

Dieser Text wird nur für Informationszwecke bereitgestellt.

Eine Zusammenfassung dieser Entscheidung wird in allen Gemeinschaftssprachen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

***Fall Nr. COMP/M.4439
– Ryanair / Aer Lingus***

Nur der englische Text ist verbindlich.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 139/2004
FUSIONSKONTROLLVERFAHREN**

Artikel 8 (3)
Datum: 27.06.2007



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 27.06.2007

K(2007) 3104

ÖFFENTLICHE VERSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 27.06.2007

**zur Erklärung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen
Markt und dem EWR-Abkommen**

(Fall Nr. COMP/M.4439 – Ryanair / Aer Lingus)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Entscheidung der Kommission

vom 27.06.2007

zur Erklärung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen

(Fall Nr. COMP/M.4439 – Ryanair / Aer Lingus)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 57,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen¹, insbesondere Artikel 8 Absatz 3,

gestützt auf die Entscheidung der Kommission vom 20. Dezember 2006 zur Einleitung des Verfahrens in dieser Sache,

gestützt auf die Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen²,

gestützt auf den Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten in dieser Sache³,

IN ERWÄGUNG NACHSTEHENDER GRÜNDE:

1. EINLEITUNG

1. Am 30. Oktober 2006 wurde bei der Kommission gemäß Artikel 4 der Verordnung Nr. 139/2004 („Fusionskontrollverordnung“) ein Zusammenschlussvorhaben angemeldet. Danach ist geplant, dass das Unternehmen Ryanair Holdings Plc („Ryanair“, Irland) im Wege eines öffentlichen Übernahmeangebots, das am 23. Oktober 2006 bekannt gegeben wurde, im Sinne von Artikel 3(1)(b) der Fusionskontrollverordnung die Kontrolle über das gesamte Unternehmen Aer Lingus Group Plc („Aer Lingus“, Irland) erwirbt.
2. Nach eingehender Prüfung der Anmeldung hat die Kommission entschieden, dass der Zusammenschluss in den Anwendungsbereich der Fusionskontrollverordnung fällt und dass, trotz Berücksichtigung der von Ryanair am 19. November 2006 gemachten und am

1 ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

2 ABl. C200, , S.....

3 ABl. C200, , S.....

14. Dezember 2006 geänderten Verpflichtungsangebote, schwerwiegende Bedenken bezüglich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen bestehen. Sie entschied daher am 20. Dezember 2006, ein Verfahren gemäß Artikel 6(1)(c) der Fusionskontrollverordnung einzuleiten.

3. Im Interesse der Untersuchung wurde die Entscheidungsfrist für diesen Fall gemäß Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Fusionskontrollverordnung um 20 Werktage verlängert und auf den 22. Februar 2007 festgelegt.
4. Am 27. März 2007 wurde gemäß Artikel 18 der Fusionskontrollverordnung Ryanair eine Mitteilung der Beschwerdepunkte übermittelt.
5. Am 17. April und 3. Mai 2007 sagte Ryanair weitere Verpflichtungen zu, um die Vereinbarkeit des Zusammenschlussvorhabens mit dem Gemeinsamen Markt herzustellen.
6. Der Beratende Ausschuss diskutierte einen Entwurf dieser Entscheidung am 11. Juni 2007.

2. DIE PARTEIEN

7. *Ryanair* ist eine Fluggesellschaft, die auf mehr als 400 Flugstrecken in 24 Ländern Europas Direktverbindungen im Linienflugverkehr anbietet. Ryanair betreibt mehr als 75 Strecken zwischen Irland (hauptsächlich ab Dublin, aber auch ab Shannon, Cork, Kerry und Knock) und anderen europäischen Staaten. Das Unternehmen verfügt über eine Flotte von 120 Flugzeugen (und einem zusätzlichen Auftrag über die Lieferung von 161 neuen Flugzeugen in einem Zeitraum von 6 Jahren)⁴ sowie über aktuell 20 Basen in ganz Europa. Als wichtigste Basen sind hier London-Stansted und Dublin zu nennen. Ryanair ist kein Mitglied einer Allianz von Fluggesellschaften und verfügt nicht über Teilstreckenvereinbarungen⁵ mit einer anderen Fluggesellschaft. Ryanair ist eine irische Aktiengesellschaft und ist an den Börsen in Dublin, London und New York (NASDAQ) gelistet.
8. *Aer Lingus* ist eine Fluggesellschaft mit Sitz in Irland. Als eine Aktiengesellschaft bietet Aer Lingus in erster Linie Direktverbindungen im Linienluftverkehr auf mehr als 70 Strecken an und verbindet so die irischen Flughäfen von Dublin, Shannon und Cork mit einer Vielzahl von europäischen Flugzielen. Zusätzlich bietet Aer Lingus Langstreckenflüge (hauptsächlich in die USA) sowie Frachtdienste an. Aer Lingus verfügt über eine Basis am Flughafen Dublin (sowie zu einem geringeren Maße an den Flughäfen Cork und Shannon) und über eine Gesamtflotte von aktuell 28 Kurzstreckenflugzeugen und 7 Langstreckenflugzeugen sowie über einen Auftrag zur Lieferung von 4 Kurzstrecken- und 2 Langstreckenflugzeugen bis Ende 2007. Aer Lingus war Mitglied der Allianz „OneWorld“, hat jedoch seine Mitgliedschaft zum April 2007 beendet.
9. Ryanair und Aer Lingus werden in dieser Entscheidung gemeinsam als „die fusionierenden Parteien“ bezeichnet.

⁴ Siehe: <http://www.ryanair.com/site/EN/about.php?page=About&sec=fleet>.

⁵ Teilstreckenvereinbarungen ermöglichen Fluggesellschaften, ihre eigenen Flüge mit Flügen anderer Fluggesellschaften zu kombinieren, um so mehr Destinationen anbieten zu können. Mehr hierzu im Weiteren.

3. DER ZUSAMMENSCHLUSS

10. Die beabsichtigte Transaktion betrifft den Erwerb der alleinigen Kontrolle über Aer Lingus durch Ryanair im Wege eines öffentlichen Übernahmeangebots für alle noch nicht im Besitz von Ryanair befindlichen Aktien. Ryanair begann bereits am 27. September 2006, große Mengen Aer Lingus-Aktien zu kaufen. So erwarb Ryanair 43,7 Millionen Aktien am 27. September 2006, 25,05 Millionen Aktien am 28. September 2006, 8,3 Millionen Aktien am 29. September 2006, 7,775 Millionen Aktien am 4. Oktober 2006 und 16,56 Millionen Aktien am 5. Oktober 2006. Diese Aktien entsprechen 19,16 % des Aktienkapitals von Aer Lingus.
11. Am 5. Oktober machte Ryanair ein öffentliches Übernahmeangebot für das gesamte Aktienkapital von Aer Lingus. Die Angebotsunterlagen wurden an die Aktieninhaber von Aer Lingus am 23. Oktober 2006 verschickt und beinhalteten als Annahmefrist den 13. November 2006, die Ryanair danach zunächst bis zum 4. Dezember 2006 und anschließend bis zum 22. Dezember 2006 verlängerte. Während des Angebotszeitraums erwarb Ryanair weitere Aer Lingus-Aktien und besaß am 28. November 2006 25,17 % des Aktienkapitals von Aer Lingus. Ryanair hat bestätigt, dass der Erwerb von Aer Lingus-Aktien seit dem 26. September 2006 Teil des Plans war, die Kontrolle über Aer Lingus zu erhalten⁶.
12. Da Ryanair die ersten 19 % des Aktienkapitals von Aer Lingus innerhalb eines Zeitraums von weniger als 10 Tagen vor Veröffentlichung des Übernahmeangebots und die weiteren 6 % unmittelbar danach erworben hat und im Hinblick auf die Erläuterungen der Fluggesellschaft Ryanair zu den von ihr zum Zeitpunkt dieser Transaktionen verfolgten wirtschaftlichen Ziele, stellt der gesamte Vorgang einschließlich des Erwerbs der Aktien vor und während des Zeitraums für das öffentliche Übernahmeangebot sowie der Bekanntgabe des öffentlichen Übernahmeangebots einen einzigen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 der Fusionskontrollverordnung dar.

4. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

13. In ihrer Entscheidung vom 20. Dezember 2006 nach Artikel 6(1)(c) der Fusionskontrollverordnung ist die Kommission zu dem Schluss gekommen, dass der angemeldete Zusammenschluss über eine gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1(3) der Fusionskontrollverordnung verfügt. Um der Klarheit willen werden die Argumente für diese Entscheidung in diesem Abschnitt dargestellt.
14. Der Zusammenschluss verfügt nicht über eine gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1(2) der Fusionskontrollverordnung, da der gemeinsame weltweite Gesamtumsatz von Ryanair und Aer Lingus weniger als 5 Milliarden Euro beträgt⁷. Deshalb ist zu prüfen, ob der Zusammenschluss über eine gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1(3) der Fusionskontrollverordnung verfügt.
15. Die betroffenen Unternehmen erzielen einen gemeinsamen weltweiten Umsatz von mehr als 2,5 Mio. Euro⁸, und sowohl Ryanair als auch Aer Lingus verfügen über einen

⁶ Siehe die E-Mail von Ryanair (A&L Goodbody) vom 19.12.2006, Blatt Nr. 9861 und Absatz 866 der Erwiderung von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte.

⁷ Der Umsatz wurde gemäß Artikel 5(1) der Fusionskontrollverordnung und der Mitteilung der Kommission bezüglich der Berechnung von Umsätzen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. C66, 2.3.1998, S. 25) berechnet. Im Folgenden bezeichnet als „Mitteilung über die Umsatzberechnung“.

⁸ Ryanair: 1, 692 Mio. Euro, Aer Lingus: 883 Mio. Euro. [...]*

gemeinschaftsweiten Umsatz von mehr als 100 Mio. Euro⁹. Die Bedingungen von Artikel 1(3)(a) und (d) der Fusionskontrollverordnung sind somit erfüllt. Weiterhin ist eindeutig, dass Ryanair und Aer Lingus nicht mehr als 2/3 ihres gemeinschaftsweiten Umsatzes innerhalb von ein- und demselben Mitgliedstaat erzielen. Ob sowohl Ryanair als auch Aer Lingus einen gemeinsamen Umsatz von mehr als 100 Mio. Euro in mindestens 3 Mitgliedstaaten erzielen oder nicht, und jedes der beiden Unternehmen einen Umsatz von mindestens 25 Mio. Euro in diesen Mitgliedstaaten erzielt (wie gemäß Artikel 1(3)(b) und (c) der Fusionskontrollverordnung erforderlich), hängt von der geografischen Zuordnung des Umsatzes dieser Unternehmen ab.

16. Artikel 5(1) der Fusionskontrollverordnung bezieht sich auf die geografische Zuordnung von Umsätzen: *„Der in der Gemeinschaft oder in einem Mitgliedstaat erzielte Umsatz umfasst den Umsatz, der mit Waren und Dienstleistungen für Unternehmen oder Verbraucher in der Gemeinschaft oder in diesem Mitgliedstaat erzielt wird.“*
17. Das Ziel der Umsatzschwellenwerte ist, einen einfachen und objektiven Mechanismus bereitzustellen, der von den an einer Fusion beteiligten Unternehmen dazu verwendet werden kann, zu bestimmen, ob ihre Transaktion über eine gemeinschaftsweite Bedeutung verfügt und daher anmeldepflichtig ist¹⁰. Zur gleichen Zeit muss die Berechnung der Umsätze so genau wie möglich die wirtschaftliche Stärke der an einer Transaktion im betroffenen Mitgliedstaat beteiligten Unternehmen wiedergeben¹¹. Gemäß der Mitteilung über die Umsatzberechnung richtet sich der Ort des Umsatzes danach, wo sich der Kunde zur Zeit der Transaktion befindet (Nummer 45 ff). Insbesondere Nummer 46 der Mitteilung setzt voraus, dass dieser Standort aus praktischen Gründen dem Standort der Bereitstellung von Dienstleistungen entspricht.
18. In früheren Fällen in Bezug auf Fluggesellschaften¹² hat die Kommission die folgenden drei Möglichkeiten für die geografische Zuordnung von Umsätzen identifiziert:
 - (1) Zuordnung der Umsätze aus einzelnen Strecken zum Zielland (diese Option wurde besonders in einigen Fällen für transatlantische Strecken genannt¹³ und wurde in späteren Entscheidungen, die keine Transatlantikstrecken betrafen, wie beispielsweise der Fall M.616 – Swissair /Sabena (II), M.857 – British Airways/Air Liberté und anderen, fallengelassen. Aus diesem Grund wird diese Möglichkeit hier nur der Vollständigkeit halber aufgelistet, jedoch im Folgenden nicht weiter diskutiert).
 - (2) Zuordnung der Umsätze in einem Verhältnis von 50:50 zum Ursprungsland und dem endgültigen Zielland sowie Berücksichtigung des grenzüberschreitenden Charakters der bereitgestellten Dienstleistungen („50/50-Methode“);
 - (3) Zuordnung der Umsätze zu dem Staat, in dem der Verkauf des Flugtickets stattgefunden hat (auch bezeichnet als „Verkaufsortmethode“).
19. Da frühere Transaktionen eine gemeinschaftsweite Bedeutung gemäß allen möglichen Methoden aufwiesen, hat die Kommission offen gelassen, welche dieser Methoden die

⁹ Ryanair: [...] Euro, Aer Lingus mehr als [...] Euro.

¹⁰ Siehe auch Nummer 5 der Mitteilung über die Umsatzberechnung; Urteil des Gerichts erster Instanz in der Rs. T-417/05 – *Endesa gegen Kommission* vom 14. Juli 2006.

¹¹ Siehe Nummer 7 der Mitteilung über die Umsatzberechnung.

¹² Siehe auch die Entscheidungen der Kommission in den Fällen M.130 – Delta Airlines/PanAm, M.157 – Air France/Sabena, M.259 British Airways/TAT, M.616 – Swissair/Sabena (II), M.857 – British Airways/Air Liberté, M.1354 – SairGroup/LTU, M.1494 – Sair Group/AOM.

¹³ Siehe zum Beispiel die Entscheidung der Kommission in der Rs. M.130 – Delta Airlines/PanAm.

geeignetste Methode darstellt. Es muss jedoch beachtet werden, dass die meisten Entscheidungen vor dem Datum der Mitteilung über die Umsatzberechnung getroffen wurden.

20. Ryanair hat die Fusion bei der Kommission in der Annahme angemeldet, dass diese eine gemeinschaftsweite Bedeutung auf der Basis der sogenannten 50/50-Methode aufweist. Ryanair betont, dass diese Methode von der Kommission in einer Vielzahl früherer Entscheidungen angewendet wurde und angesichts des grenzüberschreitenden Charakters der Strecken, auf denen sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus möglicherweise überschneiden, auch in diesem Fall die geeignete Methode darstellt. Weiterhin argumentiert Ryanair, dass diese Methode im Einklang mit der üblichen Branchenpraxis steht, da Ryanair selbst die nationalen Umsätze auf einer 50/50-Basis für Buchführungszwecke und für betriebliche Zwecke kontrolliert. Ryanair betrachtet diese Verfahrensweise ebenfalls als ausreichend einfach anzuwenden, ohne dabei auf komplizierte Berechnungsverfahren zurückgreifen zu müssen.
21. Im Gegensatz dazu bringt Aer Lingus vor, dass die Fusion nicht über eine gemeinschaftsweite Bedeutung auf der Basis verfügt, dass die Umsätze dem Abflugort des Verbrauchers zugeordnet werden. Aer Lingus argumentiert, dass die allgemeine Regel für die geografische Zuordnung von Umsätzen gemäß Artikel 5(1) der Fusionskontrollverordnung und der Mitteilung über die Umsatzberechnung vorsieht, dass die Umsätze den Mitgliedstaaten zugeordnet werden, in denen sich der Verbraucher aufhält. Wenn man die Tatsache berücksichtigt, dass eine überwiegende Mehrheit der Flugtickets von Aer Lingus über das Internet verkauft werden¹⁴, ist Aer Lingus nicht in der Lage, den Aufenthaltsort des Verbrauchers zum Zeitpunkt des Ticketverkaufs zu ermitteln. Da es aus diesem Grund praktisch nicht möglich ist, den Aufenthaltsort des Verbrauchers zum Zeitpunkt des Verkaufs zu verwenden, ordnet Aer Lingus die Umsätze eher dem Mitgliedstaat zu, in dem sich der Abflugort befindet, da dieser den Aufenthaltsort des Verbrauchers zu dem Zeitpunkt widerspiegelt, zu dem die Bereitstellung der Dienstleistungen beginnt. Aer Lingus bezieht sich in diesem Zusammenhang auch auf die Nummer 170 des Entwurfs der konsolidierten Mitteilung über die Zuständigkeit unter der Fusionskontrollverordnung¹⁵. Aer Lingus argumentiert weiterhin, dass gemäß dieser Methode des Abflugortes Rückflugtickets so behandelt werden müssen, als ob es nur einen Abflugort gäbe, und zwar den Ort, an dem die erste Teilstrecke der Reise begonnen hat. Auch wenn Aer Lingus keine traditionellen Rückflugtickets verkauft, bei dem beide Teilstrecken einer Reise in einem einzigen Ticket zu einem bestimmten Preis zusammengefasst werden, argumentiert Aer Lingus, dass es sich bei dem Rückflugticket um eine Dienstleistung handelt, die zusammen mit dem Hinflugticket an einem Ort verkauft wird, und dass aus diesem Grund die Umsätze sowohl für den Hinflug als auch für den Rückflug der Reise dem ursprünglichen Abflugort zugeordnet werden sollten und nicht auf die beiden Teilstrecken der Reise aufgeteilt werden sollten. Hinsichtlich der Umsatzdaten, die gemäß dieser Verfahrensweise übermittelt wurden, würde Aer Lingus über Umsätze von mehr als 25 Mio. Euro in nur zwei Mitgliedstaaten verfügen¹⁶.
22. Die Transaktion hätte demnach keine gemeinschaftsweite Bedeutung. Die Kommission

¹⁴ Gemäß Aer Lingus wurden [70-80 %]* aller Tickets innerhalb der EG im Zeitraum von November 2005 – Oktober 2006 über das Internet verkauft.

¹⁵ „Draft Commission Consolidated Jurisdictional Notice“ gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen, veröffentlicht am 28.9.2006, die auf der Website der Kommission zur Ansicht verfügbar ist: <http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/legislation/jn.pdf>.

¹⁶ Die Umsätze von Aer Lingus, die gemäß dieser Verfahrensweise zugeordnet werden würden, würden einen Betrag von 25 Mio. Euro nur in Irland ([...]* Euro) und Großbritannien ([...]* Euro) überschreiten. Der drittgrößte nationale Umsatz innerhalb der Gemeinschaft in einer Gesamthöhe von [...]* Euro würde in [...]* erzielt werden.

stellt fest, dass weder Ryanair noch Aer Lingus sich auf die Verkaufsortmethode beziehen, die bereits in früheren Fällen erwähnt wurde. Diese Methode ist aufgrund der stetig wachsenden Anteile von direkten Internetverkäufen (insbesondere im Falle von Billigfluggesellschaften mit Direktverbindungen wie Ryanair und in einem großen Maße der Fluggesellschaft Aer Lingus, die die Mehrzahl ihrer Tickets über das Internet verkauft¹⁷) zunehmend schwierig auf den Luftverkehrssektor anzuwenden. In Ermangelung einer physischen Transaktion an einem feststehenden Flugschalter oder in einem Reisebüro wird es schwieriger, Verbraucher, die ihre Flugtickets erwerben, physisch zu lokalisieren. Da der Verbraucher weiterhin das Ticket im Internet von praktisch jedem beliebigen Ort in der Welt erwerben könnte, würden diese Informationen, auch wenn sie verfügbar wären, nicht notwendigerweise die Annahme in der Mitteilung über die Umsatzberechnung unterstützen, dass der Aufenthaltsort des Verbrauchers zum Zeitpunkt des Erwerbs von Dienstleistungen widerspiegelt, wo die an der Transaktion beteiligten Parteien ihre Dienstleistungen erbringen, und dass die wirtschaftliche Stärke der Parteien in einem bestimmten Mitgliedstaat widerspiegelt wird. Sowohl Aer Lingus als auch Ryanair haben bestätigt, dass sie nicht imstande seien, ihre Umsätze auf der Basis des Aufenthaltsortes des Verbrauchers zuzuordnen, da sie weder die Adresse noch die Aufenthaltsorte der Kunden zum Zeitpunkt des Ticketverkaufes nachverfolgen. Aus diesem Grund kann das Verkaufsortprinzip im vorliegenden Fall nicht als Methode dienen.

23. Die 50/50-Methode, die von Ryanair vorgeschlagen wurde, wurde als möglicher Ansatz in einer Reihe von früheren Fällen akzeptiert und scheint, wie vom Fall M.157 – Air France/Sabena bekannt, dem Ansatz der Fusionskontrollverordnung ähnlich zu sein, da sie die beiden Orte, zwischen denen die Dienstleistungen eigentlich bereitgestellt werden, berücksichtigt und somit den grenzüberschreitenden Charakter der fraglichen Dienstleistungen widerspiegelt. Diese Verfahrensweise bietet ebenfalls ein einfaches und klares Kriterium und scheint daher in dieser Hinsicht im Einklang mit dem wirklichen Zweck des Schwellenwertsystems der Fusionskontrollverordnung zu stehen, das heißt also der Bereitstellung einer einfachen und effizienten Methode zur Bestimmung der Stelle, die für die Überprüfung einer Fusion zuständig ist.¹⁸ Letztendlich scheint die 50/50-Methode keinen Gegensatz zur Mitteilung über die Umsatzberechnung darzustellen, da das grundlegende Prinzip der Mitteilung, das heißt der Heranziehung des Aufenthaltsorts des Verbrauchers zum Zeitpunkt der Transaktion, im vorliegenden Fall angesichts der Schwierigkeit, diesen Aufenthaltsort zu ermitteln, und der besonderen Eigenschaften von Dienstleistungen im Linienflugverkehr nicht auf sinnvolle Weise angewendet werden kann.
24. Aer Lingus argumentiert, dass angesichts der Art der bereitgestellten Dienstleistungen die relevante Methode in der Luftverkehrsindustrie darin besteht, die Umsätze eines Fluges dem Mitgliedstaat zuzuordnen, in dem sich der Abflugort des Fluges befindet (Abflugortmethode). Aer Lingus bringt dazu vor, dass diese Methode den Wortlaut von Artikel 5 der Fusionskontrollverordnung wiedergibt, nicht der Mitteilung über die Umsatzberechnung widerspricht und von der Kommission im kürzlich veröffentlichten Entwurf einer konsolidierten Mitteilung der Kommission über die Zuständigkeit unter der Fusionskontrollverordnung (Draft Commission Consolidated Jurisdictional Notice) als eine

¹⁷ Ryanair verkauft zurzeit ca. [90-100]* % aller Tickets über das Internet, während Aer Lingus ca. [70-80]* % über das Internet verkauft.

¹⁸ Rs. T-417/05 *Endesa gegen Kommission*, Urteil vom 14. Juli 2006.

möglicherweise geeignete Methode vorgeschlagen wurde¹⁹.

25. Wie zuvor bereits in Absatz 16 dargestellt, bezieht sich Artikel 5(1) der Fusionskontrollverordnung auf den Mitgliedstaat, in dem die Dienstleistungen *bereitgestellt werden*. Der Abflugort scheint ein guter Indikator für die Bestimmung zu sein, wo die Dienstleistungen bereitgestellt werden, da es selbstverständlich ist, dass sich der Verbraucher zu Beginn der Bereitstellung der Dienstleistungen am Abflugort befindet. Bei Umständen, wo es unwahrscheinlich ist, dass die Bedingungen des Erwerbs durch den Ort beeinflusst werden, an dem der Verbraucher die Transaktion durchführt, spiegelt die Zuordnung von Umsätzen zum Abflugort möglicherweise prinzipiell wider, wo die Fluggesellschaften um Verbraucher konkurrieren, um ihre Dienstleistungen bereitzustellen, und entspricht der wirtschaftlichen Stärke der Fluggesellschaft in einem bestimmten Mitgliedstaat.²⁰ Weiterhin ist der Abflugort für jede Reise und jeden Verbraucher einfach zu identifizieren, was einen bedeutenden Faktor bei der Bestimmung der gerichtlichen Zuständigkeit darstellt und somit eine Rechtssicherheit sicherstellt. Dies ist von besonderer Bedeutung bei Umständen, in denen der Aufenthaltsort des Verbrauchers zum Zeitpunkt des Verkaufs nicht identifiziert werden kann und in denen die Erfüllung einiger subsidiärer Kriterien, die in Nummer 46 der Mitteilung über die Umsatzberechnung identifiziert werden (wo ein Geschäft abgewickelt wurde, wo der Umsatz für den fraglichen Lieferanten erzeugt wurde), genauso schwierig zu bestimmen ist.
26. Aus diesen Gründen steht das Argument, dass das Prinzip des Abflugortes möglicherweise eine geeignete Basis für die geografische Zuordnung von Umsätzen im Falle des Luftverkehrs darstellt, scheinbar in Einklang mit Artikel 5(1) der Fusionskontrollverordnung und mit dem zugrunde liegenden Ansatz der Mitteilung über die Umsatzberechnung und würde ebenfalls Bezug nehmen auf die Entwicklung von Geschäftspraktiken im Luftverkehrssektor und insbesondere im Falle der beiden Unternehmen, die von der Fusion in diesem Falle betroffen sind²¹.
27. Die Anwendung des Prinzips des Abflugortes würde ebenfalls Fragen bezüglich des Aspektes aufwerfen, wie die Tickets für *Hin- und Rückflüge* behandelt werden sollen, die zum gleichen Zeitpunkt gekauft wurden. Diese Tickets könnten einerseits als „eine Dienstleistung“ behandelt werden, wobei nur ein Abflugort berücksichtigt wird. In diesem Fall sollte der Gesamtumsatz des Rückflugtickets einem Land zugeordnet werden, und zwar dem Land, in dem sich der Abflugort des ursprünglichen Hinfluges befindet. Andererseits könnten diese Tickets auch aufgeteilt werden und getrennt als zwei Flüge von verschiedenen Abflugorten behandelt werden. Dann würden die verschiedenen Erträge von jeder Teilstrecke der Reise dem Land zugeordnet werden, in dem diese Teilstrecke beginnt.
28. Um dieses Problem zu lösen, muss die Vorgehensweise von Aer Lingus und Ryanair

¹⁹ Der Entwurf einer konsolidierten Mitteilung der Kommission über die Zuständigkeit unter der Fusionskontrollverordnung vom 28. September 2006 besagt in Nummer 170 folgendes: „*Fälle des Luftverkehrs werden aus den oben herausgestellten Kategorien ausgeschlossen, da die Dienstleistung hier darin besteht, dem Verbraucher eine Flugreise zu ermöglichen. Die durch den Luftverkehr erzeugten Umsätze müssen dem Aufenthaltsort des Verbrauchers zu dem Zeitpunkt zugeordnet werden, zu dem die Bereitstellung der Dienstleistung beginnt, d. h. dem Abflugort. Der Abflugort ist normalerweise das Land, in dem das Ticket gekauft wurde.*“

²⁰ Weitere Informationen erhalten Sie im dritten subsidiären Kriterium in Nummer 46 der Mitteilung über die Umsatzberechnung. Diese Beobachtung bezieht sich nur auf die Identifikation, für eine gesamte Kategorie von Fällen und für den alleinigen Zweck der Bestimmung der geografischen Zuordnung von Umsätzen, des Ortes, an dem eine anmeldende Partei wahrscheinlich einem Wettbewerb bezüglich der Bereitstellung von Dienstleistungen an Verbraucher ausgesetzt sein könnte, die von einem gegebenen Flughafen abfliegen. Sie berührt nicht die Definition von Märkten für den Zweck der Wettbewerbsanalyse, die von einer konkreten Überprüfung der Umstände für jeden individuellen Fall abhängt.

²¹ Aer Lingus kann sich nicht auf den Entwurf einer konsolidierten Mitteilung der Kommission über die Zuständigkeit unter der Fusionskontrollverordnung (Draft Consolidated Jurisdictional Notice) beziehen, da dieser noch nicht formal von der Kommission verabschiedet wurde.

überprüft werden, um zu bestimmen, ob für den Fall der Anwendung der Methode des Abflugortes die von diesen zwei Fluggesellschaften verkauften Rückflugtickets als eine einzige Dienstleistung aufgefasst werden könnten, oder ob sie als zwei getrennte Dienstleistungen gelten würden, von denen jede an einem anderen Abflugort beginnt. Die Überprüfung dieses Aspektes ergibt, dass weder Ryanair noch Aer Lingus „traditionelle“ Rückflugtickets verkaufen, wobei ein „gebündelter“ Rückflug vorteilhafter wäre als zwei einfache Flugtickets. Im Gegensatz dazu verkaufen beide Fluggesellschaften einfache Flugtickets zusammen oder getrennt (je nach Lage des Falls) und addieren einfach ihre individuellen Preise im Falle einer gleichzeitigen Buchung von Hin- und Rückflugtickets ohne jegliche Preisvorteile oder andere Vorteile für den Verbraucher, der die Tickets für eine solche Hin- und Rückreise erwirbt. Aus diesem Grund stellen diese Tickets keine „traditionellen“ Rückflugtickets dar, sondern vielmehr zwei einfache Tickets, die zum gleichen Zeitpunkt in einer einzigen Transaktion für eine Hin- und Rückreise gekauft wurden. Der Verbraucher hat jedoch zu jeder Zeit die Möglichkeit, diese Art von Tickets in zwei separaten Transaktionen zu erwerben, ohne benachteiligt zu werden: Er hat weiterhin die Möglichkeit, das Hinflugticket bei einer anderen Fluggesellschaft zu erwerben, je nachdem, welche Fluggesellschaft den vorteilhaftesten Preis für jede Teilstrecke der Rundreise anbietet. Zum Zwecke der Zuordnung von Umsätzen könnte daher angenommen werden, dass im Prinzip die Fluggesellschaften miteinander um jede Teilstrecke der Reise konkurrieren und nicht um den Verkauf von Hin- und Rückflugtickets. Dieses Argument würde jedoch durch die Tatsache unterstützt werden, dass sich der Verbraucher in einer Position befindet (im Falle von vorherrschenden Internetverkäufen), die Preise der individuellen einfachen Flüge miteinander zu vergleichen.

29. Aufgrund des zuvor Genannten kann argumentiert werden, dass die Fluggesellschaften in diesem Fall zwei zusammenhängende, jedoch unterschiedliche Dienstleistungen bereitstellen, nämlich eine Dienstleistung am Abflugort des Hinfluges und die andere Dienstleistung am Abflugort des Rückfluges. In dieser Situation und in dem Maße, in dem beschlossen wird, die Methode des Abflugortes anzuwenden, erscheint es am geeignetsten, zumindest im Hinblick auf die Art der Geschäftsaktivitäten der von der vorliegenden Fusion betroffenen Unternehmen die beiden einfachen Flüge einer Hin- und Rückreise aufzuteilen. Aus diesem Grund muss die Methode des Abflugortes in der Art und Weise wie von Aer Lingus vorgeschlagen insofern abgelehnt werden, als dass sie die für Rückflugtickets vorgesehenen Regeln auch auf den (gleichzeitigen) Erwerb von zwei einzelnen Tickets anwendet.
30. Aus diesem Grund kommt man zu dem Schluss, dass von den möglichen alternativen Methoden bezüglich der geografischen Zuordnung von Umsätzen in Bezug auf Transaktionen, bei denen der Aufenthaltsort des Verbrauchers zum Zeitpunkt des Verkaufs nicht identifiziert werden kann und die Bedingungen für einen solchen Erwerb nicht beeinträchtigen kann, insbesondere die 50/50-Methode sowie die Methode auf der Basis des Abflugortes mit Aufteilung der beiden einfachen Flüge eines Hin- und Rückflugtickets, die zum gleichen Zeitpunkt erworben wurden, als die geeignetsten Methoden betrachtet werden können, insbesondere im Falle von Fluggesellschaften mit Direktverbindungen wie Ryanair und Aer Lingus²².
31. Gemäß der Methode des Abflugortes mit Aufteilung der zwei einfachen Flüge einer Hin-

²² Es muss beachtet werden, dass dies nicht die Entscheidung vorausnimmt, ob es erforderlich wäre, Rückflugtickets auch im Falle von traditionelleren Netzwerkfluggesellschaften aufzuteilen, die die traditionellen Rückflugtickets unter vorteilhafteren Bedingungen verkaufen als zwei einfache Flugtickets.

und Rückreise überschreitet sowohl der Umsatz von Ryanair als auch der Umsatz von Aer Lingus eine Summe von 25 Mio. Euro in mindestens drei Mitgliedstaaten (Irland, Großbritannien und Spanien), wohingegen der gemeinsame Umsatz dieser beiden Fluggesellschaften in diesen drei Mitgliedstaaten eine Summe in Höhe von 100 Mio. Euro überschreitet²³. Weiterhin würden die relevanten Schwellenwerte in diesen drei Mitgliedstaaten auch bei Anwendung der 50/50-Methode überschritten werden²⁴. In diesem Fall ist es daher nicht erforderlich, eine Entscheidung zu treffen, welche dieser beiden möglichen Verfahrensweisen die geeignetste Methode darstellt.

32. Das angemeldete Vorhaben hat aus diesem Grund eine gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1(3) der Fusionskontrollverordnung.

5. UNTERSUCHUNG DES FALLS

33. Aufgrund der Komplexität des Falles hat die Kommission versucht, alle verfügbaren Untersuchungsmaßnahmen gemäß Artikel 11 der Fusionskontrollverordnung einzusetzen. Sie hat nicht nur Fragebögen ausgewertet, die unter anderem an konkurrierende Linienfluggesellschaften, Charterfluggesellschaften, Flughäfen und (Firmen)-Kunden gesendet wurden, sondern auch andere schriftliche und mündliche Kontakte mit diesen und anderen dritten Parteien wie z. B. den Behörden zur Koordination von Zeitnischen sowie zivilen Luftfahrt- und Verkehrsbehörden.
34. Weiterhin hat die Kommission entschieden, auf die verschiedenen wirtschaftlichen und ökonomischen Vorlagen, insbesondere der fusionierenden Parteien, soweit dies im Rahmen (insbesondere im Zeitrahmen) einer Fusionskontrolle möglich ist, zu antworten. Die Kommission hat die übermittelten Daten überprüft, indem beschreibende Statistiken erzeugt wurden, um die Faktoren, die den Wettbewerb auf den betroffenen Märkten beeinflussen, besser verstehen zu können. Die Kommission hat dann zwei Regressionsanalysen durchgeführt, von denen eine auf Vergleichen von Flugpreisen auf bestimmten Strecken (Querschnittsanalyse, Anhang IV) und einer Beurteilung von Preisschwankungen über einen gewissen Zeitraum und auf bestimmten Strecken (Analyse mit festen Effekten, Anhang IV) basierte. Das Ziel bestand in beiden Fällen darin, den Grad des Wettbewerbsdrucks zu identifizieren, der zwischen den fusionierenden Parteien sowie ihren Wettbewerbern ausgeübt wird. Weiterhin bot eine Preiskorrelationsanalyse für einzelne Flughafenpaare und Städtepaare eine Eingangsgröße insbesondere für den Abschnitt der Marktdefinition (weitere Einzelheiten siehe Anhang IV).
35. Die Kommission sah sich in diesem Fall außerdem mit einem speziellen Problem im Zusammenhang mit dem Sammeln relevanter Nachweise konfrontiert: obwohl sich die Transaktion wahrscheinlich auf über 14 Mio. Passagiere der Fluglinien der fusionierenden Parteien auswirkt, handelt es sich dabei zum größten Teil um Einzelpersonen²⁵, die die Kommission mit den klassischen Ermittlungstechniken (Fragebogen, Telefongespräche) nicht sinnvoll erreichen kann.
36. Obwohl sich die Kommission durch die Kontaktaufnahme mit großen Gesellschaften (einschließlich der größten Kunden von Aer Lingus) in Phase I der Untersuchung um ein repräsentatives Bild der betroffenen Kunden bemüht hat, zeigten die Antworten, dass die

23 Irland (Ryanair [...] Euro, Aer Lingus ca. [...] Euro; Großbritannien (Ryanair [...] Euro, Aer Lingus [...] Euro); Spanien (Ryanair [...] Euro, Aer Lingus [...] Euro).

24 Irland (Ryanair [...] Euro, Aer Lingus [...] Euro; Großbritannien (Ryanair [...] Euro, Aer Lingus [...] Euro); Spanien (Ryanair [...] Euro, Aer Lingus [...] Euro).

25 Im Gegensatz zu Geschäftskunden, die über ihre Firma kontaktiert werden können. Die fusionierenden Parteien verkaufen eine große Mehrheit ihrer Flugtickets über das Internet und der Anteil der Geschäftskunden an den Gesamtverkäufen ist begrenzt.

Aussagen dieser „Firmenkunden“ nur in begrenztem Maß repräsentativ für die Präferenzen der Kunden sind, die von dieser Fusion zweier „Billigfluggesellschaften“ betroffen sind. Firmenkunden sind von Natur aus Geschäftskunden, die vermutlich stärker zeitabhängig und weniger preispfindlich sind als der durchschnittliche „Billigflug“-Kunde.²⁶ Außerdem sind Firmenkunden auch aufgrund ihrer besonderen Bedürfnisse eher schlecht als Informationsquelle dafür geeignet, wie und aufgrund welcher Parameter die „typischen“ (Billigflug-)Kunden von Ryanair und Aer Lingus eine Fluggesellschaft wählen. Die Kommission hat daher eine unabhängige Beratungsfirma mit einer Kundenbefragung am Flughafen Dublin beauftragt, um eine repräsentative Stichprobe von Antworten von Verbrauchern zu erhalten, deren Flüge von Dublin aus starten. Die Fragen wurden zur Rücksprache an Ryanair und Aer Lingus gesendet, bevor die Kundenbefragung dann innerhalb von zehn Tagen im Februar durchgeführt wurde. Die Ergebnisse der Kundenbefragung decken 12 der 35 sich überschneidenden Strecken (das heißt derjenigen Strecken, auf denen sowohl Aer Lingus als auch Ryanair Dienstleistungen anbieten) und verschiedene charakteristische Merkmale aller sich überschneidenden Strecken ab. Detaillierte Informationen bezüglich der Umfrage und Tabellen, die die Hauptergebnisse enthalten, werden in Anhang I dargelegt.

37. Die Fluggesellschaft Ryanair hat, insbesondere in ihrer Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, die von der Kommission im vorliegenden Fall verwendete *Untersuchungsmethode* kritisiert. Sie hat nicht nur die Ergebnisse der Kundenbefragung in Frage gestellt²⁷, sondern ist auch der Ansicht, dass die Kommission die Ergebnisse des Markttests „selektiv“ zitiert hat.
38. In diesem Kontext ist zu betonen, dass die Beurteilung des Wettbewerbseinflusses dieser Transaktion durch die Kommission eine komplexe Rechts- und Wirtschaftsanalyse beinhaltet, deren Ergebnis nicht nur auf bestimmten Teilen der gesammelten Nachweise, sondern auf der *Gesamtheit* aller verfügbaren Nachweise beruht. Die Tatsache, dass einzelne Nachweise (Antworten auf Fragen, Ergebnis ökonomischer Studien²⁸) eine bestimmte Schlussfolgerung nicht stützen, kann die Beurteilung der Kommission nicht in Frage stellen, da die Kommission ihre Beurteilung nicht auf einen einzelnen Nachweis stützen kann, sondern für die Entscheidung der Vereinbarkeit einer Transaktion mit dem Gemeinsamen Markt möglichst viele Nachweise zusammentragen, alle verfügbaren Fakten und Stellungnahmen analysieren und alle verfügbaren Nachweise abwägen muss.
39. Insbesondere im Hinblick auf schriftliche Fragebögen ist zu beachten, dass es sich bei dem Markttest der Kommission auf keinen Fall um eine „Meinungsumfrage“ handelt. So kann beispielsweise die Tatsache, dass die Mehrheit der antwortenden dritten Parteien eine bestimmte Meinung hat, für die Analyse der Kommission nur als Indikator dienen: die Kommission ist weder verpflichtet, innerhalb des begrenzten zeitlichen Rahmens eines Fusionsverfahrens und unter dem Druck der oft engen Märkte mit eher antwortunwilligen dritten Parteien eine „repräsentative“ Meinungsumfrage bei Kunden durchzuführen²⁹, noch wäre es angebracht, davon auszugehen, dass die Antworten auf die Fragebögen der Kommission immer als objektive und wohlüberlegte Antworten auf die jeweilige Frage

²⁶ Siehe auch in Anhang I die Antworten zu den Fragen 9 und 3 der Kundenbefragung.

²⁷ Eine ausführlichere Erörterung der Kritik finden Sie in Abschnitt 7.3.5 und Anhang I.

²⁸ Siehe zum Beispiel Ryanairs Zitate der Antworten einzelner Dritter im Rahmen der Markttest der Kommission oder die Markttest der beabsichtigten Mittel in Ryanairs Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte.

²⁹ Es ist anzumerken, dass die Zahl der Kunden, die für die Kundenbefragung im Auftrag der Kommission kontaktiert und deren Antworten ausgewertet wurden, die größte Anzahl dritter Parteien darstellt, die je bei einer Fusionskontrolle von der Kommission kontaktiert wurden.

betrachtet werden können. Ryanair merkt selbst an³⁰, dass die Kenntnisse der Befragten in der Thematik variieren können, dass Fragen missverstanden werden können, dass die Befragten mehr oder weniger repräsentativ und Antworten „parteiisch“ sein können, um den Entscheidungsprozess der Kommission zu beeinflussen³¹. Wie bei jeder anderen Fusionskontrolle hat die Kommission daher alle Antworten im Rahmen des Markttests sorgfältig analysiert, interpretiert und abgewägt. Die Kundenantworten, die Ryanair in der Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte zitiert, gehören natürlich zur großen Zahl von Stellungnahmen dritter Parteien in diesem Verfahren. Jedoch glaubt die Kommission, dass die wenigen ausgewählten Zitate weder repräsentativ für die Mehrzahl der befragten Kunden sind, noch ein aussagekräftiges Bild vom Ergebnis des Markttests der Kommission liefern.

40. In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass es sich bei dem Markttest der Kommission um einen Prozess handelt, in dessen Verlauf die Kommission die analysierten Punkte in der Regel verfeinert und einkreist³² und die Gelegenheit nutzt, um unklare oder widersprüchliche Antworten mit dritten Parteien zu klären³³. Im vorliegenden Fall z. B. hat sich die Kommission darum bemüht, die Meinung möglichst vieler tatsächlicher und potenzieller Wettbewerber zu berücksichtigen. Die Kommission hat daher nicht nur verschiedene schriftliche Fragebögen an diese Wettbewerber versendet, sondern auch ausführliche Interviews mit den meisten wichtigen Wettbewerbern durchgeführt, um unklare und widersprüchliche schriftliche Antworten zu klären und mehr über bestimmte Schlüsselfragen (z. B. Eintrittsbarrieren) zu erfahren. Die Protokolle dieser Interviews wurden den Befragten zugesendet, damit sie Korrekturen vornehmen (und Geschäftsgeheimnisse löschen) konnten, bevor sie den Akten hinzugefügt wurden³⁴.

6. RELEVANTE MÄRKTE

6.1. Einführung

41. Die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus überschneiden sich im Bereich der *Bereitstellung von Dienstleistungen im Personenluftverkehr* innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes. Viele Fluggesellschaften³⁵ bieten derzeit diese Dienstleistungen innerhalb des EWR an. Jedoch formen diese Fluggesellschaften eine heterogene Gruppe mit erheblichen Unterschieden zwischen jeder Fluggesellschaft. Unterschiede zwischen Beförderern beziehen sich hauptsächlich auf (i) das Betriebsmodell der entsprechenden Fluggesellschaft (im Prinzip Drehkreuz- oder „Netzwerk“-Beförderer im Gegensatz zu Direktverbindungsmodellen) und (ii) den Grad der Dienstleistungen, die den Passagieren angeboten werden (umfassende Dienstleistungen im Gegensatz zum Billigflugmodell).

³⁰ Siehe Seite 36 der Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte: „Eine genaue Untersuchung der Antworten macht deutlich, dass die Befragten die Fragen oft nicht verstanden haben und zahlreiche Antworten widersprüchlich sind.“

³¹ Antworten von *Wettbewerbern* werden von der Kommission besonders sorgfältig analysiert, da diese ein Interesse daran haben können, die Transaktion ihrer Wettbewerber, insbesondere bei einem umstrittenen Übernahmeangebot zu erschweren. Im vorliegenden Fall waren viele Fluggesellschaften von der Fusion jedoch nicht direkt betroffen und andere erklärten sogar, dass sie die Fusion begrüßten, da sie eine Zusammenlegung von Fluggesellschaften grundsätzlich befürworteten. Da eine Reihe von Fluggesellschaften gerade erst im Rahmen nationaler oder europäischer Fusionen Fusionskontrollverfahren unterzogen wurden, sind Fluggesellschaften mit Übernahmeplänen möglicherweise eher interessiert daran, von einer Zusammenlegung von Fluggesellschaften kein Bild mit negativen Aspekten entstehen zu lassen.

³² Beispielsweise wurde der erste Fragebogen für Wettbewerber und Firmenkunden unter der Annahme entworfen, dass es im vorliegenden Fall sachdienlich ist, verschiedene Märkte für sogenannte zeitabhängige und nicht zeitabhängige Passagiere zu definieren (siehe Abschnitt 6.8 unten).

³³ In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte zitiert die Ryanair überwiegend aus den Fragebögen der Phase I und lässt die detaillierteren „Nachbereitungs“-Fragebögen und Protokolle der entsprechenden Befragten weitgehend außer Acht.

³⁴ Bei unklaren oder widersprüchlichen Antworten hat die Kommission das spätere ausführliche Gespräch stärker gewichtet als die vorherige schriftliche Antwort.

