, Berlin-Ankara, Berlin-Istanbul, Berlin-Moskau, Hamburg-Istanbul.
102. Lediglich auf den Routen Köln/Bonn-Istanbul, Köln/Bonn-Izmir, Köln/Bonn-Moskau und Berlin-Ankara erreichen die Parteien gemeinsam Marktanteile von über 70%. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass Lufthansa auf den genannten Strecken in die Türkei (Istanbul, Izmir und Ankara) nicht mehr als 10% der Marktanteile hält und mit Turkish Airlines ein Wettbewerber mit ausreichend Frequenzen und substanziellen Marktanteilen von mindestens 15% tätig ist: Köln/Bonn-Istanbul [20% - 30%] (bei Einbeziehung von Düsseldorf [50% - 60%]), Köln/Bonn-Izmir [10%-20%] (bei Einbeziehung von Düsseldorf [30% - 40%]) und Berlin-Ankara [20% - 30%]. Auf der Strecke Köln/Bonn-Moskau fliegt Germanwings mit lediglich drei wöchentlichen Frequenzen (Montag, Mittwoch, Samstag). Bei Einbeziehung von Düsseldorf bieten sowohl Aeroflot als auch Germania Direktflüge an, so dass der gemeinsame Marktanteil der Parteien auf ungefähr [10% - 20%] sinkt. Die Marktanteile von Aeroflot und Germania erreichen [45% - 55%] bzw. [20% - 30%]. Aus diesen Gründen bestehen weder für die

⁴¹ Siehe Fall COMP M.3770 – Lufthansa/Swiss, Rn. 104.

⁴² Es handelt sich dabei um folgende 29 Strecken: Köln/Bonn-Athen, Köln/Bonn-Barcelona, Köln/Bonn-Birmingham, Köln/Bonn-Dubrovnik, Köln/Bonn-Faro, Köln/Bonn-Helsinki, Köln/Bonn-Lissabon, Köln/Bonn-Madrid, Köln/Bonn-Malaga, Köln/Bonn-Oslo, Köln/Bonn-Palma de Mallorca, Köln/Bonn-Rom, Köln/Bonn-Split, Köln/Bonn-Stockholm, Köln/Bonn-Verona, Stuttgart-Bologna, Stuttgart-Krakau, Stuttgart-Lissabon, Stuttgart-Rom, Stuttgart-Split, Stuttgart-Thessaloniki, Stuttgart-Verona, Stuttgart-Warschau, Stuttgart-Zagreb, Berlin-Split, Berlin-Zagreb, Hamburg-Krakau, Hamburg-Toulouse, Hamburg-Zagreb.

⁴³ Siehe Rn 11.

genannten Strecken in die Türkei noch für die Strecke Köln/Bonn-Moskau ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Gemeinsamen Markt.

VII. VON DEN PARTEIEN VORGELEGTE VERPFLICHTUNGSZUSAGEN

103. Um die ernsthaften Bedenken hinsichtlich des geplanten Zusammenschlusses zu beseitigen, haben die Parteien der Kommission am 2. Dezember 2005 Zusagen gemäß Artikel 6(2) der EG-Fusionskontrollverordnung angeboten, die am 14. Dezember 2005 präzisiert wurden. Der vollständige Text der Zusagen ist dieser Entscheidung als integraler Bestandteil angehängt.

A. Zusammenfassung der Zusagen

104. Die Hauptelemente der von den Parteien abgegebenen Zusagen lauten wie folgt:

(i) Abhilfemaßnahmen hinsichtlich der Slots

105. Die Parteien verpflichten sich, ohne jede Entschädigung und nach einem bestimmten Verfahren, eine bestimmte Anzahl von Slots auf Routen zwischen Köln/Bonn – Wien, Stuttgart – Wien und Stuttgart – Dresden zur Verfügung zu stellen, um einem oder mehreren neuen Wettbewerbern zu ermöglichen, eine neue oder zusätzliche tägliche nonstop Verbindung zwischen dem relevanten Städtepaar zu betreiben.

106. Die Bedingungen umfassen *unter anderem*, dass sich die Slots, die von den Parteien freigegeben werden, innerhalb von 30 Minuten vor/nach der von dem potentiellen neuen Eintretenden geforderten Zeit befinden (siehe weiter Abschnitt 1.3 der vorgeschlagenen Verpflichtungen).

107. Die Dauer der Verpflichtungen bezüglich der Slots ist unbegrenzt.

(ii) Andere Maßnahmen

108. Zusätzlich zu den Slotmaßnahmen verpflichten sich die Parteien zu folgendem:

- a) Abkommen zum Interlining: Lufthansa stimmt zu, auf Antrag eines neuen Eintretenden eine Interline Vereinbarung hinsichtlich der oben identifizierten Städtepaare Stuttgart-Wien und Stuttgart-Dresden abzuschließen.
- b) Vielfliegerprogramm (FFP): Die Parteien werden es einem neuen Eintretenden auf Anfrage ermöglichen, in das FFP der Lufthansa für die oben genannten Städtepaare aufgenommen zu werden.
- c) Intermodale Dienste: Lufthansa verpflichtet sich, auf Antrag einer Bahngesellschaft oder eines anderen erdgebundenen Verkehrsmittels, das zwischen Österreich und Deutschland oder innerhalb Deutschlands operiert, eine Intermodalvereinbarung abzuschließen.
- d) Block Space Vereinbarung (BSA): Die Parteien treten auf Antrag eines potentiellen neuen Eintretenden in eine BSA für Stuttgart – Wien und Stuttgart – Dresden ein.
- e) Treuhänder/Streitbeilegung: Die Verpflichtungen sehen einen Treuhänder und eine Streitbeilegung im Schnellverfahren vor (vgl. Abschnitte 11 und 12).

- f) Überprüfungsklausel: Die Verpflichtungen sehen eine ausführliche Überprüfungsklausel mit ausdrücklichem Hinweis auf mögliche Beendigungen von bestimmten Kooperationsabkommen zwischen den Parteien und ihren Partnern vor (Abschnitt 14).

B. Bewertung der Zusagen

109. Die von den Parteien abgegebenen Zusagen stellen ein umfassendes Paket dar, das die jüngsten Fusionskontrollentscheidungen der Kommission im Luftverkehrsbereich, insbesondere die Entscheidungen *Lufthansa/Swiss*⁴⁴ und *Air France/KLM*⁴⁵, berücksichtigt.
110. Die von den Parteien zur Verfügung gestellten Slots ermöglichen es dem neu in den Markt eintretenden Unternehmen dieselbe Anzahl von Frequenzen zu fliegen, die gegenwärtig von Germanwings auf den relevanten Strecken geflogen werden. Ferner ist festgelegt worden, dass die Ankunfts- und Abflugslots in einer Weise zugeteilt werden sollen, dass eine sinnvolle Rotation der Flugzeuge möglich ist. Die Zusagen sehen unmittelbar wirksame Maßnahmen vor, wie zum Beispiel den Abschluss von Block Space Vereinbarungen, die Wettbewerber und Kunden schützen, bevor ein Markteintritt nach dem Slot-Zuteilungsverfahren möglich ist. Andere Maßnahmen wie zum Beispiel Verpflichtungen zum Abschluss von Interlining oder zur Aufnahme in das Vielfliegerprogramm können den Markteintritt erleichtern, da das Flugangebot damit auch für Geschäftsreisende attraktiver wird, die auf anderen Strecken Lufthansa benutzen. Die Verpflichtung, Abkommen über Interlining und Block Space Vereinbarungen zu schließen, wurde auf die Strecken Stuttgart-Wien und Stuttgart-Dresden beschränkt, da Lufthansa auf der Strecke Köln/Bonn-Wien nicht mit eigenen Flugzeugen sondern im Rahmen einer Code-Share-Vereinbarung mit Austrian Airlines tätig ist.
111. Die Zusagen wurden Kunden⁴⁶ und Wettbewerbern im Rahmen eines Markttests vorgelegt. Fast alle Kunden halten die Zusagen für ausreichend, um die durch den Zusammenschluss verursachten Wettbewerbsbedenken auszuräumen. Zumindest einige der Wettbewerber halten die Zusagen für ausreichend und haben ihr Interesse an einem Marktzutritt signalisiert. Einige der am Marktzutritt interessierten Wettbewerber haben jedoch vorgetragen, dass eine etwaige Expansion der Parteien auf den betroffenen Strecken den Markteintritt neuer Wettbewerber unattraktiv machen könnte. Teilweise wird sogar gefordert, dass ein Marktaustritt von Germanwings zu dem Zeitpunkt erforderlich sei, wenn sie als neue Wettbewerber in den Markt eintreten.
112. Um den Bedenken der Wettbewerber Rechnung zu tragen, haben die Parteien die Zusagen gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag verbessert. Sie haben sich verpflichtet, auf den identifizierten Strecken nicht mehr als die von den Parteien in der derzeitigen IATA Winter-Flugplanperiode geflogenen Frequenzen anzubieten

⁴⁴ COMP M.3770.

⁴⁵ COMP. M.3280.

⁴⁶ Im Rahmen des Markttests wurden als Kunden Unternehmen befragt, deren Mitarbeiter zumindest auch zeitbewusst auf den entsprechenden Strecken reisen.

(Einfrieren der Frequenzen), das heißt nicht mehr als 3 Frequenzen auf der Strecke Köln/Bonn-Wien, 5 Frequenzen auf der Strecke Stuttgart-Wien und nicht mehr als 5 Frequenzen auf der Strecke Stuttgart-Dresden. Zusätzlich verpflichten sich die Parteien, die Codeshare-Vereinbarung mit Austrian Airlines auf den Strecken Köln/Bonn-Wien und Stuttgart-Wien nicht über die derzeit von Austrian Airlines geflogenen Frequenzen hinaus auszudehnen. Diese Verpflichtungen gelten für die Dauer von sechs aufeinander folgenden IATA-Flugplanperioden nach Aufnahme des Flugbetriebs auf der jeweiligen Strecke durch einen möglichen neuen Wettbewerber.

113. Nach Auffassung der Kommission ist das modifizierte Zusageangebot ausreichend, um potentiellen Wettbewerb zu ermöglichen. Das Zusageangebot der Parteien sollte in dem Sinne verhältnismäßig sein, dass es nicht über das hinausgeht, was für angemessene Marktzutrittsbedingungen auf diesen Strecken notwendig ist. Die von Wettbewerbern geforderte Verpflichtung für Germanwings, den Markt beim Eintritt eines Wettbewerbs zu verlassen, wäre nicht verhältnismäßig. Es wäre Lufthansa grundsätzlich verwehrt, auf den identifizierten Strecken über Germanwings Billigflugangebote anzubieten. Außerdem wäre mit einer solchen Verpflichtung zum Nachteil der Endverbraucher Wettbewerb zwischen Germanwings und anderen Billigfluglinien von vornherein ausgeschlossen. In diesem Zusammenhang trägt die Beschränkung der gemeinsam von den Parteien angebotenen Frequenzen durch Einfrieren von Frequenzen auf den betroffenen Strecken den Bedenken der Wettbewerber in ausreichendem Maße Rechnung.
114. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Zusagen die hauptsächlichen Marktzutrittsbeschränkungen für die betroffenen Strecken entfernen. Sie ermöglichen einen effektiven Marktzutritt für Dritte. Wettbewerber der Parteien haben im Rahmen des Markttests ihr Interesse an einem Marktzutritt hinsichtlich jeder der betroffenen Strecken bekundet. Ein solcher Markteintritt ist als wahrscheinlich anzusehen. Dies gilt insbesondere, da die betroffenen Strecken ein beträchtliches Passagiervolumen aufweisen und die interessierten Wettbewerber bereits von Flughäfen der betroffenen Strecken operieren, wodurch ihr Markteintritt erleichtert wird. Aus diesen Gründen hält die Kommission die angebotenen Zusagen für ausreichend, alle ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des angemeldeten Vorhabens mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen zu beseitigen.
115. Um die Einhaltung der Zusagen durch die Parteien sicherzustellen, verbindet die Kommission diese Entscheidung mit Auflagen und Bedingungen. Die Zusagen in den Abschnitten 2, 3, 4.3, 5 bis 10 und 13.1 des Zusagentextes stellen Bedingungen dieser Entscheidung dar, da nur durch ihre vollständige Erfüllung die notwendigen Änderungen zur Beseitigung der ernsthaften Bedenken der Kommission auf den betroffenen Märkten erreicht werden können. Die übrigen Zusagen stellen Auflagen dar, da sie die Umsetzungsmaßnahmen betreffen, die zur Erfüllung der notwendigen Schritte erforderlich sind.

VIII. SCHLUSS

116. 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 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 der EG-Fusionskontrollverordnung.

Für die Kommission

unterzeichnet
Neelie Kroes
Mitglied der Kommission

ABHILFEMASSNAHMEN

Case COMP/M.3940 - Lufthansa/Eurowings

Die Deutsche Lufthansa AG (**Lufthansa**) schlägt gem. Art. 6 Abs. 2 der Fusionskontrollverordnung 139/2004 (**FKVO**) mit dem Einverständnis der Eurowings Luftverkehrs AG (**Eurowings**) die im folgenden näher erörterten Abhilfemaßnahmen vor, um dadurch der Europäischen Kommission (**Kommission**) zu ermöglichen, das Zusammenschlußvorhaben Lufthansa/Eurowings (**Vorhaben**) gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. b) der FKVO für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt zu erklären (**Freigabe**).

Diese Abhilfemaßnahmen treten in Kraft mit dem Zugang der Freigabe und binden Lufthansa, ihre Tochtergesellschaften und Rechtsnachfolger. Die Abhilfemaßnahmen werden alleine zum Zwecke der Verwirklichung des angemeldeten Vorhabens vorgeschlagen und binden weder Lufthansa noch ihre *Star Alliance*-Partner im Hinblick auf zukünftige Fälle vor der Kommission.

Die Auslegung der nachfolgend im einzelnen erörterten Abhilfemaßnahmen erfolgt im Licht der Freigabe, zwecks deren Erlangung sie vorgeschlagen wurden, sowie der FKVO und der Mitteilung der Kommission über zulässige Abhilfemaßnahmen.

1. DEFINITIONEN

Blocked Space Agreement

Bezeichnung für die Ver- oder Ercharterung von Teilen der angebotenen Kapazität eines Flugzeuges (*Operating Carrier*) an andere bzw. von anderen Luftverkehrsgesellschaften (*Marketing Carrier*).

Codeshare

Vereinbarung zwischen zwei Fluggesellschaften, die einer Fluggesellschaft erlaubt, einen Flug unter der eigenen Flugnummer zu verkaufen (*Marketing Carrier*), obwohl er teilweise oder ganz von der anderen Fluggesellschaft (*Operating Carrier*) durchgeführt wird. Beide Gesellschaften treten dabei selbständig am Markt auf, da der Flug nicht nur unter der operativen Flugnummer, sondern gleichzeitig auch unter einer oder mehreren Marketingflugnummern verkauft wird.

Frequenz oder Frequenzen

Hin- und Rückflug auf den Identifizierten Kurzstrecken.

IATA-Flugplan-Konferenz

Weltweite Konferenz der Luftverkehrsindustrie, auf der Fluggesellschaften und Flughafenkoordinatoren Fragen der Flugplanung regeln, die aus dem Mißverhältnis zwischen der Zahl der von den Fluggesellschaften nachgefragten und der Zahl der von den Koordinatoren zu vergebenden Slots entstehen. Die IATA-Flugplan-Konferenz für die jeweils nächste Wintersaison findet immer Mitte Juni, die für die jeweils nächste Sommersaison immer Mitte November statt.

IATA-Flugplanperiode

Die IATA Sommer Flugplanperiode (oder IATA-Sommerflugplan) beginnt am vierten Sonntag im März und endet am vierten Samstag im Oktober. Die IATA Winter Flugplanperiode (oder IATA-Winterflugplan) beginnt am vierten Sonntag im Oktober und endet am vierten Samstag im März.

Identifizierte Kurzstrecken

Köln/Bonn-Wien, Stuttgart-Wien, Stuttgart-Dresden.

Interline-Vereinbarungen

Eine Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren Fluggesellschaften, auf deren Grundlage die kontrahierenden Fluggesellschaften die Flugscheine (Tickets) der jeweils anderen Vertragspartei(en) akzeptieren.

Intermodal-Vereinbarung

Eine Vereinbarung zwischen einer Fluggesellschaft und einer Eisenbahngesellschaft oder dem Betreiber eines anderen erdgebundenen Verkehrsmittels, auf deren Grundlage die kontrahierenden Parteien die Flug- bzw. Fahrscheine (Tickets) der jeweils anderen Vertragspartei(en) akzeptieren.

Intermodal Partner

Siehe Definition in Abschnitt 8.

MITA

Das von der International Air Transport Association (**IATA**) veröffentlichte Multilateral Interline Traffic Agreements Manual.

Mögliche Neue Marktteilnehmer

Jede Fluggesellschaft, die nicht zu der *Star Alliance* zählt, welche in der Lage ist, neue oder zusätzliche Wettbewerbsfähige Flugangebote anzubieten, entweder allein oder gemeinsam mittels Codeshare, und welche einen oder mehrere Slots benötigt, die von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen in Übereinstimmung mit den Abhilfemaßnahmen zur Verfügung gestellt werden, um Wettbewerbsfähige Flugangebote anzubieten.

Rückgabedatum für Slots („Slot Return Deadline“)

31. Januar für den IATA-Sommerflugplan bzw. 31. August für den IATA Winterflugplan.

Slotübertragungs-Vereinbarung

Vereinbarung zwischen dem Zusammengeschlossenen Unternehmen und einem Möglichen Neuen Marktteilnehmer, welche die Bedingungen der Übertragung von Slots auf den Möglichen Neuen Marktteilnehmer gemäß der in den Abschnitten 2 und 4 festgelegten Grundsätze im einzelnen regelt. Die Vereinbarung kann enthalten

- (i) das Verbot, die dem Möglichen Neuen Marktteilnehmer von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen überlassenen Slots auf Dritte zu übertragen, gegen andere Slots Dritter zu tauschen, Dritten den Gebrauch zu ermöglichen bzw. Slots aufzugeben, zu überlassen oder auf sonstige Weise über die Slots anders als durch eigene Inanspruchnahme zu verfügen;

und

- (ii) eine Regelung über die angemessene finanzielle Entschädigung des Zusammengeschlossenen Unternehmens für den Fall, daß der Mögliche Neue Marktteilnehmer in Folge eines vorsätzlichen Verstoßes gegen die vorgenannten Grundsätze nicht in der Lage ist, die betreffenden Slots an das Zusammengeschlossene Unternehmen zurückzugeben.