³⁵ In dieser Entscheidung auch als „Beförderer“ bezeichnet.

6.1.1. Betriebsmodell

42. Bestimmte Fluggesellschaften, die im Allgemeinen als „Netzwerkfluggesellschaften“ bezeichnet werden, betreiben ein sogenanntes "Drehkreuz"-System. Netzwerk-Beförderer lenken („befördern“) den Flugverkehr zu ihren bestimmten Drehkreuzen, von denen aus sie die Passagiere über verschiedene Verbindungen zu einer großen Anzahl von verschiedenen Flugzielen verteilen (oftmals Langstreckenziele). Indem sie die Passagiere über ihre Drehkreuze lenken, können Netzwerkbeförderer eine Verbindung zwischen zwei beliebigen Flugzielen („Netzwerk“) mit einer begrenzten Anzahl von Strecken³⁶ sicherstellen und die Kapazitäten ihrer Flugzeuge einfacher und besser ausnutzen. Andererseits erfordert ein Drehkreuznetzwerk einen erheblichen Grad an Koordination und Harmonisierung der Zeitpläne der „Beförderer“ sowie die entsprechenden (Langstrecken-) Dienstleistungen am Drehkreuz. Der Drehkreuzbetrieb ist durch tägliche, schnell aufeinander folgende Wellen von ankommenden Flugzeugen gekennzeichnet (die Transferpassagiere und umzuladende Frachten zum Drehkreuz transportieren), die gefolgt sind von Wellen von abfliegenden Flugzeugen mit ausreichend Zeit zwischen diesen beiden Flugzeugen, so dass Passagiere umsteigen und Frachten verladen werden können. Zwischen einer ankommenden und einer abfliegenden Welle gibt es normalerweise nur wenige Abflüge oder Ankünfte. Auf diese Weise wird das Betriebsmodell einer Fluggesellschaft mit einem Drehkreuz unflexibler und komplizierter als eine einfache Direktverbindung, bei der keine Transferpassagiere berücksichtigt werden müssen. Netzwerkbeförderer sehen normalerweise davon ab, auf Strecken einzutreten, die nicht mit ihrem Drehkreuz verbunden sind (z. B. Dienstleistungen für Direktverbindungen ohne Anbindung an ihr Drehkreuz)³⁷. Netzwerkbeförderer, oftmals frühere „nationale Luftverkehrsgesellschaften“, verfügen normalerweise über ein großes Portfolio an Zeitnischen an ihrem Drehkreuz oder „Heimatflughafen“.
43. Im Gegensatz dazu konzentrieren sich andere Fluggesellschaften, die normalerweise als „Direktverbindungsbeförderer“ bezeichnet werden, auf die Bereitstellung von Dienstleistungen bezüglich Direktverbindungen. Bei einer Direktverbindung wird im Prinzip jede einzelne Strecke unabhängig von den anderen Strecken betrieben. Das Modell der Direktverbindungen vereinfacht den Betrieb für die Fluggesellschaft auf erhebliche Art und Weise. Im Allgemeinen sind Fluggesellschaften mit Direktverbindungen flexibler in Bezug auf die Maximierung der Auslastung ihrer Flugzeuge oder in Bezug auf die Festlegung von Zeitplänen und Flugzielen. Dies ergibt sich aus der Tatsache, dass Fluggesellschaften mit Direktverbindungen ihre Zeitpläne nicht harmonisieren und umsteigende Passagiere innerhalb ihres Netzwerkes nicht berücksichtigen müssen. Sie sind außerdem flexibler bei der Auswahl neuer Flugziele, ohne dass sie den potenziellen Beitrag in Bezug auf Beförderungsverkehr einer neuen Stadt beurteilen müssen und ohne berücksichtigen zu müssen, in welchem Maße die Bereitstellung eines bestimmten Flugzieles sich in die anderen Flugziele des Netzwerkes einfügt. Die Planung und der Betrieb von Strecken auf der Basis einer Direktverbindung sind jedoch nicht inkompatibel mit der Bereitstellung von Umstiegsmöglichkeiten von Passagieren, wo diese Art von Verbindungen möglich ist und die Anforderungen der Passagiere erfüllen.
44. Auch wenn Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften keine „Drehkreuz“-Beförderer darstellen, da sie nicht gemäß dem Drehkreuzsystem arbeiten, konzentrieren die meisten davon ihren Flugverkehr auch auf bestimmte Flughäfen, die sogenannten Basisflughäfen oder „Basen“.

³⁶ Ohne ein Drehkreuz wäre eine direkte Verbindung zwischen zwei verschiedenen Flugzielen erforderlich.

³⁷ Siehe auch das Urteil des Gerichts erster Instanz T-177/04 *EasyJet/Kommission*, Bericht des Europäischen Gerichtshofes vom 4. Juli 2006, [2006], II-1913, Randnummer 118.

Das Konzept einer „Basis“ muss klar von dem Konzept eines „Drehkreuzes“ abgegrenzt werden. Während sich der Begriff „Drehkreuz“ auf das „Drehkreuz“-System und das System der Verbindung von „Zubringerluftverkehr“ in einem Netzwerk bezieht, wird der Begriff „Basis“ zur Charakterisierung von Flughäfen verwendet, auf denen Fluggesellschaften ihre Flugzeuge stationieren und auf die sie ihren Betrieb konzentrieren, indem sie hauptsächlich Flüge von und zu diesen „Basisflughäfen“ anbieten. Das Konzept einer Basis wird im Weiteren noch detailliert beschrieben³⁸.

45. Das eigentliche Betriebsmodell, das eine Fluggesellschaft verwendet, unterscheidet sich möglicherweise auch in Bezug auf den geografischen Bereich, der durch den Betrieb und den Typ des verwendeten Flugzeuges abgedeckt wird. Während Netzbeförderer ein weltweites oder zumindest transkontinentales Netzwerk von Flugzielen abdecken³⁹, tendieren europäische Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften dazu, auf einer regionalen, nationalen oder europaweiten Basis zu operieren. Jedoch können sich erhebliche Unterschiede insbesondere zwischen diesen Fluggesellschaften ergeben. Während einige Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften (regionale Fluggesellschaften) zwei oder drei Strecken mit einem einzigen Flugzeug anbieten, decken andere Fluggesellschaften (wie beispielsweise Ryanair oder easyJet) fast jedes europäische Land ab und bieten hunderte von Strecken über eine große Anzahl von Basen an. Kleinere regionale und größere Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften können auch mit erheblich unterschiedlichen Flugzeugtypen operieren: Während die regionalen mit Turbo-Prop-Flugzeugen oder mit kleineren Düsenflugzeugen mit nur 20-100 Sitzplätzen operieren, besitzen größere Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften mitunter Flugzeuge mit einer Beförderungskapazität von bis zu 200 Passagieren auf Kurzstreckenflügen. Die Unterschiede zwischen den kleineren regionalen und den größeren Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften rechtfertigen vielleicht nicht die Definition von zwei getrennten Märkten, jedoch wird die Kommission die Unterschiede zwischen den Modellen bei ihrer Wettbewerbsanalyse berücksichtigen⁴⁰.
46. Zwischen den verschiedenen Fluggesellschaften herrscht bezüglich ihres Betriebsmodells ein hoher Grad an Differenzierung. Während einige Fluggesellschaften deutlich als Netzbeförderer (wie beispielsweise KLM, Lufthansa, Air France oder British Airways) oder als Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaft charakterisiert werden können (wie beispielsweise Ryanair, easyJet oder die meisten regionalen Fluggesellschaften), haben sich andere Fluggesellschaften für ein Zwischenmodell entschieden⁴¹.
47. In den letzten Jahren hat Aer Lingus seinen europäischen Betrieb in ein Direktverbindungsmodell umgewandelt und seine Dienstleistungen auf europäischen Strecken als solche vermarktet. Als Teil dieser Strategie beschloss Aer Lingus, die Mitgliedschaft in der

38 Siehe folgender Abschnitt 7.3.4.

39 Es muss hierbei beachtet werden, dass die meisten Netzbeförderer Mitglieder in internationalen Fluggesellschaftsallianzen sind.

40 Da kleinere regionale Fluggesellschaften mit kleineren Flugzeugen höhere Frequenzen benötigen als Beförderer mit größeren Flugzeugen, um die gleiche Anzahl an Passagieren zu befördern und dadurch höheren Betriebskosten ausgesetzt sind, stellen diese Fluggesellschaften normalerweise nur einen begrenzten Wettbewerbsdruck für größere Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaft dar.

41 Normalerweise wären solche Fluggesellschaften die früheren *kleinen bis mittelständischen* „nationalen Luftverkehrsgesellschaften“ in Europa. Der Begriff „nationale Luftverkehrsgesellschaft“ bezieht sich auf staatseigene nationale Fluggesellschaften, die als die einzige und führende Fluggesellschaft des jeweiligen Landes betrachtet wurden (wie beispielsweise Air France in Frankreich, Lufthansa in Deutschland, British Airways in Großbritannien usw.). Die meisten dieser Fluggesellschaften operieren gemäß dem Netzwerkmodell. Jedoch haben einige kleinere „nationale Luftverkehrsgesellschaften“ (wie beispielsweise Aer Lingus) ihr Betriebsmodell geändert und operieren nun als Billigfluggesellschaft, während sie einige Langstreckenflüge als ein „zweites Standbein“ beibehalten haben. Solche kleineren nationalen Luftverkehrsgesellschaften arbeiten von ihrem Hauptflughafen aus weiterhin mit einer begrenzten Anzahl an Langstreckendienstleistungen. Dieser Betrieb und/oder das Portfolio von Flugzielen, die anderweitig durch eine Direktverbindung von ihrem Hauptflughafen verfügbar sind, reichen jedoch für diese Fluggesellschaften nicht aus, um gemäß dem Drehkreuzmodell zu operieren (siehe dazu auch Absatz 42 oben). Jedoch versuchen diese Fluggesellschaften in unterschiedlichem Maße, einige Verbindungen auf diesem Flughafen aufrechtzuerhalten, um ihre Langstreckendienstleistungen bereitstellen zu können. Dazu sind sie bereit, ihre Verfahren und Produktangebote an diesen Zweck anzupassen.

Fluggesellschaftsallianz One World zum 1. April 2007 zu beenden. Jedoch hat Aer Lingus auf diese Weise die Verbindung seiner Dienstleistungen von Dublin mit den Dienstleistungen von Partnerfluggesellschaften auf einigen europäischen Hauptflughäfen aufrechterhalten (insbesondere London Heathrow, Amsterdam Schiphol und Frankfurt am Main). Jedoch nutzen auch auf diesen Strecken die meisten Passagiere von Aer Lingus Direktverbindungen⁴².

48. Ryanair führt nur Punkt-zu-Punkt-Verkehr durch. Dies ergibt sich daraus, dass diese Gesellschaft nicht nur ausschließlich Direktflüge im Bereich des Personenverkehrs anbietet, sondern zudem noch ihren Kunden aktiv davon abrät, Umsteigeverbindungen zu buchen, sei es mit der eigenen oder mit anderen Fluggesellschaften⁴³.

6.1.2. Art der angebotenen Luftverkehrsdienstleistungen

49. Zusätzlich zu den Unterschieden in Bezug auf das Betriebsmodell können Fluggesellschaften auch gemäß dem Grad der Dienstleistungen unterschieden werden, die sie ihren Passagieren anbieten. Fluggesellschaften konkurrieren in der Tat nicht nur um Strecken und Preise, sondern auch um eine Reihe von qualitativen Merkmalen, insbesondere den Grad der Dienstleistungen, die sie ihren Passagieren anbieten. Fluggesellschaften haben ihren Kunden normalerweise nicht nur „Basisdienstleistungen“ („ohne Sonderwünsche“) wie beispielsweise die reine Punkt-zu-Punkt-Flugbeförderung, sondern auch zusätzliche Dienstleistungen angeboten, wie beispielsweise kostenloses Essen und Getränke, kostenlose Platzreservierungen, Angebot von verschiedenen Kabinenklassen, kostenloser Gepäcktransport, kostenlose Zeitungen usw. Viele Fluggesellschaften haben jedoch das Modell der „umfangreichen Dienstleistungen“ im Zuge der aufkommenden sogenannten „Billigdienstleister“ oder „Billigfluggesellschaften“ geändert. Diese „Billigfluggesellschaften“ wie beispielsweise Ryanair waren in der Lage, erheblich günstigere Preise als die etablierten Fluggesellschaften anzubieten, zum Teil aufgrund der Tatsache, dass sie den Anteil der (kostenlosen) Dienstleistungen drastisch gekürzt haben. Heutzutage haben viele der etablierten früheren „nationalen Luftverkehrsgesellschaften“ ihre kostenlosen Dienstleistungen reduziert und einige Elemente des „Billigflugmodells“ eingeführt. Die Unterscheidung zwischen Beförderern mit „umfassenden Dienstleistungen“ (das heißt Fluggesellschaften, die einen höheren/gehobenen Grad an Dienstleistungen anbieten) und „Billigfluggesellschaften“ (die, wie der Name bereits beinhaltet, einen elementaren Grad an Dienstleistungen anbieten und hauptsächlich um die Flugpreise konkurrieren) charakterisiert aus diesem Grund nur die Extrema von möglichen Dienstleistungsgraden. Die meisten Fluggesellschaften bieten eine individuelle Kombination von Dienstleistungen an, ohne dabei unter die Kategorie einer „Billigfluggesellschaft“ oder einer „Fluggesellschaft mit umfassenden Dienstleistungen“ zu fallen. Die Aspekte, gemäß denen Fluggesellschaften versuchen, sich mehr oder weniger von ihren Wettbewerbern zu unterscheiden, schließen Buchungsdienstleistungen (zum Beispiel Platzreservierungen, Online-Check-In, Last Minute-Buchungen), Unterschiede in den Dienstleistungen und den Preisen für unterschiedliche Typen von Verbrauchern⁴⁴ (zum Beispiel uneingeschränkte, das heißt flexible Tickets, eingeschränkte Hin- und Rückflugtickets), Treuekonzepte für Kunden (wie beispielsweise Vielfliegerprogramme), Dienstleistungen am Boden (zum Beispiel kostenloser Gepäcktransport, Verfügbarkeit von Aufenthaltsbereichen für Geschäftsleute, kostenlose Zeitungen), in der Luft (zum Beispiel Verfügbarkeit von Sitzplätzen in der ersten Klasse,

42 Weitere Informationen erhalten Sie in Abschnitt 7.9.

43 Weitere Informationen erhalten Sie in der Anmeldung, Absatz 201.

44 Siehe folgender Abschnitt 6.8.

kostenlose Getränke und Speisen, Anzahl der Besatzungsmitglieder, Qualität der Innenausstattung), oder des Zielflughafens (zum Beispiel „Primärflughäfen“ nahe Städtezentren oder weiter außerhalb gelegene „Sekundärflughäfen“) ein.

50. Netzwerkbeförderer, die ein Drehkreuzmodell betreiben, fallen normalerweise unter die Kategorie der „Fluggesellschaften mit umfassenden Dienstleistungen“. In ähnlicher Weise tendieren Billigfluggesellschaften dazu, das Direktverbindungsmodell anzuwenden. Jedoch können auch Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften ein beschränktes oder umfassendes Dienstleistungsangebot haben. Beispielsweise weisen Ryanair, easyJet und Aer Lingus (in Bezug auf ihre europäischen Dienstleistungen⁴⁵) mit geringen Varianten die typischen Merkmale von Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften mit einem niedrigen Dienstleistungsangebot auf⁴⁶, wohingegen Fluggesellschaften wie Aer Arann oder CityJet (in Bezug auf ihre Dienstleistungen zwischen Dublin und London City⁴⁷) eher zu den Anbietern mit „umfassenden Dienstleistungen“ gehören⁴⁸.
51. Zum Zwecke der Beurteilung der beabsichtigten Transaktion ist es nicht angemessen, getrennte Märkte gemäß der Art der Vorgehensweise von verschiedenen Fluggesellschaften oder dem Grad der angebotenen Dienstleistungen zu definieren. Jedoch haben all diese Unterschiede zwischen Fluggesellschaften eine gewisse Relevanz, wenn der Einfluss der beabsichtigten Transaktion auf den Wettbewerb beurteilt wird. Das liegt daran, dass der Druck, den ein Wettbewerber auf die fusionierte Einheit ausübt, von seinem Geschäftsmodell und damit seinen Anreizen und/oder Möglichkeiten bestimmt wird, effizient mit der fusionierten Einheit zu konkurrieren.

6.1.3. Ryanair operiert nicht auf einem eigenen Markt

52. Ryanair hat argumentiert⁴⁹, dass das Unternehmen nicht von einem anderen Wettbewerber, sondern aufgrund seines Geschäftsmodells vielmehr durch die gesamte Preissensibilität seiner Kundenbasis eingeschränkt wird. Ryanair hat argumentiert, dass die Zielgruppe seines Geschäftsmodells beliebige Passagiere sind, deren Alternative weniger darin besteht, mit einer anderen Fluggesellschaft, sondern überhaupt fliegen zu können, und Ryanair behauptet, nur aufgrund seiner Niedrigkostenbasis in der Lage zu sein, diese Kunden anzusprechen.
53. Dies würde jedoch beinhalten, dass Ryanair effektiv auf einem anderen Markt als andere Fluggesellschaften operiert. Die Kommission hat die von Ryanair vorgebrachten Argumente analysiert und ist zu dem Schluss gekommen, dass Ryanair auf den Wettbewerb auf den

⁴⁵ Aer Lingus hat sein früheres Geschäftsmodell nach 2001 drastisch von einer „traditionellen“ nationalen Luftverkehrsgesellschaft mit einem umfassendem Dienstleistungsangebot durch eine erhebliche Reduzierung der angebotenen Dienstleistungen geändert. Heute wird der europäische Betrieb von Aer Lingus von den meisten Verbrauchern eher als ein „Billigflugmodell“ als ein „Modell mit umfassenden Dienstleistungen“ angesehen, auch wenn Aer Lingus noch immer ein ausgearbeiteteres und „gehobeneres“ Produkt als Ryanair anbietet. Aer Lingus erfüllt viele Kriterien, die diese Fluggesellschaft als Billigfluggesellschaft qualifizieren (sehr hoher Prozentsatz, mehr als 70 %, von direkten Verkäufen über das Internet, nur einfache beschränkte Flugpreise, Gepäckzuschlag, einfache Kabinendienstleistungen in der Economy Class, keine kostenlosen Mahlzeiten an Bord usw.). Die Marktuntersuchung hat ebenfalls ergeben, dass Aer Lingus sein Modell in den letzten Jahren erheblich verändert hat (detaillierte Informationen erhalten Sie in den Antworten auf Frage 30 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6. November 2006 und Frage 8 und 15 des Fragebogens an Verbraucher vom 31. Oktober 2006). Weiterhin bestätigt die Präsentation „Aer Lingus Brand & Advertising Study“ (Marken- und Werbestudie von Aer Lingus), die von Research Solutions im Januar 2006 für Aer Lingus entworfen wurde, die erhöhte Wahrnehmung von Aer Lingus als Billigfluggesellschaft (weitere Informationen erhalten Sie auch in der E-Mail von Aer Lingus (Simone Warwick) vom 27. März 2007), Blatt Nr. 6316.

⁴⁶ Siehe Fußnote oben. Weitere Einzelheiten finden Sie auch im folgenden Abschnitt 7.3.

⁴⁷ CityJet ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft von Air France. CityJet bietet Flüge von und zum Flughafen Paris-Charles de Gaulle und agiert als Anbieter von Zubringerluftverkehr zum Drehkreuz von Air France.

⁴⁸ Weitere Details bezüglich der einzelnen konkurrierenden Fluggesellschaften erhalten Sie in Abschnitt 7.8.9.

⁴⁹ Detaillierte Informationen erhalten Sie in der Vorlage von Ryanair vom 21. November 2006, Blatt Nr. 22736.

Strecken von und nach Irland reagiert⁵⁰. Der von Ryanair erbrachte Nachweis ermöglicht es der Kommission aus diesem Grund nicht, den Schluss zu ziehen, dass Ryanair unabhängig von anderen Wettbewerbern agiert. Somit kann nicht festgestellt werden, dass Ryanair auf einem eigenen Markt operiert, sondern vielmehr mit anderen Fluggesellschaften innerhalb differenzierter Märkte um Dienstleistungen im Personenluftverkehr der Direktverbindungen konkurriert.

6.2. Definition von individuellen Märkten für jede Strecke (Abflug- und Bestimmungsort) vs. Definition eines Marktes für Kurzstreckenflüge ab Dublin

54. Ryanair bringt vor, dass der relevante Produktbereich sich auf den Markt der „Direktverbindungen im Linienflugverkehr⁵¹“ bezieht, wobei jede Strecke zwischen einem Ausgangsort und einem Bestimmungsort als ein separater Markt definiert werden sollte („Herkunft & Ziel“- oder „Herkunft-und-Ziel-Ansatz“).
55. Diese Vorgehensweise steht im Einklang mit den Schlussfolgerungen der Kommission in früheren Fällen in Bezug auf Dienstleistungen im Linienflugverkehr⁵². Der Europäische Gerichtshof und das Gericht erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften haben bestätigt, dass Märkte für Personenluftverkehr auf der Basis von individuellen Strecken oder einem Bündel von Strecken definiert werden können. Dies kann jedoch nur in dem Maße geschehen, in dem eine Substituierbarkeit zwischen diesen Strecken gemäß der spezifischen Merkmale oder des Falles vorliegt⁵³.
56. Aufgrund der spezifischen Struktur der vorliegenden Transaktion, die die Fusion von zwei von und nach Irland fliegenden Fluggesellschaften mit vielen und großen Operationen bewirken würde, hat die Kommission auch überprüft, welche Aspekte der Substituierbarkeit, insbesondere für Strecken ab Dublin möglicherweise für die Definition eines gemeinsamen Marktes sprechen würden.

6.2.1. Mögliche Definition eines Marktes für Kurzstreckenflüge von/nach Irland

57. Aer Lingus und Ryanair sind die beiden führenden Fluggesellschaften in Irland und besitzen bei weitem die größte Anzahl von Flugzeugen in Irland, von denen die meisten in Dublin stationiert sind (ca. 41 von insgesamt 48 Kurzstreckenflugzeugen aller Fluggesellschaften mit Sitz in Dublin befinden sich entweder im Besitz von Ryanair oder Aer Lingus). Darüber hinaus (im Gegensatz zu früheren Fusionsfällen von Fluggesellschaften)

⁵⁰ Weitere Details finden Sie im Folgenden insbesondere im Abschnitt 7.4.

⁵¹ Anmeldung, Absatz 170 und 183.

⁵² Siehe zum Beispiel die Fälle M.3940 - Lufthansa/Eurowings, Absatz 10; M.3770 -Lufthansa/Swiss, Absatz 12; M.3280 - Air France/KLM, Absatz 9-18 (bestätigt durch ein Gericht erster Instanz, Rs. T-177/04 *EasyJet gegen Kommission*, Bericht des Europäischen Gerichtshofes vom 4. Juli 2006 [2006], II-1913, Absatz 54-61; M.1855 - Singapore Airlines/Virgin Atlantic, Absatz 16; M.1494 - Sair Group/AOM, Absatz 14; M.857 - British Airways/Air Liberté, Absatz 14; M.278 - British Airways/DanAir, Absatz 10 bestätigt durch ein Gericht erster Instanz, Rs. T-2/93 *Air France gegen Kommission*, Bericht des Europäischen Gerichtshofes vom 19. Mai 1994), Europäischer Gerichtshof (1994), 320, Absatz 84 und 85); M.157 - AirFrance/Sabena, Absatz 25; siehe auch Europäischer Gerichtshof, Fall 66/86 von *Ahmed Saeed Flugreisen*, Bericht des Europäischen Gerichtshofes vom 11. April 1989 (1989), 803, Absatz 39-41.

⁵³ Siehe auch den Fall 66/86 des Europäischen Gerichtshofes *Ahmed Saeed Flugreisen* vom 11. April 1989 (1989), 803, Absatz 39-41; Rs. T-2/93 *Air France gegen Kommission* des Gerichts erster Instanz vom 19. Mai 1994 Bericht des Europäischen Gerichtshofes 320, Absatz 84 und 85; Rs. T-177/04 *EasyJet gegen Kommission* Gerichts erster Instanz vom 4. Juli 2006 Bericht des Europäischen Gerichtshofes [2006], II-1913, Absatz 54-61.

- (a) beinhaltet dieser Fall zwei Billigfluggesellschaften mit Direktverbindungen im Gegensatz zu zwei Netzwerkfluggesellschaften mit einem umfassenden Dienstleistungsangebot,
- (b) konzentriert sich die Überschneidung zwischen den fusionierenden Parteien auf Flugverkehr von einem Mitgliedstaat (Irland) und einem Flughafen (Dublin) insbesondere im Gegensatz zu einer Vielzahl von einzelnen Strecken zwischen verschiedenen Orten in den Heimatländern der Parteien was zum Beispiel bei der Fusion Air France/KLM der Fall war⁵⁴.

58. Statt einer stärker „fragmentierten“ Marktdefinition gemäß dem Herkunft-und-Ziel-Ansatz könnte aus diesem Grund argumentiert werden, dass das „Bündel von Strecken“, die den relevanten Markt in diesem Fall formen, alle Flüge von oder nach Irland beinhaltet. Tatsächlich beziehen sich Verbraucher und Wettbewerber (einschließlich Ryanair) oftmals auf einen „irischen Markt“ und behaupten, dass die Bedingungen auf diesem Markt sich zumindest teilweise von den Bedingungen auf anderen Märkten unterscheiden⁵⁵.
59. Aer Lingus und Ryanair halten einen Anteil von ca. 80 % des gesamten europäischen Linienflugverkehrs von und nach Dublin.⁵⁶ Ihre bedeutende Präsenz insbesondere in Dublin erlaubt beiden Fluggesellschaften, ihre Kapazitäten einfacher als andere Wettbewerber ohne eine bedeutende Basis zwischen Strecken umzuverteilen und weitere Strecken ab dem Flughafen hinzuzufügen⁵⁷. Aus der Perspektive der Angebotsseite könnte aus diesem Grund argumentiert werden, dass das „Bündel“ an Strecken ab Dublin einen Markt bildet, da Anbieter, die von Irland aus operieren, zwischen den verschiedenen Strecken wählen können (Substituierbarkeit der Angebotsseite).
60. Der Markttest hat ergeben, dass nicht-irische Fluggesellschaften der Meinung sind, dass es für nicht-irische Fluggesellschaften erheblich schwieriger ist, auf den Markt einzutreten (oder Flüge zu „importieren“). Nicht-irische Wettbewerber beziehen sich auf die Schwierigkeit, dass sie nicht über eine Basis in Dublin verfügen, von der aus sie einfach verschiedene Strecken außerhalb Irlands betreiben können. Sie geben ebenfalls an, dass es für nicht-irische Fluggesellschaften schwieriger ist, eine ausreichende Zahl an Kunden für ihre irischen Strecken zu gewinnen als für die beiden etablierten und führenden irischen Fluggesellschaften⁵⁸. Es muss hierbei beachtet werden, dass Ryanair und Aer Lingus bei weitem den höchsten Markenbekanntheitsgrad in Irland genießen. Dritte haben auch argumentiert, dass Strecken von und nach Irland sich von anderen europäischen Strecken in Bezug auf seine relativ weit entfernte geografische Lage unterscheiden⁵⁹. Der geringe Anteil von nicht-irischen Unternehmen an Flügen von und nach Dublin auf einer Reihe von Strecken scheint diese Ansicht zu unterstützen. Letztendlich könnte man argumentieren, dass die Definition eines „irischen“ Marktes den Vorteil hätte, dass die Wettbewerbsfaktoren berücksichtigt werden würden, die über einen einzelnen „Herkunft-

54 Siehe Fall M.3280 – Air France / KLM.

55 Weitere Informationen erhalten Sie beispielsweise in der Anmeldung, Absatz 73, oder in der Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

56 Weitere Informationen bezüglich der Position von Ryanair und Aer Lingus in Irland und insbesondere in Dublin finden Sie im Folgenden im Abschnitt 7.2.

57 Eine detailliertere Analyse der Vorteile einer Flughafenbasis erhalten Sie im Abschnitt 7.3.

58 Weitere Informationen finden Sie in Abschnitt 7.8.3.

59 Andere Dritte haben erwähnt, dass der irische Markt sich auch in Bezug auf die Abwesenheit von „Transferpassagieren“ unterscheidet, die von Irland aus zu anderen Flugzielen weiterfliegen. Weitere Informationen erhalten Sie auch in der Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007, Blatt Nr. 6170, im Abschnitt 7.8.6.

und-Ziel“-Ansatz hinausgehen⁶⁰.

61. Einige Dritte argumentierten, dass auch aus der Perspektive der Nachfrageseite die relevanten Märkte breiter definiert werden könnten als für nur ein bestimmtes Flugziel. Sie argumentieren, dass ein erheblicher Anteil der Gruppen der zeitunabhängigen oder „Freizeitpassagiere“ als „zielortunabhängige“ Kunden betrachtet werden könnte. Diese Passagiere suchen nur nach einem Kurzurlaub oder einem verlängerten Urlaub in einem bestimmten Gebiet oder auch in ganz Europa, ohne dabei ein bestimmtes Ziel im Auge zu haben. Bezüglich dieser Verbrauchergruppe argumentierten einige Dritte, dass es angemessen wäre, einen Markt für „Städtetrips“ oder „Ferienflüge“ von Dublin zu definieren⁶¹.

6.2.2. Marktdefinition gemäß dem Herkunft-und-Ziel-Ansatz

62. Die Ergebnisse des Markttests der Kommission ergaben jedoch, dass die Definition eines Marktes für ein „Bündel“ aller Flüge von oder nach Irland nicht die geeignete Vorgehensweise darstellt, um den Markt im vorliegenden Fall zu definieren. In der Tat beziehen sich die in Abschnitt 6.2.1 erwähnten Argumente fast ausschließlich auf Gesichtspunkte bezüglich der Angebotsseite. Es wird jedoch von der Nachfrageseite die Tatsache außer Acht gelassen, dass Passagiere im Prinzip eine gegebene Strecke zu einem gegebenen Flugziel fliegen als eine beliebige Strecke zu einem beliebigen Ziel. Dies ist von besonderer Bedeutung im Hinblick auf die Tatsache, dass die Nachfrageseite im Prinzip den Ausgangspunkt der Kommission für die Definition von relevanten Märkten darstellt⁶².
63. Normalerweise möchten Verbraucher von einem bestimmten Ausgangsort zu einem bestimmten Ziel fliegen. Während der „Ausgangsort“ und der „Zielort“ in der Realität als ein „Gebiet“ definiert werden können, von und zu dem Verbraucher fliegen, und während der Herkunft-und-Ziel-Ansatz in speziellen Fällen auch andere Transportmittel beinhalten kann, bucht die überwiegende Mehrheit der Verbraucher ihre Flüge gemäß ihren Plänen, von einer *bestimmten* Stadt oder Region zu einer anderen *bestimmten* Stadt oder Region zu gelangen. In Anlehnung an eine geringe, jedoch spürbare und nicht nur vorübergehende Preiserhöhung würden diese Verbraucher ihre Reisepläne nicht ändern und ein anderes Flugziel von Irland aus auswählen⁶³. Auch wenn die Kommission anerkennt, dass einige Verbraucher möglicherweise in Betracht ziehen, zu einer anderen Stadt oder einem anderen Ferienflughafen zu fliegen, ohne eine deutliche Präferenz für ein Ziel zu haben („zielunabhängige Verbraucher“), erscheint es unrealistisch anzunehmen, dass es einen erheblichen Anteil der Passagiere nicht kümmern würde, ob sie nach Rom, Faro, Riga oder nach Turin fliegen würden. Im Gegensatz dazu gibt es offensichtliche Unterschiede zwischen jedem Flugziel, die für die Wahl eines Flugzieles des Verbrauchers sehr relevant sind (auch im Falle von Freizeitpassagieren), wie beispielsweise die Landessprache, die touristische Infrastruktur, das Klima oder andere individuelle Faktoren des Landes/der Stadt. Weiterhin ist jegliche Substituierbarkeit von verschiedenen Flugzielen im Falle von Geschäftsleuten oder Passagieren, die Freunde und Verwandte besuchen, unwahr-

⁶⁰ Zum Beispiel die gemeinsame Basis in Dublin, den Vorteil der Markenwiedererkennung für irische Betreiber, die Möglichkeit zum Wechsel von Flügen zwischen verschiedenen Flugzielen außerhalb von Dublin usw.

⁶¹ Weitere Informationen diesbezüglich erhalten Sie in der Vorlage des irischen Verkehrsministeriums an die Kommission vom 13. November 2007, S. 49, Blatt Nr. 6444.

⁶² Weitere Informationen erhalten Sie insbesondere in Abschnitt 13 der Mitteilung der Kommission bezüglich der Definition von relevanten Märkten, ABl. C 372, 09.12.1997, S. 3.

⁶³ Siehe z. B. die Rs. M.3770 - Lufthansa / Swiss, Absatz 12

scheinlich, da der Zweck ihrer Reise selbst mit einem bestimmten Ziel verbunden ist (Ort des Geschäftstermins oder Wohnort der Freunde oder Verwandten). Für die überwiegende Mehrheit der Passagiere ist aus diesem Grund ein Flug von Irland zu einem Flugziel nicht einfach durch einen Flug zu einem anderen Ziel ersetzbar. Im Gegensatz dazu stellt aus der Perspektive der Nachfrageseite jede Kombination von einem Ausgangsort und einem Zielort einen eigenen Markt aus der Sicht des Verbrauchers dar.

64. Darüber hinaus ist es fraglich, ob der Wettbewerbsdruck von der Angebotsseite, das heißt die Möglichkeiten für Wettbewerber, auf einen Preisanstieg auf einer gegebenen Strecke durch den Eintritt in den Wettbewerb auf dieser Strecke zu reagieren, ausreichend direkt und effektiv ist. Im Gegensatz zu Taxiunternehmen, die auf einfache Art und Weise jedes beliebige Ziel eines Kunden ansteuern können, hat der Markttest der Kommission gezeigt, dass es eine Reihe von Barrieren gibt, die Fluggesellschaften effektiv daran hindern können, auf den Wettbewerb durch die Erschließung neuer Strecken zu reagieren, und dass zur Erschließung neuer Strecken Investitionen, strategische Entscheidungen und Geldmittel erforderlich sind. Wenn eine Strecke von Irland nicht mit einer „Basis“ eines Wettbewerbers verbunden ist, ist die Erschließung dieser neuen Strecke durch diesen Wettbewerber weniger wahrscheinlich⁶⁴. Die Erschließung einer neuen Strecke erfordert ebenfalls ausreichende Flughafenkapazitäten sowohl am Ausgangsort als auch am Zielort, die möglicherweise nicht zur Verfügung stehen⁶⁵. Ein potenzieller Wettbewerber hat möglicherweise auch nur unzureichenden Zugang zu Verbrauchern aufgrund der fehlenden Bekanntheit der Marke im Zielland, so dass er die Kapazitäten seiner Flugzeuge auf einer neuen Strecke nicht ausnutzen kann⁶⁶. Weiterhin beinhaltet die Erschließung einer neuen Strecke Opportunitätskosten, da das Flugzeug und die Besatzung von einer anderen, bereits bestehenden Strecke übernommen werden müssen, die dann aufgegeben werden muss oder mit niedrigeren Frequenzen bedient werden muss. Als ein Resultat dieser Barrieren kann nicht erwartet werden, dass Fluggesellschaften mit Sitz in Irland ihre Kapazitäten sofort auf ein anderes Flugziel außerhalb Irlands umverteilen können, oder dass nicht-irische Wettbewerber auf einfache Weise ein irisches Flugziel anfliegen könnten, wenn sie dies möchten. Aus diesem Grund können die Auswirkungen der Substitution der Angebotsseite als nicht äquivalent zu denen von Nachfragesubstitutionen in Bezug auf Effektivität und Unmittelbarkeit angesehen werden⁶⁷.
65. Letztendlich sollte beachtet werden, dass der Herkunft-und-Ziel-Ansatz im Einklang mit den etablierten Praktiken der Kommission in einer Vielzahl von Fusionen von Fluggesellschaften und Kartellrechtsfällen steht und dass er vom Europäischen Gerichtshof und dem Gericht erster Instanz bei mehreren Gelegenheiten genehmigt wurde. Er wurde ebenfalls im Markttest der Kommission von einer großen Mehrheit der Wettbewerber unterstützt⁶⁸.
66. Aus all diesen Gründen scheint der Herkunft-und-Ziel-Ansatz der geeignetste Ansatz zu

64 Weitere Informationen erhalten Sie in Abschnitt 7.8.3.

65 Dass.

66 Dass.

67 Weitere Informationen erhalten Sie in der Mitteilung der Kommission bezüglich der Definition des relevanten Marktes zum Zwecke des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft, ABl. 97/C 373/03), Absatz 20 ff.

68 Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 19. Es muss hierbei beachtet werden, dass auch einige Netzwerkfluggesellschaften, die in früheren Fällen in Bezug auf Netzwerkfluggesellschaften für eine breitere Definition gestimmt haben, um die „Netzwerkeffekte“ (z. B. Vielfliegerprogramme) abzudecken, den Herkunft-und-Ziel-Ansatz im vorliegenden Fall der zwei Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaft unterstützt haben.

sein, um die relevanten Märkte im vorliegenden Fall zu definieren⁶⁹.

6.3. Analyse der relevanten Strecken (Flughafenpaare vs. Städtepaare)

67. Die Beurteilung des Wettbewerbs der Kommission basiert, wie bereits zuvor in Abschnitt 6.2 erwähnt, auf einer Analyse von einzelnen Strecken von einem Ausgangsort zu einem Zielort (Herkunft-und-Ziel-Ansatz). Da Fluggesellschaften, die auf den identifizierten, sich überschneidenden Strecken operieren, normalerweise Verbindungen in beide Richtungen dieser Strecke anbieten, wird auf den einzelnen Strecken nicht zwischen den Richtungen der Flüge unterschieden.

6.3.1. Anschlussflüge sind nicht Teil desselben Marktes

68. Darüber hinaus erfolgt aufgrund des Herkunft-und-Ziel-Ansatzes eine Beurteilung der Auswirkungen der beabsichtigten Transaktion auf einige, jedoch nicht alle Passagiere auf bestimmten Flugstrecken durch die Kommission. Auf einem Flug zwischen Dublin und London Heathrow fliegen einige Passagiere auf direktem Wege von Dublin nach London, wohingegen andere Passagiere einen Anschlussflug in London Heathrow zu anderen Flugzielen wahrnehmen, beispielsweise nach Tokio, Sydney oder Moskau. Auch wenn die Strecke Dublin-London ein Herkunft-und-Ziel-Paar darstellt, das von der beabsichtigten Transaktion betroffen ist, sind Passagiere auf einem Flug von Dublin nach London, die auf einen Flug nach Tokio, Sydney oder Moskau umsteigen, im Prinzip nicht von der beabsichtigten Fusion betroffen, da es auf den Strecken Dublin-Tokio, Dublin-Sydney oder Dublin-Moskau keine Überschneidungen im Hinblick auf die Dienstleistungen von Aer Lingus und Ryanair gibt. Im Gegensatz dazu sind z. B. Passagiere eines Flugs von Dublin nach London Heathrow, die auf einer Direktverbindung von Dublin nach London reisen, wahrscheinlich in der Weise von der beabsichtigten Transaktion betroffen, dass die Strecke Dublin-London ein Herkunft-und-Ziel-Paar darstellt, auf dem sich die Dienstleistungen der fusionierenden Parteien überschneiden. In der Tat zahlen Kunden, die zum Beispiel einen Flug von Dublin nach Tokio buchen, der „Anschluss-“ oder „Zubringer“-Leistungen verwendet (wie es teilweise von Aer Lingus angeboten wird), in der Regel einen Preis für die Gesamtstrecke und kennen den „Preis“ für den Streckenanteil Dublin-London nicht. Transferpassagiere können in einer solchen Situation keinen Preisvergleich vornehmen und Fluggesellschaften können preislich zwischen Transferpassagieren und „klassischen“ Passagieren auf Direktverbindungen differenzieren. Obwohl es sicher Passagiere gibt, die ihren „Zubringer“-Flug bei einer anderen Fluggesellschaft separat buchen und bezahlen, werden diese Passagiere für den Zweck dieser Entscheidung als Passagiere auf Direktverbindungen betrachtet, auch wenn ihr endgültiges Ziel ein anderes ist. Die vorherige Unterscheidung ist von wesentlicher Bedeutung im Hinblick auf die Beurteilung der Auswirkungen der beabsichtigten Transaktion auf Dienstleistungen im Personenluftverkehr insbesondere zwischen Dublin und Städten, in denen eine oder beide Fluggesellschaften ein Drehkreuz betreiben (d. h. London, Frankfurt, Paris, Madrid)⁷⁰.

6.3.2. Definition des relevanten Herkunft-und-Ziel-Flughafenpaares und/oder Städtepaares

69. Um zu bestimmen, ob ein Herkunft-und-Ziel-Paar einen relevanten Markt bildet, betrachtet

⁶⁹ Die Kommission erkennt jedoch, dass die einzelnen „Herkunft-und-Ziel“-Märkte nicht vollständig unabhängig voneinander sind und berücksichtigt aus diesem Grund die Gemeinsamkeiten zwischen verschiedenen Strecken und die Substituierbarkeit der Angebotsseite und andere Formen von potenziellen Wettbewerbsgesichtspunkten, wann immer dies angemessen erscheint.

⁷⁰ Siehe folgender Abschnitt 7.9.

die Kommission die verschiedenen Möglichkeiten, die Verbrauchern eingeräumt werden, um zwischen zwei Orten hin und her zu fliegen. Da viele Städte an zwei oder mehr Flughäfen angebunden sind, hat die Kommission nicht nur die direkten Flüge zwischen den beiden betroffenen Flughäfen in Betracht gezogen, sondern auch alternative Flughäfen in dem Maße betrachtet, in dem sie als ausreichend geeignet für diese direkten Flüge erachtet werden⁷¹. Aus diesem Grund musste die Kommission bestimmen, welches „Bündel von Strecken“ zwischen verschiedenen Flughäfen, die zum Einzugsgebiet von zwei Städten gehören, substituierbar ist und welches nicht (das heißt, welche Flughäfen aus der Sicht des Verbrauchers zum gleichen Einzugsgebiet gehören). Diese Analyse durch die Kommission betraf hauptsächlich die Frage, ob der „Hauptflughafen“ einer Stadt oder Region durch einen „Sekundärflughafen“ ersetzt werden kann, der die gleiche Stadt oder die gleiche Region bedienen kann. Die Sekundärflughäfen, die die Kommission als potenziellen Ersatz betrachtet, sind normalerweise kleinere Flughäfen (oftmals frühere regionale oder Militärflughäfen) in Städten, die mehr oder weniger weit von den „verkauften“ Zielstädten entfernt liegen (zum Beispiel „Paris/Beauvais“ oder „Frankfurt/Hahn“). In einigen anderen Fällen betraf die Frage der Substituierbarkeit zwei oder mehr *Hauptflughäfen* einer Stadt (zum Beispiel London).

70. Ryanair behauptet, dass Sekundärflughäfen prinzipiell keinen Ersatz für Primärflughäfen darstellen. Zur Unterstützung dieser Meinung bezieht sich Ryanair auf Entscheidungen der Kommission, die ergeben haben, dass bestimmte Sekundärflughäfen nicht durch Primärflughäfen ersetzt werden konnten, insbesondere für zeitabhängige Passagiere⁷². Ryanair argumentiert, dass zeitabhängige Passagiere für Aer Lingus eine wichtige Rolle spielen und somit Sekundärflughäfen keine Alternative für Aer Lingus darstellen. Ryanair behauptet ebenfalls, dass der Radius der Einzugsgebiete von einzelnen Flughäfen aufgrund der insgesamt kurzen Reisezeit von direkten Kurzstreckenflügen eher klein gezogen werden sollte.
71. Die Frage der Substituierbarkeit von Dienstleistungen verschiedener Flughäfen im Linienflugverkehr ist im Hinblick auf die Bestimmung relevant, in welchem Maße sich die Aktivitäten der fusionierenden Parteien im vorliegenden Fall überschneiden. Die Aktivitäten von Ryanair überschneiden sich mit denen von Aer Lingus nur auf 16 Strecken, auf denen Aer Lingus und Ryanair die beiden gleichen Flughäfen ansteuern („Flughafenpaar“-Ansatz). Die Kommission hat außerdem weitere 19 Städte („Städtepaare“) identifiziert, die Ryanair oder Aer Lingus von Irland aus anfliegen, wobei sie jedoch verschiedene Flughäfen ansteuern (Aer Lingus fliegt in den meisten Fällen „Primärflughäfen“ an, Ryanair im Gegensatz dazu „Sekundärflughäfen“). Weiterhin fliegt Ryanair im Falle von vier Flughafenüberschneidungen ebenfalls zusätzliche Zielflughäfen an, die zu der relevanten Strecke gehören und die in diesem Abschnitt ebenfalls berücksichtigt werden⁷³. Darüber hinaus ist die Frage der Substituierbarkeit von Flughäfen relevant im Hinblick auf die Bestimmung, in welchem Maße die fusionierte Einheit bezüglich Dienstleistungen nach/von Dublin eingeschränkt wäre, die von einem der Flughäfen in Belfast ausgingen. Für all diese Städtepaare hat die Kommission eine detaillierte Analyse

⁷¹ Siehe auch M.3940 - Lufthansa/Eurowings, Absatz 10; M.3770 - Lufthansa/Swiss, Absatz 11; M.3280 - Air France/KLM, Absatz 12. Siehe auch das Urteil des Gerichts erster Instanz in der Rs. T-177/04 *EasyJet gegen Kommission* vom 4. Juli 2006, Bericht des Europäischen Gerichtshofes (2006), II-1913, Absatz 56; M.1855 - Singapore Airlines/Virgin Atlantic, Absatz 16 mit weiteren Referenzen.