Standardverfahren zur Zuweisung von Slots

Siehe Definition in Abschnitt 2.2.1.

Treuhänder

Eine natürliche oder juristische Person, die von Lufthansa, Eurowings und dem zusammengeschlossenen Unternehmen unabhängig ist, welche von der Kommission genehmigt und von Lufthansa ernannt wurde, und welche die in Abschnitt 11 im einzelnen definierte Pflicht hat, die an die Erfüllung der an die Freigabe geknüpften Bedingungen und Auflagen durch das Zusammengeschlossene Unternehmen zu überwachen.

Veröffentlichte Tarife

Bezieht sich auf anwendbare IATA-Tarife, Tarife der Fluggesellschaften, welche über die Datenbank der ATPCO („*Airline Tariff's Publishing Corporation*“) an das CRS („*Computerized Reservation System*“) verteilt werden, und Tarife, die über das Internet vermarktet werden, wo solche Tarife der breiten Öffentlichkeit zugänglich sind (ausgenommen netzwerkweiter Kerosin-, Passagier- oder Service-Zuschläge).

Vielfliegerprogramm (FFP - *Frequent Flyer Program*)

Ein von Fluggesellschaften angebotenes Programm, um Kunden für ihre Treue zu belohnen, nach dem an dem Programm teilnehmende Passagiere Punkte für Flüge mit der betreffenden Fluggesellschaft sammeln, welche gegen Freiflüge oder andere Produkte und Dienstleistungen eingelöst werden können bzw. welche den Passagieren verbesserten Service ermöglichen (wie beispielsweise Zugang zu der *Lounge* der betreffenden Fluggesellschaft und Priorität bei Buchungen).

Wettbewerbsfähige Flugangebote

Das Angebot eines Direktflugs auf einer von der Kommission Identifizierten Kurzstrecken.

Zusammengeschlossenes Unternehmen

Das nach Vollzug aus dem Zusammenschluß zwischen Lufthansa und Eurowings (und den mit ihnen verbundenen Unternehmen) hervorgehende Unternehmen.

2. SLOTS

2.1 SLOTS FÜR IDENTIFIZIERTE KURZSTRECKEN

2.1.1 Das Zusammengeschlossene Unternehmen verpflichtet sich, Slots in Wien (VIE) und Stuttgart (STR) anzubieten, um einem oder mehreren Möglichen Neuen Marktteilnehmern Flüge auf den von der Kommission Identifizierten Kurzstrecken zu ermöglichen. Das Zusammengeschlossene Unternehmen verpflichtet sich dabei, dem oder den Möglichen Neuen Marktteilnehmern diejenige Zahl an Slots zur Verfügung zu stellen, die erforderlich ist, um:

- auf der Strecke zwischen Wien (VIE) und Stuttgart (STR) täglich bis zu zwei (2) Frequenzen,
- auf der Strecke zwischen Köln (CGN) und Wien (VIE) täglich bis zu drei (3) Frequenzen und
- auf der Strecke zwischen Stuttgart (STR) und Dresden (DRS) täglich bis zu zwei (2) Frequenzen

anzubieten.

2.1.2 Vorbehaltlich der Bestätigung durch die Kommission, daß es sich um das Angebot Wettbewerbsfähiger Flugangebote handelt, werden die Frequenzen der Wettbewerbsfähigen Flugangebote auf den Identifizierten Kurzstrecken, die von nicht mit dem Zusammengeschlossenen Unternehmen verbundenen unabhängigen Fluggesellschaften angeboten werden, angerechnet auf die Zahl der von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen nach Abschnitt 2.1.1 aufzugebenden Slots.

2.1.3 Das Zusammengeschlossene Unternehmen wird den Treuhänder und die Kommission über die angekündigte Aufnahme Wettbewerbsfähiger Flugangebote auf den Identifizierten Kurzstrecken durch eine Fluggesellschaft (frühestmöglich nach Veröffentlichung der Ankündigung) informieren, welche keine der von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen aufzugebenden Slots wahrnimmt. Die Kommission wird gegenüber dem Zusammengeschlossenen Unternehmen in Übereinstimmung mit Abschnitt 4 bestätigen, ob diese zusätzlichen oder neuen Wettbewerbsfähigen Flugangebote ausreichen, um den betreffenden Anbieter als Wettbewerber auf der betreffenden Identifizierten Kurzstrecke zu qualifizieren, sobald der Flugdienst aufgenommen wurde.

2.2 AN SLOTS GEKNÜPFTE BEDINGUNGEN

2.2.1 Mindestens drei (3) Wochen vor der IATA-Flugplan-Konferenz für die Flugplanperiode, in welcher der Mögliche Neue Marktteilnehmer die Aufnahme eines neuen oder zusätzlichen Wettbewerbsfähigen Flugangebots beabsichtigt, wird der Mögliche Neue Marktteilnehmer das Zusammengeschlossene

Unternehmen von seiner Absicht in Kenntnis setzen, Slots gemäß der Abhilfemaßnahmen zu beantragen. Ein Möglicher Neuer Marktteilnehmer hat nur dann einen Anspruch auf Zuweisung von Slots gemäß dieser Abhilfemaßnahmen, wenn er nachweisen kann, dass alle angemessenen Bemühungen um die Zuweisung von Slots für die Identifizierten Strecken über die üblichen Wege des Verfahrens zur Zuweisung von Slots vor dem Beginn der jeweiligen IATA-Saison (**Standardverfahren zur Zuweisung von Slots**) fehlgeschlagen sind. Zu diesem Zweck wird sich der Mögliche Neue Marktteilnehmer bei der nächsten IATA-Flugplan-Konferenz über das Standardverfahren zur Zuweisung von Slots um diese Slots bewerben und wird für die betreffenden Flughäfen während des gesamten Zeitraums zwischen der Mitteilung an das Zusammengeschlossene Unternehmen über seine Absicht, Slots zum Angebot von Flügen auf den Identifizierten Kurzstrecken zu beantragen, und dem Ende der jeweiligen IATA-Flugplan-Periode eine Politik des „offenen Buchs“ verfolgen, welche die Zuweisung von Slots durch den Koordinator von der Warteliste nach dem Rückgabedatum für Slots umfasst.

Es wird vermutet, dass der Mögliche Neue Marktteilnehmer nicht alle angemessenen Bemühungen um die Zuweisung von Slots für die Identifizierten Kurzstrecken unternommen hat, wenn

- (i) Slots innerhalb von dreißig (30) Minuten vor/nach den angeforderten Zeiten über das Standardverfahren zur Zuweisung von Slots zugewiesen wurden, diese Slots vom Möglichen Neuen Marktteilnehmer jedoch nicht angenommen wurden; oder
- (ii) Slots mehr als dreißig (30) Minuten vor/nach den angeforderten Zeiten über das Standardverfahren zur Zuweisung von Slots zugewiesen wurden, und der Mögliche Neue Marktteilnehmer dem Zusammengeschlossenen Unternehmen nicht die Gelegenheit gegeben hat, diese Slots gegen Slots zu tauschen, die innerhalb von dreißig (30) Minuten vor/nach den angeforderten Zeiten liegen.

2.2.2 Die von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen aufgegebenen Slots müssen innerhalb von dreißig (30) Minuten vor/nach den vom Möglichen Neuen Marktteilnehmer beantragten Zeiten liegen, wenn das Zusammengeschlossene Unternehmen innerhalb dieser Zeitfenster Slots zur Verfügung hat. Slots für Starts und Landungen müssen so angelegt sein, dass die Durchführbarkeit im Hinblick auf eine von dem Möglichen Neuen Marktteilnehmer darzulegende sinnvolle Rotation der Flugzeuge gewährleistet ist. Sofern das Zusammengeschlossene Unternehmen keine Slots innerhalb dieses Zeitfensters zur Verfügung hat, wird es anbieten, die Slots freizugeben, die dem Antrag des Möglichen Neuen Marktteilnehmers zeitlich am nächsten liegen. Das Zusammengeschlossene Unternehmen muss jedoch keine Slots anbieten, wenn die Slots, die der Mögliche Neue Marktteilnehmer über das Standardverfahren zur Zuweisung von

Slots erhalten kann, dem Antrag des Möglichen Neuen Marktteilnehmers zeitlich näher liegen als die Slots, die dem Zusammengeschlossenen Unternehmen zur Verfügung stehen.

- 2.2.3** Anträge auf Slots an den Slot-Koordinator und das Zusammengeschlossene Unternehmen sind von dem Möglichen Neuen Marktteilnehmer für jede weitere IATA-Saison zu erneuern.