⁷² Siehe auch die Entscheidungen der Kommission in den Fällen COMP.37.730 *Lufthansa/Australian Airlines*, M.3280 - *Air France/KLM* und COMP/38.712 *British Midland/Lufthansa/SAS*.

⁷³ Diese Strecken sind Dublin–Manchester, Dublin–Birmingham, Dublin–Newcastle und Dublin–Alicante.

durchgeführt⁷⁴, um zu bestimmen, ob die entsprechenden Flughäfen für Flüge zwischen Dublin (Shannon und Cork) und dem relevanten Flugziel ersetzbar sind oder nicht⁷⁵.

6.3.3. Analytischer Rahmen

72. Bei der Analyse der Substituierbarkeit von Dienstleistungen verschiedener Flughafenpaare im Linienflugverkehr hat die Kommission analysiert, ob Passagiere Dienstleistungen im Linienluftverkehr zu/von Nachbarflughäfen als eine angemessene Alternative ansehen. Betrachten Verbraucher, die beispielsweise von Dublin (oder seinem Einzugsgebiet) nach Venedig (oder seinem Einzugsgebiet) fliegen möchten, die Dienstleistungen von Aer Lingus zwischen dem Flughafen Dublin und dem Marco Polo Flughafen von Venedig (dem Primärflughafen von Venedig) einerseits und die Dienstleistungen von Ryanair zwischen dem Flughafen Dublin und dem Flughafen Treviso (einem regionalen Flughafen 20 km nördlich von Venedig) andererseits als Alternative? Wenn die Antwort auf diese Frage positiv ausfällt, gehören die betroffenen Dienstleistungen im Linienflugverkehr zum Zwecke dieser Entscheidung zu dem gleichen Markt, das heißt sie bilden einen Teil des gleichen Herkunft- und Ziel-Paares. Fällt die Antwort auf diese Frage jedoch negativ aus, gehören die betroffenen Dienstleistungen im Linienflugverkehr zu verschiedenen Märkten, das heißt sie bilden keinen Teil des gleichen Herkunft- und Ziel-Paares.

6.3.3.1. Relevante Parameter

73. Um die Substituierbarkeit von Dienstleistungen verschiedener Flughäfen im Linienflugverkehr zu analysieren, hat die Kommission versucht, die Hauptfaktoren zu identifizieren, die für einzelnen Verbraucher in Bezug auf ihre Wahl zwischen Luftverkehrsdienstleistungen an verschiedenen Flughäfen relevant sind. Die Ergebnisse der von der Kommission durchgeführten Analyse zeigen, dass die Verbraucher hauptsächlich die folgenden Elemente berücksichtigen⁷⁶:
- (i) Reisezeit: Alle Verbraucher haben die Präferenz, die Reisezeit (und die Reisekosten) zu minimieren und bevorzugen bei ansonsten gleichbleibenden Merkmalen den näher gelegenen Flughafen vor dem weiter entfernt gelegenen Flughafen. Jedoch ist für die Mehrheit der Passagiere auf den analysierten Strecken Zeit nicht das entscheidende Kriterium bei der Wahl zwischen verschiedenen, alternativen Flughäfen⁷⁷.
 - (ii) Reisekosten: Verbraucher bevorzugen im Allgemeinen die kostengünstigste Lösung bezüglich ihrer Reise. Es muss hierbei beachtet werden, dass Verbraucher ihre gesamten Reisekosten und nicht nur die Transfer-/Parkkosten an einem bestimmten Flughafen in Betracht ziehen. Auch ein kostenintensiverer Transfer zum alternativen Flughafen kann daher eine geeignete Alternative darstellen, wenn die Gesamtkosten der Reise (Flugticket zuzüglich Transfer- und Parkgebühren) mit den Kosten für eine Reise ab dem näher gelegenen Hauptflughafen vergleichbar sind. Geringere Preise an einem Sekundärflughafen können aus diesem Grund die Nachteile eines längeren und kostenintensiveren Transfers ausgleichen.

⁷⁴ Die Kommission hat im besonderen Maße versucht, die Meinungen der betroffenen Flughäfen, der Wettbewerber und der zivilen Luftfahrtbehörden der entsprechenden Mitgliedstaaten einzuholen und hat eine Preiskorrelationsanalyse durchgeführt.

⁷⁵ Die Kommission hat ebenfalls nachgeprüft, in welchem Maße der Flughafen Dublin potenziell durch den Flughafen Belfast ersetzbar ist.

⁷⁶ Siehe auch die Antworten auf den Flughafen-Fragebogen (Substituierbarkeit) vom 3. Januar 2007 und insbesondere auf die Fragen 3 und 4.

⁷⁷ Einzelheiten siehe Abschnitt 6.8.

(iii) Flugzeit/Flugpläne/Flugfrequenzen: Die meisten Verbraucher bevorzugen auch eine bestimmte Abflug- und Ankunftszeit sowie ein bestimmtes Abflug- und Ankunftsdatum und wählen ihre Fluggesellschaft (sowie den entsprechenden Flughafen) gemäß ihren Präferenzen aus.

(iv) Qualität der Dienstleistungen: Wie zuvor in Abschnitt 6.1 beschrieben, bieten Fluggesellschaften verschiedene Grade an Dienstleistungen an. In ähnlicher Weise bieten auch Flughäfen verschiedene Grade an Dienstleistungen an. Beispielsweise sind für manche Verbraucher Einkaufsmöglichkeiten an großen Hauptflughäfen relevant für die Wahl des bevorzugten Flughafens, wohingegen kürzere Check-In-Zeiten an gewissen Flughäfen von anderen Verbrauchern als Vorteil angesehen werden.

74. Die zuvor genannten Kriterien sind nicht notwendigerweise in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit aufgelistet. Die Wahl der Passagiere für die eine oder die andere Dienstleistung von Fluggesellschaften hängt von der Kombination dieser verschiedenen Faktoren ab. Einige Passagiere bewerten beispielsweise die Bequemlichkeit am höchsten. Diese hängt jedoch nicht nur von der Reisezeit ab, sondern auch von der Planung und der Frequenz der Flüge. Passagiere, die beispielsweise zu einem nachmittäglichen Geschäftstermin fliegen möchten, halten möglicherweise einen Hinflug am Nachmittag zu einem Sekundärflughafen für geeigneter als einen Flug am Morgen zu einem Stadtflughafen (auch bei zusätzlicher Fahrtzeit). Zusammengefasst kann die relative Wichtigkeit jedes dieser Kriterien von Verbraucher zu Verbraucher variieren, je nach den individuellen Präferenzen der Verbraucher oder der Besonderheiten der entsprechenden Reisen.

75. Im Prinzip verringern günstige Flugtarife die Gesamtkosten einer Flugreise. Wenn jedoch diese günstigen Tarife nur an einem weiter entfernt gelegenen Flughafen verfügbar sind, müssen zusätzliche Kosten zu den Flugtarifen bezüglich des Transfers zum Flughafen addiert werden. Diese Kosten verringern die Anreize für die Passagiere, sich für die günstigen Dienstleistungen der Fluggesellschaften zu entscheiden. In dieser Hinsicht bezieht sich Ryanair auf die Erklärungen von Aer Lingus in dessen Prospekt zum Börsengang, in dem Aer Lingus annimmt, dass „*seine Kunden bereit waren, einen Aufpreis gegenüber seinen billigeren Mitbewerbern für seine erweiterten Dienstleistungsangebote zu zahlen, die sowohl Sitzplatzreservierungen als auch Flüge zu zentral gelegenen Städteflughäfen beinhalten*“⁷⁸. Darüber hinaus stellt die zusätzliche Fahrtzeit zum weiter entfernt gelegenen Flughafen eine Unbequemlichkeit dar, die der Verbraucher nur dann im Prinzip bereit ist, zu akzeptieren, wenn sich diese zusätzliche Fahrt in geringeren Gesamtkosten für eine Reise widerspiegelt. In ähnlicher Weise werden billige Flugtarife allgemein mit einem niedrigeren Grad an Dienstleistungen der Fluggesellschaften verbunden. Im Vergleich zu einem höheren Grad an Dienstleistungen, der möglicherweise auf einem anderen Flughafen angeboten wird, stellt dies eine weitere Unbequemlichkeit für die Passagiere dar, die diese im Prinzip nur dann in Kauf nehmen, wenn sich diese Komforteinbuße in geringeren Kosten bezüglich der Gesamtkosten für eine Reise widerspiegelt. Andererseits verkürzen die kürzeren Umlaufzeiten und die geringere Überlastung an den Sekundärflughäfen möglicherweise auch die gesamte Reisezeit. Die Art, in der diese Faktoren in Kombination in einer Wahl des Verbrauchers für die eine oder die andere Fluggesellschaft resultieren, hängt von dessen individuellen Präferenzen und den finanziellen Zwängen ab (Verbraucher tendieren dazu, ihren persönlichen Nutzen gemäß ihren persönlichen finanziellen Möglichkeiten zu maximieren). Außerdem kann das

78 Anmeldung, Absatz 81 und Börsengangprospekt von Aer Lingus, Seite 67.

Einzugsgebiet von Billigfluggesellschaften größer sein als das Einzugsgebiet von Netzwerkfluggesellschaften, da Verbraucher bereit sind, einen weiteren Weg zum Flughafen zurückzulegen, um zu niedrigeren Flugkosten zu reisen⁷⁹.

76. Die Kommission ist nicht in der Lage, die Entscheidung jedes einzelnen Passagiers gemäß allen Kriterien, die oben im Abschnitt 73 angegeben sind, zu bewerten, um die relevanten Märkte zu definieren. Die Kommission berücksichtigte jedoch in ihrer Bewertung, ob Flüge von Dublin zu zwei oder mehreren benachbarten Flughäfen zu demselben Markt gehören, diese Kriterien soweit wie möglich. Die Bewertung erfolgte *unter anderem* auf der Grundlage der in den nachstehenden Abschnitte 6.3.3.2 bis 6.3.3.5 beschriebenen Elemente.

6.3.3.2. Definition von Einzugsgebieten

77. Je weiter der Flughafen vom Abflug- oder Ankunftsort entfernt liegt, desto unbequemer ist er zu erreichen. Aus diesem Grund müssen sowohl die Flugtarife entsprechend günstiger sein und die Dienstleistungen am Flughafen zumindest einen gleichwertigen Grad aufweisen. Dies beinhaltet, dass Dienstleistungen von einem Flughafen innerhalb einer angemessenen Distanz vom Abflug- oder Ankunftsort wahrscheinlich einen größeren Wettbewerbsdruck ausüben als Dienstleistungen von einem Flughafen, der weiter entfernt liegt oder nur schwer zu erreichen ist.
78. Die Kommission hat die Distanzen in Kilometern und die Fahrtzeit von einem Flughafen zum Stadtzentrum verglichen, jedoch auch die Transferzeiten mit dem Auto, dem Bus, und, falls verfügbar, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu den entsprechenden Stadtzentren.
79. Dabei muss beachtet werden, dass die relevante, im Hinblick auf die Festlegung des Einzugsgebietes zu betrachtende Zeit nicht die Zeit ist, die erforderlich ist, um von einem Flughafen zur Zielstadt zu gelangen, sondern der Zeitunterschied zwischen dem Transfer zur Stadt von einem Flughafen und einem anderen Ersatzflughafen.
80. Die Kommission hat in diesem Zusammenhang festgestellt, dass die zusätzliche Zeit, die erforderlich ist, um von einem benachbarten Flughafen in die Stadt zu gelangen, oftmals relativ gering ist im Vergleich zu der gesamten Reisezeit „von Tür zu Tür“ (zum Beispiel 10-20 % längere Reisezeit⁸⁰). Die Reisezeit „von Tür zu Tür“ setzt sich daher nicht nur aus Flugzeit und anschließender Reisezeit vom Zielflughafen zum Endziel zusammen, sondern beinhaltet auch die Hinreisezeit zum Abgangsflughafen, die Zeit für den Check-in, für die Zoll- und Sicherheitsabfertigung sowie die Zeit zur Gepäckabholung. In dieser Hinsicht ist die Gesamtreisezeit möglicherweise wichtiger als die zurückgelegte Entfernung (siehe Abschnitt 73 und 74 oben).
81. Die Analyse der Kommission, ob Dienstleistungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin (und Shannon oder Cork wo zutreffend) einerseits und zwei oder mehr entfernten Flughäfen andererseits untereinander ersetzbar sind, gilt für die folgenden Städtepaare und Flughäfen:

⁷⁹ Siehe z. B. die Protokolle der Befragung von Aer Arann vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170, und die Antworten von British Airways auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Blatt Nr. 22168, Frage 22.

⁸⁰ Dies steht im Einklang mit dem vom irischen Verkehrsministerium übermittelten Nachweis, der eine Tabelle der relevanten Flughäfen für diesen Fall bereitstellt. Diese Tabelle gibt den Zeitunterschied, der diese Faktoren begründet, als einen Prozentsatz der gesamten Reisezeit an, die erforderlich ist, um die Zielstadt zu erreichen. Die Tabelle zeigt, dass Passagiere im Durchschnitt 15 % mehr Reisezeit einplanen müssen, wenn sie sich dazu entschließen, von einem benachbarten Flughafen aus zu reisen (im Vergleich zu einem Städteflughafen). Siehe dazu auch: *Eine Antwort auf das Dokument von RBB „Bemerkungen zum Report von LECG für das Verkehrsministerium“*, LECG, 29. November 2006, Blatt Nr. 6145.

Tabelle 1: Liste der relevanten Flughäfen für die Bestimmung von Städtepaaren

<i>Stadt</i>	<i>Stadt</i>	<i>Stadt</i>
<i>Flughäfen</i>	<i>Flughäfen</i>	<i>Flughäfen</i>
London	Manchester	Mailand
Stansted (STN) Heathrow (LHR) Gatwick (LGW) Luton (LTN) London City (LCY)	Manchester (MAN) Liverpool (LPL) Leeds-Bradford (LBA)	Mailand Linate (LIN) Malpensa (MXP) Bergamo (Orio al Serio) (BGY)
Barcelona	Birmingham	Newcastle
Barcelona (BCN) Girona-Costa Brava (GRO) Reus (REU)	Birmingham International (BHX) East Midlands (EMA)	Newcastle (NCL) Durham Tees Valley (MME)
Glasgow	Paris	Lyon
Glasgow International (GLA) Prestwick (PIK)	Paris Charles de Gaulle (CDG) Beauvais-Tillé (BVA)	Lyon St Exupéry (LYS) Grenoble (GNB)
Toulouse	Nantes/Rennes	Brüssel
Toulouse Blagnac (TLS) Carcassonne (CCF)	Rennes (RNS) Nantes Atlantique (NTE)	Brüssel (BRU) Charleroi Brüssel Süd (CRL)
Amsterdam	Frankfurt	Hamburg
Amsterdam-Schiphol (AMS) Eindhoven (EIN)	Frankfurt International (FRA) Hahn (HHN)	Hamburg (HAM) Lübeck Blankensee (LBC)
Wien/Bratislava	Alicante	Bilbao
Wien Schwechat International (VIE) Bratislava (BTS)	Alicante (ALC) Murcia San Javier (MJV)	Bilbao Sondica (BIO) Vitoria (VIT)
Teneriffa	Rom	Venedig
Teneriffa Norte Los Rodeos (TFN) Teneriffa Sur Reina Sofia (TFS)	Rom Ciampino (CIA) Rom Fiumicino (FCO)	Venedig (VCE) Treviso (TSF)
Bologna		
Bologna Guglielmo Marconi (BLQ) Forli (FRL)		

82. Die Kommission hat die in Tabelle 1 aufgelisteten Flughäfen⁸¹ bezüglich der kommerziellen Argumente und dem Material befragt, das sie für Werbezwecke für Flugdienstleistungen gegenüber Fluggesellschaften verwenden und diese so auf sich aufmerksam machen. In allen Fällen, ob Primär- oder Sekundärflughafen, liegt das „Einzugsgebiet“ eines Flughafens in einem Umkreis von mindestens 100 km oder einer Entfernung von 1 Fahrstunde. In den meisten Fällen argumentieren Flughäfen bzw. stellen die Flughäfen fest, dass ihre Einzugsgebiete manchmal bei weitem diesen Radius überschreiten.
83. Die Kommission betrachtet aus diesem Grund einen Radius von 100 km oder eine Fahrtzeit von einer Stunde als eine konservative Schätzung des typischen Mindesteinzugsgebietes eines Flughafens⁸². Innerhalb dieser Distanz bzw. Fahrtzeit zu den Flughäfen würden die meisten Passagiere einen Flug von dem einen oder dem anderen Flughafen nicht als offenkundig unbequem betrachten. Als ein Ergebnis würden die meisten Passagiere offen in Betracht ziehen, von dem einen oder dem anderen Flughafen zu fliegen, mit der Auswirkung, dass konkurrierende Fluggesellschaften zwischen einem Ort in Irland auf der einen Seite und diesen Flughäfen auf der anderen Seite möglicherweise einen Wettbewerbsdruck aufeinander ausüben. Es sollte jedoch beachtet

⁸¹ Siehe beispielsweise die Antworten auf den Fragebogen an Flughäfen („Flughafen-Fragebogen (Substituierbarkeit“) vom 3. Januar 2007, insbesondere Fragen 10 und 11.

⁸² Die Kommission stellt fest, dass von der britischen zivilen Luftfahrtbehörde durchgeführte Umfragen ergaben, dass das Einzugsgebiet von Flughäfen in Großbritannien sich bis auf eine Anfahrtszeit von max. 2 Stunden erstreckt. Siehe z. B. Airport price control review – Initial proposals for Heathrow, Gatwick, Stansted – Dezember 2006 (Preiskontrollprüfung an Flughäfen - Erste Vorschläge für Heathrow, Gatwick, Stansted vom Dezember 2006), verfügbar in englischer Sprache auf <http://www.caa.co.uk/default.aspx?categoryid=5&pagetype=90&pageid=7162>.

werden, dass die Kommission die 100 km/1 Stunde-„Regel“ nur als einen ersten „Stellvertreter“ verwendet, um ein Einzugsgebiet zu definieren. Aufgrund der Besonderheiten des entsprechenden Flughafens und anderer Nachweise ist das Einzugsgebiet in der Realität möglicherweise größer und wird daher detailliert auf einer Fall-zu-Fall-Basis in der entsprechenden Analyse der einzelnen Flughafenpaare erläutert⁸³.

84. In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte argumentierte Ryanair, dass die Verwendung des Richtwerts 100 km/1 Stunde, auch wenn dieser einen hilfreichen Näherungswert darstellt, willkürlich ist und dass die Bestimmung der Substituierbarkeit von Dienstleistungen des Flugverkehrs an verschiedenen Flughäfen wesentlich komplexer ist. Ryanair hält es für sehr viel wichtiger zu untersuchen, ob die konkurrierenden Fluggesellschaften ähnliche oder völlig unterschiedliche Streckennetze haben. Dies sei insbesondere dann der Fall, wenn sehr viele Passagiere auf der Strecke zeitabhängig sind oder umsteigen (außerdem flögen Aer Lingus und Ryanair unterschiedliche Flughäfen an).
85. Die Kommission merkt dazu an, dass der Richtwert 100 km/1 Stunde ein Näherungswert ist, der auf den Ergebnissen der Aussagen von Flughäfen zu dem beruht, was sie für ein sinnvolles Einzugsgebiet halten. Die Kommission hat in ihrer Beurteilung außerdem die Auffassungen von Wettbewerbern und Kunden sowie verfügbare zusätzliche Nachweise berücksichtigt (siehe weiter unten die Analyse der Flughafenpaare). Was den Punkt zeitabhängige vs. nicht zeitabhängige Passagiere angeht, scheinen Aer Lingus und Ryanair über einen vergleichbaren Anteil an Geschäftskunden zu verfügen und die Nachweise in der Akte der Kommission gestatten weiter nicht, zeitabhängige Passagiere zu unterscheiden (siehe weiter unten zum Punkt der Marktdefinition⁸⁴).

6.3.3.3. Das Kriterium des Stadtzentrums

86. Ryanair argumentiert, dass die Bestimmungen der Kommission im Bereich der Substituierbarkeit von Flughäfen fehlerhaft werden würden, wenn sie sich auf Distanzen oder Reisezeiten zu *Stadtzentren* bezögen. Ryanair erklärt, dass dies auf die Tatsache zurückzuführen ist, dass Stadtzentren nicht den endgültigen Zielort aller Passagiere darstellen⁸⁵.
87. Wenn sich das Zentrum einer Stadt im Einzugsgebiet eines Flughafens befindet, kann jedoch angenommen werden, dass sich die Stadt selbst oder zumindest ein Großteil des Stadtgebietes in diesem Einzugsgebiet befinden. Alle Vororte oder andere städtische Gebiete, die sich zwischen der Stadt und dem Flughafen befinden, werden ebenfalls in dieses Einzugsgebiet eingeschlossen. Wo sich die Einzugsgebiete mit dicht besiedelten Gebieten überschneiden, ist die Anzahl von Anwohnern, potenziellen Kunden von Fluggesellschaften, die von diesem Flughafen fliegen würden, sehr groß. Wenn diese Anzahl groß genug ist, wird dies von Fluggesellschaften, die zwei oder mehr sich überschneidende Flughäfen bedienen, berücksichtigt, wenn sie die Höhe ihrer eigenen Tarife festlegen. Dies gilt insbesondere für Großstädte, in denen die Mehrheit der Passagiere nicht notwendigerweise im Stadtzentrum lebt, sondern in einem größeren Bereich um das Stadtzentrum herum (wie beispielsweise London). In diesen Städten hat die Kommission nicht nur die Distanz zum Stadtzentrum

83 Siehe dazu auch die Erwiderung von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Absatz 462 („die Realität ist sehr viel komplexer“).

84 Abschnitt 6.8.

85 Ryanair hat in seiner Antwort auf die Entscheidung der Kommission Art. 6(1)(c) insbesondere Daten bezüglich der Verteilung von Passagieren nach Landkreis außerhalb des Großraums London (Greater London) und nach Stadtbezirken innerhalb des Großraums London übermittelt, die die Flughäfen von London nutzen, um zu zeigen, dass die „Distanz oder die Fahrtzeit zum Stadtzentrum“, ein Kriterium, auf das sich die Kommission bezieht, „allzu vereinfachend“ ist.

analysiert, sondern auch, ob sich die Einzugsgebiete von zwei Flughäfen in einem dicht besiedelten Gebiet überschneiden.

88. Aus diesem Grund geht es bei dem sogenannten Kriterium des Stadtzentrums nicht darum, dass alle Passagiere ihre Reise in einem Stadtzentrum beginnen oder beenden. Im Hinblick auf die Bestimmung, ob Verbraucher Dienstleistungen zu/von einem benachbarten Flughafen als eine Alternative in Betracht ziehen würden, ist dies ein Richtwert. Dieser Richtwert bestimmt daher in einem großen Maße, warum Fluggesellschaften Dienstleistungen zu/von benachbarten Flughäfen als einen Wettbewerbsdruck bezüglich der von ihnen durchgeführten Dienstleistungen ansehen. Es könnte des Weiteren argumentiert werden, dass im Falle von einigen Ferienzwecken (zum Beispiel Teneriffa, Alicante/Murcia, Bologna/Forlì oder Lyon/Grenoble) das Stadtzentrum nicht das relevante Kriterium darstellt, da das eigentliche Ziel der Passagiere wahrscheinlich vielmehr ein Touristenhotel in der Umgebung ist. Jedoch hat die Kommission in diesen Fällen das Kriterium des Stadtzentrums als einen indikativen Richtwert verwendet, um die relative Distanz der Flughäfen von dem örtlichen Stadtzentrum anzuzeigen und somit auch den Unterschied in ihren Möglichkeiten anzuzeigen, die Touristenhotels in der Umgebung zu bedienen. Weiterhin vermarktet Ryanair selbst in all diesen Fällen (außer für Teneriffa) seine Dienstleistungen mit Bezug auf die relevante größere Stadt in der Umgebung, das heißt wie beispielsweise Bologna (Forlì), Grenoble (Lyon) und Vitoria (Bilbao).
89. Der Ansatz der Kommission zur Substituierbarkeit von Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher steht im Einklang mit Nachweisen von Pressemitteilungen von Ryanair oder Werbeaktivitäten, die zeigen, dass Ryanair Sekundärflughäfen als Ersatz für Primärflughäfen ansieht. Ryanair hat eine Vielzahl von Pressemitteilungen bereitgestellt, mit denen das Unternehmen entweder bereits bestehende oder neue Flugziele bewirbt. Diese Werbungen bieten einen wertvollen Hinweis sowohl auf die Passagiere, die Ryanair als potenzielle Ticketkäufer ansieht, als auch auf die Flughäfen, die das Unternehmen als Konkurrenten für seine Flugstrecken betrachtet.
90. Ryanair hat seine Strecken immer wieder als Ersatz für Strecken zu benachbarten Städteflughäfen positioniert. Beispielsweise fliegt Aer Lingus den Flughafen von Bologna an. Bei der Einrichtung seiner Strecke Dublin-Forlì (Bologna) hat Ryanair folgendes bekannt gegeben: „*[Dies] wird das Monopol der hohen Preise von Aer Lingus...Bologna beenden. Die Verbraucher in Irland hatten bis jetzt keine Alternative zu einem Flug mit Aer Lingus*“⁸⁶. Dies zeigt, dass Ryanair den Flughafen Forlì seinen Kunden gegenüber eindeutig als Ersatzflughafen für den Hauptflughafen von Bologna positioniert, was den Linienflugverkehr nach und von Dublin anbetrifft. In ähnlicher Weise vollzieht Ryanair direkte Preisvergleiche zwischen Strecken, die benachbarte Flughäfen anfliegen (Einzugsbereich).
91. Darüber hinaus listet Ryanair seine Flughäfen oft mit der Zielstadt in Klammern oder umgekehrt auf. Wenn beispielsweise „Frankfurt (Hahn)“ angegeben wird, gibt Ryanair den Passagieren deutlich an, dass der Flughafen Hahn die Stadt Frankfurt bedient. Des Weiteren bietet Ryanair eine Beschreibung der Distanz und der Wege, um die Primärstadt zu erreichen. Beispielsweise bietet Ryanair eine Wegbeschreibung, wie man vom Flughafen Hahn nach Frankfurt gelangt. Ryanair bietet außerdem eine Beschreibung von Aktivitäten in Form einer

⁸⁶ Siehe die Pressemitteilung von Ryanair „RYANAIR ANNOUNCES BIGGEST EVER EXPANSION AT DUBLIN 12 NEW EUROPEAN ROUTES START FROM DECEMBER“ vom 09.08.2006 oder auch die ähnliche Pressemitteilung „RYANAIR OPENS 2 NEW ROUTES TO WARSAW AND STOCKHOLM & EXTENDS PRIORITY BOARDING OPTION TO ALL PASSENGERS“ vom 18.10.2006, in der Ryanair seine Preise mit den Preisen von Aer Lingus auf einer Reihe von Strecken vergleicht, auf denen Ryanair und Aer Lingus unterschiedliche Flughäfen bedienen, einschließlich Teneriffa, Bilbao/Vitoria, Bologna oder Lyon/Grenoble.

„Top 5 der Hauptattraktionen“ des Städteziels, da das Unternehmen versteht, dass Käufer von Flugtickets zu benachbarten Flughäfen versuchen werden, den Zielort zu besichtigen. Beispielsweise listet Ryanair unter seinem Zielflughafen Hahn Sehenswürdigkeiten der Stadt Frankfurt auf.

92. In der Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte ist Ryanair der Ansicht, dass die Art des Vertriebs seiner Dienstleistungen für bestimmte Flughäfen auf keinen Fall sachdienlich für eine Marktdefinition ist. Die Kommission glaubt jedoch, dass die Art wie Ryanair seine Dienstleistungen vertreibt, ein wichtiges Element für die Definition der relevanten Märkte ist; nicht zuletzt auch weil der Name, unter dem ein Flughafen vertrieben wird, für Kunden beim Kauf eines Flugtickets ein entscheidender Faktor sein kann. Insbesondere wissen neue Kunden auf einer Flugstrecke möglicherweise nicht viel über die Stadt, in der sich der Sekundärflughafen befindet⁸⁷ und wählen diese Flugstrecke, weil sie die „zentrale“ Stadt in der Umgebung des Flughafen kennen, zu der die meisten von ihnen fliegen möchten. Marketingaktivitäten sollen im Allgemeinen die Wahrnehmung der angebotenen Dienstleistungen durch die Kunden widerspiegeln und/oder formen und sind daher relevant, um zu bewerten, ob die Kunden der Meinung sind, dass die Flüge zu verschiedenen Flughäfen substituierbar sind.
93. Letztendlich steht der Ansatz der Kommission zur Substituierbarkeit von Flughäfen von Seiten der Passagiere im Einklang mit den Informationen, die von der Kommission von konkurrierenden Fluggesellschaften⁸⁸ und zivilen Luftfahrtbehörden von Mitgliedstaaten im Verlauf der Analyse in diesem Fall gesammelt wurden. Die Ergebnisse des Ansatzes der Kommission wurden ebenfalls zum größten Teil durch eine empirische Analyse⁸⁹ bestätigt, die von der Kommission in Bezug auf die Strecken durchgeführt wurde, für die von den fusionierenden Parteien ausreichende Preisdaten übermittelt und zur Verfügung gestellt wurden (weitere Informationen siehe Anhang III).

6.3.3.4. Die Meinungen von Einzelkunden

94. Die Kommission hat des Weiteren eine Kundenbefragung am Flughafen Dublin⁹⁰ durchgeführt, in erster Linie um die Behauptung von Ryanair zu überprüfen, dass aus der Perspektive des Kunden Aer Lingus und Ryanair nicht miteinander konkurrieren (Einzelheiten siehe Anhang I). Die Auswahl der Flugstrecken umfasste alle Londoner Flughäfen und eine begrenzte Anzahl an Flugstrecken, auf denen die fusionierenden Parteien verschiedene Flughäfen in der Nähe derselben Stadt anfliegen. Wenn Passagiere eine Fluggesellschaft, die einen anderen Flughafen anfliegt, als Alternative betrachten, kann man daraus schließen, dass die fraglichen Dienstleistungen im Personenflugverkehr einen Wettbewerbsdruck aufeinander ausüben. Jedoch wird ein solcher Nachweis indirekt erbracht, da im Fragebogen der Kommission nicht explizit gefragt wird, ob die Befragten bereit sind, zu einem anderen Flughafen zu fliegen⁹¹.
95. In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte (Absätze 404 bis 411) argumentiert Ryanair, die Kundenbefragung zeige, dass der Prozentsatz der Befragten, die

⁸⁷ Siehe z. B. „Hahn“, „Girona“ oder sogar „Stansted“.

⁸⁸ Siehe z. B. Antworten auf Frage 22 des Fragebogens der Kommission an Wettbewerber vom 6. November 2006.

⁸⁹ Die Kommission hat eine Preiskorrelationsanalyse für 17 Städtepaarstrecken ab Dublin durchgeführt, für die ausreichend Daten zur Verfügung standen. Der Umfang und die Verfahrensweise bezüglich dieser Analyse werden in Anhang III dieser Mitteilung der Beschwerdepunkte dargestellt.

⁹⁰ Siehe auch die Ergebnisse der Kundenbefragung wie in Anhang I beschrieben.

⁹¹ Die Kundenbefragung schließt nur einen Teil der Flugstrecken ein, auf denen die fusionierenden Parteien unterschiedliche Flughäfen bedienen. Die Kundenbefragung ist daher nur für diese Strecken aussagekräftig.

angeben, dass sie zu einer Fluggesellschaft wechseln würden, die einen anderen Flughafen bedient, im Allgemeinen niedriger ist als der Anteil der Befragten, die zu einer anderen Fluggesellschaft wechseln würden, die denselben Flughafen bedient. Laut Ryanair wird dadurch nachgewiesen, dass diese Flughäfen nicht substituierbar sind. Die Kommission bestreitet nicht, dass, während bis zu 52 % der Befragten die andere fusionierende Partei in Betracht ziehen würden, wenn sie am Zielort denselben Flughafen bedient, dieser Prozentsatz für andere Flugstrecken abnimmt. Die Kommission bestreitet auch nicht, dass der Wettbewerbsdruck, den die fusionierenden Parteien aufeinander ausüben, weniger signifikant sein kann, wenn sie unterschiedliche Flughäfen bedienen, als wenn sie dieselben Flughäfen bedienen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass ein solcher Wettbewerbsdruck nicht besteht oder unerheblich ist. Vielmehr hat die Untersuchung der Kommission gezeigt, dass sehr viele Kunden von Billigfluggesellschaften die Angebote der Fluggesellschaften, die von Primär- und von Sekundärflughäfen abfliegen, miteinander vergleichen und austauschen.

96. Was den von Ryanair vorgebrachten ökonomischen Nachweis angeht, spiegelt das von Ryanair in seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vorgeschlagene „Benchmarking“ die von der Kommission für Preiskorrelationen verwendete Technik wider (siehe Anhang III). Dieser Ansatz ist im Kontext einer Befragung jedoch nicht relevant. Dies liegt daran, dass sich Preise von Waren und Dienstleistungen desselben geographischen Marktes notwendigerweise parallel entwickeln, da bedeutende Unterschiede gewinnträchtige Möglichkeiten schaffen würden (diese Korrektur sorgt dafür, dass Preise sich gemeinsam entwickeln). Auf der anderen Seite ist die Erwägung einer alternativen Fluggesellschaft ein Ausdruck individueller Präferenzen und wird nicht von Interaktionen des Marktes beeinflusst. Somit würde Heterogenität auf Flugstrecken, die nicht kontrolliert ist, natürlich zu anderen Verhältnissen bei den Antworten der Befragung führen. Diese lassen sich nicht direkt vergleichen. Im Gegensatz dazu lenkt im Fall von Preiskorrelationen eine Marktdynamik, die Substituierbarkeit wiedergibt, die Preiskorrelation in Richtung eines gemeinsamen Wertes (mit gebührender Berücksichtigung der Schwankungen aufgrund von Saisonabhängigkeit und gemeinsamen Kosten).
97. Die Antworten von Geschäftskunden in Irland und von Reisebüros, die die Kommission in Phase I ihrer Analyse erhalten hat, haben für bestimmte Aspekte der Analyse nur eingeschränkten Wert. Dies ist zum Beispiel in Bezug auf die Frage der Substituierbarkeit von Flughäfen der Fall. Die erhaltenen Antworten waren relativ heterogen und ein recht hoher Anteil der Befragten antwortete, dass sie sich nicht kompetent fühlten, eine Antwort zu geben oder dass sie nicht über ausreichend Informationen verfügen, um sich zum Problem der Substituierbarkeit von Flughäfen zu äußern. Auf der anderen Seite waren die Antworten von Wettbewerbern und Fluggesellschaften sehr viel stärker begründet⁹².

6.3.3.5. Schlussfolgerung

98. Um zu beurteilen, ob die Direktverbindungen im Linienflugverkehr aus Kundensicht zwischen zwei oder mehr verschiedenen Flughäfen substituierbar sind, das heißt ob diese Dienstleistungen aus der Perspektive der Nachfrageseite zum selben Markt gehören, bezog

⁹² In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte führt Ryanair an, dass die Kommission die Ergebnisse ihrer eigenen Untersuchung ignoriere und die Meinungen wichtiger Geschäftskunden wie CRH, Unilever, IBM EMEA, Siemens oder Microsoft außer Acht lasse. Die Kommission weist diese Behauptungen zurück. Wie in Abschnitt 5 erklärt, kann sie ihre Schlussfolgerungen nicht auf einzelne Antworten der Marktttest basieren, sondern muss die Aussagekraft jeder Antwort abwägen und mit den anderen Nachweisen in der Akte vergleichen. Außerdem scheint Ryanair sich genau die Antworten von Geschäftskunden herauszusuchen, die zum jeweiligen Einwand passen. Zum Beispiel hebt Ryanair die Ansicht von Siemens hervor, dass Manchester, Liverpool und Leeds Bradford nicht substituierbar seien, erwähnt jedoch nicht, dass Siemens die Flughäfen Birmingham und East Midlands für substituierbar hält.

sich die Kommission auf verschiedene qualitative und quantitative Nachweise. Weiter berücksichtigte die Kommission für ihre Beurteilung auch, ob die verschiedenen verfügbaren Informationsarten in dieselbe Richtung gingen und einander bestätigten.

99. Im Hinblick auf das zuvor Genannte wird die nachstehende Liste von Nachweisen verwendet und berücksichtigt, bevor die Kommission ihre Schlussfolgerungen bezüglich der Substituierbarkeit der betreffenden Flughäfen aus der Perspektive der Nachfrageseite zieht. Für bestimmte Flugstrecken waren nicht alle der aufgelisteten Nachweise verfügbar.
- (1) Entfernungen und Fahrtzeiten werden mit dem indikativen Richtwert von 100 km/1 Stunde Fahrtzeit verglichen. Zu diesem Zweck bezog sich die Kommission zunächst auf die Ergebnisse des Markttests (Antworten auf die Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen). Wo diese Ergebnisse unvollständig oder offenkundig fragwürdig waren, bezog die Kommission diese Informationen auf bekannten Websites der Kartografie- und Routenplanung (z. B. www.viamichelin.com für den europäischen Kontinent und www.rac.com für das Vereinigte Königreich);
 - (2) Ansichten von Konkurrenten der fusionierten Einheit;
 - (3) Ansichten von Flughäfen und zivilen Luftfahrtbehörden von Mitgliedstaaten, die während des Verlaufs der Analyse der Kommission geäußert wurden, sowie die Ergebnisse von Berichten dieser Behörden unabhängig von der beabsichtigten Transaktion;
 - (4) geschätzter Anteil Privatreisender auf einer Flugstrecke. Es ist allgemein anerkannt, dass Privatreisende stärker preisempfindlich sind. Sie sind eher gewillt, eine längere Gesamtreisezeit im Austausch für weniger Gesamtreisekosten in Kauf zu nehmen als Geschäftsreisende. Auf Flugstrecken mit einem geschätzten hohen Anteil von Privatreisenden ist es daher vernünftig anzunehmen, dass die Substituierbarkeit von Flughäfen vom Standpunkt der Reisenden aus eher hoch als niedrig ist. Dementsprechend ist der indikative Richtwert von 100 km/1 Stunde Fahrtzeit eher im weiteren als im engeren Sinn anzuwenden (siehe auch Absatz 84);
 - (5) die Kommission merkt außerdem Folgendes an: Wenn Flughäfen einen Teil eines sogenannten „Flughafensystems“ gemäß Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Luftverkehrs bilden⁹³, gilt dies als zusätzlicher Nachweis zur Unterstützung der Schlussfolgerung, dass die in dieser Verordnung aufgelisteten Flughäfen zum selben Ballungsgebiet gehören und aus der Sicht der Nachfrageseite als substituierbar betrachtet werden können;
 - (6) Marketingpraktiken und insbesondere die Art, in der Ryanair seine Dienstleistungen vertreibt, sowie die Tatsache, dass bestimmte Flughäfen als einer bestimmten Stadt/Ballungsgebiet zugeordnet präsentiert werden, werden als zusätzliche Nachweise betrachtet, da sie zu den Elementen gehören, die Kunden berücksichtigen, wenn sie ein Flugticket im Internet kaufen;

- (7) die Existenz von Transportmöglichkeiten zwischen den Sekundärflughäfen und bestimmten Städten und ob diese auf Ryanairs eigener Website vertrieben oder eventuell von Ryanair selbst betrieben werden⁹⁴;
- (8) Ergebnis der Preiskorrelationsanalyse der Kommission für siebzehn Städtepaarstrecken ab Dublin, soweit verfügbar⁹⁵ und
- (9) schließlich die am Flughafen Dublin durchgeführte Kundenbefragung, die indirekte Nachweise bezüglich der Substituierbarkeit bestimmter Flughafenpaare aus der Perspektive der Nachfrageseite bereitstellt.

100. Die Ergebnisse dieser Analyse werden im folgenden Abschnitt 6.3.4 näher erläutert.

6.3.4. Detaillierte Stadt-zu-Stadt-Analyse

6.3.4.1. Dublin - Belfast

101. Die Stadt Belfast in Nordirland wird von zwei Flughäfen bedient: vom Belfast International Airport und dem George Best Belfast City Airport. In der Anmeldung⁹⁶ hat Ryanair festgestellt, dass „es keinen Sekundärflughafen für Dublin gibt. Der Flughafen Dublin stellt das Tor zu Irland dar, und Fluggesellschaften, die Dienstleistungen nach Dublin und die Ostküste von Irland anbieten möchten, haben keine andere Wahl, als diesen Flughafen zu nutzen“. In seiner Antwort auf die Entscheidung der Kommission, ein Verfahren in diesem Fall zu eröffnen, hat Ryanair argumentiert, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen dem Flughafen Dublin und einem Ort im europäischen Wirtschaftsraum durch ähnliche Dienstleistungen von einem der Flughäfen eingeschränkt werden könnten, die Belfast bedienen. Jedoch stellt Ryanair auch fest, dass die Flughäfen in Belfast „an der Grenze dazu liegen, Alternativen zum Flughafen Dublin darzustellen.“ Das Unternehmen erklärte weiterhin, dass „in dem Fall, dass der Flughafen Dublin überlastet ist, oder wenn die Preise in Zukunft steigen, es möglich ist, dass die Flughäfen in Belfast eine Alternative zu Dublin darstellen werden“⁹⁷. Somit erkennt auch Ryanair an, dass diese Flughäfen zum heutigen Zeitpunkt nicht ersetzbar sind.
102. Die Kommission stellt fest, dass die Distanz zwischen Dublin und Belfast mehr als 160 km beträgt, das heißt sie liegt erheblich über dem Richtwert von 100 km. Die Anfahrtszeit mit dem Zug oder dem Auto beträgt mehr als zwei Stunden⁹⁸, was einer doppelten Fahrtzeit im Vergleich zum Richtwert von 1 Stunde entspricht. Diese Ergebnisse geben an, dass es unwahrscheinlich ist, dass Dienstleistungen im Personenluftverkehr von einem der Flughäfen in Belfast ähnliche Dienstleistungen ab dem Flughafen Dublin einschränken.
103. Der Markttest der Kommission bestätigt auch, dass Dublin und Belfast für den Zweck des angemeldeten Vorhabens als nicht substituierbar betrachtet werden können. Wie erwähnt fliegt keine der fusionierenden Parteien derzeit ab dem Flughafen Belfast. Weiterhin hat keine

⁹⁴ Die Bedeutung dieser Elemente für die Beeinflussung des Kaufverhaltens von Reisenden sollte als Nachweis, der in Ryanairs internen Dokumenten vorhanden ist, nicht unterschätzt werden: [...] (Zitat aus dem Dokument Nr. 4 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung [...]): Seite 4.2, Blatt Nr. 629).

⁹⁵ Es ist anzumerken, dass die Kommission diese Analyse nur für 17 Strecken durchführen konnte, da der Kommission für die übrigen Strecken nicht genügend Daten zur Verfügung standen, um eine Preiskorrelation durchzuführen. Die Kommission konnte diese Analyse daher nicht für alle Flughafen-/Städtepaare bereitstellen. Der Umfang und die Verfahrensweise bezüglich dieser Analyse werden in Anhang III dieser Entscheidung dargestellt.

⁹⁶ Anmeldung Seite 104. Das Argument wurde in Bezug auf die Wettbewerbsposition des Flughafens Dublin vorgebracht.

⁹⁷ Siehe die Vorlage von Ryanair vom 26. Januar 2007, erster Absatz des Anschreibens.

⁹⁸ Ungefähr eineinhalb Stunden Fahrtzeit mit dem Auto (gemäß Ryanair, Anmeldung Absatz 301).

der dritten Parteien, die die Kommission während ihres Markttests kontaktiert hat, angegeben, dass sie Belfast und Dublin als substituierbare Flughäfen ansieht. Wettbewerber bestätigten, dass sie Belfast und Dublin nicht dem gleichen Markt zuordnen würden, da die Distanz zwischen diesen zwei Flughäfen zu groß wäre⁹⁹. Der Flughafen Dublin und der George Best Belfast City Airport stimmen in ihrer Ansicht überein, dass sie keinen Ersatz füreinander darstellen, sondern verschiedene Zielgruppen in verschiedenen Gebieten ansprechen¹⁰⁰. Was den Belfast International Airport betrifft, der in seiner Antwort behauptet, dass er mit dem Flughafen Dublin in Wettbewerb stehe, so bezieht sich dieser Aspekt insbesondere auf den Wettbewerb mit neuen Fluggesellschaften. In der Tat gibt die Antwort des Belfast International Airport an, dass sein Einzugsgebiet praktisch auf Nordirland beschränkt ist, und dass auch die Anzahl der Passagiere mit Wohnsitz in Irland unerheblich ist (nur 2,24 % aller Passagiere am Belfast International Airport)¹⁰¹.

104. Die Kundenbefragung, die von der Kommission am Flughafen Dublin durchgeführt wurde, legt weiterhin nahe, dass die meisten Passagiere nicht in Betracht ziehen würden, von einem der Flughäfen in Belfast zu fliegen, wenn sich die Preise für Flüge ab dem Flughafen Dublin erhöhen würden¹⁰². Auf die hypothetische Frage, ob Kunden Belfast als einen alternativen Flughafen betrachten würden, antworteten insgesamt 16,6 % aller Passagiere, dass sie eine Verwendung der Flughäfen in Belfast in Zukunft *in Betracht ziehen* würden, während zwei Drittel aller Passagiere antworteten, dass sie Belfast nie als Alternative betrachten würden. Die übrigen Passagiere haben diese Frage nicht beantwortet.
105. In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte argumentiert Ryanair, dass diese Frage nicht umfassend genug und daher fehlerhaft war. Insbesondere habe sie die Bedingungen, unter denen eine Substituierbarkeit möglich wäre, nicht untersucht¹⁰³. Die Kommission merkt an, dass die besagte Frage hypothetisch formuliert und daher sehr breit angelegt war. Sie war nicht formuliert worden, um die Substituierbarkeit für einen bestimmten Flug zu erfassen (im Gegensatz zu Fragen, die sich darauf bezogen, ob Passagiere wirklich eine andere Fluggesellschaft ins Auge gefasst hatten). Dies ermöglichte den Befragten, beliebige Gründe (unabhängig von deren Umsetzung) anzuführen, die sie dazu bewegen könnten, Belfast als eine Alternative für Dublin zu betrachten. Die Befragten wurden nicht gefragt, ob sie Belfast als eine Alternative für die von ihnen zu diesem Zeitpunkt geflogene Strecke betrachteten. Dadurch wird die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass die Passagiere diese hypothetische Frage positiv beantworten.
106. Keine der Parteien des angemeldeten Vorhabens fliegt ab Belfast. Dazu wäre anzumerken, dass einige der von der Befragung abgedeckten Zielorte von easyJet ab Belfast angefliegen werden. Die Kommission überprüfte den Prozentanteil der Passagiere, die easyJet (auch wenn easyJet nicht ab Dublin fliegt) als Alternative für die fusionierenden Parteien angaben. Es zogen nur zwischen 0 % und 4,7 % (je nach relevanter Flugstrecke) der von Dublin fliegenden Passagiere einen Flug mit easyJet von Belfast in Betracht. Was

⁹⁹ Siehe z. B. die Protokolle der Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007, Blatt Nr. 6170, sowie die Antworten auf Frage 23 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6. November 2006.

¹⁰⁰ Fragebogen vom 9.2.2007 bezüglich der Substituierbarkeit der Flughäfen Dublin und Belfast, Blatt Nr. 3870.

¹⁰¹ Siehe Antwort des Belfast International Airport vom 02.03.2007 auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit der Flughäfen Dublin und Belfast, Blatt Nr. 6128, insbesondere die beigefügte Umfrage der britischen zivilen Luftfahrtbehörde aus dem Jahre 2006 – Key Passenger Profile Findings, Januar 2007.

¹⁰² Siehe auch Anhang I und II bezüglich der vollständigen Ergebnisse und Darstellungen der von der Kommission am Flughafen Dublin durchgeführten Kundenbefragung.

¹⁰³ Siehe die Erwiderung von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 380.

insbesondere London anbetrifft, ist Ryanair die einzige Fluggesellschaft, die Linienflüge zwischen Dublin und den Londoner Flughäfen Stansted, Gatwick oder Luton anbietet. easyJet fliegt diese drei Londoner Flughäfen dessen ungeachtet von Belfast an, während Aer Lingus nur London Heathrow von Dublin aus bedient. Die Umfrage zeigt, dass 24-46 % der Passagiere, die von Dublin nach London Stansted, Gatwick oder Luton und umgekehrt fliegen, in Betracht ziehen würden, mit Aer Lingus nach London Heathrow zu fliegen, während nur 0 %-4,7 % dieser Passagiere in Betracht ziehen würden, mit easyJet von Belfast aus zu fliegen. Diese Ergebnisse zeigen, dass die Dienstleistungen von easyJet von Belfast aus keinen Ersatz für die entsprechenden Dienstleistungen darstellen, die von den fusionierenden Parteien ab Dublin angeboten werden (siehe dazu auch Anhang I und II).

107. Letztendlich stellt die Kommission fest, dass der vermeintliche Wettbewerbsdruck von Dienstleistungen von den Flughäfen in Belfast von Ryanair in der Anmeldung nicht erwähnt wurde. Wäre der vermeintliche Wettbewerbsdruck erheblich gewesen, hätte Ryanair dies vermutlich in der Anmeldung erwähnt. Im Gegensatz dazu argumentiert Ryanair in der Anmeldung, dass *„die DAA, der Eigentümer und Betreiber des Flughafens Dublin, ein absolutes Monopol innehält und eine enorme Verhandlungsmacht über alle Fluggesellschaften besitzt. Fluggesellschaften, die den Markt von Dublin bedienen möchten, haben keine andere Möglichkeit, als den Flughafen Dublin zu nutzen, da es in der Umgebung von Dublin keinen anderen Flughafen gibt, so dass Fluggesellschaften (so groß sie auch sein mögen) über kein Mittel verfügen, auf wirkungsvolle Art und Weise mit dem Abzug ihrer Flotte zu drohen“*¹⁰⁴. In der gleichen Weise beobachtet die Kommission einen beachtlichen Unterschied zwischen der energischen Wettbewerbsreaktion von Ryanair als Antwort auf neue Wettbewerber, die Orte in Irland bedienen, auf der einen Seite und der relativen Abwesenheit einer solchen Reaktion als Antwort auf Fluggesellschaften, die von einem der Flughäfen in Belfast operieren, auf der anderen Seite¹⁰⁵. Weiterhin geben die internen Dokumente von Ryanair nicht an, dass die Flughäfen von Belfast als für Dublin ersetzbar erachtet werden, und dass von Fluggesellschaften, die von diesen aus operieren, jeglicher Wettbewerbsdruck ausgeht¹⁰⁶ [...]*
108. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Personenluftverkehr von einem der Flughäfen von Belfast zu einem Ort im europäischen Wirtschaftsraum einen anderen Markt darstellen als solche Dienstleistungen vom Flughafen Dublin zu demselben Ort im europäischen Wirtschaftsraum.

6.3.4.2. Flughäfen in London

109. Die folgende Tabelle fasst die Fahrtzeiten und Distanzen zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von London zusammen.

¹⁰⁴ Weitere Informationen erhalten Sie in der Anmeldung, Absatz 92.

¹⁰⁵ Während Ryanair äußerst aggressiv auf den Eintritt von easyJet auf die Strecken zwischen Shannon/Cork/Knock und London im Januar 2005 reagierte [...] (weitere Informationen finden Sie in Abschnitt 7.8.5.), gab es keine derartige Reaktion auf das Wachstum der Basis von easyJet am Belfast International Airport (z. B. als easyJet im September 2006 eine neue Strecke Belfast-Krakau und eine weitere Expansion seiner Basis in Belfast bekannt gab – siehe auch die Pressemitteilung von easyJet „easyJet announces Belfast expansion“ vom 21. September 2006 (englische Version unter http://www.easyjet.com/en/News/belfast_to_krakow.html).

* Teile dieses Textes wurden überarbeitet, um sicherzustellen, dass keine vertraulichen Informationen weitergegeben werden; diese Teile wurden in eckige Klammern gesetzt und mit einem Sternchen versehen.

¹⁰⁶ Siehe beispielsweise das Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...]*, Seite 3.15. und andere, Blatt Nr. 629.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ¹⁰⁷	Privatfahrzeuge ¹⁰⁸	Öffentliche Verkehrsmittel ¹⁰⁹	Flughafenbe- zeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair- Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ¹¹⁰
London					
	Stansted	59 km	85 min	Bus: 75 min Bahn: 45 min	London (Stansted) Ryanair Shuttle-Service
	Heathrow	28 km	65 min	Bus: 65 min ¹¹¹ Bahn: 55 min	Von Ryanair nicht bedient
	Gatwick	46 km	85 min	Bus: 90 min ¹¹² Bahn: 60 min	London (Gatwick)
	Luton	54 km	44 min	Bus: 60 min Bahn: 25 min	London (Luton) Ryanair Shuttle-Service
	London City	14 km	20 min	Bahn: 22 min	Von Ryanair nicht bedient

Quelle: Markttest (Antworten auf die Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen); 1 (Daten kursiv gedruckt)

110. In der Anmeldung stellt Ryanair fest, dass die Flughäfen von London aus der Perspektive der Nachfrageseite (zumindest nicht in Bezug auf zeitabhängige Passagiere) oder aus der Perspektive der Angebotsseite *keinen* Ersatz füreinander darstellen. Es gibt drei Argumente von Ryanair in Bezug auf diese Flughäfen. Zum einen beruft sich Ryanair auf die Entscheidung der Kommission im Fall *British Midland/Aer Lingus*¹¹³. In dieser Entscheidung war die Kommission der Ansicht, dass London Heathrow nicht durch andere Flughäfen in London in Bezug auf Flüge nach Dublin für von der Fusion betroffene Kunden ersetzt werden kann. Zweitens bringt Ryanair vor, dass jeder der Flughäfen ein eigenes "Kern"-Einzugsgebiet bedient, und dass sich die Flughäfen in Bezug auf ihre Größe und ihre Kapazitäten voneinander unterscheiden. Drittens und letztens behauptet Ryanair, dass Heathrow der einzige Flughafen ist, der an das Londoner U-Bahn-Netz angebunden ist. Dies würde nach Meinung von Ryanair Heathrow deutlich von den anderen Flughäfen in London in Bezug auf die gesamte Reisezeit der Passagiere zum Zielort unterscheiden.
111. Zwar stimmt die Kommission zu, dass die Londoner Flughäfen aus der Perspektive der Angebotsseite nicht substituierbar sind. Sie merkt jedoch an, dass sie zum Zwecke der Identifizierung der relevanten Strecken beurteilen sollte, ob die besagten Dienstleistungen im Personenluftverkehr im Hinblick auf die Kunden für Direktpassagiere miteinander konkurrieren.
112. Der Fall *British Midland / Aer Lingus* betraf primär Passagiere von Dublin, die in London auf die Dienstleistungen von anderen Fluggesellschaften als Aer Lingus oder British Midland umsteigen. Diese Beurteilung wurde nicht bezüglich des direkten Herkunft- und

¹⁰⁷ Quelle: viamichelin.com und rac.com.

¹⁰⁸ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen zur Substituierbarkeit von Flughäfen [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

¹⁰⁹ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen zur Substituierbarkeit von Flughäfen.

¹¹⁰ Quelle: ryanair.com.

¹¹¹ Durchschnittl. Fahrtzeit mit Reisebus (National Express) 65 Min.; die Markttest ergibt eine Fahrtzeit von 135 Min. per Bus.

¹¹² Durchschnittl. Fahrtzeit mit Reisebus (National Express) 90 Min.; die Markttest ergibt eine Fahrtzeit von 145 Min. per Bus.

¹¹³ Siehe auch die Entscheidung 92/213 der Kommission im Fall IV/33.544 *British Midlands/Aer Lingus* vom 26. Februar 1992.

Ziel-Verkehrs zwischen London und Dublin vorgenommen, sondern bezüglich der Fähigkeit von British Midland als Neubewerber, einen ausreichenden Anteil des Teilstreckenverkehrs zwischen Dublin und London zusätzlich zu Passagieren auf Direktverbindungen auf dieser Strecke zu gewinnen. Es wird nicht bestritten, dass sich London-Heathrow als ein Hauptdrehkreuz in einer besonderen Position für Passagiere befindet, die in London umsteigen¹¹⁴. Jedoch ist dies nicht notwendigerweise der Fall bei Passagieren, die direkt zwischen London und Dublin reisen. Da die Überschneidung zwischen den Dienstleistungen von Ryanair und Aer Lingus den direkten Flugverkehr betreffen, kann sich die Kommission aus diesem Grund nicht auf eine Entscheidung beziehen, die vor 15 Jahren in einem Fall getroffen wurde, der eine andere Art der Transaktion betraf (insbesondere ohne die Beteiligung von Billigfluggesellschaften), sondern sie muss ihre Beurteilung fällen, in der die *derzeitige* Situation in London mit einem besonderen Fokus auf den Wettbewerbsbedingungen für die in dieser Entscheidung relevanten Passagiere berücksichtigt werden muss¹¹⁵. Des Weiteren hat die Kommission in anderen früheren Fällen Hinweise darauf gefunden, dass es eine Substituierbarkeit der Londoner Flughäfen gibt, zumindest für zeitunabhängige Passagiere¹¹⁶.

113. In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte bezieht sich Ryanair auf eine Studie, die von York Aviation auf der Basis der Daten aus Passagierbefragungen der britischen zivilen Luftfahrtbehörde von 2005 durchgeführt wurde. Die Daten wurden nach Landkreis außerhalb des Großraums London (Greater London) und nach Stadtbezirken innerhalb des Großraums London analysiert. Die Studie fasst in einer Tabelle die Landkreise/Stadtbezirke zusammen, aus denen über 80 % der Passagiere der einzelnen Londoner Flughäfen stammen. Auf dieser Basis kritisiert Ryanair das von der Kommission verwendete „Kriterium Stadtzentrum“ und behauptet, dass die Londoner Flughäfen in den meisten Fällen nicht substituierbar sind. Die Kommission merkt jedoch an, dass die Studie den Flughafen London-City nicht einschließt, und was wichtiger ist, dass der geographische Rahmen der Studie weit über die Grenzen Londons hinauszureichen scheint: sie schließt zum Beispiel die Landkreise East Sussex, West Sussex, Suffolk, Kent, Norfolk und Northamptonshire ein. Es ist völlig normal, dass beispielsweise Passagiere aus East Sussex oder West Sussex eine starke Präferenz für den Flughafen London Gatwick haben. Demzufolge würde die Kommission nicht bestreiten, dass Flüge zwischen Dublin und London Heathrow keinen effektiven Wettbewerbsdruck auf Flüge zwischen Dublin und London Gatwick für diese Passagiere ausüben. Jedoch befinden sich die ungefähr 7 Millionen Einwohner der inneren und äußeren Stadtbezirke Londons¹¹⁷ offensichtlich in einer anderen Position, wenn es darum geht, zwischen den Londoner Flughäfen zu wählen. Es ist daher

114 In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte bezieht sich Ryanair auf zahlreiche Nachweise für die Nichtsubstituierbarkeit der Londoner Flughäfen. Diese Nachweise weisen auf die besondere Position von London Heathrow in seiner Funktion als eines der Hauptdrehkreuze Europas für Transferpassagiere hin. Ryanair bezieht sich in dieser Hinsicht auf besondere Bestimmungen in der Satzung von Aer Lingus bezüglich dessen Zeitnischen am Flughafen London Heathrow. Diese Bestimmungen scheinen den Zweck zu haben, im Zusammenhang mit Dienstleistungen, die von Heathrow aus angeboten werden, die Verbindung zwischen Irland und dem Rest der Welt zu gewährleisten. Wie in Abschnitt 6.3.1 oben jedoch erklärt, folgt aus der Anwendung des „Herkunft-und-Ziel-Ansatzes“ durch die Kommission, dass in der vorliegenden Entscheidung nur Direktverbindungen im Linienluftverkehr der relevanten Märkte betrachtet werden. Dienstleistungen an nicht relevanten Herkunft-und-Ziel-Paaren werden nicht berücksichtigt, auch wenn diese Dienstleistungen implizieren, dass als Teil der gesamten Reise auf diesem Herkunft-und-Ziel-Paar eine oder mehrere Teilstrecken auf einem Herkunft-und-Ziel-Paar geflogen werden, das für die vorliegende Entscheidung relevant ist. Daraus folgt, dass die Einwände von Ryanair bezüglich der Spezifität von London Heathrow und insbesondere der Zeitnischen von Aer Lingus an diesem Flughafen die vorliegende Beurteilung nicht ändern.

115 Siehe bezüglich des begrenzten „Präzedenzwertes“ von früheren Fusionsfällen und der Verpflichtung der Kommission zur Analyse von Märkten auch Fall T-210/01 - *General Electric gegen Kommission* [2005] Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 118-119

116 Siehe die Entscheidung der Kommission in der Rs. M.967 – KLM/Air UK vom 22. September 1997, Absatz 24, die Entscheidung der Kommission im Fall COMP/D2/38.479: – *British Airways/Iberia/GB Airways* vom 10. Dezember 2003, Absatz 21-24 der Zusammenfassung der Beurteilung der Kommission, veröffentlicht am 10. Januar 2004.

117 Zahlen der Volkszählung von 2001, verfügbar unter <http://www.statistics.gov.uk/census2001/pyramids/pages/h.asp>.

irreführend, Landkreise wie West Sussex oder Norfolk mit Londoner Stadtbezirken wie Kensington oder Westminster zu mischen. Außerdem kann allein die Tatsache, dass keine Daten zum Flughafen London City vorhanden sind, die Ergebnisse verzerren¹¹⁸. Demzufolge ist die Kommission nicht der Ansicht, dass die Studie von York Aviation die Schlussfolgerung der Kommission in Frage stellt, dass die Londoner Flughäfen für eine große Zahl der Kunden von Ryanair und Aer Lingus substituierbar sind.

114. Die Kommission stellt fest, dass alle fünf Londoner Flughäfen weit innerhalb einer Entfernung von 100 km vom Stadtzentrum von London liegen, einem der am dichtesten besiedelten Ballungsräume in Europa. Die Fahrtzeiten mit dem Auto zwischen dem Stadtzentrum und den Flughäfen betragen weniger oder nicht viel mehr als eine Stunde (maximal 1 Stunde und 25 Minuten). Es sollte außerdem beachtet werden, dass viele Verbraucher aufgrund der hohen Verkehrsdichte im Großraum London die Bahnverbindungen zu den Londoner Flughäfen nutzen. Die Fahrtzeiten mit der Bahn vom Stadtzentrum betragen in allen Fällen eine Stunde oder weniger. Die Tatsache, dass alle Flughäfen von London sich weit innerhalb des Richtwertes von 100 km/1 Stunde befinden, bedeutet daher, dass all diese Flughäfen untereinander ersetzbar sind.
115. Von der britischen zivilen Luftfahrtbehörde (CAA) durchgeführte Studien¹¹⁹ zeigen, dass die Einzugsgebiete von Flughäfen in der Umgebung von London größer sind als von Ryanair angenommen. Diese Studien führen weiterhin aus, dass das Profil der Passagiere auf Londoner Flughäfen sehr unterschiedlich ist, und dass es einen erheblichen Anteil an Passagieren gibt, die sowohl aus privaten als auch aus beruflichen Gründen von Primärflughäfen und von Sekundärflughäfen aus reisen. Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair scheint es daher so zu sein, dass die Flughäfen in London untereinander ersetzbar sind, ungeachtet von Schwankungen je nach dem genauen Aufenthaltsort der Passagiere und der Verfügbarkeit insbesondere von Dienstleistungen im Linienflugverkehr an einem Flughafen.
116. In ihrer eigenen Analyse hat die britische zivile Luftfahrtbehörde (CAA) eine zweistündige Anfahrtszeit als den relevanten Richtwert für die Einzugsgebiete von Flughäfen angegeben, auf denen ein Wettbewerb um Privatreisende angenommen werden muss. Für Geschäftsreisende hat die CAA eine Fahrtzeit von 1 Stunde angenommen, um eine konservative Schätzung abzugeben, die eine übertriebene Darstellung des Einzugsgebietes des Flughafens vermeiden sollte. Während verschiedene Einzugsgebiete für Geschäfts- und Privatreisende definiert werden können, ist es von Bedeutung, in Betracht zu ziehen, ob dieser Grad an Auflösung nach Passagiertyp angemessen ist. Dies hängt von dem Grad ab, in dem die Fluggesellschaft in der Lage ist, verschiedene Typen von Passagieren effektiv durch verschiedene Preise zu differenzieren. Wenn keine Preisdifferenzierung ausgeübt wird (aufgrund dessen, dass die Fluggesellschaft viele verschiedene Typen von Passagieren auf ihren Flügen befördert), erklärt die zivile Luftfahrtbehörde, dass ein größeres Einzugsgebiet möglicherweise angemessen ist. Die Kommission stellt in diesem besonderen Punkt fest, dass weder Ryanair noch Aer Lingus ihre Geschäftsreisenden und Privatreisenden preislich

118 Wenn man nur die Entfernung zugrunde legt, kann beispielsweise nicht ausgeschlossen werden, dass Passagiere, die ihre Reise in Croydon beginnen, sowohl Dienstleistungen nach Dublin, die ab dem Flughafen London City und die ab Gatwick angeboten werden, ins Auge fassen, und nicht nur die Dienstleistungen, die ab Gatwick angeboten werden, was die Studie von York Aviation nahelegt.

119 Siehe besonders die folgenden Dokumente der britischen zivilen Luftfahrtbehörde: *CAA Passenger Survey Report 2005* (Bericht bezüglich der Umfrage unter Passagieren aus dem Jahre 2005), verfügbar in englischer Sprache auf <http://www.caa.co.uk/default.aspx?categoryid=81&pagetype=90&pageid=6554> und *Airport price control review – Initial proposals for Heathrow, Gatwick, Stansted – December 2006* (Preiskontrollprüfung an Flughäfen - Erste Vorschläge für Heathrow, Gatwick, Stansted vom Dezember 2006), verfügbar in englischer Sprache auf <http://www.caa.co.uk/default.aspx?categoryid=5&pagetype=90&pageid=7162>.

voneinander differenzieren.

117. Die Kommission stellt fest, dass alle direkten Wettbewerber ¹²⁰ von Ryanair auf der Flugstrecke Dublin-London (Aer Lingus, British Airways, BMI und Cityjet) der Ansicht sind, dass die Londoner Flughäfen für eine Mehrzahl der Passagiere auf Direktverbindungen untereinander ersetzbar sind. Dies wurde von vielen anderen Fluggesellschaften und den betroffenen Flughäfen¹²¹ bestätigt.
118. Die bloße Tatsache, dass der Flughafen Heathrow an das Londoner U-Bahn-Netz angebunden ist, reicht für viele Nutzer von Direktflügen nicht aus, um ihn von anderen Londoner Flughäfen zu unterscheiden und ihn einem eigenen Markt zuzuordnen (wie von Ryanair behauptet). Eine Fahrt mit der U-Bahn von Heathrow nach Westminster oder zum Leicester Square dauert normalerweise länger als 45 Minuten¹²². Diese Fahrtzeit verlängert sich noch für andere Ziele in der Stadt. Auch wenn Heathrow außerdem durch einen Schnellzug mit dem Bahnhof Paddington verbunden ist, ist das für einen Zugang zu Central London bzw. zum Stadtzentrum selbst nicht besonders günstig. Die Fahrtzeiten von Heathrow nach Central London sind daher vergleichbar mit den Fahrtzeiten von anderen Londoner Flughäfen. In jedem Fall bleibt die Fahrtzeit, unabhängig vom Transportmittel, innerhalb des Richtwerts.
119. Es sollte außerdem beachtet werden, dass die Flughäfen London Heathrow, Gatwick und Stansted einen Teil eines „Flughafensystems“ bilden, wie in Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 dargestellt, das besagt, dass sie als eine Einheit zusammengefasst werden, da sie dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen. Dies stellt ein zusätzliches Element dar, welches der Ansicht von Ryanair widerspricht, dass die Flughäfen von London nicht untereinander ersetzt werden können, und dass die Transaktion auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis beurteilt werden sollte.
120. Die Kommission merkt außerdem an, dass das Service-Angebot von Ryanair zu den Flughäfen London Gatwick, Stansted und Luton auf dessen Website als Shuttle-Service nach London mit dem Namen des Flughafens in Klammern vertrieben wird. Weiter behauptet Ryanair, die Tatsache, dass ein Flughafen vom Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) einer bestimmten Stadt zugeordnet wird, sei für eine Marktdefinition irrelevant¹²³. Jedoch stellt die Kommission fest, dass eine kürzlich erschienene Werbung von Ryanair auf der IATA-Städtezuordnung beruht. Mit der Garantie des niedrigsten Flugpreises („lowest fare guarantee“) (siehe die aktuelle Werbeaktion vom 9. Mai bis zum 12. Juni 2007) verpflichtet sich Ryanair, auf bestimmten Flugstrecken die niedrigsten Tarife anzubieten. Die Geschäftsbedingungen dieser Werbeaktion enthalten eine Bestimmung, derzufolge die Garantie nur anwendbar ist *„für Flüge zwischen einem direkt vergleichbaren Städtepaar. Dazu gehören nur Flughäfen, die nach der Definition des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA) dieselbe Städtezuordnung haben. Zum Beispiel werden Forderungen für konkurrierende Flüge zu/von den fünf Flughäfen, die vom IATA der Stadt London zugeordnet*

¹²⁰ Siehe Antworten auf Frage 22 des Fragebogens an Wettbewerber vom 06. November 2006 und insbesondere die Antworten von Aer Lingus, Blatt Nr. 4122, BMI (Blatt Nr. 22283), CityJet (Blatt Nr. 1990) und British Airways (Blatt Nr. 22168).

¹²¹ Siehe Antworten auf den Fragebogen an Flughäfen vom 09. November 2006 und den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen vom 03. Januar 2007.

¹²² <http://journeyplanner.tfl.gov.uk>

¹²³ Siehe insbesondere auf Seite 211 der Erwiderung die Kommentare von Ryanair zu Absatz 78 der Mitteilung der Beschwerdepunkte.

sind (Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton und City) akzeptiert¹²⁴. Beide Elemente legen nahe, dass Ryanair davon ausgeht, dass alle besagten Londoner Flughäfen für seine Passagiere untereinander austauschbar sind. Außerdem beziehen sich die Protokolle der Geschäftsführung von Ryanair [...] ¹²⁵. In diesem Kontext werden der Marktanteil und die Leistung von Ryanair auf den Strecken immer wieder mit den Marktanteilen der Konkurrenten verglichen [...] ^{*}, ungeachtet dessen, ob diese Konkurrenten verschiedene Londoner Flughäfen anfliegen. [...] ^{*} ^{126 127}.

121. Die empirische Analyse (*Preiskorrelationsanalyse* – weitere Informationen siehe Anhang III), die von der Kommission auf dieser Strecke durchgeführt wurde, bestätigt weiter, dass Dienstleistungen zwischen dem Flughafen Dublin und den Flughäfen Stansted, Gatwick und Luton zu dem gleichen Markt gehören. Die Analyse ist jedoch im Hinblick auf die Frage, ob Dienstleistungen zwischen dem Flughafen Dublin und London Heathrow auf der einen Seite und dem Flughafen Dublin und den anderen Londoner Flughäfen auf der anderen Seite zu dem gleichen Markt gehören, nicht überzeugend.¹²⁸ Jedoch ist anzumerken, dass die Preiskorrelation zwischen Ryanair und Aer Lingus für die Strecken Cork-London und Shannon-London bis zum Ende des Jahres 2004, das heißt vor dem Eintritt von easyJet, sehr stark war (weitere Einzelheiten siehe Abschnitt 7).
122. Auch die von der Kommission am Flughafen Dublin durchgeführte *Verbraucherbefragung*¹²⁹ liefert einen indirekten Nachweis, dass Heathrow und Gatwick sich aus der Perspektive der Kunden für direkte Linienflüge auf einem gemeinsamen Markt befinden. Sie unterstützt ebenfalls, wenn auch in einem geringeren Maße, die Ansicht, dass Heathrow, Stansted und Luton sich einen gemeinsamen Markt teilen. Dabei gilt besonders folgendes:
 - (1) 45 % der Passagiere von Ryanair und 49 % der Passagiere von British Airways (die nach Gatwick fliegen) haben in Betracht gezogen, mit der Fluggesellschaft Aer Lingus zu fliegen (die Heathrow bedient). Dies legt nahe, dass Gatwick und Heathrow sich einen gemeinsamen Markt teilen.

124 Quelle: www.ryanair.com

125 Siehe insbesondere Seite 3.2 im Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung [...] ^{*}), Seite 3.2 im Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung [...] ^{*}), Seite 2.2 und 2.3 im Dokument Nr. 4 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung [...] ^{*}), Seite 3.2 im Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung vom [...] ^{*}), Seite 3.2 im Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung [...] ^{*}) Seite 3.5 im Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung [...] ^{*}), Seite 3.3 im Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung [...] ^{*}), Seite 1.3 im Dokument Nr. 1 der Geschäftsführung und Seite 3.4 im Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung [...] ^{*}), Seite 3.2 im Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung [...] ^{*}). Alle unter Blatt Nr. 629.

126 Siehe das Protokoll der Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc am [...] ^{*}, Seite 1.3, das als Dokument Nr. 1 der Geschäftsführung für eine Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc am [...] ^{*} vorgelegt wurde (Blatt Nr. 629).

127 Siehe beispielsweise den vorausgerechneten Geschäftsplan vom [...] ^{*} (Siehe Blatt Nr. 629, Anhang 2.1) von Ryanair für den Zeitraum von [...] ^{*} im Hinblick auf die Darstellung, [...] ^{*}

128 Es ist von Bedeutung, mit Bezug auf alle analysierten Städtepaare festzustellen, dass die Kommission den wirtschaftlichen Nachweis bezüglich der Preiskorrelation als zusätzliches Element berücksichtigt hat, das ihre Ansicht unterstützt. Aus diesem Grund würde auch die Abwesenheit einer Bestätigung durch die Preiskorrelationsanalyse nicht implizieren, dass die fraglichen Dienstleistungen auf getrennten Märkten angeboten werden. Auf der anderen Seite dient eine positive Preiskorrelation über einen längeren Zeitraum als bedeutsame Bestätigung, dass zwei oder mehr Produkte oder Dienstleistungen sich den gleichen relevanten Markt teilen. Auf der anderen Seite impliziert eine unerhebliche oder negative Korrelation von Preisen nicht notwendigerweise, dass die Produkte/Dienstleistungen auf getrennten Märkten angeboten werden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Preisschwankungen möglicherweise durch andere Faktoren beeinflusst werden, die zu einer niedrigen Preiskorrelation führen können. Im besonderen Fall der Dienstleistungen von Aer Lingus zwischen Dublin und London Heathrow können erhebliche Schwankungen in der Anzahl der Transferpassagiere beobachtet werden. Ein unterschiedliches Saisonabhängigkeitsmuster für diese Transferpassagiere oder ein unterschiedliches Nachfragemuster führt möglicherweise ebenfalls zu einem niedrigen Korrelationskoeffizienten und würde nicht die zugrunde liegenden strukturellen Beziehungen zwischen den beiden Preisserien widerspiegeln. Weitere Informationen erhalten Sie in Anhang III.

129 Siehe Anhang I.

- (2) Dies wird des Weiteren durch die Tatsache unterstützt, dass 33 % der Passagiere von British Midland (die nach Heathrow fliegen) in Betracht gezogen haben, mit der Fluggesellschaft Ryanair zu fliegen (die nach Stansted, Gatwick und Luton fliegt).
- (3) Der Anteil der Passagiere von British Airways, die die Dienstleistungen von Aer Lingus nach Heathrow als eine Alternative in Betracht gezogen haben, war höher als der Anteil der Passagiere von British Airways, die die Dienstleistungen von Ryanair als eine Alternative in Betracht gezogen haben. Dieses Ergebnis ist in der Hinsicht bemerkenswert, dass Aer Lingus auf der einen Seite und British Airways und Ryanair auf der anderen Seite verschiedene Flughäfen anfliegen.
- (4) Jedoch haben 18 % der Passagiere von Aer Lingus Ryanair als eine Alternative betrachtet (in der Tat haben rund 20 % der Passagiere von Aer Lingus-Flügen, günstige Flughafenverbindungen als einen Grund für die Wahl von Aer Lingus angegeben). Dies kann zumindest teilweise durch die Tatsache erklärt werden, dass ein bestimmter Anteil an Passagieren von Aer Lingus auf Flügen nach Heathrow Transferpassagiere waren. Diese Passagiere hätten nicht die Wahl gehabt, zu einem anderen Londoner Flughafen zu fliegen und hätten daher Ryanair nicht als eine Alternative angeben können. Weiterhin muss beachtet werden, dass die Frage alternative Fluggesellschaften betraf und nicht alternative Flughäfen. Aus diesem Grund gibt der hohe Prozentsatz der Passagiere, die in Betracht gezogen haben, zu einem anderen Flughafen zu fliegen, an, dass die Verbraucher, neben anderen Faktoren, auch den von dieser Fluggesellschaft genutzten Flughafen als eine Alternative für ihre Flüge ansehen. Wenn der Anteil gering ist, kann jedoch nicht einfach angenommen werden, dass dies darauf zurückzuführen ist, dass die Passagiere die Flughäfen als nicht untereinander ersetzbar ansehen, da es viele weitere wichtige Faktoren gibt¹³⁰.
- (5) 46 % der Passagiere von CityJet haben Aer Lingus als eine Alternative angegeben. Dies würde die Ansicht unterstützen, dass sich Heathrow und London City einen gemeinsamen Markt teilen.
- (6) Bezüglich Dienstleistungen nach Stansted und Luton ist der Anteil der Passagiere von Ryanair, die Aer Lingus als eine Alternative ansehen, geringer. Jedoch gibt es mit 25-30 % der Passagiere von Ryanair, die dieser Meinung sind, einige Unterstützung für die Ansicht, dass Dienstleistungen nach Stansted und Luton dem gleichen Markt angehören wie Dienstleistungen nach Heathrow.
- (7) Die Nähe des Flughafens zum endgültigen Reiseziel ist kein Faktor, der öfter von Passagieren genannt wurde, die nach Heathrow geflogen sind als von den Passagieren, die nach Stansted oder Gatwick geflogen sind (31 %, 26 % bzw. 21 %). Im Gegensatz dazu ist dieser Faktor für 74 % und 72 % der Passagiere von Bedeutung, die nach Luton bzw. nach London City fliegen.

123. In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte (Absatz 70 erster Spiegelstrich) weist Ryanair darauf hin, dass Passagiere von Aer Lingus nach Heathrow nur am Wochenende befragt wurden. Ryanair zieht anschließend in Absatz 375 den

¹³⁰ In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vergleicht Ryanair, die 18,4 % der Passagiere von Aer Lingus, die Ryanair als Alternative angaben, mit den 16,7 % Passagieren, die Belfast als alternativen Flughafen in Betracht zogen. Ryanair argumentiert, dass die Unterschiede gering sind und es daher unstimmtig ist, Heathrow als eine Alternative für andere Londoner Flughäfen zu betrachten, aber nicht Belfast für Dublin. Jedoch unterscheiden sich die beiden Fragen, wie im vorherigen Abschnitt erläutert, sehr. So geht es in der Frage zu Belfast erstens darum, ob der Befragte Belfast grundsätzlich als Alternative betrachten würde, gefragt wird nicht für welche Flugstrecke und welche Fluggesellschaft (wie erwähnt fliegen weder Aer Lingus noch Ryanair ab Belfast). Damit wird die Antwort deutlich in eine positive Richtung gelenkt. Im Gegensatz dazu beziehen sich die 18,4 % auf tatsächliches Verhalten in der Vergangenheit, das heißt, ob der Befragte, der mit einer bestimmten Fluggesellschaft fliegt, tatsächlich eine bestimmte andere Fluggesellschaft auf der Strecke nach London für den besagten Flug in Betracht gezogen hat.

Schluss, dass dies „die Ergebnisse deutlich dahingehend verzerrt hat, dass auf der Strecke nach Heathrow ein unverhältnismäßig hoher Anteil an Privatreisenden transportiert wurde. Dadurch wird die Gültigkeit von Schlussfolgerungen bezüglich der Substituierbarkeit von Aer Lingus und Ryanair auf der Flugstrecke nach London erheblich beeinflusst.“

124. Die Kommission erkennt an, dass Passagiere von Aer Lingus-Flügen nach Heathrow an einem Samstag und einem Sonntag befragt wurden. Dies kann eine Beeinflussung der Antworten dieser Kunden bewirkt haben, aber es ist unwahrscheinlich, dass es sich um eine „deutliche“ Beeinflussung handelt. Des Weiteren ist bekannt, dass ein erheblicher Anteil der Kunden von Ryanair Aer Lingus als Alternative angegeben hat, obwohl sie verschiedene Londoner Flughäfen (45 %)¹³¹ bedienen. Auch wenn Ryanair keinen bedeutenden Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus für Heathrow ausübt, übt eindeutig Aer Lingus einen Wettbewerbsdruck auf Ryanair aus, da sowohl Geschäfts- als auch Privatreisende anerkennen, dass sich ein höherer Preis rechtfertigen ließe, wenn Heathrow der günstigere Standort ist (siehe weiter unten). Wenn Ryanair die Preise auf den Flugstrecken von Dublin zu den anderen drei Londoner Flughäfen erhöhen würde, könnten die Kunden daher einen Wechsel zu Aer Lingus ins Auge fassen. Auch wenn die Passagiere von Ryanair preisempfindlicher sind als die Passagiere von Aer Lingus, erklärt dies¹³², dass Aer Lingus dahingehend einen Wettbewerbsdruck auf Ryanair ausübt, dass Passagiere bei einer Preiserhöhung bei Ryanair zur Fluggesellschaft Aer Lingus wechseln würden, wenn diese einen günstigeren Flughafen bedient.
125. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin (sowie zwischen Cork und Shannon, da es keine Anzeichen gibt, dass die Situation dort anders ist) und den Londoner Flughäfen Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton und City einen gemeinsamen Markt bilden.

6.3.4.3. Flughäfen Manchester, Liverpool und Leeds-Bradford

126. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Manchester zusammen.

¹³¹ Die Passagiere von Ryanair wurden an einem Wochentag zu dieser Flugstrecke befragt (siehe auch Anhänge I und II).

¹³² Siehe die Erwiderung von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte (Absatz 413).

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ¹³³	Privatfahrzeuge ¹³⁴	Öffentliche Verkehrsmittel ¹³⁵	Flughäfenbezeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair-Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ¹³⁶
Manchester					
	Manchester	16 km	15 min	Bahn: 20 min ¹³⁷	Manchester
	Liverpool	52 km	41 min	Bahn: 67 min	Liverpool Shuttle-Service
	Leeds-Bradford	72 km	55 min	Bahn: 80 min	Leeds Bradford

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen); www.rac.com (Daten kursiv gedruckt)

127. Ausgehend von dem Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Liverpool und Leeds-Bradford auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite einen Ersatz für den Flughafen Manchester für Direktverbindungen im Linienflugverkehr von/nach Dublin darzustellen. Es gibt einen Shuttle-Service zwischen dem Flughafen Liverpool und dem Stadtzentrum von Manchester. Fahrkarten für den Shuttle-Service können auf der Website von Ryanair erworben werden.
128. Die britische zivile Luftfahrtbehörde stimmt zu, dass die Flughäfen von Manchester und Liverpool aus der Perspektive der Nachfrageseite für Dienstleistungen im Personenluftverkehr nach/von Irland untereinander ersetzbar sind, zumindest für zeitunabhängige Passagiere¹³⁸.
129. Der Markttest der Kommission¹³⁹ hat gezeigt, dass die beiden Wettbewerber von Ryanair auf dieser Strecke (Aer Lingus und Luxair), die auf den betroffenen Strecken oder von Manchester aus operieren, sowie andere dritte Parteien die Ansicht teilen, dass beide Flughäfen für eine Mehrheit der Passagiere auf Direktflügen untereinander ersetzbar sind.
130. Diese Ansicht wird nicht durch Argumente in Frage gestellt, die in der kürzlichen Entscheidung einer nationalen Wettbewerbsbehörde diskutiert wurden (siehe dazu die Entscheidung „Flybe/ BA Connect¹⁴⁰“ der britischen Kartellbehörde (Office of Fair Trading, „OFT“). Dieser Fall betraf andere Märkte, andere Typen von Fluggesellschaften und andere Zielgruppen als bei der Fusion in diesem Fall. Es entspricht der Wahrheit, dass die britische Kartellbehörde die Flughäfen Liverpool und Leeds-Bradford in ihrer Analyse des Falls Flybe/BA Connect nicht als Ersatz für den Flughafen Manchester in Bezug auf Dienstleistungen im Personenluftverkehr zwischen Manchester und Belfast betrachtet hat. Jedoch hat sich die britische Kartellbehörde diese Meinung auf der Basis gebildet, dass ein

¹³³ Quelle: viamichelin.com und rac.com.

¹³⁴ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

¹³⁵ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

¹³⁶ Quelle: www.ryanair.com.

¹³⁷ Quelle: www.manchesterairport.co.uk

¹³⁸ Siehe Antworten der britischen zivilen Luftfahrtbehörde auf den Fragebogen für zivile Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten, Frage 5, Blatt Nr. 1435.

¹³⁹ Siehe auch die Antworten (insbesondere Luxair, Blatt Nr. 23152) auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

¹⁴⁰ Entscheidung der britischen Kartellbehörde in der Rs. Flybe/BA Connect, veröffentlicht am 15. Februar 2007: http://www.offt.gov.uk/advice_and_resources/resource_base/Mergers_home/decisions/2007/Flybe.

großer Teil der Passagiere auf dieser Strecke aus geschäftlichen Gründen geflogen ist¹⁴¹, sowie im Hinblick darauf, sicherzustellen, dass die Fusion von Flybe und BA Connect nicht die Preise für Geschäftsreisende anheben konnte. Die Beurteilung der Kommission in Bezug auf die vorliegende Transaktion konzentriert sich nicht ausschließlich auf Geschäftsreisende. Sie umfasst vielmehr Billigfluggesellschaften, die vorwiegend Passagiere bedienen, die aus privaten Gründen fliegen, ungeachtet dessen, ob sie in den Urlaub fliegen oder Freunde und Verwandte besuchen. Des Weiteren beurteilte die britische Kartellbehörde die Substituierbarkeit für diese bestimmte Strecke (Belfast–Manchester) und hat zudem die Tatsache berücksichtigt, dass die in Liverpool aktive, konkurrierende Fluggesellschaft auch von Belfast einen Flughafen anfliegt, der sich von dem Flughafen, den die fusionierenden Parteien bedienen, unterscheidet. Dies verringert weiterhin das Ausmaß des von diesem Wettbewerber ausgehenden Wettbewerbsdrucks¹⁴².

131. Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang weiter fest, dass die britische Kartellbehörde in einem Bericht vom Dezember 2006¹⁴³ zu Flughäfen in Großbritannien in Bezug auf die Substituierbarkeit für Passagiere zwischen den Flughäfen Manchester, Liverpool und Leeds-Bradford zu folgendem Schluss kommt: *„Aus diesem Grund gibt es deutliche Hinweise darauf, dass die Gruppe der potenziellen Ersatzflughäfen für den Flughafen Manchester die Flughäfen von Liverpool und Leeds-Bradford einschließt, jedoch auch andere Flughäfen beinhalten könnte. Dies stimmt mit den an die britische Kartellbehörde weitergeleiteten Ansichten überein, dass es einen Überschneidungsbereich zwischen den Flughäfen Manchester, Liverpool und Leeds-Bradford gibt, in dem alle drei Flughäfen miteinander in Wettbewerb stehen.“* Der Standpunkt der britischen Kartellbehörde unter den spezifischen Bedingungen der Rechtssache Flybe/BA Connect kann daher nicht als feste Schlussfolgerung ausgelegt werden, dass diese Flughäfen im Kontext einer Fusion von Fluggesellschaften mit einem anderen Geschäftsmodell und insbesondere in Abwesenheit einer besonderen Konzentration auf Geschäftsreisende nicht substituierbar sind.
132. Der Flughafen Manchester zieht ebenfalls in Betracht, dass Manchester, Liverpool und Leeds Bradford untereinander in Bezug auf diese Dienstleistungen ersetzbar sind. Darüber hinaus ist der Flughafen Manchester der Ansicht, dass er zu den anderen Flughäfen in Konkurrenz steht, wenn es darum geht, Fluggesellschaften anzuziehen. Der Flughafen Leeds Bradford ist der Meinung, dass das Stadtzentrum von Manchester außerhalb seines Einzugsgebietes liegt. Leeds Bradford erkennt jedoch an, dass (i) ein hoher Anteil der Passagiere aus West Yorkshire oder North Yorkshire (die nach Ansicht des Flughafens im Kern seines Einzugsgebiets liegen) aus historischen Gründen den Flughafen Manchester verwenden und dass (ii) Leeds Bradford mit dem Flughafen Manchester in Bezug auf das Ziel, Fluggesellschaften anzuziehen/zu halten, konkurriert.
133. In den internen Dokumenten von Ryanair wird außerdem die Behauptung aufgestellt, dass Ryanair zumindest Flüge von Manchester und Liverpool als miteinander konkurrierende Flüge ansieht, da darin Folgendes dargelegt wird: [...] *¹⁴⁴.
134. Die empirische Analyse der Kommission (Preiskorrelation) bietet ebenfalls einen ergänzenden Nachweis, dass Flugdienstleistungen zwischen Dublin auf der einen Seite und

¹⁴¹ Siehe Absatz 12, 27 und 52 der Entscheidung der britischen Kartellbehörde.

¹⁴² Siehe Absatz 27 der Entscheidung der britischen Kartellbehörde.

¹⁴³ Flughäfen in Großbritannien: Bericht in Bezug auf die Marktstudie und die beabsichtigte Entscheidung bezüglich der Durchführung einer Markttest, Referenz OFT 882 (Dezember 2006), siehe insbesondere Absatz 5.87.

¹⁴⁴ Siehe Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc [...] *, Seite 3.4 (Blatt Nr. 629).

den Flughäfen Liverpool oder Manchester auf der anderen Seite einen gemeinsamen Markt bilden (weitere Informationen siehe Anhang III).

135. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin (sowie zwischen Cork und Shannon, da es keine Anzeichen gibt, dass die Situation dort anders ist) auf der einen Seite und den Flughäfen Liverpool, Leeds oder Manchester auf der anderen Seite einen gemeinsamen Markt bilden.

6.3.4.4. Flughafen Birmingham International und East Midlands

136. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Birmingham zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ¹⁴⁵	Privatfahrzeuge ¹⁴⁶	Öffentliche Verkehrsmittel ¹⁴⁷	Flughafenbezeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair-Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ¹⁴⁸
Birmingham					
	Birmingham International	13 km	15 min	Bus: 20 min Bahn: 11-17 min	Birmingham
	East Midlands	64 km	52 min	entfällt	East Midlands

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen); www.rac.com (Daten kursiv gedruckt)

137. Ausgehend von dem Richtwert von 100 km oder einer Fahrzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Birmingham International und East Midlands auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite untereinander für Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin ersetzbar zu sein.
138. Die britische zivile Luftfahrtbehörde stimmt zu, dass diese Flughäfen aus der Perspektive der Nachfrageseite für Dienstleistungen im Personenluftverkehr nach/von Irland ersetzbar sind, zumindest für zeitunabhängige Passagiere¹⁴⁹. Der Birmingham International Airport stimmt nicht zu, dass er einen Ersatz für diese Dienstleistungen darstellt, und bringt dazu die schlechte Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel und Bedenken bezüglich der Kapazität des Straßennetzes um den Flughafen East Midlands herum vor.
139. Der Markttest der Kommission¹⁵⁰ hat gezeigt, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) und andere dritte Parteien die Ansicht teilen, dass die Flughäfen aus der Sicht der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf

¹⁴⁵ Quelle: viamichelin.com und rac.com.