Wenn der Mögliche Neue Marktteilnehmer von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen gemäß dieser Abhilfemaßnahmen für eine bestimmte IATA-Saison Slots erhalten hat und für die darauffolgende IATA-Saison einige oder sämtliche der Slots zu denselben Zeiten beantragt, wie die von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen abzugebenen Slots, so wird das Zusammengeschlossene Unternehmen dem Möglichen Neuen Marktteilnehmer Slots zu denselben Zeiten bereitstellen, wie in der vorangegangenen IATA-Sommer- bzw. Wintersaison, es sei denn, das Zusammengeschlossene Unternehmen hält zu dieser Zeit keine Slots; in diesem Fall wird es einen Slot freigeben, der dem in der vorangegangenen IATA-Saison zugeteilten Slot zeitlich am nächsten liegt, vorausgesetzt, der Mögliche Neue Marktteilnehmer hat die in dem Abschnitt 2.2 beschriebenen Bedingungen und Verfahren eingehalten.

- 2.2.4** Sofern von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen ein oder mehrere Slots bereitgestellt wurden, ist der Mögliche Neue Marktteilnehmer weiterhin verpflichtet, alle angemessenen Bemühungen um die Zuweisung geeigneter Slots in Wien und/oder Stuttgart über die üblichen Wege des Standardverfahrens zur Zuweisung von Slots zu unternehmen, die es ihm ermöglichen, Wettbewerbsfähige Flugangebote zu machen.

- 2.2.5** Wenn ein Möglicher Neuer Marktteilnehmer, der Slots gemäß dieser Abhilfemaßnahmen erhalten hat, beschließt: (i) keine Dienste auf einer der Identifizierten Kurzstrecken anzubieten (sog. ungenutzte Slots); (ii) weniger Frequenzen anzubieten oder seine Dienste auf den Identifizierten Kurzstrecken einzustellen (sogenannte falsch genutzte oder zu wenig genutzte Slots); oder (iii) die Slots nicht für die Identifizierten Kurzstrecken zu nutzen (sogenannte unangemessen genutzte Slots), so wird er das Zusammengeschlossene Unternehmen schriftlich davon in Kenntnis setzen und diese ungenutzten, falsch, zu wenig oder unangemessen genutzten Slots unverzüglich an diese zurückgeben. Unter diesen Umständen wird das Zusammengeschlossene Unternehmen die zurückgegebenen Slots einem anderen Möglichen Neuen Marktteilnehmer zur Verfügung stellen.

Im Sinne dieses Abschnittes ist davon auszugehen, dass ein Möglicher Neuer Marktteilnehmer seinen Betrieb auf einer Identifizierten Kurzstrecke eingestellt hat, wenn er nicht mindestens 80 % seiner Slots während der IATA-Saison

genutzt hat, für die sie für die jeweilige Identifizierte Kurzstrecke zugeteilt worden waren, es sei denn, diese Nichtnutzung ist durch einen der Gründe gerechtfertigt, die in Artikel 10 (5) der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (Amtsblatt Nr. L 14/1, 22.1.1993) oder einer anderen diese abändernde oder ersetzende Verordnung genannt sind. Wird festgestellt, dass der Mögliche Neue Marktteilnehmer Slots gemäß diesem Absatz unangemessen genutzt hat, so kann das Zusammengeschlossene Unternehmen es ablehnen, diesem Möglichen Neuen Marktteilnehmer in Zukunft Slots für die Identifizierten Kurzstrecken zu überlassen.

- 2.2.6** Informiert der Mögliche Neue Marktteilnehmer das Zusammengeschlossene Unternehmen in einer IATA-Saison zu spät, so dass dieser die zurückgegebenen Slots nicht gemäß Artikel 10 (2) der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft in der jeweils gültigen Fassung, entweder sofort oder nach der in Artikel 10 (3) der Verordnung vorgesehenen Frist und vor dem tatsächlichen Beginn der jeweiligen IATA-Saison nutzen kann, ist das Zusammengeschlossene Unternehmen berechtigt, vom Möglichen Neuen Marktteilnehmer zu verlangen, einen vergleichbaren Slot als Entschädigung für den Fall, dass der Slot verloren geht, übertragen zu bekommen. Wenn der Mögliche Neue Marktteilnehmer aus irgendeinem Grund nicht in der Lage ist, einen vergleichbaren Slot auf das Zusammengeschlossene Unternehmen zu übertragen, kann das Zusammengeschlossene Unternehmen die Nichtnutzung des aufgegebenen Slots auf der Grundlage des Artikels 10 (5) der Verordnung (EWG) 95/93 rechtfertigen, um den ungenutzten Slot wiederzuerlangen und zu behalten.
- 2.2.7** Um sicherzustellen, dass die von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen aufgegebenen Slots in einer Weise genutzt werden, die diesen Abhilfemaßnahmen entspricht, werden sich das Zusammengeschlossene Unternehmen und der Mögliche Neue Marktteilnehmer auf einen von der Kommission zu genehmigenden Mechanismus einigen, der es dem Treuhänder ermöglicht, zu überwachen und der Kommission zu melden, wie, wann und wo die Slots freigegeben, genutzt und zurückgegeben werden.
- 2.2.8** Von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen gemäß den vorliegenden Abhilfemaßnahmen zur Verfügung gestellte Slots werden ohne Entschädigung angeboten.
- 2.2.9** Mögliche Neue Marktteilnehmer können Slots jederzeit während der Öffnungszeiten der Flughäfen Wien bzw. Stuttgart bei dem Zusammengeschlossenen Unternehmen beantragen.
- 2.2.10** Das Zusammengeschlossene Unternehmen kann mit dem Möglichen Neuen Marktteilnehmer eine Slot-Übertragungsvereinbarung schließen. Eine solche

Vereinbarung unterliegt der vorherigen Zustimmung der Kommission und soll eine Streitbeilegung im Schnellverfahren nach Abschnitt 11 vorsehen.

3. LAUFZEIT

Um sicherzustellen, dass ein Möglicher Neuer Marktteilnehmer für eine Identifizierte Kurzstrecke garantierten Zugriff auf eine strukturelle Abhilfemaßnahme hat, gelten diese Abhilfemaßnahmen, soweit nicht abweichend angegeben, für unbestimmte Zeit und können von Möglichen Neuen Marktteilnehmern vorbehaltlich der Abschnitte 2 und 13 jederzeit in Anspruch genommen werden.

4. AUSWAHLVERFAHREN, ROLLE DES TREUHÄNDERS UND ZUSTIMMUNG DER KOMMISSION

4.1 Ein Möglicher Neuer Marktteilnehmer, der von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen Slots gemäß dieser Abhilfemaßnahmen erhalten möchte, wird das Zusammengeschlossene Unternehmen von seiner Absicht in Kenntnis setzen, sich bei der nächsten IATA-Flugplan-Konferenz innerhalb der in Ziffer 2.2.1 genannten Frist um diese Slots zu bewerben. Das Zusammengeschlossene Unternehmen wird dem Treuhänder und der Kommission umgehend eine Kopie dieser Mitteilung übermitteln.

4.2 Kann ein Möglicher Neuer Marktteilnehmer über das Standardverfahren zur Zuweisung von Slots bei der IATA-Flugplan-Konferenz für die Verkehrssaison, in der die Dienste aufgenommen werden sollen, keine Slots erhalten, so wird er innerhalb einer (1) Woche nach dem Ende der IATA-Flugplan-Konferenz beim Zusammengeschlossenen Unternehmen die Freigabe von Slots beantragen.

Der Antrag berücksichtigt die Slots, die in der Slot-Konferenz innerhalb von dreißig (30) Minuten vor/nach den angeforderten Zeiten für die Identifizierten Kurzstrecken zugewiesen wurden, und gibt dem Zusammengeschlossenen Unternehmen die Gelegenheit, Slots, die mehr als dreißig (30) Minuten vor/nach den angeforderten Zeiten liegen, gegen Slots des Zusammengeschlossenen Unternehmens zu tauschen, die innerhalb von dreißig (30) Minuten vor/nach den gemäß Ziffer 2.2.1 angeforderten Zeiten liegen.

Das Zusammengeschlossene Unternehmen wird dem Treuhänder und der Kommission umgehend eine Kopie des Antrags übermitteln. Innerhalb von zwei (2) Wochen nach dem Ende der IATA-Flugplan-Konferenz für die Verkehrssaison, in der die Dienste aufgenommen werden sollen, gibt das Zusammengeschlossene Unternehmen dem Möglichen Neuen Marktteilnehmer ein Zeitfenster von 20 Minuten an, in dem es beabsichtigt, dem Möglichen Neuen Marktteilnehmer Slots zur Verfügung zu stellen.

Innerhalb von vier (4) Wochen nach dem Ende der IATA-Flugplan-Konferenz für die IATA-Saison, in der die Dienste aufgenommen werden sollen, übermittelt das Zusammengeschlossene Unternehmen dem Treuhänder und der Kommission einen Vorschlag für die Auswahl eines Möglichen Neuen Marktteilnehmers für die Identifizierten Kurzstrecken, und gibt dem Möglichen Neuen Marktteilnehmer die genaue Zeit des Slots an, die es dem Möglichen Neuen Marktteilnehmer zur Verfügung stellen will.