¹⁴⁶ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

¹⁴⁷ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

¹⁴⁸ Quelle: ryanair.com.

¹⁴⁹ Siehe Antworten der britischen zivilen Luftfahrtbehörde auf den Fragebogen für zivile Luftfahrtbehörden, Blatt Nr. 1435, der Mitgliedstaaten, Frage 5.

¹⁵⁰ Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

Direktflügen ersetzbar sind.

140. In den internen Dokumenten von Ryanair wird außerdem die Behauptung aufgestellt, dass Ryanair Flüge von Birmingham und East Midlands als miteinander konkurrierende Flüge ansieht, da darin Folgendes dargelegt wird: [...]*
141. Die empirische Analyse der Kommission (Preiskorrelation) deutet an, dass die zwei Flughäfen sich tatsächlich einen gemeinsamen Markt teilen (weitere Informationen siehe Anhang III).
142. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Birmingham International oder East Midlands auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.5. Flughäfen Newcastle und Durham Tees Valley

143. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Newcastle zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ¹⁵²	Privatfahrzeuge ¹⁵³	Öffentliche Verkehrsmittel ¹⁵⁴	Flughafenbe- zeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair- Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ¹⁵⁵
Newcastle					
7.	Newcastle	11 km	10 min	U-Bahn: 23 min	Newcastle
	Durham Tees Valley	63 km	52 min	Bus + Bahn (über Darlington): 70 min	Durham (Tees Valley)

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen); www.rac.com (Daten kursiv gedruckt)

144. Ausgehend von dem Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Newcastle und Durham Tees Valley auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite untereinander in Bezug auf Dienstleistungen im Personenluftverkehr nach/von Dublin ersetzbar zu sein.
145. Der Flughafen Newcastle stellt fest, dass eine eingeschränkte Substituierbarkeit zwischen den beiden Flughäfen in Bezug auf Privatreisende vorhanden ist. Weiterhin stellt der Flughafen Newcastle fest, dass er in Wettbewerb zu anderen Flughäfen in der direkten Umgebung in Bezug auf die Anziehung von Fluggesellschaften sowie zu anderen Flughäfen in Europa

151 Siehe Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...]*, Seite 3.4 (Blatt Nr. 629).

152 Quelle: viamichelin.com und rac.com.

153 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

154 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

155 Quelle: ryanair.com.

steht, wenn man die Flexibilität betrachtet, über die Fluggesellschaften beim Einsatz ihrer Flugzeuge verfügen.

146. Darüber hinaus stützt der Markttest der Kommission¹⁵⁶ die Ansicht, dass die beiden Flughäfen aus der Perspektive der Nachfrageseite substituierbar sind. Sie hat insbesondere gezeigt, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) und andere dritte Parteien die Ansicht teilen, dass die Flughäfen aus der Sicht der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktflügen untereinander ersetzbar sind.
147. Die empirische Analyse der Kommission (Preiskorrelation) hat ebenfalls ergeben, dass die beiden Flughäfen sich einen gemeinsamen Markt teilen (weitere Informationen siehe Anhang III).
148. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Newcastle und Durham Tees Valley auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.6. Flughäfen Glasgow International und Glasgow Prestwick

149. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Glasgow zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ¹⁵⁷	Privatfahrzeuge ¹⁵⁸	Öffentliche Verkehrsmittel ¹⁵⁹	Flughafenbezeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair-Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ¹⁶⁰
Glasgow					
	Glasgow International	15 km	14 min	Bahn: 40 min ¹⁶¹ Bus: 25 min	Von Ryanair nicht bedient
	Prestwick	51 km	45 min	Bus: 45 min Bahn: 44 min	Glasgow (Prestwick) Shuttle-Service

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen); www.rac.com (Daten kursiv gedruckt)

150. Ausgehend von dem Richtwert von 100 km oder einer Fahrzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Glasgow International und Prestwick auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite untereinander in Bezug auf Dienstleistungen im Personenluftverkehr nach/von Dublin ersetzbar zu sein.
151. Die zwei Flughäfen stimmen überein, dass sie einen Ersatz füreinander in Bezug auf diese Dienstleistungen darstellen. Darüber hinaus sind diese Flughäfen der Ansicht, dass sie

¹⁵⁶ Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

¹⁵⁷ Quelle: viamichelin.com und rac.com.

¹⁵⁸ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

¹⁵⁹ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

¹⁶⁰ Quelle: www.ryanair.com.

¹⁶¹ Quelle: <http://www.firstgroup.com/scotrail/index.php>.

miteinander im Hinblick auf die Werbung von Fluggesellschaften konkurrieren.

152. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Prestwick als eine Dienstleistung nach „Glasgow (Prestwick)“. Obwohl Ryanair behauptet, dass die Zuordnung eines Flughafens zu einer bestimmten Stadt durch den Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) für die Marktdefinition irrelevant ist¹⁶², stellt die Kommission fest, dass sich eine kürzlich erschienene Werbung von Ryanair auf die IATA-Zuordnung bezieht. Mit der Garantie des niedrigsten Flugpreises („lowest fare guarantee“) (siehe beispielsweise die aktuelle Werbaktion vom 9. Mai bis zum 12. Juni 2007) verpflichtet sich Ryanair, auf bestimmten Flugstrecken die niedrigsten Tarife anzubieten. Die Geschäftsbedingungen dieser Werbeaktion enthalten eine Bestimmung, derzufolge die Garantie nur anwendbar ist *„für Flüge zwischen einem direkt vergleichbaren Städtepaar. Dazu gehören nur Flughäfen, die nach der Definition des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA) dieselbe Städtezuordnung haben. Zum Beispiel werden Forderungen für konkurrierende Flüge zu/von den Flughäfen Glasgow International und Glasgow Prestwick¹⁶³ akzeptiert, die der Stadt Glasgow zugeordnet sind.“* Diese Elemente legen nahe, dass Ryanair davon ausgeht, dass Dienstleistungen im Linienflugverkehr zu den besagten Flughäfen für seine Passagiere austauschbar sind.
153. Der Markttest der Kommission¹⁶⁴ hat gezeigt, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) und eine deutliche Mehrheit anderer dritter Parteien die Ansicht teilen, dass die Flughäfen aus der Sicht der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktflügen untereinander ersetzbar sind¹⁶⁵.
154. Die empirische Analyse der Kommission (Preiskorrelation) ist in Bezug auf die Frage, ob Dienstleistungen zwischen Dublin und einem der beiden Flughäfen sich einen gemeinsamen Markt teilen, nicht schlüssig. Jedoch schließt dies nicht die Möglichkeit aus, dass die Dienstleistungen zwischen Dublin und diesen Flughäfen sich einen gemeinsamen Markt teilen (weitere Informationen siehe Anhang III)¹⁶⁶.
155. Die von der Kommission am Flughafen Dublin durchgeführte Kundenbefragung zeigt, dass eine Substituierbarkeit zwischen den Flughäfen Glasgow International und Glasgow Prestwick für Dienstleistungen im Linienflugverkehr nach und von Dublin vorhanden ist. Insbesondere zogen 14,8 % der Passagiere von Ryanair mit einem Flug nach Glasgow Prestwick einen Flug mit Aer Lingus zum Flughafen Glasgow International in Betracht, wohingegen 33,8 % der Passagiere von Aer Lingus einen Flug mit Ryanair zum Flughafen Glasgow Prestwick in Betracht zogen.
156. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Glasgow

¹⁶² Siehe insbesondere auf Seite 211 der Erwiderung die Kommentare von Ryanair zu Absatz 78 der Mitteilung der Beschwerdepunkte.

¹⁶³ Quelle: www.ryanair.com

¹⁶⁴ Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

¹⁶⁵ In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte argumentiert Ryanair, dass eine Reihe von Fluggesellschaften der Ansicht waren, dass die beiden Flughäfen für zeitabhängige Passagiere nicht substituierbar sind. Die Kommission merkt jedoch an, dass, auch wenn sie es nicht für geeignet hält, im vorliegenden Fall zwischen zeitabhängigen und nicht zeitabhängigen Passagieren zu unterscheiden, die Akte keinen Nachweis dafür enthält, dass die beiden Flughäfen für nicht zeitabhängige Passagiere/Privatreisende nicht substituierbar wären. Ganz im Gegenteil gab eine deutliche Mehrheit der Mitbewerber an, dass diese Flughäfen für nicht zeitabhängige Passagiere substituierbar sind (siehe die Antworten des Fragebogens für Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22).

¹⁶⁶ Eine positive Preiskorrelation über einen längeren Zeitraum dient als bedeutsame Bestätigung, dass zwei oder mehr Produkte oder Dienstleistungen sich einen gemeinsamen relevanten Markt teilen. Umgekehrt impliziert eine negative Korrelation von Preisen über einen längeren Zeitraum nicht notwendigerweise, dass Produkte/Dienstleistungen auf getrennten Märkten vertrieben werden. Weitere Informationen erhalten Sie in Anhang III.

International oder Glasgow Prestwick auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.7. Flughäfen Paris Charles de Gaulle und Paris-Beauvais-Tillé

157. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Paris zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ¹⁶⁷	Privatfahrzeuge ¹⁶⁸	Öffentliche Verkehrsmittel ¹⁶⁹	Flughafenbezeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair-Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ¹⁷⁰
Paris					
	Beauvais	80 km	60 min	Bus: 75 min Bahn: 70 min	Paris (Beauvais) Shuttle-Service
	CDG	23 km	31 min	Bus: 55 min Bahn: 35 min	Von Ryanair nicht bedient

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen); www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

158. Ausgehend von dem Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Beauvais und Paris Charles de Gaulle (CDG) auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite untereinander für Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin ersetzbar zu sein, was die Fahrtzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln bezüglich Beauvais angeht.
159. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Beauvais als eine Dienstleistung nach „Paris (Beauvais)“. Das legt nahe, dass Ryanair beide Flughäfen für Passagiere nach Paris, dem nächstgelegenen Ballungsgebiet, für geeignet hält. Es gibt einen Shuttle-Service zwischen dem Flughafen Beauvais und dem Stadtzentrum von Paris. Fahrkarten für den Shuttle-Service können auf der Website von Ryanair erworben werden.
160. Der Markttest der Kommission¹⁷¹ hat gezeigt, dass die beiden auf der betroffenen Strecke operierenden Wettbewerber von Ryanair (Aer Lingus und Cityjet) und andere dritte Parteien die Ansicht teilen, dass die Flughäfen aus der Sicht der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktflügen ersetzbar sind.
161. Die Preiskorrelationsanalyse der Kommission liefert einen weiteren Nachweis dafür, dass sich die beiden Flughäfen einen gemeinsamen Markt teilen (weitere Informationen siehe Anhang III).
162. Die von der Kommission auf dem Flughafen Dublin durchgeführte Kundenbefragung hat ebenfalls ergeben, dass eine Substituierbarkeit zwischen den Flughäfen Paris CDG und

¹⁶⁷ Quelle: viamichelin.com und rac.com.

¹⁶⁸ Quelle: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

¹⁶⁹ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

¹⁷⁰ Quelle: ryanair.com.

¹⁷¹ Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22, insbesondere CityJet (Blatt 5351).

Beauvais für Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach und von Dublin vorhanden ist. Insbesondere zogen 37,2 % der Passagiere von Ryanair mit einem Flug nach Beauvais einen Flug mit Aer Lingus zum Flughafen Paris CDG in Betracht, wohingegen 25,9 % der Passagiere von Aer Lingus einen Flug mit Ryanair zum Flughafen Beauvais in Betracht zogen.

163. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Paris-Beauvais-Tillé oder Paris CDG auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.8. Flughäfen Lyon St Exupéry und Grenoble

164. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Lyon zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ¹⁷²	Privatfahrzeuge ¹⁷³	Öffentliche Verkehrsmittel ¹⁷⁴	Flughafenbezeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair-Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ¹⁷⁵
Lyon					
	Lyon St Exupéry	25 km	28 min	Bus: 30 min	Von Ryanair nicht bedient
	Grenoble	85 km	50 min	Bus: 50 min	Grenoble Lyon Shuttle-Service

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen); www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

165. Ausgehend von dem Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Lyon St Exupéry und Grenoble auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite untereinander in Bezug auf Dienstleistungen im Personenluftverkehr nach/von Dublin ersetzbar zu sein.
166. Wie in Abschnitt 7.10.3 im Hinblick auf die Wettbewerbsbeurteilung dieser Strecke erläutert, ist die Flugstrecke Dublin-Lyon vorwiegend eine Freizeitstrecke. Daraus folgt, dass der Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde eher im weiteren als im engeren Sinn anzuwenden ist.
167. Die Betreiber der beiden Flughäfen stimmen überein, dass sie für solche Dienstleistungen untereinander ersetzbar sein können.
168. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Grenoble als eine Dienstleistung nach „Grenoble (Lyon)“.

172 Quelle: viamichelin.com und rac.com.

173 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

174 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

175 Quelle: ryanair.com.

169. Der Markttest der Kommission¹⁷⁶ hat gezeigt, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber von Ryanair (Aer Lingus) und andere dritte Parteien die Ansicht teilen, dass die Flughäfen aus der Sicht der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktflügen ersetzbar sind.
170. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Lyon St Exupéry oder Grenoble auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.9. Flughäfen Toulouse Blagnac und Carcassonne

171. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Toulouse zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ¹⁷⁷	Privatfahrzeuge ¹⁷⁸	Öffentliche Verkehrsmittel ¹⁷⁹	Flughafenbezeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair-Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ¹⁸⁰
Toulouse					
	Toulouse Blagnac	8 km	17 min	Bus: 20 min ¹⁸¹	Von Ryanair nicht bedient
	Carcassonne	90 km	60 min	Bahn: 60 min (vom Hauptbahnhof Carcassonne)	Carcassonne

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

172. Ausgehend von dem Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Toulouse Blagnac und Carcassonne auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite untereinander in Bezug auf Dienstleistungen im Personenluftverkehr nach/von Dublin ersetzbar zu sein.
173. Wie in Abschnitt 7.9.3 im Hinblick auf die Wettbewerbsbeurteilung dieser Strecke erläutert, ist die Flugstrecke Dublin-Toulouse vorwiegend eine Freizeitstrecke. Daraus folgt, dass der Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde eher im Weiteren als im engeren Sinn anzuwenden ist.
174. Der Flughafen Toulouse Blagnac ist nicht der Meinung, dass er zu Carcassonne in Bezug auf die Werbung neuer Fluggesellschaften in Wettbewerb steht, da es nicht zu der Strategie des Flughafens Toulouse Blagnac gehört, Fluggesellschaften wie Ryanair anzuziehen. Der Flughafen Toulouse Blagnac ist jedoch der Meinung, dass die beiden Flughäfen aus der Sicht der Passagiere für Dienstleistungen zwischen Dublin und Toulouse/Carcassonne

176 Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

177 Quelle: viamichelin.com und rac.com.

178 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

179 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

180 Quelle: www.ryanair.com.

181 Quelle: www.toulouse.aeroport.fr

untereinander ersetzbar sind¹⁸².

175. Der Markttest der Kommission¹⁸³ hat gezeigt, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) und andere dritte Parteien die Ansicht teilen, dass die Flughäfen aus der Sicht der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktflügen untereinander ersetzbar sind.
176. Die Preiskorrelationsanalyse der Kommission ergab, dass diese beiden Flughäfen sich einen gemeinsamen Markt teilen¹⁸⁴.
177. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Toulouse Blagnac oder Carcassonne auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.10. Flughäfen Rennes und Nantes Atlantique

178. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Rennes zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ¹⁸⁵	Privatfahrzeuge ¹⁸⁶	Öffentliche Verkehrsmittel ¹⁸⁷	Flughafenbe- zeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair- Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ¹⁸⁸
Rennes					
	Rennes	8 km	13 min	Bus: 35 min ¹⁸⁹	Von Ryanair nicht bedient
	Nantes Atlantique	119 km	79 min (Antwort auf Fragebogen ergab 60 min)	Bahn: 75 min (vom Hauptbahnhof Nantes)	Nantes (Bretagne)

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

179. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde befinden sich die Flughäfen Rennes und Nantes Atlantique etwas außerhalb der Grenze, die von der Kommission im Hinblick auf die Substituierbarkeit aus der Perspektive der Nachfrageseite für Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin festgelegt wurde.
180. Aer Lingus ist der Ansicht, dass die beiden Flughäfen untereinander ersetzbar sind. Der

¹⁸² Die vom Flughafen Toulouse Blagnac vorgenommene Unterscheidung zwischen dem Wettbewerb zwischen Flughäfen einerseits und der Ersetzbarkeit von Flughäfen aus der Sicht der Passagiere andererseits illustriert den charakteristischen Unterschied zwischen Ersetzbarkeit aus der Perspektive der Angebots- und der Nachfrageseite (siehe folgender Abschnitt 6.4).

¹⁸³ Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

¹⁸⁴ Für diese Flugstrecke wurde keine Kundenbefragung durchgeführt.

¹⁸⁵ Quelle: viamichelin.com und rac.com.

¹⁸⁶ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

¹⁸⁷ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

¹⁸⁸ Quelle: www.ryanair.com.

¹⁸⁹ Quelle: www.rennes.aeroport.fr.

Markttest der Kommission¹⁹⁰ hat jedoch keine deutlichen Ergebnisse bezüglich der Frage hervorgebracht, ob die Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher untereinander ersetzbar sind.

181. Die Kommission hat befunden, dass Ryanair seine Dienstleistungen nach Nantes nicht in Bezug auf Rennes vertreibt (zum Beispiel durch die Werbung für Nantes als „Nantes (Rennes)“ oder umgekehrt¹⁹¹). Ebenfalls sind keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Flughäfen von Rennes und Nantes Atlantique festzustellen, die möglicherweise für Passagiere aus Rennes ein Anreiz wären, von Nantes aus zu fliegen. Anders als beispielsweise in Frankfurt, wo der Hauptflughafen hochgradig überlastet ist, wo höhere Preise gezahlt werden müssen und wo ein hoher Anteil der Passagiere den Sekundärflughafen als einen Ersatz für den Hauptflughafen ansieht, konnte die Kommission ein solches Muster für Rennes nicht feststellen.
182. Anders als bei anderen Städtepaaren waren die verfügbaren Daten für die Kommission nicht ausreichend, um eine aussagekräftige Preiskorrelationsanalyse für dieses Städtepaar durchzuführen. Außerdem wurde für diese Flugstrecke keine Kundenbefragung durchgeführt.
183. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass aus den Ergebnissen ihrer Untersuchung nicht geschlossen werden kann, dass sich Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Nantes Atlantique oder Rennes auf der anderen Seite einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.11. Flughafen Brüssel und Charleroi Brüssel-Süd

184. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Brüssel zusammen.

¹⁹⁰ Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

¹⁹¹ Siehe in diesem Zusammenhang den Unterschied im Vergleich zu anderen Flughäfen wie zum Beispiel Frankfurt/Hahn und Frankfurt am Main und andere.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ¹⁹²	Privatfahrzeuge ¹⁹³	Öffentliche Verkehrsmittel ¹⁹⁴	Flughafenbezeichnung auf Ryanair-Website auf der Ryanair-Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ¹⁹⁵
Brüssel					
	Flughafen Brüssel	15 km	16 min	Bus: 18 min Bahn: 17 min	Von Ryanair nicht bedient
	Charleroi Brüssel-Süd	46 km	45 min	Bus: 45 min Bahn: 50 min (vom Hauptbahnhof Charleroi)	Brüssel (Charleroi) Shuttle-Service

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

185. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Brüssel und Charleroi Brüssel-Süd auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite bezüglich Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin untereinander ersetzbar zu sein.
186. Die zuständigen Behörden in Belgien stimmen darin überein, dass diese Flughäfen aus der Perspektive der Nachfrageseite für Dienstleistungen im Linienluftverkehr nach/von Irland untereinander ersetzbar sind, zumindest für eher zeitunabhängige Passagiere¹⁹⁶. Gleichmaßen stimmen die beiden Flughäfen darin überein, dass sie bezüglich dieser Dienstleistungen untereinander ersetzbar sind. Darüber hinaus sind diese Flughäfen der Ansicht, dass sie miteinander im Hinblick auf die Werbung von Fluggesellschaften konkurrieren.
187. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Charleroi Brüssel-Süd als eine Dienstleistung nach „Brüssel (Charleroi)“, was klar darauf hindeutet, dass Ryanair der Ansicht ist, dass der Flughafen Charleroi Brüssel-Süd für Passagiere geeignet ist, die nach Brüssel fliegen möchten, dem nächstgrößeren Ballungsgebiet. Es gibt einen Shuttle-Service zwischen dem Flughafen Charleroi Brüssel-Süd und dem Stadtzentrum von Brüssel. Auf seiner Website informiert Ryanair die Passagiere, wo sie Informationen zum Shuttle-Service nach Brüssel erhalten.
188. Der Markttest der Kommission¹⁹⁷ hat ergeben, dass der einzige Wettbewerber von Ryanair auf dieser Strecke (Aer Lingus) und andere dritte Parteien der Ansicht sind, dass die beiden Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktverbindungen untereinander ersetzbar sind.
189. Die empirische Analyse (Preiskorrelation) ist in der Frage, ob der Flughafen Brüssel und der Flughafen Charleroi Brüssel-Süd als Ersatz füreinander betrachtet werden sollten, nicht überzeugend. Jedoch schließt dies, wie in Anhang III weiter erläutert, nicht die Möglichkeit

¹⁹² Quelle: viamichelin.com und rac.com.

¹⁹³ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

¹⁹⁴ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

¹⁹⁵ Quelle: www.ryanair.com.

¹⁹⁶ Fragebogen an die zivilen Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten, Frage 5.

¹⁹⁷ Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

aus, dass Dienstleistungen zwischen Dublin und diesen Flughäfen sich einen gemeinsamen Markt teilen¹⁹⁸.

190. Die von der Kommission am Flughafen Dublin durchgeführte Kundenbefragung¹⁹⁹ legt nahe, dass Dienstleistungen zwischen Dublin auf der einen Seite und dem Flughafen Brüssel oder Charleroi Brüssel-Süd auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen. Gemäß den Daten der Umfrage haben 38,4 % der Passagiere von Ryanair die Fluggesellschaft Aer Lingus und 60,6 % der Passagiere von Aer Lingus die Fluggesellschaft Ryanair in Betracht gezogen. Da die beiden Fluggesellschaften unterschiedliche Flughäfen anfliegen, ist dies ein deutlicher Indikator für die Substituierbarkeit dieser beiden Flughäfen.
191. Ryanair selbst bezieht sich regelmäßig auf die Strecke Dublin/Brüssel, ohne dabei zwischen den Flughäfen Charleroi und Brüssel zu unterscheiden, und [...] *²⁰⁰.
192. In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte behauptet Ryanair, dass die Kommission nicht zwischen den von Ryanair und Aer Lingus bedienten Flughäfen, das heißt zwischen Primär- und Sekundärflughäfen, unterscheidet. Ryanair bezieht sich insbesondere auf die Entscheidung der Kommission im Fall der staatlichen Beihilfe in *Charleroi*²⁰¹. In dieser Entscheidung wird festgestellt,²⁰² dass „[Luftfahrtunternehmen] sehr sensibel für die Art der angebotenen Flughafendienstleistungen [sind], die ganz bestimmten Geschäftsstrategien entsprechen: Zentrale und sekundäre Flughäfen bieten Luftfahrtunternehmen nicht die gleiche Art von Flughafendienstleistungen an; während Erstere ein Komplettangebot bereitstellen („Full-service“), ist das Angebot Letzterer im Allgemeinen eher rudimentär. [...] Für die Fluggäste haben sekundäre Flughäfen im Vergleich zu den zentralen Flughäfen gewisse Nachteile (Entfernung von den Metropolen, problematische Verkehrsverbindungen zwischen Metropolen und sekundären Flughäfen, keine Anschlussverbindungen) [...] Darüber hinaus scheint die Niederlassung eines Luftfahrtunternehmens auf einem sekundären Flughafen nicht zwangsläufig zu einer Verlagerung des Fluggastverkehrs vom zentralen zum sekundären Flughafen zu führen. Offenbar kann sie sogar für beide Flughäfen ein marktbelebender Faktor sein. [...] Der gesamte Linienflugverkehr [...] von Brüssel-National und von Charleroi aus nach Dublin [...] hat sich in kürzester Zeit verdoppelt und sieben Jahre lang beständig zugenommen.“
193. Die Kommission stimmt dem von Ryanair auf der Basis des oben Genannten gemachten Hinweis nicht zu, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin und benachbarten Primär- und Sekundärflughäfen zu getrennten Märkten gehören. Wie in Abschnitt 6.3.3 erläutert, bestreitet die Kommission nicht, dass Sekundärflughäfen gewisse Nachteile für Passagiere aufweisen können. In der gleichen Weise und wie in Abschnitt 6.1.2 vermerkt, ist der bediente Flughafentyp genau eines der Elemente, mit denen Fluggesellschaften ihre Dienstleistungen differenzieren. Darüber hinaus und wie im Abschnitt 6.4 bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen vom Standpunkt der Fluggesellschaften aus erläutert, bedeutet die Tatsache, dass Primär- und Sekundärflughäfen unterschiedliche

198 Siehe auch den vorherigen Abschnitt bezüglich der Substituierbarkeit der Flughäfen von London und Anhang III.

199 Insbesondere, insofern 38,4 % der Passagiere von Ryanair mit Flug nach Charleroi in Betracht gezogen haben, mit Aer Lingus zum Flughafen Brüssel National/Zaventem zu fliegen, während 60,6 % der Passagiere von Aer Lingus in Betracht gezogen haben, mit Ryanair zum Flughafen Charleroi Brüssel-Süd zu fliegen, können die beiden Flughäfen für eine ausreichend große Anzahl an Passagieren als untereinander ersetzbar betrachtet werden.

200 Siehe zum Beispiel das Dokument Nr. 2 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...] *, Abschnitt 3.1 und andere (Blatt Nr. 629).

201 Entscheidung der Kommission (2004/393/EC) vom 12. Februar 2004 über die Vorteilsgewährung seitens der Region Wallonien und des Flughafenbetreibers Brussels South Charleroi Airport zugunsten des Luftfahrtunternehmens Ryanair bei dessen Niederlassung in Charleroi, ABl. L 137, 30.04.2004, S. 1 – 62 („die Charleroi-Entscheidung“).

202 Siehe Absatz 299 und 300 der Charleroi-Entscheidung.

Dienstleistungen für Fluggesellschaften anbieten, nicht, dass Verbraucher Flüge von Dublin zu den Primär- und Sekundärflughäfen ihres Zielorts nicht als Alternativen betrachten.

194. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass Ryanair die *Charleroi*-Entscheidung selektiv zitiert, da der erste Satz von Absatz 300 der *Charleroi*-Entscheidung, in dem die Kommission anmerkt: „Die Eröffnung einer neuen Verbindung von einem Regionalflughafen aus könnte Fluggäste anlocken, die zuvor eher von zentralen Flughäfen aus geflogen sind.“, von Ryanair weggelassen wurde. Daher erkannte die Kommission als Ausgangspunkt ausdrücklich an, dass Dienstleistungen im Linienflugverkehr zu Primär- und Sekundärflughäfen vom Standpunkt der Passagiere aus substituierbar sein können. Auf jeden Fall unterscheidet sich die Analyse einer Beeinträchtigung des Wettbewerbs im Bereich der staatlichen Beihilfen von der Analyse eines Zusammenschlusses zwischen Fluggesellschaften und die Definition des einschlägigen geografischen Marktes ist spezifisch für die Wettbewerbsregeln, die für die Unternehmen gelten.²⁰³
195. Dementsprechend ist die Kommission nicht der Ansicht, dass ihre Beurteilung der Substituierbarkeit von Flughäfen in der vorliegenden Entscheidung den Ergebnissen der *Charleroi*-Entscheidung widerspricht.
196. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Brüssel oder Charleroi Brüssel-Süd auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.12. Flughäfen Amsterdam-Schiphol und Eindhoven

197. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Amsterdam zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ²⁰⁴	Privatfahrzeuge ²⁰⁵	Öffentliche Verkehrsmittel ²⁰⁶	Flughafenbe- zeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair- Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ²⁰⁷
Amsterdam					
	Amsterdam	16 km	21 min	Bahn: 17 min	Von Ryanair nicht bedient
	Eindhoven	115 km	90 min	Bahn: 86 min (vom Hauptbahnhof Eindhoven)	Eindhoven

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

198. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde können die Flughäfen Amsterdam-Schiphol und Eindhoven auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite untereinander bezüglich Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von

²⁰³ Siehe Absatz 248 und 249 der *Charleroi*-Entscheidung.

²⁰⁴ Quelle: viamichelin.com und rac.com.

²⁰⁵ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

²⁰⁶ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

²⁰⁷ Quelle: ryanair.com.

Dublin nicht als ersetzbar betrachtet werden.

199. Aer Lingus ist der Ansicht, dass die beiden Flughäfen untereinander ersetzbar sind. Der Markttest der Kommission²⁰⁸ hat jedoch keine deutliche Angabe hervorgebracht, dass die Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher untereinander ersetzbar wären.
200. Die Kommission stellt fest, dass Ryanair seine Dienstleistungen nach Eindhoven nicht als Dienstleistungen nach Amsterdam vertreibt. Weiter ist der Flughafen Eindhoven nicht der Meinung, dass er durch Amsterdam Schiphol ersetzbar ist. Die niederländischen Behörden verfügen ebenfalls nicht über aussagekräftige Indikatoren, die darauf hinweisen, dass die Flughäfen Amsterdam-Schiphol und Eindhoven untereinander ersetzbar sind.
201. In einer früheren Entscheidung hat die Kommission auch angedeutet, dass (anders als im Fall der Londoner Flughäfen) es einen geringen Grad an Substituierbarkeit zwischen Amsterdam-Schiphol und anderen Flughäfen einschließlich des Flughafens Eindhoven gibt²⁰⁹.
202. Die eigene empirische Analyse der Kommission (Preiskorrelation) ist in Bezug auf die Frage, ob Dienstleistungen zwischen Dublin und einem der beiden Flughäfen zum gleichen Einzugsgebiet gehören, nicht schlüssig. Für diese Flugstrecke wurde keine Kundenbefragung durchgeführt.
203. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass aus den Ergebnissen ihrer Untersuchung nicht geschlossen werden kann, dass sich Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Amsterdam-Schiphol oder Eindhoven auf der anderen Seite einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.13. Flughäfen Frankfurt am Main und Frankfurt/Hahn

204. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Frankfurt am Main zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ²¹⁰	Privatfahrzeuge ²¹¹	Öffentliche Verkehrsmittel ²¹²	Flughafenbe- zeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair- Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ²¹³
Frankfurt					
	Frankfurt	12 km	20 min	Bahn: 12 min	Von Ryanair nicht bedient
	Hahn	124 km	85 min	Bus: 105 min	Frankfurt (Hahn) Shuttle-Service

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

208 Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

209 Siehe auch die Entscheidung der Kommission im Fall M.967 – KLM/Air UK vom 22. September 1997, Absatz 24.

210 Quelle: viamichelin.com und rac.com.

211 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

212 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

213 Quelle: ryanair.com.

205. Wenn man nur vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde ausginge, wären die Flughäfen Frankfurt am Main und Frankfurt/Hahn aus der Perspektive der Nachfrageseite bezüglich Dienstleistungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin nicht untereinander ersetzbar. Allerdings vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Hahn trotz der Entfernung als Dienstleistungen nach „Frankfurt (Hahn)“ und deutet damit an, dass Ryanair der Ansicht ist, dass der Flughafen Frankfurt/Hahn für Passagiere, die nach Frankfurt reisen, geeignet ist. Es muss ebenfalls beachtet werden, dass Ryanair in einem Gerichtsverfahren bezüglich der Angemessenheit der Verwendung des Namens „Frankfurt“ für den Flughafen Frankfurt (Hahn) argumentiert hat, dass das Unternehmen zu einem großen Teil Verbraucher in der Umgebung von Frankfurt bedient²¹⁴. Darüber hinaus wird festgestellt, dass Ryanair und Aer Lingus Billigflug-Kunden als Zielgruppe haben, die bereit sind, weitere Strecken zu einem Flughafen zu reisen, um Billigflüge zu nutzen.
206. Dies wird durch interne Dokumente von Ryanair gestützt. Ryanair bezieht sich systematisch auf den „Frankfurter Markt“ und [...] ²¹⁵. Dies ist ein zusätzlicher Hinweis, der zeigt, dass Ryanair Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt am Main bedienen, als Konkurrenten im Hinblick auf seine Dienstleistungen in Frankfurt/Hahn betrachtet.
207. Die von der Kommission am Flughafen Dublin durchgeführte Kundenbefragung hat ebenfalls gezeigt, dass Frankfurt am Main und Frankfurt/Hahn sich zum Zwecke der Beurteilung des aktuellen Falls einen gemeinsamen Markt teilen²¹⁶. Dies liegt insbesondere daran, dass 66,7 % der Passagiere von Ryanair Aer Lingus als eine Alternative in Betracht gezogen haben, während 33,3 % und 20 % der Passagiere von Aer Lingus Ryanair bzw. Lufthansa als eine Alternative in Erwägung gezogen haben. Weiterhin sehen 31,5 % der Geschäftskunden von Aer Lingus Ryanair als eine Alternative für einen Flug nach Frankfurt an. Zur gleichen Zeit haben 47,2 % und 5,7 % der Passagiere der Lufthansa Aer Lingus bzw. Ryanair als eine mögliche Alternative angegeben. Dies unterstützt die folgenden Ansichten:
- (1) Die Dienstleistungen von Aer Lingus und Ryanair sind für eine große Anzahl von Verbrauchern auf Direktverbindungen ersetzbar. Dies gilt trotz der Tatsache, dass die genannten Fluggesellschaften verschiedene Flughäfen anfliegen;
 - (2) aus diesem Grund können im bestimmten Fall der Strecke Dublin-Frankfurt die Flughäfen Frankfurt/Hahn und Frankfurt am Main als Teil des gleichen Marktes für einen erheblichen Teil der Passagiere von Aer Lingus und Ryanair angesehen werden, und die Kunden dieser Fluggesellschaften ziehen einen Flug mit der jeweils anderen Fluggesellschaft trotz der unterschiedlichen bedienten Flughäfen als eine Alternative in Betracht.
208. Die Kommission geht davon aus, dass der von der Kundenbefragung erbrachte Nachweis insbesondere deshalb von Bedeutung ist, weil der Anteil der Passagiere von Ryanair, die Aer Lingus als Alternative betrachtet haben und umgekehrt, (i) hoch ist und (ii) verglichen mit den

²¹⁴ Hanseatisches OLG Hamburg, Urteil vom 30. September 2004 (Fall Nr. 5 U 176/03) und vorläufiges Urteil vom 19. Dezember 2002 (Fall Nr. 5 U 137/02).

²¹⁵ Siehe Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...] (Blatt Nr. 629), Seite 3.5 sowie [...] (Blatt Nr. 629), Seite 3.4. („[...]“). Siehe weiterhin auch Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...] (Blatt Nr. 629), Seite 3.3.; Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...] (Blatt Nr. 629), Seite 3.5. und andere. [...] (Blatt Nr. 629), Seite 3.5.

²¹⁶ Das Ergebnis der Kommission lässt die Tatsache unberührt, dass die beiden Flughäfen aus der Sicht der Fluggesellschaften nicht untereinander ersetzbar sind (Substituierbarkeit aus der Perspektive der Angebotsseite). Weiterhin lässt dieses Ergebnis alle Ergebnisse der Kommission in Bezug auf die Verordnung des Rates Nr. 2408/92 unberührt.

anderen Flugstrecken nach und von Dublin zu den höchsten gehört.

209. Die direkten Wettbewerber von Ryanair auf dieser Strecke vertreten abweichende Ansichten: Während die Billig-/Direktfluglinie Aer Lingus der Meinung ist, dass aus der Sicht der Kunden ihre Dienstleistungen im Personenluftverkehr von Dublin zum Flughafen Frankfurt/Main durch die Dienstleistungen von Dublin zum Flughafen Hahn ersetzt werden könnten, vertritt der Flugbetreiber mit umfassendem Dienstleistungsangebot / Netzwerkflugbetreiber Lufthansa die entgegengesetzte Ansicht (Lufthansa fliegt den Flughafen Frankfurt/Main²¹⁷ an). Die Marktuntersuchung der Kommission zeigte, dass andere Wettbewerber, die Flughäfen in Deutschland oder Irland bedienen, die Ansicht von Aer Lingus, dass Flüge von beiden Flughäfen ersetzbar sind, nur für nicht zeitabhängige Passagiere teilen.²¹⁸
210. Die empirische Analyse der Kommission (Preiskorrelation) ist in Bezug auf die Frage, ob Dienstleistungen zwischen Dublin und einem der beiden Flughäfen sich einen gemeinsamen Markt teilen, nicht schlüssig. Obwohl die Preiskorrelation andeutet, dass die beiden Flughäfen sich einen gemeinsamen Markt teilen, ist das Ergebnis unter anderem im Hinblick auf die wenigen verfügbaren Ergebnisse²¹⁹ nicht stabil genug, um feste Schlüsse zu ziehen (weitere Informationen hierzu siehe Anhang III). Dies schließt jedoch nicht aus, dass die Dienstleistungen zwischen Dublin und diesen Flughäfen zum selben Markt gehören²²⁰.
211. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist im Sinne dieses Falles die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Frankfurt am Main oder Frankfurt/Hahn auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.14. Flughäfen Hamburg und Lübeck Blankensee

212. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Hamburg zusammen.

217 Gemäß Verbraucherumfrage scheint der Flughafen Frankfurt/Hahn für mehr als 90% der Lufthansapassagiere als nicht akzeptabel. Viele davon sind Passagiere mit Anschlussflügen, die in Frankfurt/Main in einen anderen Flug (meist Langstreckenflug) umsteigen.

218 Siehe Antworten des Fragebogens an Wettbewerber, welcher am 06.11.2006 verschickt wurde, Frage 22.

219 Ryanair bedient die Flugstrecke Dublin-Frankfurt erst seit Mai 2005.

220 Siehe oben, den Teil, welcher die Ersetzung der Londoner Flughäfen beschreibt. Im konkreten Fall der Leistungen von Aer Lingus zwischen Dublin und Frankfurt am Main treten erhebliche Schwankungen bei der Anzahl der Passagiere mit Anschlussflügen auf. Ein anderes saisonbedingtes Schema für diese Art von Passagieren oder ein anderes Schema bezogen auf willkürliche Nachfragedefizite würde einen geringen Korrelationskoeffizienten bedeuten und es würde nicht zugrunde liegende Beziehung zwischen den beiden Preisklassen widerspiegeln. Siehe Anhang III für nähere Informationen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ²²¹	Privatfahrzeuge ²²²	Öffentliche Verkehrsmittel ²²³	Flughafenbezeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair-Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ²²⁴
Hamburg					
	Hamburg	9 km	35 min	Bus: 25 min Bahn: 23 min ²²⁵	Von Ryanair nicht bedient
	Lübeck Blankensee	75 km (Antwort auf Fragebogen ergab 65 km)	60 min (Antwort auf Fragebogen ergab 30 min)	Bus: 75 min Bahn: 50 min (ab Lübeck Hauptbahnhof) ²²⁶	Hamburg (Lübeck) Shuttle-Service

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

213. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Hamburg und Lübeck Blankensee auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite untereinander bezüglich Dienstleistungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin ersetzbar zu sein.
214. Wie in Abschnitt 7.9.3 im Hinblick auf die Wettbewerbsbeurteilung dieser Strecke erläutert, ist die Flugstrecke Dublin-Hamburg vorwiegend eine Freizeitstrecke. Daraus folgt, dass der Richtwert von 100 km oder einer Fahrzeit von 1 Stunde eher im weiteren als im engeren Sinn anzuwenden ist.
215. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen zum Flughafen Lübeck als eine Dienstleistung nach „Hamburg Lübeck“ und deutet damit an, dass das Unternehmen der Ansicht ist, dass der Flughafen Lübeck für Passagiere mit dem Flugziel Hamburg geeignet ist.
216. Der Markttest der Kommission²²⁷ hat ebenfalls ergeben, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) und die Mehrheit der anderen dritten Parteien die Ansicht teilen, dass die beiden Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktverbindungen untereinander ersetzbar sind²²⁸. Die Betreiber der beiden Flughäfen stimmen ebenfalls darin überein, dass sie bezüglich dieser Dienstleistungen untereinander ersetzbar sind.
217. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Hamburg oder Lübeck auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

²²¹ Quelle: viamichelin.com und rac.com.

²²² Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

²²³ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

²²⁴ Quelle: ryanair.com.

²²⁵ Quelle: www.ham.airport.de und www.jasper.de

²²⁶ Quelle: www.bahn.de und www.flughafen-luebeck.de.

²²⁷ Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

²²⁸ Siehe insbesondere die Kommentare des zuständigen deutschen Verkehrsministeriums, das die Bereitschaft von Billigflugkunden hervorhebt, bedeutend längere Fahrzeiten zu akzeptieren (Antworten auf Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen vom 13.01.2007, Blatt Nr. 1312, z. B. die Antworten auf die Fragen 2, 5, 8).

6.3.4.15. Flughäfen Wien Schwechat International und Bratislava

218. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Wien zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ²²⁹	Privatfahrzeuge ²³⁰	Öffentliche Verkehrsmittel ²³¹	Flughafenbezeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair-Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ²³²
Wien					
	Wien Schwechat	18 km	21 min	Bus: 20 min Bahn: 24 min ²³³	Von Ryanair nicht bedient
	Bratislava	93 km (Antwort auf Fragebogen ergab 60 km)	73 min	Bus: 95 min ²³⁴	Bratislava (Wien) Shuttle-Service

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

219. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Wien Schwechat International und Bratislava auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite untereinander für Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin ersetzbar zu sein (unter dem Richtwert von 100 km und leicht über dem Richtwert von 1 Stunde Fahrtzeit zwischen Bratislava und dem Stadtzentrum von Wien).
220. Wie in Abschnitt 7.10.3 im Hinblick auf die Wettbewerbsbeurteilung dieser Strecke erläutert, ist die Flugstrecke Dublin-Wien vorwiegend eine Freizeitstrecke. Daraus folgt, dass der Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde eher im weiteren als im engeren Sinn anzuwenden ist.
221. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen zum Flughafen Bratislava als eine Dienstleistung nach „Bratislava (Wien)“ und deutet damit an, dass das Unternehmen der Ansicht ist, dass der Flughafen Bratislava für Passagiere mit dem Flugziel Wien geeignet ist. Außerdem gibt es einen Shuttle-Service zwischen dem Flughafen Bratislava und dem Stadtzentrum von Wien. Fahrkarten für diesen Shuttle-Service können auf der Website von Ryanair erworben werden.
222. Der Markttest der Kommission²³⁵ hat ergeben, dass die beiden auf der betroffenen Strecke operierenden Wettbewerber von Ryanair (Aer Lingus und Sky Europe) und die Mehrheit der anderen dritten Parteien die Ansicht teilen, dass die beiden Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktverbindungen untereinander ersetzbar sind.
223. Was weitere Nachweise der Substituierbarkeit der beiden Flughäfen anbetrifft, verweist die

229 Quelle: viamichelin.com und rac.com.

230 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

231 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

232 Quelle: www.ryanair.com.

233 Quelle: www.viennaairport.com

234 Quelle: www.eurolines.at

235 Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

Kommission auf die Ergebnisse der nationalen österreichischen und slowakischen Wettbewerbsbehörden bezüglich des beabsichtigten Zusammenschlusses der Flughäfen Wien und Bratislava im Jahr 2006. Die beabsichtigte Transaktion wurde gemäß den Bedingungen der österreichischen Behörden am 1. Februar 2006²³⁶ genehmigt und durch eine Entscheidung erster Instanz der slowakischen nationalen Wettbewerbsbehörden untersagt²³⁷. Auch wenn beide Behörden die Transaktion hauptsächlich aus der Perspektive der Angebotsseite beurteilt haben, das heißt, ob diese Flughäfen aus der Perspektive der Fluggesellschaften untereinander ersetzbar sind, deuten die zur Verfügung stehenden Informationen an, dass die Behörden diese Flughäfen auch aus der Perspektive der Passagiere als untereinander ersetzbar ansehen²³⁸. Der Flughafen von Wien ist im Einklang mit diesen Verfahren ebenfalls der Ansicht, dass die Flughäfen von Wien und Bratislava nicht ersetzbar sind. Es ist jedoch fraglich, ob sie nicht im Hinblick auf die laufende Anfechtung der Entscheidung durch die slowakische nationale Wettbewerbsbehörde ihre Ansicht geändert haben.

224. Darüber hinaus hat die von der Kommission am Flughafen Dublin durchgeführte Kundenbefragung²³⁹ ergeben, dass Dienstleistungen zwischen Dublin auf der einen Seite und Wien oder Bratislava auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen. Gemäß dieser Umfrage haben 28,4 % der Passagiere von Ryanair und 23,5 % der Passagiere von SkyEurope (die beide Bratislava anfliegen) die Fluggesellschaft Aer Lingus (die Wien anfliegt) als eine Alternative in Betracht gezogen, und 29,3 % und 16,2 % der Passagiere von Aer Lingus haben Ryanair bzw. SkyEurope als eine Alternative angegeben.
225. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Wien oder Bratislava auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.16. Flughäfen Barcelona, Girona und Reus

226. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Barcelona zusammen.

²³⁶ Siehe die veröffentlichte Version der Entscheidung im Fall BWB/Z-22 - Flughafen Wien Aktiengesellschaft; PENTA INVESTMENTS LIMITED; Airport Bratislava, verfügbar auf der Webseite der österreichischen Bundeswettbewerbsbehörde unter: http://www.bwb.gv.at/BWB/Veroeffentlichungen/Zusammenschlusse/Zusammenschlusse_2006/z_0022.htm.

²³⁷ Siehe die Pressemitteilung in englischer Sprache der slowakischen nationalen Wettbewerbsbehörde (die Entscheidung wird derzeit angefochten und wurde aus diesem Grund noch nicht veröffentlicht) unter <http://www.antimon.gov.sk/eng/article.aspx?c=387&a=2362>.