- 4.3** Bei der Unterbreitung eines Vorschlags für die Auswahl des Möglichen Neuen Marktteilnehmers bevorzugt das Zusammengeschlossene Unternehmen einen Möglichen Neuen Marktteilnehmer, der angegeben hat, dass er beabsichtigt, die Höchstzahl an Frequenzen anzubieten.
- 4.4** Die Kommission entscheidet nach Anhörung des Treuhänders (nach Maßgabe von Abschnitt 11.2.1) gemäß der folgenden Kriterien, ob sie den Vorschlag des Zusammengeschlossenen Unternehmens annimmt:
- Der Mögliche Neue Marktteilnehmer ist unabhängig von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen und mit diesem nicht verbunden; und
 - der Mögliche Neue Marktteilnehmer ist ein wettbewerbsfähiger aktueller oder potentieller Wettbewerber, der die Fähigkeit, Ressourcen und Absicht hat, die betreffende Identifizierte Strecke langfristig als lebensfähiger und aktiver Wettbewerber zu betreiben.
- 4.5** Um den Treuhänder bei der Vorbereitung seiner Beratung und/oder die Kommission bei ihrer Entscheidung zu unterstützen, können der Treuhänder und/oder die Kommission vom Möglichen Neuen Marktteilnehmer verlangen, dem Treuhänder und/oder der Kommission einen umfassenden Geschäftsplan vorzulegen. Dieser Plan muss eine allgemeine Vorstellung der Gesellschaft einschließlich ihrer Vergangenheit, des Rechtsstatus, eine Aufstellung und Beschreibung der Gesellschafter sowie die zwei letzten geprüften Jahresabschlüsse enthalten. Der umfassende Geschäftsplan hat Angaben zu den Plänen der Gesellschaft hinsichtlich der Entwicklung ihres Netzwerks, der Flotte, etc. sowie genaue Angaben zu ihren Plänen für die Strecke, auf der sie Flüge anbieten möchte, zu enthalten. Letztere sollten im einzelnen geplante Tätigkeiten auf dieser Strecke über einen Zeitraum von drei (3) Jahren (Größe des eingesetzten Flugzeugs, Anzahl der Frequenzen, Flugplan)

und erwartete Finanzergebnisse (erwarteter Verkehr, Umsätze, Gewinne) enthalten. Der Treuhänder und/oder die Kommission können auch eine Kopie aller Kooperationsverträge anfordern, die der Mögliche Neue Marktteilnehmer ggf. mit anderen Fluglinien hat. Geschäftsgeheimnisse und vertrauliche Informationen werden von der Kommission und dem Treuhänder vertraulich behandelt und werden anderen Unternehmen oder der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht.

- 4.6** Sofern die Kommission dem Vorschlag des Zusammengeschlossenen Unternehmens nicht zustimmt, wird das Zusammengeschlossene Unternehmen dem Treuhänder und der Kommission unverzüglich einen neuen Vorschlag für die Auswahl eines Möglichen Neuen Marktteilnehmers für die Identifizierten Kurzstrecken übermitteln, sofern andere Anbieter bei dem Zusammengeschlossenen Unternehmen Slots beantragt haben.
- 4.7** Innerhalb einer (1) Woche nach der Zustimmung durch die Kommission zu der Auswahl des Möglichen Neuen Marktteilnehmers für die betreffende Identifizierte Kurzstrecke übermittelt das Zusammengeschlossene Unternehmen seinen schriftlichen Vorschlag für die Freigabe von Slots, gemäß der Zustimmung der Kommission an den Möglichen Neuen Marktteilnehmer.

5. EINFRIEREN DER FREQUENZEN („FREQUENCY FREEZE“)

Das Zusammengeschlossene Unternehmen wird auf den Identifizierten Kurzstrecken nicht mehr als die von den Beteiligten in der derzeitigen IATA Winter-Flugplanperiode geflogenen Frequenzen anbieten, d.h. nicht mehr als drei (3) Frequenzen auf der Strecke Köln/Bonn-Wien, fünf (5) Frequenzen auf der Strecke Stuttgart-Wien und nicht mehr als fünf (5) Frequenzen auf der Strecke Stuttgart-Dresden. Zusätzlich verpflichtet sich das Zusammengeschlossene Unternehmen, die Codeshare-Vereinbarung mit Austrian Airlines (OS) auf den Strecken Köln/Bonn-Wien und Stuttgart-Wien nicht über die derzeit von Austrian Airlines geflogenen Frequenzen hinaus auszuweiten, d.h. Codeshare auf nicht mehr als drei (3) Frequenzen auf der Strecke Köln/Bonn-Wien und auf nicht mehr als drei (3) Frequenzen auf der Strecke Stuttgart-Wien. Diese Verpflichtungen gelten für die Dauer von sechs (6) aufeinanderfolgenden IATA-Flugperioden nach Aufnahme des Flugbetriebs auf der jeweiligen Strecke durch einen Möglichen Neuen Wettbewerber.

6. INTERLINE-VEREINBARUNGEN

- 6.1** Auf Anfrage eines Möglichen Neuen Marktteilnehmers schließt die Lufthansa eine Interline-Vereinbarung betreffend einer von ihr und dem Möglichen Neuen Marktteilnehmer betriebenen Identifizierten Kurzstrecke (mit Ausnahme von CGN-VIE) ab.
- 6.2** Jede Interline-Vereinbarung unterliegt den nachfolgend aufgeführten Einschränkungen:
- sie gelten lediglich für *Business und Economy Class*;
 - sie sehen ein Interlining auf der Grundlage der veröffentlichten *One-Way-Preise* von Lufthansa bei Ausstellung eines *One-Way-Tickets* oder auf der Grundlage von 50 % der veröffentlichten Hin- und Rückflugpreise von Lufthansa bei Ausstellung eines Hin- und Rückflug-Tickets vor;
 - sie sind beschränkt auf echten Ursprungs- und Zielortverkehr auf den Identifizierten Kurzstrecken (mit der Ausnahme von CGN-VIE), die von Lufthansa und dem Möglichen Neuen Wettbewerber betrieben werden;
 - sie unterliegen den MITA-Grundsätzen und
 - sie ermöglichen es dem Möglichen Neuen Wettbewerber und/oder den Reisebüros, einen Hin- und Rückflug anzubieten, bei dem eine Strecke von Lufthansa und die andere Strecke von dem Möglichen Neuen Wettbewerber angeboten wird.
- 6.3** Vorbehaltlich der Sitzplatzverfügbarkeit in der jeweiligen Preiskategorie verpflichtet sich Lufthansa zur Beförderung von Passagieren bei Vorlage eines von einem Möglichen Neuen Wettbewerber ausgestellten Coupons für Flüge auf der betreffenden Identifizierten Kurzstrecke (mit der Ausnahme von CGN-VIE). Zur Vermeidung etwaiger Mißbrauchshandlungen kann Lufthansa jedoch verlangen, daß der Mögliche Neue Wettbewerber bzw. der Passagier, wenn möglich, den (positiven) Differenzbetrag zwischen dem von Lufthansa in Rechnung gestellten Flugpreis und dem von dem Möglichen Neuen Wettbewerber in Rechnung gestellten Flugpreis zahlt. In Fällen, in denen der Flugpreis des Möglichen Neuen Wettbewerbers geringer ausfällt als der Wert des von Lufthansa ausgestellten Coupons, kann Lufthansa ihren Coupon nur bis zu der Höhe des von dem Möglichen Neuen Wettbewerber in Rechnung gestellten Flugpreises indossieren. Ein Möglicher Neuer Wettbewerber genießt denselben Schutz in Fällen, in denen der Flugpreis von Lufthansa geringer ausfällt als der Wert des von dem Möglichen Neuen Wettbewerber ausgestellten Coupons.
- 6.4** Etwaige Streitigkeiten zwischen Lufthansa und einem Möglichen Neuen Wettbewerber im Zusammenhang mit den Interline-Vereinbarungen nach diesem Abschnitt 6 sind im Wege der Schlichtung nach Abschnitt 11.2.1 (v) und der Streitbeilegung im Schnellverfahren nach Abschnitt 12 zu klären.

- 6.5 Alle gemäß diesem Abschnitt 6 abgeschlossenen Interline-Vereinbarungen hinsichtlich einer Identifizierten Kurzstrecke enden automatisch im Falle, daß Lufthansa und/oder der Mögliche Neue Wettbewerber den Betrieb auf der betreffenden Identifizierten Kurzstrecke einstellt.