²³⁸ Siehe zum Beispiel die Pressemitteilung der slowakischen Behörden, in der unter anderem folgendes festgestellt wird: „Im Hinblick auf die Tatsache, dass die Flughäfen VIE und BTS nahezu das gleiche Einzugsgebiet bedienen, das sich nicht mit Einzugsgebieten von anderen Flughäfen überschneidet, und somit keine gegenwärtigen oder potenziellen Konkurrenten zu den Flughäfen von Wien und Bratislava vorhanden sind, hat die Behörde auf der Basis einer komplexen Wettbewerbsbeurteilung vieler Faktoren befunden, dass die Flughäfen VIE und BTS untereinander ersetzbar sind und dass der Wettbewerb um Fluggesellschaften und Passagiere zwischen diesen Flughäfen in dieser Region auf dem relevanten Markt bezüglich der Bereitstellung von Infrastruktur für reguläre regionale Flüge stattfindet.“

²³⁹ Insbesondere, insofern 38,4 % der Passagiere von Ryanair mit Flug nach Charleroi in Betracht gezogen haben, mit Aer Lingus zum Flughafen Brüssel National/Zaventem zu fliegen, während 60,6 % der Passagiere von Aer Lingus in Betracht gezogen haben, mit Ryanair zum Flughafen Charleroi Brüssel-Süd zu fliegen, können die beiden Flughäfen für eine ausreichend große Anzahl an Passagieren als untereinander ersetzbar betrachtet werden.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ²⁴⁰	Privatfahrzeuge ²⁴¹	Öffentliche Verkehrsmittel ²⁴²	Flughafenbezeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair-Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ²⁴³
Barcelona					
	Barcelona (El Prat de Llobregat)	13 km	26 min	Bahn: 17 - 30 min ²⁴⁴	Von Ryanair nicht bedient
	Reus	80 km	70 min	Bus: 80 min	Barcelona (Reus) Shuttle-Service
	Girona-Costa Brava	100 km	80 min	Bus: 70 min	Barcelona (Girona) Shuttle-Service

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

227. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde können die Flughäfen Barcelona und Girona sowie Barcelona und Reus aus der Perspektive der Nachfrageseite untereinander bezüglich Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin als ersetzbar angesehen werden, da diese indikativen Richtwerte nur unwesentlich im Bereich der Fahrtzeit überschritten werden und die Feststellungen bezüglich der Substituierbarkeit dieser Flughäfen diese Ansicht insgesamt bestätigen.
228. Wie in Abschnitt 7.9.3 im Hinblick auf die Wettbewerbsbeurteilung dieser Strecke erläutert, ist die Flugstrecke Dublin-Barcelona vorwiegend eine Freizeitstrecke. Daraus folgt, dass der Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde eher im weiteren als im engeren Sinn anzuwenden ist.
229. Der Flughafenbetreiber Aena stimmt zu, dass die Flughäfen für Dienstleistungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin aus der Sicht der Verbraucher untereinander ersetzbar sind. Aena stellt fest, dass die Flughäfen in Bezug auf die Werbung neuer Fluggesellschaften nicht miteinander in Wettbewerb stehen, da sie alle demselben Betreiber gehören.
230. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Girona und Reus als Dienstleistungen nach „Barcelona (Girona“ beziehungsweise „Barcelona (Reus)“. Es gibt einen Shuttle-Service zwischen den Flughäfen Girona und Reus einerseits und dem Stadtzentrum von Barcelona andererseits. Die Website von Ryanair ermöglicht den Zugang auf die Websites der Betreiber des Shuttle-Service.
231. Der Markttest der Kommission²⁴⁵ hat ergeben, dass die drei auf der betroffenen Strecke operierenden Wettbewerber von Ryanair (Aer Lingus, Iberia und Spanair) und die Mehrheit der anderen dritten Parteien die Ansicht teilen, dass die beiden Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktverbindungen

²⁴⁰ Quelle: viamichelin.com und rac.com.

²⁴¹ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

²⁴² Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

²⁴³ Quelle: www.ryanair.com.

²⁴⁴ Quelle: www.barcelona-airport.com.

²⁴⁵ Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

untereinander ersetzbar sind.

232. Die empirische Analyse der Kommission (Preiskorrelation) liefert weitere Nachweise, dass Dienstleistungen zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Barcelona, Girona oder Reus auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen (für weitere Informationen siehe Anhang III).
233. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Barcelona, Girona oder Reus auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.17. Flughäfen Alicante und Murcia

234. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Alicante zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ²⁴⁶	Privatfahrzeuge ²⁴⁷	Öffentliche Verkehrsmittel ²⁴⁸	Flughafenbe- zeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair- Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ²⁴⁹
Alicante					
	Alicante	9 km	19 min	Bus: 35-40 min ²⁵⁰	Alicante
	Murcia	71 km	52 min	Bus: keine direkte Verbindung	Murcia (Alicante)

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

235. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Alicante und Murcia San Javier auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite untereinander in Bezug auf Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin ersetzbar zu sein.
236. Wie in Abschnitt 7.9.3 im Hinblick auf die Wettbewerbsbeurteilung dieser Strecke erläutert, ist die Flugstrecke Dublin-Alicante vorwiegend eine Freizeitstrecke. Daraus folgt, dass der Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde eher im Weiteren als im engeren Sinn anzuwenden ist.
237. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Murcia als Dienstleistungen nach „Murcia (Alicante)“ und deutet so darauf hin, dass das Unternehmen der Ansicht ist, dass der Flughafen Murcia für Passagiere mit dem Flugziel Alicante geeignet ist.

²⁴⁶ Quelle: viamichelin.com und rac.com.

²⁴⁷ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

²⁴⁸ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

²⁴⁹ Quelle: www.ryanair.com.

²⁵⁰ Quelle: www.spanish-airport-guide.com.

238. Der Markttest der Kommission²⁵¹ hat ergeben, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) und die Mehrheit der anderen dritten Parteien die Ansicht teilen, dass die beiden Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktverbindungen untereinander ersetzbar sind. Aena, der Betreiber der beiden Flughäfen, ist ebenfalls der Ansicht, dass die Flughäfen bezüglich dieser Dienstleistungen untereinander ersetzbar sind.
239. In seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte argumentiert Ryanair, dass die beiden Flughäfen beispielsweise für zeitabhängige Passagiere/Geschäftsreisende nicht substituierbar sind. In dieser Hinsicht stellt die Kommission fest, dass die besagte Flugstrecke eine Freizeitstrecke mit einem begrenzten Anteil an Geschäftsreisenden ist. Außerdem buchen nur wenig Kunden (ca. [0-10]* % der Kunden von Ryanair) weniger als sieben Tage vor dem Flug²⁵².
240. Die empirische Analyse der Kommission (Preiskorrelation) hat weiterhin ergeben, dass die beiden Flughäfen sich einen gemeinsamen Markt teilen.
241. Im Hinblick auf zuvor Genanntes ist die Kommission der Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Alicante oder Murcia auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.18. Flughäfen Bilbao Sondica und Vitoria

242. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Bilbao zusammen.

Stadt	Flughäfen	Distanz zum Stadtzentrum ²⁵³	Privatfahrzeuge ²⁵⁴	Öffentliche Verkehrsmittel ²⁵⁵	Flughafenbezeichn. auf Ryanair-Website, auf der Ryanair-Website beworbener Shuttle-Service zum Stadtzentrum ²⁵⁶
Bilbao					
	Bilbao Sondica	13 km	17 min	Bus: 60 min	Von Ryanair nicht bedient
	Vitoria	67 km	45 min	Bus: keine direkte Verbindung	Vitoria (Bilbao)

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

243. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Bilbao Sondica und Vitoria auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrageseite in Bezug auf Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin untereinander ersetzbar zu sein.

251 Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

252 Von Ryanair übermittelte Daten.

253 Quelle: viamichelin.com und rac.com.

254 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

255 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

256 Quelle: ryanair.com.

244. Wie in Abschnitt 7.9.3 bezüglich der Beurteilung des Wettbewerbs auf dieser Route dargestellt wird, wird die Strecke von Dublin nach Bilbao vorwiegend als Freizeitstrecke genutzt. Daraus folgt, dass der Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde eher großzügig angewandt werden sollte.
245. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Vitoria als Dienstleistungen nach „Vitoria (Bilbao)“, und deutet so darauf hin, dass das Unternehmen der Ansicht ist, dass der Flughafen Vitoria für Passagiere mit dem Flugziel Bilbao geeignet ist.
246. Der Markttest der Kommission hat gezeigt, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) der Meinung ist, dass die beiden Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktverbindungen untereinander ersetzbar sind²⁵⁷.
247. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der vorläufigen Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Bilbao Sondica oder Vitoria auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.19. Flughäfen Teneriffa-Nord (Norte Los Rodeos) und Teneriffa-Süd (Sur Reina Sofia)

248. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Santa Cruz zusammen.

Stadt	Flughäfen	Entfernung zum Stadtzentrum ²⁵⁸	Privatfahrzeuge ²⁵⁹	Öffentliche Verkehrsmittel ²⁶⁰	Bezeichnung des Flughafens und Werbung für Shuttle-Service auf der Website von Ryanair ²⁶¹
Teneriffa		von Santa Cruz			
	Teneriffa N	11 km	12 min		Teneriffa Nord
	Teneriffa S	60 km	47 min		Wird nicht von Ryanair angefliegen

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

249. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Teneriffa-Nord und Teneriffa-Süd auf den ersten Blick aus der Perspektive der Nachfrage nach Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin untereinander ersetzbar zu sein. Da die beiden Flughäfen sich auf den entgegengesetzten Seiten der Insel

257 Der Kommission lagen nicht genügend Daten vor, um eine Preiskorrelationsanalyse für diese Strecke vorzunehmen. Außerdem wurde für diese Strecke keine Kundenbefragung durchgeführt.

258 Quelle: viamichelin.com und rac.com.

259 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

260 Quelle: Keine Informationen aus Fragebögen zur Markttest oder aus dem Internet vorhanden.

261 Quelle: ryanair.com.

befinden, kann angenommen werden, dass alle anderen Orte auf der Insel (zum Beispiel verschiedene Strandhotels an der Küste) ebenfalls innerhalb des indikativen Schwellenwertes erreicht werden würden.

250. Wie in Abschnitt 7.9.3 bezüglich der Beurteilung des Wettbewerbs auf dieser Strecke dargestellt wird, wird die Strecke von Dublin nach Teneriffa vorwiegend als Freizeitstrecke genutzt. Daraus folgt, dass der Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde eher großzügig angewandt werden sollte.
251. Der Markttest der Kommission²⁶² hat ergeben, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) und die Mehrheit der beteiligten dritten Parteien die Ansicht teilen, dass die beiden Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktverbindungen untereinander ersetzbar sind.
252. Auch die von der Kommission am Flughafen Dublin durchgeführte Kundenbefragung²⁶³ unterstützt die Ansicht, dass Dienstleistungen zwischen Dublin auf der einen Seite und Teneriffa-Nord oder Teneriffa-Süd auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen. Gemäß dieser Umfrage betrachten 32,3 % der Passagiere von Ryanair (mit dem Flugziel Teneriffa-Nord) Aer Lingus (mit dem Flugziel Teneriffa-Süd) als eine Alternative, und 33,3 % der Passagiere von Aer Lingus ziehen Ryanair als eine Alternative in Betracht.
253. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der vorläufigen Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Teneriffa-Nord oder Teneriffa-Süd auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.20. Flughäfen Rom Fiumicino und Rom Ciampino

254. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Rom zusammen.

²⁶² Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

²⁶³ Insbesondere, insofern 38,4 % der Passagiere von Ryanair mit Flug nach Charleroi in Betracht gezogen haben, mit Aer Lingus zum Flughafen Brüssel National/Zaventem zu fliegen, während 60,6 % der Passagiere von Aer Lingus in Betracht gezogen haben, mit Ryanair zum Flughafen Charleroi Brüssel-Süd zu fliegen, können die beiden Flughäfen für eine ausreichend große Anzahl an Passagieren als untereinander ersetzbar betrachtet werden.

Stadt	Flughäfen	Entfernung zum Stadtzentrum ²⁶⁴	Privatfahrzeuge ²⁶⁵	Öffentliche Verkehrsmittel ²⁶⁶	Bezeichnung des Flughafens und Werbung für Shuttle-Service auf der Website von Ryanair ²⁶⁷
Rom					
	Ciampino	15 km	26 min	Bus: 40 min	Rom (Ciampino) Shuttle-Service
	Fiumicino	32 km	32 min	Bahn: 31 min ²⁶⁸	Wird nicht von Ryanair angefliegen

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

255. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Rom Fiumicino und Rom Ciampino *auf den ersten Blick* aus der Perspektive der Nachfrage nach Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin untereinander ersetzbar zu sein.
256. Diese beiden Flughäfen sind Teil eines „Flughafensystems“ gemäß Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92, wo die Flughäfen als eine Einheit zusammengefasst werden, da sie dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen.
257. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Ciampino als eine Dienstleistung nach „Rom (Ciampino)“.
258. Der Markttest der Kommission²⁶⁹ hat gezeigt, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) und die Mehrheit der beteiligten dritten Parteien die Ansicht teilen, dass die beiden Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktverbindungen untereinander ersetzbar sind. Der Betreiber der beiden Flughäfen zieht zudem in Betracht, dass sie als ersetzbar angesehen werden können, ungeachtet dessen, ob sie verschiedene Marktsegmente bedienen.
259. Darüber hinaus unterstützt die von der Kommission am Flughafen Dublin durchgeführte Kundenbefragung²⁷⁰ die Ansicht, dass Dienstleistungen zwischen Dublin auf der einen Seite und Rom Fiumicino oder Rom Ciampino auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen. Gemäß dieser Umfrage ziehen 50,5 % der Passagiere von Ryanair (mit dem Flugziel Ciampino) Aer Lingus (mit dem Flugziel Fiumicino) als eine Alternative in Betracht, wohingegen 53,8 % der Passagiere von Aer Lingus Ryanair als eine Alternative angegeben haben.

²⁶⁴ Quelle: viamichelin.com und rac.com

²⁶⁵ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

²⁶⁶ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

²⁶⁷ Quelle: www.ryanair.com.

²⁶⁸ Quelle: www.adr.it

²⁶⁹ Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

²⁷⁰ Insbesondere, insofern 38,4 % der Passagiere von Ryanair mit Flug nach Charleroi in Betracht gezogen haben, mit Aer Lingus zum Flughafen Brüssel National/Zaventem zu fliegen, während 60,6 % der Passagiere von Aer Lingus in Betracht gezogen haben, mit Ryanair zum Flughafen Charleroi Brüssel-Süd zu fliegen, können die beiden Flughäfen für eine ausreichend große Anzahl an Passagieren als untereinander ersetzbar betrachtet werden.

260. Die empirische Analyse der Kommission (Preiskorrelation) hat ebenfalls ergeben, dass Dienstleistungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Rom Fiumicino oder Rom Ciampino auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.
261. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der vorläufigen Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Rom Fiumicino oder Rom Ciampino auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.21. Flughäfen Mailand Linate, Malpensa und Bergamo (Orio al Serio)

262. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Mailand zusammen.

Stadt	Flughäfen	Entfernung zum Stadtzentrum ²⁷¹	Privatfahrzeuge ²⁷²	Öffentliche Verkehrsmittel ²⁷³	Bezeichnung des Flughafens und Werbung für Shuttle-Service auf der Website von Ryanair ²⁷⁴
Mailand					
	Linate	7 km	45 min	Bus: 20 min ²⁷⁵	Wird nicht von Ryanair angefliegen
	Malpensa	50 km	56 min	Bus: 50 min Bahn: 40 min ²⁷⁶	Wird nicht von Ryanair angefliegen
	Bergamo	45 km	50 min	Bus: 60 min ²⁷⁷	Mailand (Orio al Serio) Shuttle-Service

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

263. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Mailand Linate, Malpensa und Bergamo *auf den ersten Blick* aus der Perspektive der Nachfrage nach Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin untereinander ersetzbar zu sein.
264. Diese drei Flughäfen sind Teil eines „Flughafensystems“ gemäß Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92, wo die Flughäfen als eine Einheit zusammengefasst werden, da sie dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen.
265. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Bergamo als eine

271 Quelle: viamichelin.com und rac.com.

272 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

273 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

274 Quelle: www.ryanair.com.

275 Quelle: www.comunedimilano.it.

276 Quelle: www.comunedimilano.it.

277 Quelle: <http://coachtv.ibooking.com> via www.ryanair.com.

Dienstleistung nach „Mailand (Bergamo)“ oder „Mailand (Orio al Serio)“ und deutet damit darauf hin, dass das Unternehmen der Ansicht ist, dass der Flughafen Bergamo für Passagiere mit dem Flugziel Mailand geeignet ist. Außerdem gibt es einen Shuttle-Service zwischen dem Flughafen Bergamo und dem Stadtzentrum von Mailand. Fahrkarten für diesen Shuttle-Service sind über die Website von Ryanair erhältlich.

266. Der Markttest der Kommission²⁷⁸ hat gezeigt, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) und die Mehrheit der beteiligten dritten Parteien die Ansicht teilen, dass die drei Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktverbindungen untereinander ersetzbar sind. Die Betreiber der drei Flughäfen sind ebenfalls der Ansicht, dass sie alle für diese Art von Passagieren die Stadt Mailand bedienen.
267. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der vorläufigen Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Mailand Linate, Mailand Malpensa oder Bergamo auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

6.3.4.22. Flughäfen Venedig und Treviso

268. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Venedig zusammen.

Stadt	Flughäfen	Entfernung zum Stadtzentrum ²⁷⁹	Privatfahrzeuge ²⁸⁰	Öffentliche Verkehrsmittel ²⁸¹	Bezeichnung des Flughafens und Werbung für Shuttle-Service auf der Website von Ryanair ²⁸²
Venedig					
	Venedig	16 km	51 min	Vaporetto: 75 min ²⁸³ Bus: 20 min ²⁸⁴	Wird nicht von Ryanair angefliegen
	Treviso	20 km	45 min	Bus: 45 min	Venedig (Treviso) Shuttle-Service

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

269. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Venedig und Treviso *auf den ersten Blick* aus der Perspektive der Nachfrage nach Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin untereinander ersetzbar zu sein.
270. Wie in Abschnitt 7.9.3 bezüglich der Beurteilung des Wettbewerbs auf dieser Route dargestellt wird, wird die Strecke von Dublin nach Venedig vorwiegend als Freizeitstrecke

278 Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

279 Quelle: viamichelin.com und rac.com.

280 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

281 Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

282 Quelle: www.ryanair.com.

283 Quelle: www.alilaguna.it.

284 Quelle: www.atvo.it.

genutzt. Daraus folgt, dass der Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde eher großzügig angewandt werden sollte.

271. Diese Flughäfen sind Teil eines „Flughafensystems“ gemäß Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92, wo die Flughäfen als eine Einheit zusammengefasst werden, da sie dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen.
272. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Treviso als eine Dienstleistung nach „Venedig (Treviso)“. Außerdem gibt es einen Shuttle-Service zwischen dem Flughafen Treviso und dem Stadtzentrum von Venedig. Der Website des Anbieters ist zu entnehmen, dass der Busfahrplan des Shuttles auf den Flugplan von Ryanair zugeschnitten ist und direkte Verweise auf Flugnummern von Ryanair enthält²⁸⁵.
273. Der Markttest der Kommission²⁸⁶ hat gezeigt, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) und die Mehrheit der beteiligten dritten Parteien die Ansicht teilen, dass die beiden Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktverbindungen untereinander ersetzbar sind. Die beiden Flughäfen sind ebenfalls der Ansicht, dass sie bezüglich dieser Dienstleistungen untereinander ersetzbar sind.
274. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der vorläufigen Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Treviso oder Venedig auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

285 Quelle: http://www.atvo.it/orari/pdf_airport/Ryanair.pdf

286 Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

6.3.4.23. Flughäfen Bologna und Forlì

275. Die folgende Tabelle fasst die Reisedistanzen und Fahrtzeiten zwischen den Flughäfen und dem Stadtzentrum von Bologna zusammen.

Stadt	Flughäfen	Entfernung zum Stadtzentrum ²⁸⁷	Privatfahrzeuge ²⁸⁸	Öffentliche Verkehrsmittel ²⁸⁹	Bezeichnung des Flughafens und Werbung für Shuttle-Service auf der Website von Ryanair ²⁹⁰
Bologna					
	Bologna	6 km	24 min	Bus: 20 min	Wird nicht von Ryanair angefliegen
	Forlì	84 km	60 min	Bus: 85 min ²⁹¹	Bologna (Forlì) Shuttle-Service

Quelle: Markttest (Antworten auf Fragebögen zur Substituierbarkeit von Flughäfen)
www.viamichelin.com (Daten kursiv gedruckt)

276. Ausgehend vom Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde scheinen die Flughäfen Bologna und Forlì aus der Perspektive der Nachfrage nach Direktverbindungen im Linienflugverkehr nach/von Dublin untereinander ersetzbar zu sein. Die Fahrtzeit von Forlì liegt zwar etwas über dem Richtwert von 1 Stunde, es gibt jedoch weitere Argumente, die für eine Substituierbarkeit der beiden Flughäfen sprechen.
277. Wie in Abschnitt 7.9.3 bezüglich der Beurteilung des Wettbewerbs auf dieser Route dargestellt wird, wird die Strecke von Dublin nach Bologna vorwiegend als Freizeitstrecke genutzt. Daraus folgt, dass der Richtwert von 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde eher großzügig angewandt werden sollte.
278. Auf seiner Website vertreibt Ryanair seine Dienstleistungen nach Forlì als eine Dienstleistung nach „Bologna (Forlì)“ und deutet damit darauf hin, dass das Unternehmen der Ansicht ist, dass der Flughafen Forlì für Passagiere mit dem Flugziel Bologna geeignet ist.
279. Der Markttest der Kommission²⁹² hat ergeben, dass der auf der betroffenen Strecke operierende Wettbewerber (Aer Lingus) und die Mehrheit der beteiligten dritten Parteien die Ansicht teilen, dass die beiden Flughäfen aus der Perspektive der Verbraucher für eine große Mehrheit der Passagiere auf Direktverbindungen untereinander ersetzbar sind.
280. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der vorläufigen Ansicht, dass Direktverbindungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin auf der einen Seite und den Flughäfen Bologna oder Forlì auf der anderen Seite sich einen gemeinsamen Markt teilen.

²⁸⁷ Quelle: viamichelin.com und rac.com

²⁸⁸ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen. [und rac.com (Großbritannien) und viamichelin.com (übrige EU-Länder)].

²⁸⁹ Quelle: Markttest: Antworten auf den Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

²⁹⁰ Quelle: ryanair.com.

²⁹¹ Quelle: www.forliairport.com

²⁹² Siehe auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

6.3.4.24. Berliner Flughäfen

281. In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte führt das Unternehmen Ryanair an, dass die Kommission nicht die Substituierbarkeit der drei Berliner Flughäfen Schönefeld, Tegel und Tempelhof erwogen hat. Dies ist jedoch nicht notwendig, da sowohl Ryanair als auch Aer Lingus nach Schönefeld fliegen und keine andere Fluggesellschaft Flüge von einem der drei Berliner Flughäfen nach Dublin anbietet (siehe auch Abschnitt 7.9.3).

6.4 Substituierbarkeit von Flughäfen aus der Sicht von Fluggesellschaften (Substituierbarkeit aus der Perspektive der Angebotsseite)

282. Es ist wichtig, die Tatsache hervorzuheben, auch wenn Passagiere möglicherweise in Betracht ziehen, beispielsweise zwischen Dublin und einer anderen Stadt über zwei oder mehr Zielflughäfen zu fliegen, die diese Stadt bedienen, dass diese Substituierbarkeit aus der Perspektive der Nachfrageseite nicht unbedingt bedeutet, dass diese Flughäfen aus der Sicht von Fluggesellschaften, die in Betracht ziehen, eine Dienstleistung zwischen Dublin und der fraglichen Stadt anzubieten, untereinander ersetzbar sind. Dies kann durch Überlegungen der Angebotsseite erklärt werden, die entweder die betriebliche Rentabilität oder die Differenzierung der Dienstleistungen von Fluggesellschaften im Passagierflugverkehr betreffen. Die Analyse der beabsichtigten Transaktion im Einklang mit früheren Entscheidungen der Kommission wie beispielsweise AF/KLM und Lufthansa/Swiss hat ebenfalls ergeben, dass die Tatsache, dass ein Flughafen aus der Perspektive der Nachfrageseite ersetzbar ist, nicht automatisch bedeutet, dass er auch aus der Perspektive der Angebotsseite ersetzbar ist. Im Folgenden werden die Hauptgründe dafür zusammengefasst.
283. Betriebliche Rentabilität: Wie bereits zuvor kurz beschrieben wurde²⁹³, tendieren Fluggesellschaften dazu, ihre Aktivitäten nur auf einige Flughäfen zu konzentrieren. Netzwerkfluggesellschaften, die mit dem sogenannten Drehkreuzmodell arbeiten, verwenden dieses Modell, da sie mit hiermit ihren Flugverkehr im Hinblick auf die Maximierung ihrer Netzwerkkonnektivität auf ihr Drehkreuz konzentrieren. Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften tendieren zu dieser Methode, da sie ihnen ermöglicht, Kosten einzusparen²⁹⁴. Daraus folgt zum Beispiel, dass eine Fluggesellschaft mit einem Drehkreuz möglicherweise nicht daran interessiert ist, von einem Sekundärflughafen in der Nähe ihres Hauptdrehkreuzes aus zu operieren, während eine Billigfluggesellschaft mit bereits bestehenden Aktivitäten an einem Sekundärflughafen möglicherweise nicht daran interessiert ist, neue Dienstleistungen von einem anderen nahe gelegenen Flughafen aus einzuführen.
284. Differenzierung der Dienstleistungen von Fluggesellschaften: Wie zuvor bereits beschrieben wurde²⁹⁵, stellt die Art des Flughafens (Primärflughafen oder Sekundärflughafen), den die Fluggesellschaften anfliegen, eine der Dimensionen dar, gemäß derer Fluggesellschaften versuchen, ihre Dienstleistungen von denen ihrer Konkurrenten zu differenzieren. Beispielsweise stellen Netzwerkfluggesellschaften im Allgemeinen Fluggesellschaften mit einem umfassenden Dienstleistungsangebot dar. Als solche ziehen sie prinzipiell Primärflughäfen vor, das heißt Flughäfen, die zentraler gelegen sind und den Passagieren eine höhere Qualität in Bezug auf die angebotenen Dienstleistungen bieten. In ähnlicher Weise besteht eine der Methoden, mit denen bestimmte Billigfluggesellschaften

²⁹³ Siehe obigen Abschnitt 6.1.1.

²⁹⁴ Siehe auch den untenstehenden Abschnitt 7.3.4.

²⁹⁵ Siehe Abschnitt 6.1.

wie Aer Lingus ihr Angebot von dem Angebot anderer Fluggesellschaften differenzieren, darin, vorzugsweise Primärflughäfen anzufliiegen. Im Gegensatz dazu würden andere Billigfluggesellschaften wie Ryanair nicht zögern, die Qualität ihrer Dienstleistungen zu verringern, wenn sie dadurch Kosten und Preise senken könnten. Im Einklang mit dieser Politik haben solche Fluggesellschaften eine deutliche Präferenz bezüglich des Anfliegens von Sekundärflughäfen.

285. In diesem Zusammenhang ist die Tatsache erwähnenswert, dass die Fähigkeit eines neuen Anbieters, seine Dienstleistungen von denen der etablierten Anbieter zu differenzieren, bei der Beurteilung der Rentabilität des Eintritts in einen stark umkämpften Markt ein entscheidender Faktor sein kann.
286. Die Kommission hat die in Tabelle 1 aufgelisteten Flughäfen und die zivilen Luftfahrtbehörden in Mitgliedstaaten befragt²⁹⁶, ob Passagiere und Fluggesellschaften die gleichen Faktoren berücksichtigen, wenn sie sich entscheiden, von einem oder mehreren Flughäfen aus zu fliegen. Im Einklang mit den Antworten der Wettbewerber²⁹⁷ in der ersten Phase der Analyse zeigen die Ergebnisse deutlich, dass Probleme bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen jeweils unterschiedlich einerseits vom Standpunkt der Passagiere und andererseits vom Standpunkt der Fluggesellschaften aus betrachtet werden müssen. Die Antworten suggerieren, dass die Kriterien, die für Fluggesellschaften im Hinblick auf ihre Wahl des einen oder des anderen Flughafens relevant sind, sich hauptsächlich auf die Infrastruktur des Flughafens selbst (Kapazität und Überlastung, betriebliche Infrastruktur, Flughafeneröffnungsstatistiken (Öffnungszeiten, Anpassung des Flughafens an örtliche Witterungsgegebenheiten), Flughafengebühren und Betriebskosten der Flugzeuge) oder auf den Markt beziehen, der von einem Flughafen bedient wird (Größe der Stadt, Intensität des Wettbewerbs am Flughafen, Art des Flugverkehrs (Geschäftsreisende oder Privatreisende)).
287. Im Hinblick auf das zuvor Genannte kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Substituierbarkeit zwischen Flughäfen vom Standpunkt der Fluggesellschaften nicht bezüglich dieser Substituierbarkeit vom Standpunkt der Passagiere aus vorausgesetzt werden kann. Während Letzterer das Hauptkriterium bezüglich der Definition des relevanten Marktes darstellt, ist der Standpunkt der Fluggesellschaften insbesondere im Rahmen der Wettbewerbsbeurteilung von Bedeutung, um die Wahrscheinlichkeit einzuschätzen, mit der Fluggesellschaften anfangen, bestimmte Strecken zu bedienen²⁹⁸.

6.5 Gemeinsamer Markt für direkte und indirekte Flüge?

288. Verbraucher können zu einem bestimmten Ziel entweder mit einem direkten Flug zwischen dem Abflugs- und dem Ankunftsort oder mit einem „indirekten“ Flug über einen Zwischenstopp reisen. Indirekte Flüge dauern im Allgemeinen immer wesentlich länger als direkte Flüge, da der Passagier auf seinem Zwischenstopp das Flugzeug wechseln muss. Dazu muss der Passagier zurück zum Terminal, an diesem Terminal warten, für den zweiten Flug einchecken, zum Flugzeug gehen und das Flugzeug besteigen. Je nachdem, ob die betrachteten Fluggesellschaften Umsteigedienstleistungen anbieten, können dem Passagier auf diese Weise lange Wartezeiten von mehreren Stunden zwischen den Flügen

²⁹⁶ Fragebogen bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen vom 9. November 2006, 3. Januar 2007 und 30. Januar 2007.

²⁹⁷ Siehe auch die Antworten auf Frage 22 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6. November 2006.

²⁹⁸ Beispielsweise ist eine bestimmte Fluggesellschaft aufgrund ihres Geschäftsmodells oder ihres bestehenden Drehkreuzes/ihrer bestehenden Basis nur dazu bereit, auf eine bestimmte Strecke einzutreten, wenn sie Zeitnischen erhält, um von einem Primärflughafen aus zu operieren.

entstehen. Einige, besonders kleinere Fluggesellschaften bieten sogenannte „*Stop-Over*“-Flüge an, die von indirekten Flügen unterschieden werden müssen, da „*Stop-Over*“-Passagiere während des Aufenthalts am Zwischenstopp im Flugzeug sitzen bleiben können, während das Flugzeug weitere Passagiere aufnimmt. Jedoch sind auch bezüglich dieser Flüge die Flugzeiten länger, da ein Zwischenstopp mehr eingelegt werden muss (Landung, Aufnahme neuer Passagiere und erneuter Start) und da der Zwischenstopp sich in den meisten Fällen nicht direkt zwischen dem Abflugort und dem endgültigen Zielort befindet.

289. Was die Marktdefinition für indirekte Flüge betrifft, hat die Kommission in früheren Fällen zwischen Kurzstreckenflügen und in einem geringeren Maße Mittelstreckenflügen innerhalb Europas und transkontinentalen Langstreckenflügen unterschieden²⁹⁹: Zum Zweck der vorliegenden Transaktion überschneiden sich die Aktivitäten der beiden Parteien nur in Bezug auf Flüge innerhalb Europas. Bezüglich der Substituierbarkeit von direkten und indirekten Flügen innerhalb Europas hat die Kommission in früheren Fällen den Standpunkt vertreten, dass indirekte Dienstleistungen normalerweise keine Einschränkung für direkte Dienstleistungen auf Kurzstreckenflügen darstellen³⁰⁰. Dies ist vor allem der kurzen Flugzeit geschuldet, da weniger Kunden indirekte Flüge in Betracht ziehen werden, wenn die Flugzeit sich durch den zusätzlichen Zwischenstopp ohne Weiteres verdoppeln oder verdreifachen könnte. Indirekte Flüge scheinen im vorliegenden Fall sogar eine noch weniger wahrscheinliche Ersatzmöglichkeit für direkte Flüge zu sein, da die Hauptbetreiber auf den betroffenen Strecken Billigfluggesellschaften mit Direktverbindungsdienstleistungen sind und keine Fluggesellschaften mit einem Drehkreuz (die im Allgemeinen den Flugverkehr indirekt über Drehkreuze lenken). Ryanair bietet keine und Aer Lingus nur sehr begrenzte Umsteigedienstleistungen an, was zu langen Wartezeiten zwischen zwei Flügen führt und indirekte Flüge für Verbraucher noch unattraktiver macht.
290. Ryanair folgt diesem Ansatz und stellt fest, dass indirekte Flüge im Zusammenhang mit Kurzstreckenflügen aufgrund der begrenzten Zeitdauer einer Reise keinen Wettbewerbsdruck in Bezug auf direkte Kurzstreckenflüge ausüben³⁰¹. Die Kommission kommt aus diesem Grund zu dem Schluss, dass bezüglich der Beurteilung der beabsichtigten Transaktion indirekte Flüge nicht als Teil des gleichen Marktes wie direkte Flüge auf den identifizierten Herkunft-und-Ziel-Paaren betrachtet werden können.
291. Auch wenn es gute Gründe gibt, auch indirekte „*Stop-Over*“-Flüge von dem relevanten Markt auszuschließen (insbesondere aufgrund der längeren Reisezeiten), kann die Kommission diese Frage letztendlich unbeantwortet lassen, da lediglich wenige „*Stop-Over*“-Flüge von den Fluggesellschaften auf den relevanten Herkunft-und-Ziel-Paaren angeboten werden und somit die Beurteilung des Wettbewerbs sich nicht wesentlich unter jener Definition unterscheiden würde. In relevanten Fällen werden „*Stop-Over*“-Flüge innerhalb der Wettbewerbsanalyse von individuellen Strecken detaillierter diskutiert werden.

299 Siehe z. B. die Fälle M.3940 - Lufthansa/Eurowings, Absatz 11; M.3770 -Lufthansa/Swiss, Absatz 16; M.3280 - Air France/KLM, Absatz 20; British Airways/DanAir, Absatz 10; M.2672 – SAS/Spanair.

300 In Ausnahmefällen könnten Verbraucher indirekte Flüge auf längeren Kontinentalstrecken in Betracht ziehen („Mittelstrecken“, siehe Fall M.3940 - Lufthansa/Eurowings, Absatz 11). Dies könnte der Fall sein, wenn ein direkter Flug keinen typischen Flug mit einem Rückflug am gleichen Tag möglich macht. In Anbetracht der Tatsache, dass die Mittelstrecke im vorliegenden Fall (insbesondere Dublin–Teneriffa) die einzige sich überschneidende Strecke mit einer Reisezeit von weit über 3 Stunden darstellt und aus diesem Grund mit den Flügen zwischen Spanien und Skandinavien vergleichbar ist, die als Mittelstrecke im Fall M.2672 – SAS/Spanair, Absatz 14) identifiziert wurde, vorzugsweise keine Geschäftsreiseziele darstellen, spielt die Notwendigkeit eines Rückfluges am gleichen Tag keine wesentliche Rolle bei der Entscheidung der Verbraucher (siehe auch den Fall Lufthansa/Swiss, Absatz 17; M.3280 - Air France/KLM, Absatz 20).

301 Anmeldung, Absatz 236.

6.6 Mögliche Einbeziehung anderer Transportmittel

292. Die Kommission hat in ihrer früheren Praxis nicht nur Dienstleistungen im *Flugverkehr* bei der Definition der Herkunft-und-Ziel-Märkte in Betracht gezogen, sondern auch alternative Transportmittel in dem Maße, wie sie einen Flug ersetzen können (intermodaler Wettbewerb)³⁰². Dies wurde in Fällen berücksichtigt, in denen alternative Transportmethoden auf dem entsprechenden Herkunft-und-Ziel-Markt in Bezug auf ihren Preis, ihre Qualität und die Reisezeit als vergleichbar betrachtet werden konnten und daher von Verbrauchern als möglicher Ersatz für einen Flug angesehen werden konnten. Die Analyse der Kommission bezüglich der beabsichtigten Transaktion hat gezeigt, dass durch intermodalen Wettbewerb kein erheblicher Wettbewerbsdruck auf die von den an der Fusion beteiligten Parteien angebotenen Dienstleistungen im Linienflugverkehr ausgeübt wird.
293. Da die angemeldete Transaktion insbesondere zwei Fluggesellschaften zusammenschließt, die von einer Insel aus operieren, und da alle sich überschneidenden Herkunft-und-Ziel-Paare im vorliegenden Fall Strecken von und nach Irland betreffen, hat die Analyse der Kommission ergeben, dass Verbraucher nur über sehr eingeschränkte Möglichkeiten verfügen, einen Flug von Irland durch andere Verkehrsmittel zu ersetzen, die zusätzlich alle eine erheblich längere Reisezeit erfordern würden als ein Flug.
294. Die geeignetste Transportalternative zum Flugverkehr, die in früheren Fällen bereits identifiziert wurde, war die Reise mit *Hochgeschwindigkeitszügen*, die in Bezug auf die Kosten, die Qualität und die Reisezeit einem Flug sehr nahe kommen können³⁰³. Aufgrund der geografischen Eigenschaften im vorliegenden Fall steht diese Transportalternative jedoch den Verbrauchern nicht zur Verfügung, die nach bzw. von Irland fliegen möchten. In Ermangelung eines Tunnels zwischen Irland und Großbritannien bzw. dem Rest von Europa sind die bestehenden Zugverbindungen nur indirekter Natur und erfordern eine zusätzliche Überquerung der Irischen See mit einer Fähre. Auch bezüglich des am nächsten gelegenen Reiseziels würde eine Reise mit dem Zug und der Fähre wesentlich mehr Zeit in Anspruch nehmen als ein Flug (zum Beispiel mehr als 6 Stunden für die Strecke Dublin-Manchester³⁰⁴). Darüber hinaus scheinen die Unterschiede in Bezug auf die Qualität der angebotenen Dienstleistung zwischen einem Flug und einer Reise mit dem Zug und der Fähre, die eine Überquerung der Irischen See von einer Stunde oder mehreren Stunden beinhaltet, signifikanter zu sein als die Unterschiede zwischen einer (Hochgeschwindigkeits-) Zugverbindung und einem Flug.
295. Dasselbe gilt für die mögliche Transportalternative einer kombinierten *Reise mit Bus und Fähre*. Dies scheint der Fall bei den meisten *kontinentalen Strecken* zu sein, die oftmals Distanzen von mehr als 1000 km überbrücken und die eine Reise von mehr als 24 Stunden mit dem Reisebus und mit Fähren erfordern. Auch auf den kürzeren Strecken zwischen Dublin und Großbritannien scheint der Wettbewerbsdruck, der von Busgesellschaften auf Fluggesellschaften ausgeübt wird, zu eingeschränkt zu sein, um die Definition eines gemeinsamen Produktmarktes zu rechtfertigen, der Flüge und Reisen mit Bus und Fähre umfasst. Auch wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass einige Verbraucher, die sehr zeitunabhängig sind, beide Alternativen bei der Planung einer Reise in Betracht ziehen

302 Siehe zum Beispiel die Fälle M.3940 - Lufthansa/Eurowings, Absatz 11, 51; M.3770 -Lufthansa/Swiss, Absatz 12, 56; M.3280 - Air France/KLM, Absatz 9 und 71; siehe auch Fall 66/86 des Europäischen Gerichtshofes Ahmed Saeed Flugreisen vom 11. April 1989 [1989] Bericht des Europäischen Gerichtshofes 803, Absatz 40.

303 Siehe zum Beispiel die Fälle M.3940 - Lufthansa/Eurowings, Absatz 11, 51; M.3770 - Lufthansa/Swiss, Absatz 12, 56; M.3280 - Air France/KLM, Absatz 9 und 71.

304 Siehe www.bahn.de.

würden, hat die Kommission keine Hinweise darauf gefunden, dass ein wesentlicher Anteil der Flugpassagiere auf den betroffenen Strecken dazu bereit wäre, auf den Bus- und Fährverkehr umzusteigen, wenn die Flugpreise steigen würden³⁰⁵. Auch auf den kürzesten Strecken ist die Fahrtzeit mit dem Bus und der Fähre wesentlich länger als die Reisezeit mit dem Flugzeug (zum Beispiel viereinhalb Stunden für die Strecke Dublin-Manchester), und das Produkt selbst (einschließlich der Überquerung der Irischen See) ist kaum vergleichbar mit einem Flug in einem großen Flugzeug wie denen, mit denen Aer Lingus oder Ryanair fliegen. Weder Ryanair noch Aer Lingus oder ein anderer Wettbewerber berücksichtigen die Kosten für die Fähre oder den Bus bei der Festlegung der Preise für ihre Produkte sowie die Tatsache, dass sie sich durch Fährstrecken einem Wettbewerbsdruck ausgesetzt fühlen würden³⁰⁶.

296. Es kann daher der Schluss gezogen werden, dass im vorliegenden Fall die eingeschränkten Möglichkeiten in Bezug auf die intermodale Substitution keinen wesentlichen Wettbewerbsdruck auf die Fluggesellschaften ausüben, die auf den betroffenen Strecken operieren, und dass diese Dienstleistungen aus diesem Grund nicht bei der Analyse der Wettbewerbsstruktur der relevanten Städtepaare berücksichtigt werden müssen.

6.7 Gemeinsamer Markt für Linienflüge und Charterflüge?

297. Ryanair schlägt vor, nicht nur die Dienstleistungen im sogenannten „Linienflugverkehr“ (das heißt Dienstleistungen im Flugverkehr, die nach regelmäßigen, öffentlich zugänglichen Zeitplänen betrieben werden), sondern zumindest auf bestimmten Strecken auch sogenannte „Charterflüge“ bzw. nicht fahrplanmäßige Dienstleistungen im Flugverkehr in den relevanten Produktmarkt mit einzubeziehen. Charterflugdienstleistungen werden üblicherweise definiert als Dienstleistungen im Flugverkehr, die üblicherweise mit Hilfe einer Mietvereinbarung mit einem bestimmten Kunden außerhalb der normalen Zeitpläne stattfinden (zum Beispiel einem Reiseveranstalter). In der Tat verkauften Charterfluggesellschaften früher ihre Flugtickets nicht direkt an die Passagiere, sondern an Reiseveranstalter, die den Flug gechartert hatten. Diese Unternehmen haben den Flug als (Transport-)Teil einer *Pauschalreise* angeboten, bei dem der gezahlte Preis die Flüge, die Unterkunft und andere Dienstleistungen beinhaltet. Jedoch haben einige Charterfluggesellschaften in den letzten Jahren begonnen, einige ihrer Flugtickets auch direkt an ihre Endkunden zu verkaufen³⁰⁷, zum Beispiel über das Internet (im Weiteren bezeichnet als „nur Flug“-Verkauf³⁰⁸).
298. Charterfluggesellschaften fliegen häufig Flugziele an, an denen keine Linienfluggesellschaft aktiv ist, und bieten ihre Dienstleistungen in der Regel auf einer saisonalen Basis mit einer relativ niedrigen Flugfrequenz an, je nach Bedarf der Reiseveranstalter (zum Beispiel einmal pro Woche nur an Samstagen, nur während des Sommers oder nur während der Skisaison). Es können verschiedene Arten an Aktivitäten der Charterfluggesellschaften unterschieden werden: der Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter (6.7.1), der „nur Flug“-

³⁰⁵ Auch wenn Ryanair in der Anmeldung angibt, dass es „möglich“ ist, Fähren und Busse „in bestimmten Kontexten“ in ein Herkunft- und Ziel-Paar aufzunehmen (siehe Absatz 173 und 230/231 der Anmeldung), hat die Kommission keine Hinweise zur Unterstützung dieser Annahme finden können. Es muss auch beachtet werden, dass Ryanair in der Anmeldung angibt, dass indirekte Flüge auf Kurzstrecken aufgrund der längeren Flugzeit eines indirekten Fluges als separate Märkte definiert werden sollten. Jedoch gelten die gleichen Gründe (erheblicher Zeitunterschied) auch für den Vergleich von Reisen mit dem Flugzeug und dem Bus/der Fähre und dem Zug/der Fähre.

³⁰⁶ Siehe zum Beispiel die Befragung von CityJet (Air France) vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170, in der sich CityJet insbesondere auf die spezifische „Insel-situation“ von Dublin, die „schlechten Fährverbindungen“ und das Fehlen einer Bahnanbindung bezieht.

³⁰⁷ Die „Tickets“ können von Reiseveranstaltern auch an Endkunden verkauft werden, die diese von der Charterfluggesellschaft erworben haben, siehe zum Beispiel ThomasCook für FlyMonarch.

³⁰⁸ In früheren Entscheidungen hat die Kommission auch den Begriff „seat-only“ (nur Flug) für den Verkauf von Tickets von Charterfluggesellschaften ohne eine Pauschalreise an Endkunden verwendet, siehe zum Beispiel den Fall M.1494 - Sair Group/AOM, Absatz 11.

Verkauf an Endkunden (6.7.2) und der Verkauf von „Pauschalreisen“ an Endkunden (6.7.3).

6.7.1 Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter

299. Charterfluggesellschaften verkaufen Sitzkontingente (oder ganze Flüge) an Reiseveranstalter, die dann ihrerseits den Flug in eine Pauschalreise integrieren³⁰⁹. In früheren Entscheidungen hat die Kommission den Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter („Großhandel“) als vom Verkauf von Dienstleistungen im Linienflugverkehr an Endkunden unterschiedenen Markt betrachtet.³¹⁰ Aus der Perspektive der Nachfrageseite unterscheiden sich die Marktbedingungen auf dem Markt für den Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter tatsächlich erheblich von denen auf dem Markt für Einzelpersonen. Der Markt für Verkäufe von Ticketpaketen an Reiseveranstalter ist ein Markt, der im Gegensatz zum Markt für Ticketverkäufe an Einzelpersonen *vorgelagert* ist. Dementsprechend unterscheiden sich auch die Wettbewerbsbedingungen auf diesem Markt, da Reiseveranstalter andere Anforderungen haben als Einzelpersonen (zum Beispiel Kauf von umfangreichen Ticketpaketen, Verhandlungen von Rabatten, Berücksichtigung der Anforderungen von Kunden in Bezug auf Flugzeiten usw.). Es kann daher der Schluss gezogen werden, dass sich der „Großhandel“ für den Verkauf von Ticketpaketen an Reiseveranstalter und die Dienstleistungen im Linienflugverkehr für Endkunden keinen gemeinsamen Markt teilen.

6.7.2 Markt für den „nur Flug“-Verkauf an Endkunden

300. Bezüglich des Arguments, dass Ryanair/Aer Lingus auf bestimmten Strecken einem Wettbewerbsdruck von Charterflügen ausgesetzt sind, bezieht sich Ryanair insbesondere auf den „nur Flug“-Verkauf³¹¹. In der Tat scheinen die Unterschiede zwischen dem „nur Flug“-Verkauf von Charterfluggesellschaften und „klassischen“ Verkäufen von Tickets für Linienflüge sehr klein zu sein. Dennoch gibt es einige Unterschiede, die die Ansicht unterstützen, dass der „nur Flug“-Verkauf durch Charterfluggesellschaften sich keinen gemeinsamen Markt mit dem Verkauf von Dienstleistungen im Linienverkehr an Endkunden teilt (zum Beispiel die begrenzte Anzahl der von Charterfluggesellschaften angebotenen Flüge, die häufige Anforderung eines „Mindestaufenthalts“ von 7 Tagen, da die Flüge normalerweise nur an Wochenenden angeboten werden, der begrenzte Zugang von Charterfluggesellschaften zu „traditionellen“ Kunden im Direktflugverkehr und Geschäftskunden usw.). Da jedoch „Nur-Flüge“ individuell für ein vorgegebenes Datum gebucht werden können (zum Beispiel über das Internet), können diese „Chartertickets“ aus der Sicht eines Kunden kaum von anderen Linienflügen unterschieden werden³¹². Es kann aus diesem Grund daher nicht ausgeschlossen werden, dass der „nur Flug“-Verkauf einen Wettbewerbsdruck auf Linienflugdienstleistungen in Ländern ausübt, in denen Charterfluggesellschaften eine erhebliche Anzahl an „Nur-Flügen“ auf ihren Charterflügen anbieten.

309 Es muss beachtet werden, dass auch Linienfluggesellschaften in einem begrenzten Maße Ticketpakete an Reiseveranstalter verkaufen. Jedoch ist dies nicht der Fall bei Ryanair. Die Fusion hat daher wahrscheinlich keinen Einfluss auf den Markt für den Verkauf von Tickets an Reiseveranstalter.

310 Siehe den Fall M.1524 – Airtours/First Choice, Absatz 34-50 (insofern nicht betroffen von der Rücknahmeentscheidung des Gerichts erster Instanz); M.157 - AirFrance/Sabena, Absatz 25; siehe auch die Fälle M.1494 - Sair Group/AOM, Absatz 11 und M.3770 - Lufthansa/Swiss, Absatz 20.

311 Siehe zum Beispiel Absatz 171 der Anmeldung, in dem Ryanair sich auf das Beispiel der irischen Verbraucher bezieht, die zum Beispiel ein Ferienhaus in Spanien besitzen und die zu Charterfluggesellschaften wechseln könnten, um „Nur-Flüge“ zu erwerben.

312 Was den „nur Flug“-Verkauf betrifft, ist die Unterscheidung zwischen Linienflügen und Charterflügen zu einem gewissen Maße missverständlich. Auch wenn ein Flug als ein „Charterflug“ gelten könnte, da er hauptsächlich Käufer von Pauschalreisen bedient, wird der gleiche Flug von einem Käufer eines „Flugs ohne Unterkunft“ tatsächlich als ein „Linienflug“ angesehen werden, den er individuell für ein bestimmtes Datum gebucht hat.

301. Während Ryanair davon auszugehen scheint, dass eine Reihe von Charterfluggesellschaften eine erhebliche Anzahl von „Nur-Flügen“ auf den sich überschneidenden „Freizeitstrecken“ anbieten, merkt die Kommission im Gegensatz dazu an, dass sie keine Belege dafür gefunden hat, dass Charterfluggesellschaften oder Reiseveranstalter in einem größeren oder signifikanten Umfang, der das Handeln der Fusionsparteien effektiv einschränken könnte, „Nur-Flüge“ in Irland anbieten.
302. Ryanair hat keinen überzeugenden Beleg zur Unterstützung seiner These vorbringen können, dass das Unternehmen einem erheblichen Wettbewerbsdruck von Charterfluggesellschaften ausgesetzt sei, die von Irland aus Ziele für „Ski- oder Strandurlaube“ anfliegen und Dienstleistungen zu anderen Flugzielen anbieten³¹³. Insbesondere hat Ryanair die Kommission zwar auf einige Websites hingewiesen, die auch Angebote für „Nur-Flüge“ von Charterfluggesellschaften enthalten³¹⁴, das Unternehmen hat jedoch nicht nachgewiesen, dass andere Charterfluggesellschaften als die von der Kommission identifizierten tatsächlich „Nur-Flüge“ für Endkunden auf den relevanten Strecken nach/von Dublin, Shannon oder Cork in einem erheblich größeren Umfang anbieten, als die Kommission auf der Grundlage ihres Markttests geschätzt hat.
303. Die vielen von Ryanair herangezogenen Protokolle von Aufsichtsratssitzungen³¹⁵, auf denen die Teilnehmer unter anderem über Fragen bezüglich Charterfluggesellschaften diskutiert haben, beziehen sich auf keine der relevanten Herkunft-und-Ziel-Paare von Dublin aus³¹⁶, sondern auf Flüge [...]*, für die im Gegensatz zu Irland viele Charterfluggesellschaften eine erhebliche Anzahl an „Nur-Flügen“ anbieten.
304. Die Kommission bestreitet nicht, dass Ryanair möglicherweise einem bestimmten Wettbewerbsdruck von Charterfluggesellschaften auf einigen ihrer Strecken in Großbritannien oder beispielsweise in Deutschland ausgesetzt sind. Die vorliegende Entscheidung betrifft jedoch ausschließlich Strecken von und nach Irland. Der von Ryanair bezüglich der Auswirkungen von Charterfluggesellschaften auf seiner Strecke Glasgow-Barcelona übermittelte Nachweis ist aus diesem Grund für diese Entscheidung nicht relevant³¹⁷. Auch die kürzliche Entscheidung der britischen Kartellbehörde (Office of Fair Trading / OFT) im Fall „Flybe/BA Connect“ (in dem die Behörde der Ansicht war, dass Charterflüge das fusionierte Unternehmen Flybe-BA Connect auf der Strecke Birmingham-Genf wahrscheinlich beschränken würden) bedeutet nicht zwangsläufig, dass Charterflüge einen ähnlichen Wettbewerbsdruck auf Strecken nach/von Irland ausüben. In der Tat stellt weder die Strecke „Glasgow-Barcelona“ noch die Strecke „Birmingham-Genf“ einen relevanten Markt für die Zwecke dieser Entscheidung dar. Beide Strecken sind Strecken

313 Siehe zum Beispiel die Erwiderung auf die Entscheidung der Kommission 6(1)(c), Seite 34 und 35, die Vorlage von Ryanair „Zusätzliche Informationen zu Charterfluggesellschaften“ vom 31. Januar 2007 und 7. Februar 2007, das Positionspapier von RBB bezüglich Hindernissen von Eintritten vom 20. Februar 2007, Blatt Nr.4135, Seite 30-32.

314 Siehe zum Beispiel die Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Seite 196/197.

315 Siehe Vorlage von Ryanair vom 31. Januar 2007.

316 Insbesondere stellt die Kommission fest, dass keine der 36 Referenzen auf Protokolle und Dokumente oder Einreichungen bei der US SEC der Geschäftsführung von Ryanair eine Referenz auf ein Herkunft-und-Ziel-Paar enthält, das durch die vorliegende Transaktion betroffen ist. Keine der 7 Einreichungen bei der US SEC von Ryanair zu Händen der Kommission identifiziert eine oder mehrere Charterfluggesellschaften als Wettbewerber.

317 Es muss jedoch beachtet werden, dass die Tatsache, dass sich der „Marktanteil“ eines Produktes verringert, wenn es mit einem weiteren saisonalen Produkt während der Zeit, in der dieses saisonale Produkt verkauft wird, kombiniert wird (wie beispielsweise Charterflüge) (siehe zum Beispiel das Dokument von RBB vom 20. Februar 2007, Blatt Nr. 4135, Seite 31), nicht notwendigerweise bedeutet, dass sich beide Produkte einen gemeinsamen Markt teilen. Der sinkende Marktanteil ist möglicherweise nur das Ergebnis einer Bereitstellung der beiden Produkte auf dem gleichen Markt. Es ist jedoch auch möglich, dass Charterflüge nur eine saisonale Nachfrage für Pauschalreisen umfassen (einschließlich der zugehörigen Dienstleistungen), ohne einen direkten Einfluss auf Linienflüge zu haben. Die Verbraucher bevorzugen möglicherweise nur den Kauf des Produktes „Pauschalreise“ im Sommer, ohne einen einfachen Flug in Betracht zu ziehen.

nach/von Großbritannien, auf denen die Kommission nicht bestreitet, dass eine gewisse Anzahl an Charterfluggesellschaften „Nur-Flüge“ zum Verkauf in erheblichen Mengen anbieten. Zum Beispiel bieten sowohl ThomasCook, My Travel, First Choice Airways als auch Monarch allesamt auf ihrer Website Flüge von einer Vielzahl von Städten in Großbritannien zu verschiedenen Urlaubszielen an. Gemäß dem Markttest der Kommission spielt der „nur Flug“-Verkauf im Fall von Irland jedoch eine deutlich geringere Rolle, da hier nur wenige Charterfluggesellschaften überhaupt „Nur-Flüge“-Flüge anbieten.³¹⁸.

305. Der Markttest der Kommission hat ergeben, dass nur ein sehr geringer Wettbewerbsdruck von den wenigen Charterfluggesellschaften ausgeübt wird, die auf den relevanten Strecken von oder nach Irland „Nur-Flüge“ an Einzelpersonen verkaufen. Tatsächlich haben die meisten der von Ryanair als Wettbewerber bezeichneten Charterfluggesellschaften, die den Fragebogen der Kommission beantwortet haben, angegeben, dass sie *keine* „Nur-Flüge“ für Flüge von/nach Irland auf einer der sich überschneidenden Strecken an Endkunden verkaufen. Die meisten der Charterfluggesellschaften, die den Fragebogen beantwortet haben, haben angegeben, dass sie ihre Tickets für Flüge von Irland *ausschließlich an Reiseveranstalter* verkaufen, die dann ihrerseits diese Tickets als Teil einer Pauschalreise an Endkunden verkaufen. Wie bereits in Abschnitt 6.7.1 beschrieben, unterscheiden sich die Bedingungen auf diesem „Großhandelsmarkt“ auf fundamentale Art und Weise vom Markt für den Verkauf von Tickets an Endkunden. Einige Reiseveranstalter verkaufen jedoch geringfügige Mengen „Nur-Flüge“ an Endkunden.
306. Die Kommission hat nur einige wenige Charterfluggesellschaften gefunden (zum Beispiel XL Airways, MyTravel und FirstChoice), die direkt oder über Reiseveranstalter eine begrenzte Anzahl „Nur-Flüge“ auf einer begrenzten Anzahl Flüge für drei der betroffenen Strecken von Dublin aus anbieten.³¹⁹ Die Anzahl solcher „Nur-Flüge“ ist auf keinem Markt höher als 0-5 %. Der Wettbewerbsdruck, der durch Verkäufe von „Nur-Flügen“ auf allen Strecken von Irland aus ausgeübt wird, scheint daher vernachlässigbar zu sein. In der Tat hat keine Charterfluggesellschaft im Markttest der Kommission angegeben, dass sie eine neue Strecke eröffnen würde, auf der Ryanair und/oder Aer Lingus aktiv sind, sollte sich die fusionierende Einheit dazu entscheiden, ihre Gebühren zu erhöhen³²⁰. Letztendlich stellt die Kommission fest, dass sowohl Ryanair als auch Aer Lingus bestätigt haben, dass sie keine Charterfluggesellschaften bei der Festlegung ihrer Preise für Flüge von Dublin berücksichtigen³²¹. Im Hinblick auf den begrenzten „nur Flug“-Verkauf in Irland kann die Frage, ob der „nur Flug“-Verkauf in den relevanten Markt miteinbezogen werden sollte oder nicht, zum Zwecke der vorliegenden Entscheidung unbeantwortet bleiben, da die Beurteilung des Wettbewerbs bei beiden Herangehensweisen gleich bliebe.

318 Das Unternehmen FirstChoice zum Beispiel schätzt, dass nur 3 % seiner Flugtickets nach/von Irland als „Nur-Flüge“ an Endkunden verkauft werden, siehe Fragebogen von FirstChoice vom 8. März 2007, Blatt Nr. 6170.

319 Der begrenzte Einfluss dieser Charterfluggesellschaften auf den Wettbewerb zwischen den Parteien auf den Strecken, auf denen der Anteil von Charterflügen (vor allem von Tickets, die nicht zur Kategorie „Nur-Flug“ gehören) höher ist, wird im weiteren Verlauf des Textes im Rahmen der Wettbewerbsanalyse der entsprechenden Strecken untersucht werden.

320 Siehe in den Fragebögen für Charterfluggesellschaften vom 21., 23. und 28. November 2006 die Antworten auf die Fragen 13(b)/7 sowie die zusätzlichen Fragen an Charterfluggesellschaften während Phase II der Untersuchung. Es muss ebenfalls beachtet werden, dass eine Mehrheit der Fluggesellschaften geantwortet hat, dass Charterfluggesellschaften keinen Wettbewerbsdruck auf Ryanair/Aer Lingus ausüben würden (siehe dazu im Fragebogen vom 6. November 2006 für Linienfluggesellschaften die Antworten auf Frage 53).

321 Siehe die Protokolle der Sitzung mit Ryanair in Dublin vom [...]*, Blatt Nr. 6170; die von Ryanair bereitgestellten internen Dokumente enthalten Darstellungen bezüglich den „Hauptkonkurrenten“ von Ryanair [...]*. Siehe die Dokumente „Board Paper 3 for the Board Meeting of Reynar Holdings plc“ (Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc) bezüglich der Sitzungen vom [...]*, [...]*, [...]*, [...]*, [...]* usw. (Blatt Nr. 629).

6.7.3 Markt für Reiseveranstalter oder für „Pauschalreisen“

307. Die Kommission hat auch überprüft, in welchem Maße Ryanair und Aer Lingus einem Wettbewerb durch Veranstalter von „Pauschalreisen“ ausgesetzt sein könnten. Da sowohl Ryanair als auch Aer Lingus auf ihrer Website die Möglichkeit bereitstellen, ein Hotel und einen Mietwagen zu buchen, könnte argumentiert werden, dass Ryanair und Aer Lingus zumindest bis zu einem gewissen Maße auch auf dem Markt für „Pauschalreisen“ aktiv sind und daher einen Wettbewerbsdruck auf Reiseveranstalter und Charterfluggesellschaften ausüben und umgekehrt. Der Markt für Pauschalreisen hat sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Verbraucher, die vor ein paar Jahren nur eine Pauschalreise buchen konnten, wenn sie günstig zu einem bestimmten Ferienziel fliegen wollten, können nun einen günstigen Flug mit einer Linienfluggesellschaft als ein separates Produkt ohne eine Pauschalreise buchen. Charterfluggesellschaften und Linienfluggesellschaften³²² sowie unabhängige Studien bestätigen, dass der Anstieg an Billigfluggesellschaften einen bestimmten (negativen) Einfluss auf das Geschäftsmodell von Reiseveranstaltern und Charterfluggesellschaften hatte³²³, die nun dem Wettbewerb von Billigfluggesellschaften ausgesetzt sind.
308. Die Tatsache, dass Billigfluggesellschaften einen negativen Einfluss auf Reiseveranstalter haben, bedeutet jedoch nicht, dass diese Reiseveranstalter einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien ausüben. In der Tat bestreitet Ryanair nicht, auf dem Markt für Pauschalreisen aktiv zu sein. Ryanair und Aer Lingus verkaufen keine Unterkunft oder Mietwagen, sondern erhalten nur eine Provision, wenn diese Produkte über ihre Website gebucht werden. In diesem Zusammenhang ähnelt ihre Dienstleistung vielmehr der Dienstleistung eines Reisebüros oder eines Einzelhändlers. Es muss ebenfalls beachtet werden, dass die Dienstleistungen von Reiseveranstaltern weit über das Produkt hinausgehen, das auf der Website von Ryanair oder Aer Lingus gebucht werden kann (Flug und Hotel), da sie eine Vielzahl zusätzlicher Dienstleistungen anbieten (Transfer vom/zum Hotel, Reiseführer, Animation, Versicherungen usw.).
309. Für die Beurteilung der Frage, ob Charterfluggesellschaften/Reiseveranstalter einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf Linienfluggesellschaften ausüben (über den „nur Flug“-Verkauf hinaus), ist es wichtig zu betonen, dass solch ein Druck nur die Verbraucher betreffen würde, die (i) einen Flug und eine Unterkunft buchen möchten, und (ii) die in Betracht gezogen haben, eine Pauschalreise von einem Reiseveranstalter/einer Charterfluggesellschaft zu buchen. Viele Passagiere, die mit Ryanair oder Aer Lingus fliegen, benötigen jedoch gar kein Hotel (nämlich Passagiere mit einem eigenen Ferienhaus, Passagiere, die Freunde oder Verwandte besuchen usw.). Selbst die Verbraucher, die eigenständig oder über Ryanair ein Hotel buchen, würden Pauschalreisen nicht notwendigerweise als eine Alternative in Betracht ziehen, da sie möglicherweise kein Geld für „zusätzliche Dienstleistungen“ eines Reiseveranstalters wie Transfer zum/vom Hotel, Reiseleiter, Animation usw. ausgeben möchten. Die Ergebnisse der am Flughafen Dublin durchgeführten Verbraucherumfrage der Kommission haben ebenfalls gezeigt, dass keiner der Passagiere, die zu „Freizeitzielen“ oder sogenannten „Ski und Sonne“-Ferienzielen geflogen sind, Charterfluggesellschaften als eine Alternative in Betracht gezogen haben. Dies bestätigt die Annahme, dass Pauschalreisen ein

³²² Siehe unter anderem im Fragebogen vom 21., 23. und 28. November 2006 an Charterfluggesellschaften die Antworten auf Frage 15-18 sowie die zusätzlichen Fragen an Charterfluggesellschaften während Phase II der Untersuchung. Eine Vielzahl der Befragten in der Markttest der Kommission gab an, dass frühere Kunden von Pauschalreisen zumindest teilweise von Buchungen über eine Charterfluggesellschaft/einen Reiseveranstalter zur Buchung ihrer Pauschalreise auf einer „Do it yourself“-Basis übergegangen sind, die sich aus einer individuell gebuchten Unterkunft und einem Linienflug mit Ryanair oder Aer Lingus zusammensetzt.

³²³ Studie der CAA: „Low-Frills Carriers: (Billigfluggesellschaften: Revolution or Evolution? Revolution oder Evolution?)“, 15. November 2006, CAP 770, 2.33 ff.

offenkundig anderes Produkt darstellen.

310. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Verkauf von Pauschalreisen durch Charterfluggesellschaften und Reiseveranstalter sich keinen gemeinsamen Markt mit den von Ryanair und Aer Lingus auf den betroffenen Strecken angebotenen Dienstleistungen im Bereich des Linienflugverkehrs teilt.

6.7.4 Schlussfolgerung bezüglich des Wettbewerbs von Seiten der Charterfluggesellschaften

311. Aus diesem Grund kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die meisten der von Charterfluggesellschaften angebotenen Dienstleistungen sich keinen gemeinsamen Markt mit den Dienstleistungen im Bereich des Linienflugverkehrs teilen (Verkauf von Pauschalreisen, Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter). Es kann daher die Frage offen gelassen werden, ob der „nur Flug“-Verkauf Teil des gleichen relevanten Marktes ist oder nicht, da dies die Beurteilung des Wettbewerbs nicht verändern würde.

6.8 Getrennte Märkte für zeitunabhängige und zeitabhängige Passagiere?

312. Die Kommission hat in mehreren früheren Entscheidungen in Bezug auf den Personenflugverkehr getrennte Märkte für „zeitabhängige“ und „zeitunabhängige“ Passagiere definiert³²⁴. Zeitabhängige Passagiere wurden als die Passagiere definiert, deren hauptsächliches Anliegen es ist, ihr Flugziel in der kürzesten möglichen Zeit zu erreichen, die in Bezug auf die Abflug- und Ankunftszeit nicht flexibel sind und die wünschen, dass die Fluggesellschaft ihnen die Möglichkeit bietet, ihre Reservierung auch kurzfristig zu ändern (sogenannte „uneingeschränkte Flugtickets“)³²⁵. Um zwischen diesen zwei Typen zu unterscheiden, hat die Kommission die Passagiere, die mit „uneingeschränkten“ Flugtickets reisen, in die Kategorie der zeitabhängigen Passagiere und die restlichen Passagiere in die Kategorie der zeitunabhängigen Passagiere eingeordnet.
313. Alle früheren Entscheidungen der Kommission betrafen zumindest eine Netzwerkfluggesellschaft. Dies ist hier insofern nicht der Fall, als dass Ryanair und Aer Lingus beide Billigfluggesellschaften mit Direktverbindungsdienstleistungen darstellen. Dieser Unterschied ist von besonderer Bedeutung, da eines der typischen Merkmale von Billigfluggesellschaften im Vergleich zu Netzwerkfluggesellschaften mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot die einfachere Preisstruktur ist. Dies ist auch in der vorliegenden Transaktion der Fall, in der sowohl Ryanair als auch Aer Lingus³²⁶ sich entschieden haben, ihre Dienstleistungen nur in Form eines eingeschränkten einfachen Flugtickets zu vertreiben, für das es zu einem gegebenen Zeitpunkt und für jeden einzelnen Flug nur einen Preis gibt. Die logische Schlussfolgerung dieser Politik ist, dass sowohl Aer Lingus als auch Ryanair auf die Möglichkeit verzichtet haben, Verbraucher auf der Basis von beispielsweise eingeschränkten/uneingeschränkten Flugtickets oder der sogenannten

³²⁴ Siehe zum Beispiel die Fälle M.3940 - Lufthansa/Eurowings, Absatz 12; M.3770 - Lufthansa/Swiss, Absatz 15; M.3280 - Air France/KLM, Absatz 19; die Frage wurde im folgenden Fall unbeantwortet gelassen: COMP/JV 19 – KLM/Alitalia, Absatz 21.

³²⁵ Siehe COMP/JV 19 – KLM/Alitalia, Absatz 21.

³²⁶ In seinem europäischen Netzwerk vertreibt Aer Lingus ausschließlich eingeschränkte einfache Flugtickets (mit Ausnahme der Tickets, die in Zusammenhang mit Firmenverträgen ausgegeben werden). Wie jedoch bereits zuvor beschrieben stellen diese Verträge einen zu vernachlässigenden Anteil am Gesamtumsatz von Aer Lingus dar.

„Samstag-Nacht-Regel“³²⁷ in Bezug auf die Preise unterschiedlich zu behandeln.

314. Es ist unbestreitbar, dass es verschiedene Arten von Passagieren gibt, wie dies von Ryanair in der Anmeldung und vielen Vorlagen des Unternehmens erklärt wurde. In diesem Zusammenhang können verschiedene Unterscheidungen getroffen werden, wie zum Beispiel die folgenden:
- (1) die Unterscheidung zwischen zeitabhängigen und zeitunabhängigen Passagieren, die die Kommission in früheren Fällen als relevant erachtet hat;
 - (2) die Unterscheidung zwischen Geschäftsreisenden und Privatreisenden;
 - (3) weniger preisbewusste und preisbewusstere („Billigflieger“-) Kunden;
 - (4) innerhalb der Gruppe der Privatreisenden die Unterscheidung zwischen Passagieren im Urlaub und Passagieren, die ihre Freunde und Verwandten besuchen;
 - (5) auf bestimmten Strecken, insbesondere zwischen Irland und den osteuropäischen Staaten, der Reiseverkehr in Zusammenhang mit der steigenden Anzahl von Zuwanderern in die dynamische irische Wirtschaft.
315. Der Anteil der Passagiere in den zuvor genannten Gruppen oder Untergruppen variiert möglicherweise von Strecke zu Strecke. Auch die Anforderungen oder Präferenzen der Passagiere in diesen Gruppen oder Untergruppen können voneinander abweichen. Für den vorliegenden Fall lauten daher die Schlüsselfragen, ob und gemäß welcher Unterscheidung verschiedene Märkte, die verschiedene Typen von Passagieren widerspiegeln, im Hinblick auf die Beurteilung der Auswirkungen der beabsichtigten Transaktion auf den Wettbewerb identifiziert werden sollen. Tatsächlich gibt es einen wichtigen Unterschied zwischen der vorliegenden Transaktion und früheren von der Kommission untersuchten Fusionen, und zwar betrifft dieser Fall anders als frühere Fusionen insbesondere Kunden, die von Billigfluggesellschaften angebotene Direktverbindungen nutzen. Es kann davon ausgegangen werden, dass Kunden von Billigfluggesellschaften bis zu einem gewissen Grad andere Vorlieben haben als Kunden von teureren Netzwerkfluggesellschaften. So hat der Markttest der Kommission zum Beispiel gezeigt, dass Kunden von Billigfluggesellschaften üblicherweise eher bereit sind, weiter entfernt gelegene „Sekundärflughäfen“ zu nutzen, um so preiswertere Tickets erwerben zu können³²⁸.

6.8.1 Unterscheidung zwischen zeitabhängigen und zeitunabhängigen Passagieren

316. Ein möglicher Umgang mit den Vorlieben der von dieser Fusion am meisten betroffenen Kundengruppe wäre, sie entsprechend der bei früheren Fusionen getroffenen

³²⁷ Die „Samstag-Nacht-Regel“ ist eine typische Einschränkung in Bezug auf Hin- und Rückflugtickets: Diese Tickets sind nur gültig, wenn zwischen dem Hinflug und dem Rückflug eine Nacht von Samstag auf Sonntag liegt. Diese Regel wird verwendet, um zwischen Geschäftsreisenden und Privatreisenden zu differenzieren. Letztgenannte sind angeblich (i) eher als Geschäftsreisende dazu bereit, eine Nacht von Samstag auf Sonntag nicht zu Hause zu verbringen und (ii) preismempfindlicher. Aus diesem Grund sind Hin- und Rückflugtickets gemäß der Samstag-Nacht-Regel im Allgemeinen günstiger.

³²⁸ Für ein Beispiel, das die Ergebnisse der Kommission zusammenfasst, siehe z. B. die Befragung von Aer Arann, Blatt Nr. 6170: „...die Einzugsgebiete von Fluggesellschaften können erheblich voneinander abweichen. Insbesondere kann das Einzugsgebiet von Billigfluggesellschaften deutlich größer sein als das von Netzwerkfluggesellschaften, da Kunden einen weiteren Weg zum Flughafen in Kauf nehmen, um einen preiswerten Flug zu haben.“ Nach Ansicht von Wettbewerbern tendieren zeitunabhängige Passagiere (als solche können die meisten Passagiere von Aer Lingus und Ryanair erachtet werden, siehe Anhang I) viel eher dazu, primäre durch sekundäre Flughäfen zu ersetzen als zeitabhängige Kunden, siehe die Antworten auf den Fragebogen für Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

Unterscheidung als „zeitunabhängig“ zu klassifizieren. In ihren früheren Entscheidungen hat die Kommission jedoch bereits festgestellt, dass die vormals „klare“ Unterscheidung zwischen zeitabhängigen und zeitunabhängigen Passagieren in den letzten Jahren immer weiter verschwommen ist, nicht zuletzt da das Preisbewusstsein von Geschäftskunden aufgrund neuer Möglichkeiten in Bezug auf die Buchung günstigerer Flüge von Billigfluggesellschaften im Laufe der Zeit gestiegen ist³²⁹. Diese Fluggesellschaften operieren auf bestimmten Strecken zwischen Städtepaaren mit einer relativ hohen Frequenz und werden aus diesem Grund für Geschäftskunden immer interessanter. In der Tat haben bis zu 40 % der „Geschäftskunden“, die an der Umfrage der Kommission teilgenommen haben, das Kriterium des „bestmöglichen Preises“ als Grund für den Ticketkauf angegeben. Dieser Anteil ist jedoch geringer als die 62 % der Privatreisenden, die das gleiche Kriterium angegeben haben. Er ist jedoch immer noch von erheblicher Bedeutung. Des Weiteren stellt dieses Kriterium das am zweithäufigsten genannte Kriterium nach dem Kriterium der „schnellstmöglichen Zeit“ dar (48 %). Die Nähe des Flughafens zum endgültigen Zielort wurde nur von 30 % der Geschäftsreisenden als entscheidendes Kriterium angegeben, und nur für 5 % waren „Treueprogramme“ der wichtigste Faktor. Diese Ergebnisse unterstreichen die eingeschränkte Bedeutung der Treueprogramme für Geschäftsreisende auf den in diesem Fall bewerteten Kurzstrecken.

317. Darüber hinaus unterscheiden weder Ryanair noch Aer Lingus durch das Anbieten sowohl von uneingeschränkten als auch von eingeschränkten Flugtickets preislich zwischen zeitabhängigen und zeitunabhängigen Passagieren. Dies wirkt sich in zweierlei Hinsicht aus: Zum einen wirft es die Frage auf, wie gegebenenfalls zeitabhängige von zeitunabhängigen Passagieren zum Zwecke dieser Beurteilung identifiziert und voneinander getrennt werden können. Zum anderen ist so unklar, warum eine getrennte Beurteilung in Ermangelung einer maßgeschneiderten Dienstleistung mit der entsprechenden Unterscheidung im Preis dieser beiden Kategorien von Passagieren relevant sein sollte. In Ermangelung einer solchen Diskriminierung wären daher alle Passagiere (zeitunabhängige und zeitabhängige) von einem Preisanstieg oder einer Preissenkung entweder durch Ryanair oder durch Aer Lingus betroffen³³⁰.
318. Eine getrennte Beurteilung für zeitabhängige und zeitunabhängige Passagiere erscheint in diesem Fall umso weniger relevant, da sowohl Ryanair als auch Aer Lingus sich mit Vorbedacht dazu entschieden haben, nicht explizit zwischen diesen beiden Kategorien von Passagieren zu unterscheiden. Aer Lingus hat seine Preispolitik in dem Sinne geändert, dass nun keine komplizierte Preisstruktur im Sinne eines Systems ähnlich dem System vorliegt, das Netzwerkfluggesellschaften auch heute noch anwenden, sondern eine vereinfachte Preisstruktur nur mit eingeschränkten einfachen Flugtickets.
319. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass die Unterscheidung zwischen zeitabhängigen und zeitunabhängigen Passagieren in Bezug auf die Beurteilung der vorliegenden Transaktion nicht relevant ist.

6.8.2 Unterscheidung zwischen Geschäftsreisenden und Privatreisenden

320. In der Anmeldung und verschiedenen darauf folgenden Vorlagen argumentiert Ryanair,

³²⁹ Siehe zum Beispiel die Fälle M.3280 - Air France/KLM, Absatz 19; M.3770 - Lufthansa/Swiss, Absatz 15. Dieser Trend wurde auch durch die Markttest im vorliegenden Fall bestätigt (siehe dazu auch die Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 20 und 21).

³³⁰ Es ist zu beachten, dass die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Verbrauchergruppen in Bezug auf den Preis zu differenzieren, in früheren Entscheidungen der Hauptgrund war, um eigene Märkte für zeitabhängige und zeitunabhängige Passagiere zu definieren (siehe dazu insbesondere Fall M.3770 - Lufthansa/Swiss, Absatz 15).

dass die Unterscheidung zwischen Geschäftsreisenden und Privatreisenden bei der Beurteilung dieses Falles relevant ist. Zur Unterstützung seiner Argumente bezieht sich das Unternehmen auf die kürzlich gefällte Entscheidung der britischen Kartellbehörde (Office of Fair Trading) im Fall Flybe/BA Connect, in der die Behörde die Auswirkungen der Fusion von Flybe und BA Connect auf Geschäftsreisende zu einem gewissen Maße getrennt beurteilt hat.

321. Die Kommission beobachtet, dass ähnlich der Unterscheidung zwischen zeitabhängigen und zeitunabhängigen Passagieren weder Ryanair noch Aer Lingus versuchen, zwischen Geschäftsreisenden und Privatreisenden zu unterscheiden. Die Flugtickets werden beiden Gruppen von Passagieren zu den gleichen Bedingungen verkauft³³¹. Beide Fluggesellschaften haben sich dazu entschlossen, ihre Tickets nur auf der Basis eines einfachen Fluges zu verkaufen. Dies hat die Auswirkung, dass sie Passagiere nicht durch die Samstag-Nacht-Regel voneinander unterscheiden können. Ähnlich der Unterscheidung zwischen zeitabhängigen und zeitunabhängigen Passagieren hat dies zwei Auswirkungen: Zum einen wirft es die Frage auf, wie gegebenenfalls Privatreisende von Geschäftsreisenden zum Zwecke dieser Beurteilung identifiziert und voneinander differenziert werden können. Zum anderen ist es fraglich, warum eine getrennte Beurteilung in Ermangelung einer maßgeschneiderten Dienstleistung mit der entsprechenden Preisdiskriminierung zwischen diesen beiden Kategorien von Passagieren relevant sein sollte. In Ermangelung einer solchen Diskriminierung wären alle Passagiere (Geschäftsreisende und Privatreisende) von einem Preisanstieg oder einer Preissenkung entweder durch Ryanair oder durch Aer Lingus betroffen.
322. Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass sowohl Ryanair als auch Aer Lingus sowohl Geschäftsreisende als auch Privatreisende befördern. Die von der Kommission durchgeführte Kundenbefragung bestätigt, dass ein erheblicher Anteil sowohl der Privatreisenden als auch der Geschäftsreisenden die Dienstleistungen von Ryanair als eine mögliche Alternative zu den Dienstleistungen von Aer Lingus ansehen und umgekehrt. 25,6 % aller befragten Passagiere von Aer Lingus und 20,7 % aller Passagiere von Ryanair reisen aus geschäftlichen Gründen. Des Weiteren haben 51,9 % der Geschäftskunden von Ryanair das Unternehmen Aer Lingus als eine mögliche Alternative angegeben. Im Gegensatz dazu haben 43,2 % der Geschäftskunden von Aer Lingus die Fluggesellschaft Ryanair als eine Alternative in Betracht gezogen. In der Realität ist dieser Anteil etwas höher als der Anteil von Privatreisenden (42 %) und Passagieren, die „ihre Verwandten besuchen“ (40 %) und die Ryanair als eine mögliche Alternative in Betracht gezogen haben. Für Ryanair-Passagier ist der Prozentsatz derjenigen, die Aer Lingus in Betracht zogen, weitgehend ähnlich, er liegt bei 43 % für Privat-(Urlaubs-)Reisende und bei 33 % für Passagiere, die Freunde/Verwandte besuchten. Es scheint aus diesem Grund keine deutliche Beziehung zwischen den Unterschieden in den Anforderungen oder Präferenzen von Geschäftsreisenden und Privatreisenden auf der einen Seite und der Differenzierung der Dienstleistungen von Ryanair und Aer Lingus auf der anderen Seite zu geben.
323. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass es für den vorliegenden Fall nicht angemessen sei, getrennte Märkte für Geschäfts- und

³³¹ Es muss beachtet werden, dass Aer Lingus (jedoch nur in einem geringen Maße) auch sogenannte „Geschäftskunden“ bedient, d. h. Kunden, die flexible Tickets gemäß einem Rahmenvertrag mit größeren Geschäftskunden buchen können. Diese Verkäufe gelten jedoch nur für Kunden mit einem Firmenvertrag und machen weniger als 5 % des Gesamtumsatzes des Unternehmens aus (siehe die E-Mail von Aer Lingus vom 27. März 2007, Blatt Nr. 6350), aus diesem Grund stellen sie kein geeignetes Mittel dar, um alle zeitabhängigen Passagiere von Aer Lingus zu erfassen.

Privatreisende zu definieren³³².

6.8.3 Markt für „Spätbucher“?

324. Angesichts der in Abschnitt 6.8.1. und 6.8.2 geschilderten Schwierigkeiten in Bezug auf zeitabhängige und zeitunabhängige Passagiere und in Bezug auf Geschäftsreisende und Privatreisende hat die Kommission untersucht, ob aussagekräftige Gruppen von Passagieren auf der Basis der Zeit identifiziert werden könnten, die zwischen der Buchung und dem Abflug liegt. Insbesondere hat die Kommission den Anteil der Passagiere in Betracht gezogen, die ihren Flug sieben Tage³³³ oder weniger als sieben Tage vor dem Abflugdatum gebucht haben (im Weiteren bezeichnet als „Spätbucher“).
325. Es scheint, dass der Anteil an Spätbuchern zwischen kontinentalen „Freizeitstrecken“ (Anteil der späten Buchungen normalerweise zwischen 5 % und 15 %) und den neun Strecken zwischen Irland und Großbritannien (Anteil der späten Buchungen zwischen 10 % und 30 %) variiert. Des Weiteren gibt es keine größeren Unterschiede bezüglich des Anteils von späten Buchungen bei Ryanair und Aer Lingus auf einzelnen, sich überschneidenden Strecken (weitere Informationen finden Sie auch in der Wettbewerbsanalyse der einzelnen Strecken).
326. Es ist jedoch unklar, ob Unterschiede zwischen Preisen für Tickets, ob für Früh- oder für Spätbucher, eine tatsächliche Preisdiskriminierung durch die Fluggesellschaften darstellen³³⁴. Sowohl Ryanair als auch Aer Lingus bieten für bestimmte Flüge fast bis zum Abflug günstige Preise an. Dies ist insbesondere der Fall bei Flügen, bei denen die Nachfrage (Auslastungsfaktor) vergleichsweise gering ist. Umgekehrt sind für andere Flüge mehrere Wochen vor Abflug nur relativ teure Tickets erhältlich. Dies ist der Fall bei Flügen, bei denen die Nachfrage hoch ist³³⁵.
327. Dementsprechend zieht die Kommission den Schluss, dass im Hinblick auf die Beurteilung der Auswirkungen der beabsichtigten Transaktion auf den Wettbewerb keine relevante Unterscheidung auf der Basis der „Zeit zwischen der Buchung und dem Abflug“ getroffen werden kann.

6.8.4 Getrennter Markt für „preisbewusste“ („Billigflieger“-)Kunden?

328. Die Kunden von Ryanair und Aer Lingus scheinen preisbewusster zu sein als beispielsweise Kunden von Netzwerkfluggesellschaften oder auf Geschäftskunden ausgerichteten Fluggesellschaften (wie z. B. CityJet oder Aer Arann), die einen besseren Service als die fusionierenden Parteien bieten, andererseits jedoch höhere Preise berechnen. Die Kommission hat daher auch in Betracht gezogen, zwischen weniger preisbewussten Kunden (mit Geschäftskunden als einer typischen Gruppe) und eher preisbewussten Kunden („Billigflieger“-Kunden) zu unterscheiden. Tatsächlich gibt es einen wichtigen Unterschied zwischen der vorliegenden Transaktion und früheren Fusionen, und zwar betrifft dieser Fall anders als frühere Fusionen vor allem Kunden von

332 Die Kommission hat jedoch die Unterschiede zwischen beiden Verbraucherguppen berücksichtigt, wenn diese Unterschiede als relevant für die Analyse des Wettbewerbs angesehen wurden.

333 Die Grundlage für diesen Ansatz der „Zeit bis zum Abflug“ ist die, dass Billigfluggesellschaften wie Ryanair oder Aer Lingus dazu tendieren, die Ticketpreise für einen gegebenen Flug zu erhöhen, wenn die Kapazitäten eines Flugzeuges beinahe ausgelastet sind. Spätbucher tendieren aus diesem Grund dazu, höhere Preise zu zahlen, was möglicherweise eine aussagekräftige Form der Preisdiskriminierung für den vorliegenden Fall darstellt.

334 Siehe auch die Protokolle der Sitzung mit Ryanair in Dublin vom 6. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

335 Weitere Einzelheiten bezüglich der Ertragsmanagementsysteme von Ryanair und Aer Lingus finden Sie in Abschnitt 7.4.1.

Billigfluggesellschaften. So hat der Markttest der Kommission zum Beispiel gezeigt, dass Kunden von Billigfluggesellschaften üblicherweise eher bereit sind, weiter entfernt gelegene „Sekundärflughäfen“ zu nutzen, um so preiswertere Tickets erwerben zu können³³⁶.

329. Obgleich die Kommission noch einmal anerkennt, dass „preisbewusste“ Kunden (die üblicherweise mit Billigfluggesellschaften fliegen) und „nicht preisbewusste“ Kunden (die üblicherweise mit Netzwerkfluggesellschaften fliegen) eventuell andere Vorlieben und Bedürfnisse haben, ist eine Abgrenzung von zwei getrennten Märkten anhand dieser Unterscheidung im vorliegenden Fall nicht angemessen. Tatsächlich ist fragwürdig, ob es überhaupt „nicht preisbewusste“ Kunden *im engeren Sinne* gibt, und in jedem Fall ist es nicht möglich, eine „Trennlinie“ zu definieren, anhand derer sich eher „preisbewusste“ von eher „nicht preisbewussten“ Kunden unterscheiden ließen.

6.8.5 Schlussfolgerung

330. Im Hinblick auf das zuvor Genannte kommt die Kommission zu dem Schluss, dass es, obgleich die überwiegende Mehrheit der „Billigflieger“-Kunden von Ryanair und Aer Lingus auf den sich überschneidenden Strecken eher zeitunabhängig sind und zu privaten Zwecken fliegen³³⁷, nicht angemessen ist, zwei getrennte Märkte für unterschiedliche Kategorien von Passagieren zu definieren, sei es anhand der Unterscheidung zeitabhängig/zeitunabhängig, Geschäfts-/Freizeitkunden oder der Unterscheidung nach „Zeit zwischen Buchung und Abflug“.
331. Diese Schlussfolgerung lässt jedoch die eigentliche Existenz von verschiedenen Gruppen von Passagieren unberührt. Alle Unterschiede zwischen Gruppen von Passagieren werden in Abschnitt 7.9 in der Beurteilung des Wettbewerbs für jedes der relevanten Herkunft- und-Ziel-Paare als angemessen betrachtet.

6.9 Schlussfolgerung

332. Auf der Grundlage des oben Genannten stellt die Kommission fest, dass die Märkte für Direktverbindungen³³⁸ im Linienflugverkehr zwischen einem gegebenen Abflugort (oder einer gegebenen Abflugregion) und einem gegebenen Zielort (oder einer gegebenen Zielregion)³³⁹ die relevanten Märkte für den Zweck der Beurteilung der vorliegenden Transaktion darstellen.
333. Hinsichtlich der derzeit von den Fusionsparteien angebotenen Dienstleistungen würde die vorliegende Transaktion auf den folgenden Märkten zu effektiven Überschneidungen zwischen den Fusionsparteien führen:
- (i.) Dienstleistungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin und Alicante, Barcelona, Berlin, Bilbao/Vitoria, Birmingham, Bologna, Brüssel, Edinburgh, Faro, Frankfurt,

³³⁶ Siehe zum Beispiel die Befragung von Aer Arann, Blatt Nr. 6170, die die Ergebnisse der Kommission zu diesem Thema zusammenfasst: „...die Einzugsgebiete von Fluggesellschaften können erheblich voneinander abweichen. Insbesondere kann das Einzugsgebiet von Billigfluggesellschaften deutlich größer sein als das von Netzwerkfluggesellschaften, da Kunden einen weiteren Weg zum Flughafen in Kauf nehmen, um einen preiswerten Flug zu haben.“ Nach Ansicht von Wettbewerbern tendieren zeitunabhängige Passagiere (als solche können die meisten Passagiere von Aer Lingus und Ryanair erachtet werden, siehe Anhang I) viel eher dazu primäre durch sekundäre Flughäfen zu ersetzen als zeitabhängige Kunden, siehe die Antworten auf den Fragebogen für Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 22.

³³⁷ Siehe Anhang I, Antworten auf Frage 5 der Verbraucherbefragung.

³³⁸ Siehe Abschnitt 6.5.

³³⁹ Siehe Abschnitt 6.3.

Glasgow, Hamburg/Lübeck, Krakau, London, Lyon, Madrid, Málaga, Manchester, Marseille, Mailand, Newcastle, Paris, Posen, Riga, Rom, Salzburg, Sevilla, Teneriffa, Toulouse/Carcassonne, Venedig, Wien/Bratislava und Warschau;

(ii.) Dienstleistungen im Linienflugverkehr zwischen Cork und London sowie zwischen Cork und Manchester;

(iii.) Dienstleistungen im Linienflugverkehr zwischen Shannon und London.