7. VIELFLIEGERPROGRAMM

- 7.1 Falls ein Möglicher Neuer Wettbewerber nicht an dem Vielfliegerprogramm („FFP“) von Lufthansa beteiligt ist und auch kein eigenes vergleichbares FFP anbietet, stellt Lufthansa dem Möglichen Neuen Wettbewerber auf Anfrage sein FFP für die von Lufthansa und dem Möglichen Neuen Wettbewerber betriebenen Identifizierten Kurzstrecken zur Verfügung. Die Bedingungen der jeweiligen Vereinbarung mit dem Möglichen Neuen Wettbewerber sind so auszugestalten, daß sie mit denjenigen, die zwischen Lufthansa und ihren Allianzpartnern gelten, vergleichbar sind. Die finanziellen Bedingungen spiegeln die mit den Allianzpartnern von Lufthansa vereinbarten durchschnittlichen Bedingungen wider.
- 7.2 Streitigkeiten zwischen Lufthansa und einem Möglichen Neuen Wettbewerber im Hinblick auf FFP-Vereinbarungen nach diesem Abschnitt 7 sind im Wege der Schlichtung nach Abschnitt 11.2.1 (v) und der Streitbeilegung im Schnellverfahren nach Abschnitt 12 zu klären.
- 7.3 Alle gemäß diesem Abschnitt 7 abgeschlossenen Vereinbarungen hinsichtlich einer Identifizierten Kurzstrecke enden automatisch im Falle, daß Lufthansa und/oder der Mögliche Neue Wettbewerber den Betrieb auf der betreffenden Identifizierten Kurzstrecke einstellt. Dieser Abschnitt 7 gilt nicht für Germanwings, solange Germanwings nicht selbst an dem FFP der Lufthansa beteiligt ist.

8. VERPFLICHTUNG ZUR ERLEICHTERUNG INTERMODALER DIENSTE

- 8.1 Auf Anfrage einer Eisenbahngesellschaft oder des Betreibers eines sonstigen erdgebundenen Verkehrsmittels mit Angebot von Verkehrsdienstleistungen zwischen Österreich und Deutschland sowie im innerdeutschen Verkehr (**Intermodal-Partner**) schließt die Lufthansa eine Intermodal-Vereinbarung ab zwecks Bereitstellung eines Linienfluges auf den Identifizierten Kurzstrecken als Teil einer Gesamtreise, die auch die Nutzung des von dem Intermodal-Partner betriebenen erdgebundenen Verkehrsmittels beinhaltet.

- 8.2** Die nach diesem Abschnitt 8 abgeschlossenen Intermodal-Vereinbarungen richten sich nach den MITA-Grundsätzen (einschließlich *Intermodal Interline Traffic Agreement - Passenger and IATA Recommended Practice 1780e*). Die Lufthansa akzeptiert die vollständige *pro rata*-Teilung in Übereinstimmung mit den von dem MITA-Mitgliedern angewandten Regelungen. Das gilt auch für solche Strecken, auf denen lediglich Schienenverkehr angeboten wird. Fahrpreiskombinationen unterliegen keinen Beschränkungen zwischen Verkehrsunternehmen, bei denen es sich um IATA-Intermodal-MITA-Mitglieder handelt, wobei die Regelung der Anwendung strengster Bedingungen nur für das jeweilige Segment und das zugehörige Verkehrsunternehmen gilt. Die Lufthansa und der Intermodal-Partner können auf Mindestaufenthaltsanforderungen für ihre Flugpreise und City-Pairs verzichten. Solche Entscheidungen werden respektiert und beidseitig veröffentlicht. Falls der Intermodal-Partner die Mitteilung eines kilometerbezogenen Fahrpreises für einen bestimmten Bereich, eine Standortbestimmung oder einen erhöhten Fahrpreis verlangt, stellt die Lufthansa einen entsprechenden Antrag bei der IATA unter Beachtung der üblichen IATA-Verfahren.
- 8.3** Auf Anfrage eines potentiellen Intermodal-Partners bemüht sich die Lufthansa nach besten Kräften und nach Treu und Glauben um die Herbeiführung einer Vereinbarung zu Bedingungen, die mit denjenigen vergleichbar sind, die gegenüber anderen Intermodal-Partnern auf den Identifizierten Kurzstrecken oder, falls solche Intermodal-Partner nicht existieren, gegenüber anderen Intermodal-Partnern auf vergleichbaren *City-Pairs* gelten, vorausgesetzt die notwendigen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf Sicherheit, Leistungsqualität, Versicherungsschutz und Haftungsgrenzen werden eingehalten. Die Bedingungen einer solchen Vereinbarung haben gegenüber den allgemeinen Verpflichtungen gemäß dieser Ziffer 8 Vorrang.
- 8.4** Streitigkeiten zwischen der Lufthansa und Intermodal-Partnern im Hinblick auf Intermodal-Vereinbarungen nach diesem Abschnitt 8 sind im Wege der Schlichtung gemäß Abschnitt 11.2.1 (v) und der Streitbeilegung im Schnellverfahren gemäß Abschnitt 12 zu klären.
- 8.5** Alle gemäß diesem Abschnitt 8 abgeschlossenen Vereinbarungen hinsichtlich einer Identifizierten Kurzstrecke enden automatisch im Falle, daß Lufthansa den Betrieb auf der betreffenden Identifizierten Kurzstrecke einstellt.

9. *BLOCKED SPACE-VEREINBARUNGEN*

- 9.1** Bis zum Ende der IATA-Sommersaison 2006 schließt das Zusammengeschlossene Unternehmen auf Anfrage mit jedem interessierten Möglichen Neuen Marktteilnehmer für die Identifizierten Kurzstrecken (mit Ausnahme der Strecke CGN-VIE) eine *Blocked Space*-Vereinbarung ab.

- 9.2** Jede *Blocked Space*-Vereinbarung basiert auf einer festgelegten Anzahl an Sitzplätzen (*Hard Block*-Grundlage) und gilt für mindestens eine volle IATA-Saison. Die Anzahl an Sitzplätzen, die von einer solchen Vereinbarung abgedeckt ist, beläuft sich auf höchstens 15 % der auf einer bestimmten Frequenz angebotenen Sitzplätze und keinesfalls auf mehr als 30 Sitzplätze in einem bestimmten Flugzeug. Die Bedingungen für solche etwaigen *Blocked Space*-Vereinbarungen müssen mit denjenigen vergleichbar sein, die mit den Allianzpartnern des Zusammengeschlossenen Unternehmens auf derselben Identifizierten Kurzstrecke abgeschlossen werden, oder, falls ein solcher Allianzpartner nicht existiert, mit anderen Fluglinien auf derselben Strecke oder, falls eine solche Fluglinie nicht existiert, mit sonstigen Fluglinien auf vergleichbaren Strecken. Der Mögliche Neue Marktteilnehmer trägt das volle wirtschaftliche Risiko, das mit dem Weiterverkauf der von der *Blocked Space*-Vereinbarung abgedeckten Sitzplätze verbunden ist.
- 9.3** Streitigkeiten zwischen dem Zusammengeschlossenen Unternehmen und dem Möglichen Neuen Marktteilnehmer im Hinblick auf *Blocked Space*-Vereinbarungen nach diesem Abschnitt 9 sind im Wege der Schlichtung gemäß Ziffer 11.2.1 (v) und der Streitbeilegung im Schnellverfahren nach Abschnitt 12 zu klären.

10. AN TARIFE GEKNÜPFTE BEDINGUNGEN

- 10.1 Angesichts der Tatsache, daß die Wintersaison 2006/07 diejenige nächste IATA-Flugplanperiode ist, für die noch keine Slots zugeteilt wurden, verpflichtet sich das Zusammengeschlossene Unternehmen, seine Veröffentlichten Tarife auf den Identifizierten Kurzstrecken bis zum Beginn der Wintersaison 2006/07 nicht zu erhöhen. Davon ausgenommen ist eine Erhöhung der IATA-Tarife.

11. TREUHÄNDER

11.1 BESTELLUNG DES TREUHÄNDERS

11.1.1 Ein Treuhänder wird unter Einhaltung des in Ziffer 11.1.2 beschriebenen Verfahrens bestellt. Der Treuhänder muß mit der Flugverkehrsbranche vertraut sein und über die für diese Bestellung notwendige Erfahrung, Kompetenz und Unabhängigkeit verfügen. Der Treuhänder darf weder direkt noch indirekt mit der Lufthansa oder der Eurowings ein Anstellungs-, Beratungs- oder sonstiges Verhältnis während der letzten drei Jahre gehabt haben und wird ein solches Verhältnis mit dem Zusammengeschlossenen Unternehmen auch nicht während der folgenden zwei Jahre nach Erfüllung seines Auftrags eingehen.

11.1.2 Innerhalb von fünf (5) Kommissionsarbeitstagen nach Zugang der Freigabe legt die Lufthansa in Abstimmung mit der Eurowings eine Liste vor, in der eine oder mehrere Personen genannt werden, die für die Bestellung des Treuhänders zur Genehmigung durch die Kommission vorgeschlagen werden.

Der Vorschlag enthält ausreichende Informationen, mittels derer die Kommission überprüfen kann, daß der vorgeschlagene Treuhänder die in Ziffer 11.1.1 genannten Anforderungen erfüllt, und umfaßt ferner:

- (i) die vollständigen Bedingungen der vorgeschlagenen Beauftragung, einschließlich aller Vorkehrungen, die notwendig sind, um es dem Treuhänder zu ermöglichen, seinen Pflichten in Übereinstimmung mit den vorliegenden Abhilfemaßnahmen nachzukommen;
- (ii) die Aufstellung eines Arbeitsplans, einschließlich einer Beschreibung wie der Treuhänder beabsichtigt, die ihm zugewiesenen Aufgaben zu erfüllen.

Die Billigung oder Abweisung des vorgeschlagenen Treuhänders sowie die Billigung des vorgeschlagenen Auftrags unter dem Vorbehalt etwaiger Änderungen, welche die Kommission für erforderlich hält, damit der Treuhänder seinen Pflichten nachkommen kann, liegen im Ermessen der Kommission. Wird nur ein Name akzeptiert, ist die Lufthansa in Abstimmung mit der Eurowings verpflichtet, die betreffende natürliche oder juristische Person als Treuhänder zu bestellen oder bestellen zu lassen. Werden mehr als ein Name akzeptiert, steht es der Lufthansa in Abstimmung mit der Eurowings frei, einen Treuhänder für die Bestellung aus der Reihe der genehmigten Namen auszuwählen. Der Treuhänder wird innerhalb einer Woche nach Genehmigung durch die Kommission in Übereinstimmung mit der von der Kommission genehmigten Beauftragung bestellt.

Falls alle vorgeschlagenen Treuhänder abgelehnt werden, ist die Lufthansa in Abstimmung mit der Eurowings verpflichtet, die Namen von mindestens zwei weiteren Personen oder Institutionen innerhalb einer Woche nach Benachrichtigung über die Ablehnung vorzulegen, und zwar nach Maßgabe der in Ziffer 11.1.1 genannten Anforderungen und Verfahren.

Falls alle weiteren vorgeschlagenen Treuhänder von der Kommission abgelehnt werden, benennt die Kommission einen Treuhänder, den Lufthansa sodann zu bestellen hat, und zwar nach Maßgabe eines von der Kommission zu genehmigenden Auftrags.

11.2 AUFTRAG DES TREUHÄNDERS

11.2.1 Der Auftrag des Treuhänders umfaßt insbesondere die folgenden Aufgaben:

- (i) Überwachung der zufriedenstellenden Erfüllung der von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen in diesen Abhilfemaßnahmen eingegangenen Verpflichtungen, soweit sie in den Bereich dieser Abhilfemaßnahmen fallen;
- (ii) Unterbreitung von Vorschlägen gegenüber dem Zusammengeschlossenen Unternehmen bezüglich solcher Maßnahmen, die der Treuhänder für erforderlich hält, um sicherzustellen, daß das Zusammengeschlossene Unternehmen die mit der Entscheidung verknüpften Bedingungen und Auflagen einhält;
- (iii) Beratung und Vorlage einer schriftlichen Empfehlung an die Kommission bezüglich der Geeignetheit einer etwaigen Slotübertragungs-Vereinbarung und eines Möglichen Neuen Marktteilnehmers, die gemäß der Abschnitte 2 und 4 der Kommission zur Genehmigung vorgelegt werden;
- (iv) Vorlage schriftlicher Berichte an die Kommission bezüglich der Einhaltung dieser Abhilfemaßnahmen durch die Parteien sowie des Fortschritts bei der Auftrags erledigung unter Nennung etwaiger Punkte, hinsichtlich derer die Parteien diesen Abhilfemaßnahmen nicht nachgekommen sind oder der Treuhänder nicht in der Lage war, seinen Auftrag zu erfüllen;
- (v) Schlichtung etwaiger Unstimmigkeiten hinsichtlich der Bedingungen der Interline-Vereinbarung gemäß Abschnitt 6, des FFP gemäß Abschnitt 7, der Intermodal-Vereinbarung gemäß Abschnitt 8 sowie der *Blocked-Space*-Vereinbarung gemäß Abschnitt 9, sofern die jeweils andere(n) Vertragspartei(en) einer solchen Schlichtung zustimmt/en sowie Vorlage eines Berichts über den Ausgang der Schlichtung an die Kommission; und

(vi) auf Anfrage der Kommission jederzeitige Abgabe eines schriftlichen oder mündlichen Berichts im Hinblick auf Angelegenheiten, die in den Bereich dieser Abhilfemaßnahmen fallen.

11.2.2 Das Zusammengeschlossene Unternehmen erhält gleichzeitig eine nicht vertrauliche Fassung etwaiger schriftlicher Empfehlungen des Treuhänders an die Kommission (gemäß Abschnitt 11.2.1 (iii)).

11.2.3 Die in Abschnitt 11.2.1 (iii) bis (vi) vorgesehenen Berichte sind in englischer Sprache abzufassen. Die in Abschnitt 11.2.1 (iv) vorgesehenen Berichte sind nach Bestellung des Treuhänders von diesem an die Kommission jeweils innerhalb von zehn (10) Werktagen nach dem Ende einer jeden IATA-Saison bzw. zu (einem) von der Kommission festgelegten anderen Zeitpunkt(en) zu senden, wobei die Berichte eine Darstellung der Entwicklungen in der unmittelbar vorangegangenen IATA-Saison enthalten müssen. Das Zusammengeschlossene Unternehmen erhält gleichzeitig eine nicht vertrauliche Kopie aller Berichte des Treuhänders.

11.2.4 Das Zusammengeschlossene Unternehmen gewährt dem Treuhänder die Unterstützung und Auskünfte, einschließlich der Einsicht in alle relevanten Unterlagen, die der Treuhänder vernünftigerweise zwecks Durchführung seines Auftrags verlangen kann, und zahlt die in dem Auftrag vereinbarte angemessene Vergütung für dessen Leistungen.

11.2.5 Der Treuhänder hat vollständigen und uneingeschränkten Zugang zu allen Büchern, Aufzeichnungen, Unterlagen, technischen Informationen sowie Zugang zu Verwaltungseinrichtungen und Orten allgemein des Zusammengeschlossenen Unternehmens, die zur Erfüllung der Pflichten nach diesem Auflagenkatalog erforderlich sind.

11.2.6 Das Zusammengeschlossene Unternehmen hält den Treuhänder (sowie ggf. seine Mitarbeiter, Vertreter und Berater) schadlos und bestätigt hiermit, daß diese Personen nicht gegenüber dem Zusammengeschlossenen Unternehmen bezüglich etwaiger Verbindlichkeiten aus der Erfüllung der Pflichten des Treuhänders nach diesen Abhilfemaßnahmen haften, außer wenn und insofern solche Verbindlichkeiten auf vorsätzliches Verhalten, Rücksichtslosigkeit, grobe Fahrlässigkeit oder Bösgläubigkeit des Treuhänders (oder ggf. seiner Mitarbeiter, Vertreter und Berater) zurückzuführen sind.

Der Treuhänder kann auf Kosten des Zusammengeschlossenen Unternehmens mit vorheriger Zustimmung der Kommission Berater hinzuziehen, falls der Treuhänder die Hinzuziehung solcher Berater für zur Erfüllung seiner Aufgaben nach dem Auftrag notwendig erachtet, vorausgesetzt die dafür in Rechnung gestellten Gebühren sind angemessen und das Zusammengeschlossene Unternehmen wurde vorab konsultiert.

11.3 AUFTRAGSBEENDIGUNG

11.3.1 Falls der Treuhänder seine Tätigkeit nach diesen Abhilfemaßnahmen aus sachlichem Grund, einschließlich eines Interessenkonflikts seitens des Treuhänders beendet:

- (i) kann die Kommission, nach Anhörung des Treuhänders, von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen verlangen, den Treuhänder zu ersetzen, oder
- (ii) das Zusammengeschlossene Unternehmen darf den Treuhänder mit vorheriger Zustimmung der Kommission ersetzen.

11.3.2 Bei Entlassung des Treuhänders kann dieser verpflichtet werden, seine Tätigkeit solange fortzusetzen, bis ein neuer Treuhänder bestellt ist, und diesem alle relevanten Informationen vollständig übergeben wurden. Der neue Treuhänder wird in Übereinstimmung mit dem in Abschnitt 11.1.2 beschriebenen Verfahren bestellt.

11.3.3 Mit Ausnahme seiner Entlassung gemäß Abschnitt 11.3.1 beendet der Treuhänder seine Tätigkeit als Treuhänder erst, nachdem die Kommission ihn von seinen Pflichten entbunden hat. Die Kommission ist jedoch berechtigt, jederzeit die Wiederbestellung des Treuhänders zu verlangen, wenn sich später herausstellt, daß die Auflagen möglicherweise nicht vollständig und ordnungsgemäß erfüllt worden sind.

12. STREITBEILEGUNG IM SCHNELLVERFAHREN

12.1 Falls ein Möglicher Neuer Marktteilnehmer oder ein Intermodal-Partner Anlaß zu der Annahme hat, daß das Zusammengeschlossene Unternehmen die Anforderungen der Abschnitte 2.2.10, 6, 7, 8 und 9 der Abhilfemaßnahmen gegenüber der jeweiligen Partei nicht erfüllen wird, ist das Verfahren zur Streitbeilegung im Schnellverfahren nach diesem Abschnitt 12 anzuwenden.

12.2 Ein Möglicher Neuer Marktteilnehmer oder ein Intermodal-Partner, der die Möglichkeit der Streitbeilegung im Schnellverfahren zu nutzen wünscht (**Anfragende Partei**), ist verpflichtet, das Zusammengeschlossene Unternehmen

schriftlich davon in Kenntnis zu setzen. Dabei sind Gründe darzulegen, welche diese Partei zu der Annahme veranlaßt haben, daß das Zusammengeschlossene Unternehmen die Anforderungen nach den Abschnitten 2.2.10, 6, 7, 8 und 9 dieser Abhilfemaßnahmen nicht erfüllen wird (**Mitteilung**). Die Anfragende Partei und das Zusammengeschlossene Unternehmen werden sich nach besten Kräften bemühen, alle etwaigen Meinungsverschiedenheiten und Streitigkeiten im Wege der Kooperation und Konsultation innerhalb einer angemessenen Frist von höchstens fünfzehn (15) Werktagen nach Eingang der Mitteilung beizulegen, wobei diese Frist im gegenseitigen Einvernehmen verlängert werden kann.

- 12.3 Sollten die Anfragende Partei und das Zusammengeschlossene Unternehmen ihre Meinungsverschiedenheiten nicht im Wege der Kooperation und Konsultation gemäß Abschnitt 12.2 beilegen können, benennt die Anfragende Partei einen Schiedsrichter.
- 12.4 Das Zusammengeschlossene Unternehmen benennt innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach Eingang einer schriftlichen Benachrichtigung von einer Anfragenden Partei bezüglich der Bestellung des Schiedsrichters der Anfragenden Partei seinen eigenen Schiedsrichter und legt gegenüber der Anfragenden Partei ausführlich die Gründe für die streitige Auseinandersetzung in Schriftform dar.
- 12.5 Die von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen und der Anfragenden Partei benannten Schiedsrichter einigen sich innerhalb einer Frist von einer (1) Woche nach Bestellung des ersten Schiedsrichters auf die Ernennung eines dritten Schiedsrichters. Können sich die von dem Zusammengeschlossenen Unternehmen und der Anfragenden Partei benannten Schiedsrichter nicht auf die Ernennung eines dritten Schiedsrichters einigen, so bitten sie den Präsidenten der Internationalen Handelskammer („ICC“), den dritten Schiedsrichter zu bestellen.
- 12.6 Die Schiedsrichter werden angewiesen, ein Schiedsgericht einzurichten und innerhalb einer Frist von einem (1) Monat nach Bestellung des dritten Schiedsrichters eine vorläufige Entscheidung über die strittigen Punkte zu treffen, wobei eine Fristverlängerung, sofern erforderlich, durch einstimmigen Beschluß aller drei Schiedsrichter möglich ist. Die vorläufige Entscheidung tritt mit sofortiger Wirkung bis zur Verkündung einer endgültigen Entscheidung in Kraft. Die endgültige Entscheidung ist von den Schiedsrichtern innerhalb einer Frist von sechs (6) Monaten nach Bestellung des dritten Schiedsrichters zu treffen, wobei eine Fristverlängerung, sofern erforderlich, durch einstimmigen Beschluß aller drei Schiedsrichter möglich ist.
- 12.7 In ihrer vorläufigen und endgültigen Entscheidung legen die Schiedsrichter ebenfalls etwaige Maßnahmen fest, die von dem Zusammengeschlossenen

Unternehmen zu ergreifen sind, um die Einhaltung der Abschnitte 2.2.10, 6, 7, 8 und 9 dieser Abhilfemaßnahmen gegenüber der Anfragenden Partei sicherzustellen, einschließlich der vorläufigen oder endgültigen verbindlichen Festlegung der strittigen vertraglichen Bedingungen in den in Abschnitten 2.2.10, 6, 7, 8 und 9 dieser Abhilfemaßnahmen genannten Vereinbarungen.

- 12.8** Jeder Schiedsrichter ist berechtigt, das Zusammengeschlossene Unternehmen oder die Anfragende Partei um Erteilung von Auskünften zu ersuchen, um es den Schiedsrichtern zu ermöglichen, eine Entscheidung zu treffen.
- 12.9** Die Beweislast in etwaigen im Schnellverfahren zu klärenden Streitfällen ist wie folgt zu tragen: i) die Anfragende Partei hat den *prima facie*-Beweis zu erbringen, und ii) wenn die Anfragende Partei den *prima facie*-Beweis erbringt, hat der Schiedsrichter zugunsten der Anfragenden Partei zu befinden, es sei denn, das Zusammengeschlossene Unternehmen kann gegenteilige Beweise vorlegen.
- 12.10** Die Schiedsrichter sind anzuweisen, vertrauliche Informationen nicht offenzulegen und die für vertrauliche Informationen und Geschäftsgeheimnisse geltenden Standards nach dem EU-Wettbewerbsrecht anzuwenden.
- 12.11** Das Schiedsverfahren findet in englischer Sprache unter Anwendung der ICC-Regeln statt. Neben der Entscheidung über die Anspruchsgrundlagen legt der Schiedsspruch die Übernahme der Gebühren und Kosten der obsiegenden Partei durch die unterliegende Partei fest. Der Sitz des Schiedsgerichts ist in Frankfurt a.M.
- 12.12** Im Falle der Uneinigkeit zwischen den Parteien des Schiedsverfahrens bezüglich der Auslegung der Abhilfemaßnahmen sollen die Schiedsrichter die Kommission informieren und können die Kommission um deren Auslegung der Abhilfemaßnahmen bitten, bevor sie eine Entscheidung zugunsten einer Partei des Schiedsverfahrens treffen. Die Kommission ist jederzeit berechtigt, während des Schiedsverfahrens Schriftsätze einzubringen.
- 12.13** Die Befugnisse der Kommission, im Zusammenhang mit den Abhilfemaßnahmen Entscheidungen gemäß ihrer Befugnisse nach der FKVO und dem EG-Vertrag zu treffen, werden durch das Schiedsverfahren in keiner Weise berührt.

13. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

- 13.1** Diese Abhilfemaßnahmen treten am Tag der Zustellung der Freigabe in Kraft, wobei das Zusammengeschlossene Unternehmen jedoch nicht verpflichtet ist, Slots mit Wirkung vor der IATA-Wintersaison 2006/07 zu übertragen. Falls der Zusammenschluß aufgegeben, aufgehoben, für ungültig erklärt, nicht genehmigt, von einer zuständigen Behörde nicht gebilligt oder in sonstiger Weise beendet wird, verlieren diese Abhilfemaßnahmen automatisch ihre Wirkung.
- 13.2** Auf Anfrage des Zusammengeschlossenen Unternehmens kann die Kommission jede in diesen Abhilfemaßnahmen festgelegte Frist verlängern. Die Anfrage des Zusammengeschlossenen Unternehmens muß spätestens einen (1) Monat vor Ablauf der jeweiligen Frist vorliegen. Das Zusammengeschlossene Unternehmen ist nur in Ausnahmefällen berechtigt, eine Fristverlängerung innerhalb des letzten Monats einer Frist zu beantragen. Die Anfrage des Zusammengeschlossenen Unternehmens ist ausreichend zu begründen unter Darlegung der neu hinzugetretenen Umstände, die nach Ansicht des Zusammengeschlossenen Unternehmens eine Fristverlängerung rechtfertigen.
- 13.3** Falls die Genehmigung des Zusammenschlusses durch eine andere Behörde an Bedingungen und Auflagen geknüpft wird, die möglicherweise diesen Abhilfemaßnahmen widersprechen, kann die Lufthansa eine Überprüfung und Anpassung dieser Abhilfemaßnahmen zur Ausräumung solcher Widersprüche anfordern.

14. ÜBERPRÜFUNGSKLAUSEL

- 14.1** Die Kommission kann auf Anfrage des Zusammengeschlossenen Unternehmens aufgrund außergewöhnlicher Umstände oder aufgrund einer radikalen Änderung der Marktbedingungen wie beispielsweise des Betriebs eines Wettbewerbsfähigen Flugangebotes auf den Identifizierten Kurzstrecken auf die Erfüllung einzelner oder mehrerer Verpflichtungen in diesen Abhilfemaßnahmen verzichten, diese ändern oder ersetzen.
- 14.2** Auf Anfrage des Zusammengeschlossenen Unternehmens können alle in diesen Abhilfemaßnahmen enthaltenen Bedingungen und Auflagen von der Kommission auf der Grundlage einer langfristigen Marktentwicklung überprüft, gestrichen oder geändert werden. Die Kommission wird insbesondere auf die Verpflichtung zur Bereitstellung von Slots verzichten, wenn sie feststellt, daß sich die Vertragsverhältnisse, die der Entscheidung der Kommission bezüglich verminderter Wettbewerbsanreize zwischen dem Zusammengeschlossenen Unternehmen und den jeweiligen Lufthansa-Allianzverkehrsunternehmen zugrundelagen, so wesentlich verändert haben, daß die von der Kommission vorgetragenen Bedenken nicht mehr vorliegen.

21. Dezember 2005

unterzeichnet
Dr. Holger Hätty

unterzeichnet
Nicolai von Ruckteschell

Ordnungsgemäß bevollmächtigte Vertreter der Deutschen Lufthansa AG

Mit dem Einverständnis der Eurowings Luftverkehrs AG

unterzeichnet

Friedrich-Wilhelm Weitholz

Ordnungsgemäß bevollmächtigter Vertreter der Eurowings Luftverkehrs AG