334. Des Weiteren könnte die vorliegende Transaktion auf den folgenden Märkten problematisch sein, auf denen derzeit nur eine der Fusionsparteien aktiv ist:

(i.) Dienstleistungen im Linienflugverkehr zwischen Dublin und Aberdeen, Alghero, Almería, Amsterdam, Athen, Biarritz, Bournemouth, Bremen, Bydgoszcz, Billund, Blackpool, Bordeaux, Bristol, Budapest, Cork, Doncaster, Dubrovnik, Düsseldorf, Eindhoven, Friedrichshafen, Danzig, Genua, Göteborg, Jersey, Karlsruhe, Kaunas, Lanzarote, La Rochelle, Lissabon, Lodz, Malmö, Malta, München, Nantes, Neapel, Nizza, Oslo, Palma de Mallorca, Pisa, Porto, Prag, Pula, Rennes, Rzeszów, Santiago de Compostela, Shannon, Stockholm, Tampere, Trapani, Valencia, Wilna, Breslau, Zürich;

(ii.) Dienstleistungen im Linienflugverkehr zwischen Shannon und Alicante, Barcelona, Biarritz, Birmingham, Bournemouth, Bristol, Brüssel, Düsseldorf, Edinburgh, Faro, Frankfurt, Glasgow, Krakau, Lodz, Madrid, Málaga, Manchester, Mailand, Nantes, Paris, Rom, Toulouse/Carcassonne, Venedig, Breslau; Flüge zwischen Cork und Alicante, Amsterdam, Barcelona, Berlin, Birmingham, Faro, Lanzarote, Málaga, Madrid, Nizza, Paris, Prag, Rom, Teneriffa, Warschau.

7. Beurteilung des Wettbewerbs

7.1 Einführung

335. Die Kommission hat sich in den letzten Jahren mit einer Vielzahl von Fusionen von Fluggesellschaften beschäftigt. Der vorliegende Fall unterscheidet sich jedoch in einigen Aspekten erheblich von diesen früheren Fällen. Alle früheren Fälle betrafen vor allem Fusionen zwischen zwei Fluggesellschaften, deren Hauptaktivitäten an unterschiedlichen Flughäfen, oft in unterschiedlichen Ländern, konzentriert waren, und sie waren auf einer relativ begrenzten Anzahl von sich überschneidenden Strecken problematisch. Diese Fusion dagegen betrifft die beiden wichtigsten Fluggesellschaften in Irland, die an demselben Flughafen, und zwar dem Flughafen Dublin, eine bedeutende Basis haben. Deshalb ist die Fusion auf einer erheblichen Anzahl sich überschneidender Strecken mit demselben Abflugort problematisch. In der Tat handelt es sich bei *allen* betroffenen Strecken um Strecken von oder nach Irland.

336. Darüber hinaus betrafen frühere Fälle Fluggesellschaften mit sich ergänzenden

Netzwerken und Geschäftsmodellen³⁴⁰, während die vorliegende Transaktion der erste Fall ist, in dem die Kommission eine Fusion von zwei Fluggesellschaften bewerten muss, die beide gemäß dem Geschäftsmodell Billigfluggesellschaft/Niedrigpreise operieren³⁴¹ und sich auf Dienstleistungen im Bereich innereuropäische Direktflüge konzentrieren. Auf einer europäischen Ebene schließt die Fusion zwei der größten Billigfluggesellschaften in Europa zusammen. Gemäß der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften nehmen Ryanair und Aer Lingus die Plätze eins bzw. drei in Bezug auf im Sommer 2006 verkaufte „Billigflugtickets“ pro Woche ein³⁴².

337. Frühere Fälle von Fluggesellschaften haben sich hauptsächlich mit Fusionen beschäftigt, die komplementäre Netzwerke und Betriebsmodelle zusammengeschlossen haben, z. B. Netzwerkfluggesellschaften mit einem Drehkreuzmodell und Charterfluggesellschaften / Reiseveranstaltern³⁴³, Netzwerkfluggesellschaften und kleinere regionale Fluggesellschaften³⁴⁴ oder in einigen Fällen auch zwei (kleinere und größere) Netzwerkfluggesellschaften³⁴⁵.
338. Die Tatsache, dass sowohl Ryanair als auch Aer Lingus eine große Basis auf dem Flughafen Dublin haben, wo sie die beiden größten Fluggesellschaften mit einer Geschäftstätigkeit von ähnlichen Ausmaßen sind, sowie der Umstand, dass beide nach einem ähnlichen Dienstleistungsmodell im Bereich Direktverbindungen/Billigflieger arbeiten, haben einen erheblichen Einfluss auf die Art des Wettbewerbsdrucks, den die Unternehmen aufeinander ausüben und der in Folge der vorgeschlagenen Fusion verloren gehen würde. Wie im Weiteren ausführlich dargelegt wird, würde die Stärke beider Fluggesellschaften an denselben Flughäfen zusammen mit ihrem Niedrigpreis/Billigflieger-Geschäftsmodell die ohnehin schon hohen Barrieren für den Markteintritt oder die Expansion von bereits existierenden und potentiellen Wettbewerbern erhöhen³⁴⁶. Da der Wettbewerb in der Luftfahrtindustrie im Allgemeinen und zwischen Ryanair und Aer Lingus im Besonderen nicht statisch, sondern *dynamisch* ist, gilt dies nicht nur für die Märkte, auf denen derzeit beide Fusionsparteien aktiv sind, sondern auch für andere Strecken von Dublin, die derzeit nur von Ryanair oder Aer Lingus bedient werden³⁴⁷.
339. In der unten dargestellten Beurteilung des Wettbewerbs untersucht die Kommission zunächst die *Marktanteile* für die jeweiligen Strecken, die sich bei Ryanair und Aer Lingus

340 Zum Beispiel die Fusion einer Netzwerkfluggesellschaft mit einem Drehkreuzmodell und einer Charterfluggesellschaft/einem Reiseveranstalter (siehe die Fälle M.2218 - British Airways/Thomas Cook; M.1354 - Sair (Swissair)/LTU; M.1128 - KLM/Martinair; M.2093 - Airtours/FTI; M.1524 - Airtours/First Choice), die Fusion einer Netzwerkfluggesellschaft und einer kleineren regionalen Fluggesellschaft (siehe die Fälle M.157 - Air France/Sabena; M.278 - British Airways/DanAir; M.857 - British Airways/Air Liberté; M.806 - BA/TAT; M.1855 - Singapore/Virgin; M.1494 - Sair (Swissair)/AOM; M.3940 - Lufthansa Eurowings) oder die Fusion von zwei Netzwerkfluggesellschaften (einer kleineren und einer größeren, siehe die Fälle IV/JV.19 - KLM/Alitalia; COMP M.3770 - Lufthansa/Swiss; M.562 - Swissair/Sabena).

341 Siehe obigen Abschnitt 6.1.

342 Siehe Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften, Jahrbuch 2006, Seite 10.

343 Siehe auch die Fälle M.2218 - British Airways/Thomas Cook; M.1354 - Sair (Swissair)/LTU; M.1128 - KLM/Martinair; M.2093 - Airtours/FTI; M.1524 - Airtours/First Choice.

344 Fälle M.157 - Air France/Sabena; M.278 - British Airways/DanAir, M.857 - British Airways/Air Liberté; M.806 - BA/TAT; M.1855 - Singapore/Virgin; M.1494 - Sair (Swissair)/AOM; M.3940 - Lufthansa Eurowings.

345 Siehe auch die Fälle IV/JV.19 - KLM/Alitalia; COMP M.3770 - Lufthansa/Swiss; M.562 - Swissair/Sabena.

346 Siehe Abschnitt 7.8.

347 Beide Fluggesellschaften sind stetig um eine maximale Ausnutzung ihrer Flotte und Flugzeugbesatzungen bemüht, da diese feste Kosten darstellen. Aus diesem Grund passen sie die Anzahl der von ihnen bedienten Strecken (und die Häufigkeit der Flüge auf diesen Strecken) von einem gegebenen Drehkreuz oder einer gegebenen Basis laufend an. Dies lässt sich an der Tatsache veranschaulichen, dass sich die reale Anzahl der sich überschneidenden Strecken in der Vergangenheit erheblich geändert hat und anders wäre, wenn die Fusion einige Monate früher oder später angemeldet worden wäre (tatsächlich hat sie sich im Laufe der Untersuchung der Kommission verändert). Seit der Entscheidung bezüglich Artikel 6(1)(c) ist die Strecke Dublin-Bristol keine sich überschneidende Strecke mehr, da Aer Lingus seine Tätigkeiten auf dieser Strecke Ende März 2007 eingestellt hat. Für Einzelheiten siehe Abschnitt 7.6 über den potentiellen Wettbewerb.

überschneiden (Abschnitt 7.2), den Grad der *Nähe des Wettbewerbs* zwischen Ryanair und Aer Lingus auf den betroffenen Strecken (Abschnitt 7.3), und ob die beiden Unternehmen in der Praxis *tatsächlich miteinander konkurrieren* (Abschnitt 7.4). Anschließend beschreibt die Kommission die Folgen der Fusion für den *tatsächlichen Wettbewerb* zwischen Ryanair und Aer Lingus (Abschnitt 7.5) sowie die Folgen für die Strecken, auf denen sie *potentielle Wettbewerber* sind (Abschnitt 7.6). Dann untersucht die Kommission die *Möglichkeit des Wechsels der Fluggesellschaft* und die *Kaufkraft* der Kunden von Aer Lingus und Ryanair (Abschnitt 7.7) sowie die bestehenden *Hindernisse für den Eintritt* und die *Wahrscheinlichkeit*, dass die *derzeitigen Wettbewerber* den zu erwartenden Wettbewerbsverlust ausgleichen (Abschnitt 7.8). Des Weiteren untersucht die Kommission die individuellen Auswirkungen der Fusion auf jedes einzelne Streckenpaar („*Untersuchung der einzelnen Strecken*“, Abschnitt 7.9) und erörtert schließlich die *Wahrscheinlichkeit* dessen, dass der Schaden für den Wettbewerb durch *Rentabilität* ausgeglichen wird (Abschnitt 7.10).

7.2 Die Fusion führt zu sehr hohen Marktanteilen auf einer großen Anzahl von Strecken

340. Ryanair und Aer Lingus verfügen über den höchsten Anteil am Reiseverkehr an den Flughäfen von Dublin, Shannon und Cork. Im Jahr 2005 sind von den in Dublin abfliegenden Passagieren [30-40]* % mit Ryanair und [30-40]* % mit Aer Lingus geflogen, während [weniger als 5]* % mit British Midlands und [weniger als 5]* % mit Lufthansa geflogen sind. Berücksichtigt man nur den innereuropäischen Verkehr, belaufen sich die Marktanteile von Ryanair und Aer Lingus auf [40-50]* % bzw. [30-40]* %. Ryanair und Aer Lingus fliegen außerdem die meisten Ziele von Dublin aus an, und zwar für beide Fluggesellschaften zusammen mehr als 110 europäische Flughäfen mit einem Anteil von 80 % am gesamten innereuropäischen Flugverkehr. Das fusionierte Unternehmen wäre die größte Fluggesellschaft für Kurzstreckenflüge an den Flughäfen Cork und Shannon. Von beiden Flughäfen aus bedienen die Unternehmen insgesamt etwa 20 Zielflughäfen und sind dort somit die mit Abstand größten Fluggesellschaften.

7.2.1 Die Fusion schafft ein Monopol auf 22 Strecken und führt zu Marktanteilen von mehr als 60 % auf allen anderen Strecken

341. Der Betrieb von Ryanair und Aer Lingus überschneidet sich derzeit auf 35 Strecken³⁴⁸. In Tabelle 2 sind alle sich überschneidenden Strecken sowie die Marktanteile³⁴⁹ der Fusionsparteien und ihre Hauptwettbewerber zusammengefasst.

Tabelle 2: Strecken mit bestehenden Überschneidungen zwischen Ryanair und Aer Lingus unter Angabe der Marktanteile der fusionierenden Parteien sowie aller bestehenden

348 Hier muss angemerkt werden, dass die von Ryanair und Aer Lingus angebotenen Direktverbindungen regelmäßig angepasst und modifiziert werden.

349 Mit Ausnahme der Strecken Dublin-Paris und Dublin-Frankfurt werden die Marktanteile in der Tabelle auf der Basis der Kapazitäten auf der Strecke berechnet (Sitzplätze/Woche). Die aktuellsten Passagierdaten für die Parteien und ihre Wettbewerber, die der Kommission zur Verfügung stehen, beziehen sich auf die Sommersaison 2006. Seitdem hat die Struktur der Märkte eine Reihe von Veränderungen erfahren (insbesondere haben Wettbewerber sich aus Strecken herausgezogen oder ist eine der fusionierenden Parteien bei Strecken eingetreten). Die tatsächlichen Kapazitätsdaten zeichnen daher das aktuellste „Bild“ der derzeitigen Struktur der individuellen Märkte. Darüber hinaus korrespondieren diese Marktanteile zu einem großen Teil mit den auf der Basis der tatsächlichen Anzahl der Passagiere auf Direktverbindungen berechneten Marktanteilen (für die Strecke, für die diese Zahlen bereits erhältlich waren) mit Ausnahme von insbesondere zwei Strecken zu wichtigen Drehkreuzen - Frankfurt und Paris – wo ein erheblicher Anteil der Transferpassagiere Kunden von bestehenden Netzwerkfluggesellschaften sind, so dass der Gesamtmarktanteil der fusionierenden Parteien auf der Basis des Direktflugverkehrs deutlich höher ist als auf der Basis der Kapazitätsdaten. Deshalb wurden die in der Tabelle gezeigten Marktanteile für diese beiden Strecken auf der Basis der tatsächlichen Passagiere im Direktflugverkehr berechnet. Bei allen anderen Strecken sind die Unterschiede zwischen den Marktanteilen auf der Basis der Kapazität und der tatsächlichen Anzahl der Passagiere im Direktflugverkehr nur gering, wenn überhaupt vorhanden (für mehr Einzelheiten siehe Abschnitt 7.9).

Wettbewerber auf der Basis der geplanten Sitzplatzkapazitäten pro Woche für die Sommersaison 2007 (soweit nicht anderweitig angegeben)³⁵⁰.

Strecke	Ryanair	Aer Lingus	ZUSAMMEN	Vorhandene Wettbewerber	Anteil
Dublin - Alicante	[50-60 %]*	[40-50 %]*	100 % [95-100 %]*	[Charterfluggesellschaften (Nur-Flüge)]	[0-5 %]*
Dublin - Barcelona	[40-50 %]*	[30-40 %]*	[70-80 %]* [65-75 %]*	Iberia/Clickair [Charterfluggesellschaften (Nur-Flüge ³⁵¹)]	[20-30 %]* [0-5 %]*
Dublin - Berlin	[50-60 %]*	[40-50 %]*	100 %		
Dublin - Bilbao/Vitoria	[50-60 %]*	[40-50 %]*	100 %		
Dublin - Birmingham	[60-70 %]*	[30-40 %]*	100 %		
Dublin - Bologna	[50-60 %]*	[40-50 %]*	100 % [95-100] %		
Dublin - Brüssel	[50-60 %]*	[40-50 %]*	100 %		
Dublin - Edinburgh	[70-80 %]*	[20-30 %]*	100 %		
Dublin - Faro	[40-50 %]*	[50-60 %]*	100 % [95-100 %]*	[Charterfluggesellschaften (Nur-Flüge)]	[0-5 %]*
Dublin - Frankfurt	[40-50 %]*	[40-50 %]*	[80-90³⁵² %]*	Lufthansa	[10-20 %]*
Dublin - Glasgow	[50-60 %]*	[30-40 %]*	[90-100 %]*	Loganair	[0-10 %]*
Dublin - Hamburg/Lübeck	[60-70 %]*	[30-40 %]*	100 %		
Dublin - Krakau	[30-40 %]*	[40-50 %]*	[70-80 %]*	SkyEurope	[20-30 %]*
Dublin - London	[40-50 %]*	[30-40 %]*	[70-80 %]*	BMI British Airways CityJet	[10-20 %]* [0-10 %]* [0-10 %]*
Dublin - Lyon	[30-40 %]*	[60-70 %]*	100 % [95-100 %]*	[Charterfluggesellschaften (Nur-Flüge)]	[0-5 %]*
Dublin - Madrid	[20-30 %]*	[30-40 %]*	[60-70 %]*	Iberia	[30-40 %]*
Dublin - Málaga	[30-40 %]*	[60-70 %]*	[90-100 %]* [85-95 %]*	Spanair [Charterfluggesellschaften (Nur-Flüge)]	[0-10 %]* [0-5 %]*
Dublin - Manchester	[70-80 %]*	[20-30 %]*	[90-100 %]*	Luxair	[0-10 %]*
Dublin - Marseille	[50-60 %]*	[40-50 %]*	100 %		

350 Aus Gründen der Vertraulichkeit sind die Marktanteile sowie einige weitere Zahlen von Drittparteien in dieser Entscheidung als Bereiche in eckigen Klammern angegeben.

351 Die Frage, ob der Verkauf von Nur-Flüge durch Charterfluggesellschaften oder Reiseveranstalter als Teil der betroffenen Märkte behandelt werden sollte, wurde offen gelassen (siehe Abschnitt 6.7) und hat, wie die Tabelle zeigt, keinen signifikanten Einfluss auf die Bewertung der Transaktion. Für Einzelheiten siehe die detaillierte Untersuchung der jeweiligen Strecken in Abschnitt 7.9.

352 Wie in der obigen Fußnote 351 angegeben, wurde bei diesen Zahlen die erhebliche Anzahl der Transferpassagiere der Netzwerkfluggesellschaft Lufthansa in Rechnung gestellt; diese Transferpassagiere wurden bei der Ermittlung der Zahlen nicht berücksichtigt (siehe Abschnitt 6.3.1). Die Werte basieren auf der Anzahl der Passagiere im eigentlichen Direktflugverkehr und nicht auf der Gesamtkapazität.

Strecke	Ryanair	Aer Lingus	ZUSAMMEN	Vorhandene Wettbewerber	Anteil
Dublin - Mailand	[30-40 %]*	[60-70 %]*	100 % [95-100 %]*	[Charterfluggesellschaften (Nur-Flüge)]	[0-5 %]*
Dublin - Newcastle	[70-80 %]*	[20-30 %]*	100 %		
Dublin - Paris	[40-50 %]*	[30-40 %]*	[80-90³⁵³ %]*	AF/CityJet	[10-20 %]*
Dublin - Posen	[60-70 %]*	[30-40 %]*	100 %		
Dublin - Riga	[40-50 %]*	[20-30 %]*	[70-80 %]*	Air Baltic	[20-30 %]*
Dublin - Rom	[40-50 %]*	[50-60 %]*	100 %		
Dublin – Salzburg*	[50-60 %]*	[40-50 %]*	100 % [95-100 %]*	[Charterfluggesellschaften (Nur-Flüge)]	[0-5 %]*
Dublin – Sevilla	[50-60 %]*	[40-50 %]*	100 %		
Dublin - Teneriffa	[50-60 %]*	[40-50 %]*	100 % [95-100 %]*	[Charterfluggesellschaften (Nur-Flüge)]	[0-5 %]*
Dublin - Toulouse/Carcassonne	[60-70 %]*	[30-40 %]*	100 %		
Dublin - Venedig	[40-50 %]*	[50-60 %]*	100 %		
Dublin - Wien/Bratislava	[20-30 %]*	[50-60 %]*	[70-80 %]*	SkyEurope Austrian Airlines	[20-30 %]* [0-10 %]*
Dublin - Warschau	[30-40 %]*	[30-40 %]*	[60-70 %]*	LOT Norwegian Airline Shuttle	[10-20 %]* [10-20 %]*
Shannon - London	[50-60 %]*	[40-50 %]*	100 %		
Cork - London	[50-60 %]*	[40-50 %]*	100 %		
Cork - Manchester	[40-50 %]*	[10-20 %]*	[60-70 %]*	bmibaby Aer Arann	[30-40 %]* [0-10 %]*

* Da die Strecke Dublin-Salzburg nur während der Wintersaison genutzt wird, basieren die angegebenen Marktanteile auf den wöchentlichen Sitzplatzkapazitäten der Wintersaison 2006/2007.

342. Auf diesen 35³⁵⁴ sich überschneidenden Strecken würde die Transaktion zu einer Monopolstellung³⁵⁵ auf 22 Strecken und sehr hohen gemeinsamen Marktanteilen von über 60 % auf weiteren 13 Strecken führen. In Ermangelung von Wettbewerbern mit beträchtlichen Marktanteilen auf fast allen Strecken würde die Fusion zu sehr hohen Werten des Herfindahl-Hirschman-Index (im Weiteren „HHI“) führen. Sogar auf den

353 Wie in der obigen Fußnote 351 angegeben, wurde bei diesen Zahlen die erhebliche Anzahl der Transferpassagiere der Fluggesellschaft CityJet in Rechnung gestellt; diese Transferpassagiere wurden bei der Ermittlung der Zahlen nicht berücksichtigt (siehe Abschnitt 6.3.1). Die Werte basieren auf der Anzahl der Passagiere im eigentlichen Direktflugverkehr und nicht auf der Gesamtkapazität.

354 Anders als in der Entscheidung bezüglich Artikel 6(1)(c) beinhalten die sich überschneidenden Strecken nicht mehr die Strecken Dublin-Bristol, Dublin-Fuerteventura und Dublin-Turin, da Aer Lingus den Flugverkehr auf diesen Strecken Ende März (Bristol) und Juni 2007 (Fuerteventura, Turin) eingestellt hat. Des Weiteren enthält die Liste der sich überschneidenden Strecken nicht die Strecken Dublin – Amsterdam/Eindhoven und Dublin – Nantes/Rennes, da die gründliche Analyse ergeben hat, dass die relevanten Zielflughäfen nicht als untereinander ersetzbar angesehen werden können (siehe oben im Abschnitt zur Definition des Marktes). Auf der anderen Seite haben die fusionierenden Parteien bereits angekündigt, nach der Verschickung der Mitteilung der Beschwerdepunkte neue Strecken zu eröffnen, von denen einige zu neuen sich überschneidenden Strecken führen könnten (z. B. Dublin – Kopenhagen, die Aer Lingus im Winter 2007/2008 eröffnen will, sehr wahrscheinlich in Konkurrenz mit der bestehenden Strecke, die von Ryanair als Malmö/Kopenhagen vermarktet wird).

355 Selbst wenn der Verkauf von Nur-Flüge durch Charterfluggesellschaften mit einbezogen würde, käme der Marktanteil aufgrund der sehr geringen Anzahl der angebotenen Sitzplätze einem Monopol immer noch nah.

wenigen Strecken, auf denen eine Reihe anderer Wettbewerber aktiv sind und also kein Monopol entstehen würde, wie zum Beispiel die Strecke London-Dublin, würde der HHI-Wert [6000-6500]*, mit einem Delta von [3000-3500]*, erreichen. Der durch diese Fusion auf allen 35 sich überschneidenden Strecken entstehende Grad der Konzentration wäre deshalb sehr hoch.

343. Auf 16 der sich überschneidenden Strecken gibt es direkte Überschneidungen der von den fusionierenden Parteien angebotenen Dienstleistungen von Flughafen zu Flughafen, da die beiden fusionierenden Parteien von den gleichen Flughäfen auf beiden Seiten des Herkunft-und-Ziel-Paares aus fliegen³⁵⁶. Auf den verbleibenden 19 Strecken gibt es eine Überschneidung von Stadt zu Stadt, wobei Ryanair und Aer Lingus verschiedene Flughäfen auf der nicht-irischen Seite der Strecke anfliegen, wie in Tabelle 1 des Abschnitts bezüglich der Marktdefinition zuvor aufgelistet wurde (Absatz 82)³⁵⁷.
344. Die hohen Marktanteile beziehen sich nicht nur auf „verkehrsschwache“ Strecken, sondern auf eine Reihe von wichtigen Strecken von und nach Dublin. Gemäß dem Bericht von *Airport Coordination Limited* (im Weiteren „ACL“) über die Verteilung von Zeitnischen am Flughafen Dublin für die Sommersaison 2006 („Start of Season Report“ (Bericht zum Saisonbeginn)) stellen die folgenden Strecken von Dublin (auf einer Basis von Flughafen zu Flughafen) in Bezug auf ihre Kapazität die wichtigsten Strecken dar: London Heathrow, London/Stansted, London/Gatwick, Manchester, Paris CDG, New York JFK, Málaga, Birmingham, Amsterdam und Faro. Die Märkte, in denen *sich die Aktivitäten der fusionierenden Parteien überschneiden, umfassen 8 von diesen 10 wichtigsten Strecken nach/von Dublin* (wobei eine der verbleibenden zwei wichtigsten Strecken eine Langstrecke nach New York darstellt), und ihre gemeinsamen Marktanteile auf der Basis der insgesamt betriebenen Kapazitäten sind auf all diesen Märkten erheblich (London – [70-80 %]*, Manchester – [90-100 %]*, Paris – [60-70 %]*, jedoch bis zu [80-90 %]*, wenn die Transferpassagiere nicht berücksichtigt werden, Málaga – [90-100 %]*, Birmingham – 100 %, Faro – 100 %)³⁵⁸. Diese Zahlen verdeutlichen noch einmal die Auswirkungen der Transaktion auf den Kurzstreckenflugverkehr nach/von Dublin, da sich die Aktivitäten der fusionierenden Parteien nicht nur auf einer großen Anzahl von Strecken überschneiden, sondern zu diesen Strecken auch eine Reihe der wichtigsten Strecken nach/von Dublin gehören.
345. Die allgemeine Bedeutung der sich überschneidenden Strecken wird ebenfalls durch die Tatsache demonstriert, dass die Gesamtanzahl der Passagiere allein auf den 32 „sich überschneidenden Strecken“ nach/von Dublin im Jahre 2006 ca. 70 % aller Passagiere beinhaltete, die auf innereuropäischen Strecken nach/von Dublin befördert wurden³⁵⁹. Die Gesamtanzahl der Passagiere auf allen von der vorgeschlagenen Fusion betroffenen sich

356 Diese sind: Dublin–Alicante, Dublin–Berlin, Dublin–Birmingham, Dublin–Edinburgh, Dublin–Faro, Dublin–Krakau, Dublin–Málaga, Dublin–Manchester, Dublin–Marseille, Dublin–Posen, Dublin–Riga, Dublin–Salzburg, Dublin–Madrid, Dublin–Newcastle, Dublin–Sevilla, Dublin–Warschau.

357 Es muss beachtet werden, dass Ryanair im Falle von drei Strecken (Dublin–Manchester, Dublin–Birmingham und Dublin–Newcastle) sowohl die gleichen Flughäfen wie Aer Lingus (Manchester, Birmingham und Newcastle) als auch einen Sekundärflughafen/Nachbarflughafen anfliegt (Liverpool und Leeds, East Midlands und Durham). Aus diesem Grund wurde die Substituierbarkeit der Flughäfen im Abschnitt über die Marktdefinition auch im Hinblick auf diese Strecken analysiert (zusätzlich zu den 16 sich überschneidenden Strecken von Stadt zu Stadt).

358 Selbst wenn der Verkauf von Nur-Flüge durch Charterfluggesellschaften mit einbezogen würde, käme der Marktanteil aufgrund der sehr geringen Anzahl der angebotenen Sitzplätze einem Monopol immer noch nah.

359 Die verbleibenden „sich nicht überschneidenden Strecken“ der fusionierenden Parteien repräsentieren aus diesem Grund nur ca. 10 % der Kunden innereuropäischer Flüge am Flughafen Dublin. Die Berechnung basiert auf Passagierdaten, die von der Dublin Airport Authority DAA bereitgestellt wurden.

überschneidenden Strecken beläuft sich auf mehr als 14 Millionen.³⁶⁰.

346. Obgleich die Anzahl der Passagiere und die Häufigkeit der Flüge auf den sich überschneidenden Strecken variieren kann³⁶¹ und einige der Strecken nur von einer Fluggesellschaft auf einer saisonalen Basis bedient werden³⁶², bleibt die Tatsache bestehen, dass die Wahlmöglichkeit der Kunden auf all diesen Strecken, auch auf den eher verkehrsschwachen oder saisonal betriebenen, durch die Fusion beseitigt oder erheblich eingeschränkt wird. Selbst auf eher „verkehrsschwachen“ Strecken können die Kunden derzeit zwischen zwei erfolgreich auf diesen Strecken operierenden Fluggesellschaften wählen. Die Kommission muss daher sicherstellen, dass auch Kunden von eher „verkehrsschwachen“ oder saisonal betriebenen Strecken nicht durch das Ausscheiden des Hauptwettbewerbers geschädigt werden.
347. Es muss ebenfalls beachtet werden, dass die auf der Kapazität basierenden Marktanteile auf den Strecken zu wichtigen Drehkreuzzielen, insbesondere London, Paris und Frankfurt, die Bedeutung von Ryanair und Aer Lingus für Direktverbindungsflüge insofern *unterbewerten*, als die Hauptwettbewerber auf diesen Strecken normalerweise über einen höheren Anteil an umsteigenden Passagieren/Transferpassagieren als die fusionierenden Parteien verfügen. Ryanair bedient nur Direktverbindungskunden und rät seinen Kunden sogar davon ab, ihre Flüge dazu zu verwenden, um auf andere Flüge umzusteigen. Die Veränderung des Geschäftsmodells von Aer Lingus hat ebenfalls zu einer Konzentration auf Passagiere auf Direktverbindungen geführt, was bedeutet, dass der Anteil von Transferpassagieren auf diesen Strecken normalerweise erheblich niedriger ist als bei traditionellen Netzwerkfluggesellschaften³⁶³. Mehr Einzelheiten zu diesem Thema finden sich im weiteren Verlauf des Textes im Rahmen der Beurteilung der einzelnen Strecken.

7.2.2 *Die sehr hohen Marktanteile auf allen sich überschneidenden Strecken stellen den Beweis für eine beherrschende Stellung dar*

348. Gemäß den Horizontal Merger Guidelines bieten Marktanteile und der Grad der Konzentration nützliche erste Indikatoren für die Marktstruktur und die Bedeutung sowohl der fusionierenden Parteien als auch ihrer Wettbewerber im Wettbewerb.³⁶⁴
349. Die Horizontal Merger Guidelines geben auch an, dass entsprechend gut etablierter Rechtsprechung sehr große Marktanteile – 50 % oder mehr – selbst den Beweis für das Vorliegen einer dominanten Marktposition darstellen können³⁶⁵. Das Gericht erster Instanz bestätigte kürzlich, dass, wenngleich die Bedeutung der Marktanteile von einem Markt zum anderen unterschiedlich sein kann, sehr große Anteile – von außergewöhnlichen Umständen abgesehen – ohne weiteres den Beweis für das Vorliegen einer beherrschenden Stellung darstellen³⁶⁶. In einem jüngsten Fall in der Flugbranche erklärte das Gericht erster Instanz auch, dass *Marktanteile, die von den an der Fusion beteiligten Parteien gehalten*

³⁶⁰ Die Gesamtzahl der Passagiere wurde von der Kommission auf Basis der (vertraulichen) Anzahl der Passagiere berechnet, die die Dublin Airport Authority („DAA“) am 1. Februar 2007 für einzelne Strecken übermittelt hat.

³⁶¹ Eine detaillierte Untersuchung der Anzahl der Passagiere und der auf jeder Strecke angebotenen Frequenzen finden Sie in der Untersuchung der einzelnen Strecken in Abschnitt 7.9.

³⁶² Beispiele für solche saisonal betriebenen Strecken sind: Aer Lingus betreibt die Strecken Dublin–Bilbao, Dublin–Bologna, Dublin–Marseille und Dublin–Toulouse nur im Sommer und die Strecke Dublin–Salzburg nur während der Wintersaison. Die Mehrheit der Strecken wird jedoch permanent betrieben.

³⁶³ Der Anteil der umsteigenden oder Transferpassagiere auf den 34 sich überschneidenden Strecken von/nach Dublin, die die Kommission in der Mitteilung der Beschwerdepunkte identifiziert hat, betrug nach Angaben von Aer Lingus nur [5-10 %]*.

³⁶⁴ Siehe Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, ABl. C 31, 5.2.2004, Seiten 5-6, Absatz 14.

³⁶⁵ Siehe Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

³⁶⁶ Siehe Fall T-210/01 General Electric/Kommission [2005] Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 115.

*werden, die Kommission dazu veranlassten, zu dem Schluss zu kommen, dass für die betroffenen Märkte, auf denen diese Parteien einen Marktanteil von nahezu 50 % genossen, Verpflichtungen angeboten werden sollten, wodurch sie die Annahme der Marktbeherrschung wie in der Rechtsprechung dargelegt, beachtete*³⁶⁷.

350. Die fusionierenden Parteien haben sehr hohe Marktanteile auf allen 35 Strecken, auf denen ihre Aktivitäten sich überschneiden. Bei 22 Strecken würde die Fusion zu einem Monopol führen, das den Kunden die einzige verfügbare Alternative nehmen würde, aber auch für alle übrigen sich überschneidenden Strecken. Bei den übrigen 13 Strecken, ist angesichts der sehr hohen Marktanteile der durch die Fusion entstehenden Gesellschaft ein überzeugender Beleg erforderlich, um zu dem Schluss zu kommen, dass die Fusion nicht zur Entstehung oder Stärkung einer marktbeherrschenden Stellung führen würde.
351. Die Kommission hat sorgfältig untersucht, ob es Umstände gibt, die eine marktbeherrschende Stellung im vorliegenden Fall trotz der hohen Marktanteile ausschließen. Die für die Beurteilung der Kommission relevanten Kriterien werden in den folgenden Abschnitten (siehe Abschnitte 7.3–7.8) zunächst allgemein erörtert. Viele der von der Kommission berücksichtigten Kriterien gelten in einem größeren oder geringeren Maß für alle sich überschneidenden Strecken.
352. Um die Besonderheiten jeder Strecke in angemessener Weise zu berücksichtigen, hat die Kommission auch die Wettbewerbssituation und insbesondere die wichtigsten möglichen Faktoren, die den Auswirkungen der Fusion entgegenwirken könnten, für jede einzelne Strecke untersucht (siehe Abschnitt 7.9).

7.3 Ryanair und Aer Lingus sind auf allen betroffenen Strecken die nächsten Wettbewerber

353. Ryanair argumentiert, dass sich die Produktangebote der fusionierenden Parteien insofern erheblich unterscheiden, als dass Ryanair nur die servicelosen Dienstleistungen einer Billigfluggesellschaft anbietet und sich darauf konzentriert, eine Nachfrage durch niedrige Gebühren zu erzeugen, wohingegen das Produktangebot von Aer Lingus eher aus einem „mittleren Dienstleistungsangebot“ besteht. Insbesondere erwähnt Ryanair, dass die Dienstleistungen von Aer Lingus im Allgemeinen teurer sind, und dass das Unternehmen zusätzliche Dienstleistungen wie die Reservierung von Sitzplätzen anbietet. Zusätzlich fliegt Aer Lingus Primärflughäfen an, wohingegen Ryanair hauptsächlich Sekundärflughäfen bedient. Eine Dienstleistung zwischen Primärflughäfen kann als das Angebot von höherer Qualität in Bezug beispielsweise auf eine verringerte Gesamtreisezeit für Kunden zum jeweiligen Stadtzentrum oder als die Verfügbarkeit von Aufenthaltsbereichen für Geschäftsleute verstanden werden.
354. Das Konzept der „Nähe der Wettbewerber“ kann für das bessere Verständnis des Wettbewerbsdrucks wichtig sein, den verschiedene Wettbewerber in oligopolistischen Märkten aufeinander ausüben³⁶⁸. Dieses Konzept ist jedoch bei Märkten, in denen von Anfang an nur zwei Wettbewerber aktiv sind (wie z. B. in den 24 von dieser Transaktion betroffenen Märkten, in denen es derzeit ein Duopol gibt), von begrenztem zusätzlichen Wert, da beide Wettbewerber in einem Duopol „naturgemäß“ die nächsten Wettbewerber füreinander sind.

³⁶⁷ Rs. T-177/04 easyjet gegen Kommission [2006] ECR II-1913, Abschnitt 174.

³⁶⁸ Siehe die Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, Absätze 28-30.

355. Selbst auf den Strecken, auf denen Ryanair und Aer Lingus einen oder mehrere Wettbewerber haben, ist der Abstand zu diesem/n bezüglich ihrer Marktanteile in den meisten Fällen beträchtlich. In gleicher Weise hätte die Transaktion sogar auf den Märkten, auf denen ein oder mehrere kleinere Wettbewerber aktiv sind, einen erheblichen Einfluss auf den Wettbewerb, einschließlich in den Fällen, bei denen die fusionierenden Parteien nicht die nächsten Substitute hinsichtlich der Eigenschaften der von ihnen angebotenen Produkte sind. Anders gesagt, selbst wenn Kundenwechsel zwischen Ryanair und Aer Lingus etwas unterproportional zu ihren Marktanteilen auf einigen Strecken lägen, würde die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb immer noch erheblich verhindern.
356. Es muss auch betont werden, dass, obwohl eine bestehende Fluggesellschaft (wie easyJet), die außerhalb der betroffenen Märkte operiert, in bestimmten Hinsichten (z. B. des Servicemodells) Ryanair „insgesamt“ näher steht als Aer Lingus, dies die Tatsache unberührt lässt, dass Ryanair und Aer Lingus auf den Strecken, die tatsächlich betroffen sind und die in dieser Entscheidung untersucht werden (d. h. auf den Strecken von und nach Irland), die nächsten Wettbewerber füreinander sind. Das heißt, bei der Untersuchung der Nähe des Wettbewerbs muss sich die Kommission auf die Wettbewerber konzentrieren, die tatsächlich auf den betroffenen Märkten mit Ryanair und Aer Lingus konkurrieren. Sie vergleicht jedoch nicht nur die beiden fusionierenden Unternehmen miteinander³⁶⁹, sondern auch die verbleibenden Wettbewerber oder „Rivalen“ auf den betroffenen Märkten³⁷⁰.
357. Es muss insbesondere beachtet werden, dass die beiden von zwei Fluggesellschaften angebotenen Dienstleistungen nicht *identisch* sein müssen, um als nahe Substitute betrachtet zu werden. Einige Dienstleistungen können nähere Substitute als andere sein. Aus der Perspektive eines realen Wettbewerbs ist der (hohe) Grad der Substituierbarkeit zwischen den Dienstleistungen von Aer Lingus und Ryanair von Bedeutung. Die Tatsache, dass die beiden Fluggesellschaften die nächsten Wettbewerber füreinander auf Strecken von und nach Irland sind, wird daher nicht dadurch in Frage gestellt, dass es bestimmte Unterschiede zwischen Ryanair und Aer Lingus hinsichtlich Gesamtgröße, Kostenstruktur, Durchschnittspreisen, Serviceangeboten, bedienten Regionen und Marken gibt. Dies wird in den nächsten Abschnitten näher erläutert.
358. Die einzigen Wettbewerber von Ryanair und Aer Lingus, die auf den sich überschneidenden Strecken Dienstleistungen im Linienflugverkehr anbieten, sind derzeit Aer Arann, Air Baltic, Austrian Airlines, BMI/bmibaby, CityJet (Air France), Clickair (Iberia), LOT, Lufthansa, Luxair, Norwegian Airline Shuttle und Sky Europe. Es ist festzustellen, dass diese Wettbewerber zum größten Teil Netzwerkfluggesellschaften oder (gleichermaßen auf Geschäftskunden und Zubringerverkehr ausgerichtete) regionale Fluggesellschaften sind. Auf einigen Strecken sind auch Charterfluggesellschaften aktiv (z. B. XL, My Travel, FirstChoice)³⁷¹. Demzufolge sind Ryanair und Aer Lingus selbst auf den Strecken, auf denen es nach der Fusion noch Wettbewerber gäbe, die nächsten Wettbewerber füreinander. Selbst wenn auf einigen Strecken ein Wettbewerber mit einem ähnlicheren Dienstleistungs- und Geschäftsmodell aktiv ist (wie z. B. bmibaby, SkyEurope, Clickair oder Norwegian), sind die Marktanteile dieser Fluggesellschaften auf

³⁶⁹ Insbesondere bei Märkten, auf denen die beiden fusionierenden Unternehmen die bei weitem größten Wettbewerber sind, kann mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass sie die nächsten Wettbewerber füreinander sind.

³⁷⁰ Siehe die Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, Absatz 28: „(...) Der Anreiz für die fusionierenden Unternehmen, die Preise zu erhöhen, wird stärker eingeschränkt, wenn konkurrierende Unternehmen nahe Substitute zu den Produkten der fusionierenden Unternehmen herstellen“.

³⁷¹ Weitere Informationen finden Sie im Folgenden, Absatz 7.9.

den sich überschneidenden Strecken in den meisten Fällen erheblich geringer, und keiner dieser Wettbewerber hat signifikante Geschäftstätigkeiten oder gar eine große Basis in Dublin. Aer Lingus und Ryanair können also auch auf dieser Basis als nähere Wettbewerber erachtet werden als diese Fluggesellschaften³⁷².

359. Dennoch wird die Kommission detaillierter erklären, warum sie Ryanair und Aer Lingus auf den betroffenen Strecken, auf denen es einen anderen Wettbewerber gibt, als die zwei nächsten Wettbewerber ansieht.
360. Abgesehen von ihrer ähnlichen Größe und Marktposition in Irland (1) sowie ihrem ähnlichen Geschäftsmodell (2) und ihrer ähnlichen Kostenstruktur (3) ist die Tatsache, dass beide Fluggesellschaften über eine wichtige Basis in Dublin verfügen (4), einer der Hauptgründe dafür, dass Aer Lingus und Ryanair die nächsten Wettbewerber füreinander auf Strecken von diesem irischen Flughafen aus darstellen. Beide Fluggesellschaften werden auch von den Verbrauchern als die beiden nächsten Wettbewerber angesehen (5). Diese individuellen Faktoren werden nun im Weiteren in der angegebenen Reihenfolge detailliert analysiert werden.

7.3.1 Beide Unternehmen verfügen über eine gleich starke Position in Irland und sehen sich nur wenigen Konkurrenten gegenüber

361. Ryanair und Aer Lingus haben in Irland eine besonders starke Stellung³⁷³. Auf fast allen Strecken sind sie die einzigen beiden oder die beiden wichtigsten aktiven Fluggesellschaften, häufig mit ähnlich hohen Marktanteilen. Selbst auf den Strecken, auf denen die beiden Fluggesellschaften einem Wettbewerb ausgesetzt sind, ist die Stellung ihrer Wettbewerber meistens wesentlich schwächer als die Stellung der fusionierenden Parteien. Nur auf drei der insgesamt 35 sich überschneidenden Strecken gibt es einen Wettbewerber mit einem höheren „nominellen“ Marktanteil als eine der fusionierenden Parteien. Auf mindestens zwei dieser drei Strecken fällt jedoch ein hoher Anteil von umsteigenden Passagieren an den „größeren“ Wettbewerber. Würde man nur die Dienstleistungen im „Direktflugverkehr“ betrachten, wären die fusionierenden Parteien auch auf diesen Strecken die größten Fluggesellschaften für den „Direktflugverkehr“.³⁷⁴
362. Auch bezüglich ihrer Fähigkeit, Strecken von/nach Dublin zu bedienen, sind Ryanair und Aer Lingus die nächsten Wettbewerber füreinander. Der Flughafen Dublin dient Aer Lingus und Ryanair derzeit als Basis für je 23 bzw. 20 größere Kurzstreckenflugzeuge, während die anderen Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin, Aer Arann und CityJet, dort nur je 4 bzw. 3 kleine Flugzeuge (mit weniger als 130 Sitzplätzen) stationiert haben und andere Fluggesellschaften nur ein Flugzeug über Nacht am Flughafen Dublin stationieren³⁷⁵. Wie im Weiteren noch detaillierter beschrieben wird, konzentrieren sich Aer Arann und CityJet auf eine andere Art von Dienstleistungen (regionaler Flugverkehr und Zubringerluftverkehr/Geschäftsverkehr). Aus diesem Grund bestehen die Flotten dieser beiden Fluggesellschaften aus viel kleineren Flugzeugen als die der fusionierenden Parteien.

³⁷² Siehe Abschnitt 7.3.4.

³⁷³ Siehe oben, Abschnitt 7.2.1, Tabelle 2.

³⁷⁴ Auf mindestens zwei von drei dieser Strecken (Dublin-Paris und Dublin-London) sollte der große Anteil der umsteigenden Passagiere von CityJet und Lufthansa abgezogen werden, um die Marktanteile vergleichen zu können, siehe obigen Abschnitt 7.2.1.

³⁷⁵ Für mehr Einzelheiten siehe Abschnitt 7.3.4.

7.3.2 *Die Geschäftsmodelle der beiden Unternehmen sind sich zunehmend ähnlich geworden und unterscheiden sich merklich von den Geschäftsmodellen der Mehrheit ihrer Wettbewerber*

363. Bezüglich der Haupteigenschaften einer Fluggesellschaft lassen sich verschiedene Dienstleistungs- und Geschäftsmodelle unterscheiden. Wie bereits zuvor dargestellt wurde³⁷⁶, sind Fluggesellschaften in hohem Maße differenziert und erfüllen oftmals nicht alle Merkmale einer bestimmten Kategorie (das Modell der „umfangreichen Dienstleistungen“ oder der „Billigflugdienstleistungen“ und reine Netzwerkfluggesellschaften oder Fluggesellschaften mit Direktverbindungen).
364. Ryanair argumentiert, dass sich die Produktangebote der fusionierenden Parteien insofern erheblich unterscheiden, als dass Ryanair nur die reinen servicelosen Dienstleistungen einer Billigfluggesellschaft anbietet und sich darauf konzentriert, eine Nachfrage durch niedrige Gebühren zu erzeugen, wohingegen der Schwerpunkt des Produktangebots von Aer Lingus eher auf Qualität als auf niedrigen Preisen liegt. Ryanair betont namentlich, dass die durchschnittlichen Gebühren für Kurzstreckenflüge bei Ryanair wesentlich niedriger sind als bei Aer Lingus, dass Aer Lingus zusätzliche Dienstleistungen wie die Reservierung von Sitzplätzen anbietet, und dass Aer Lingus Primärflughäfen anfliegt, während Ryanair hauptsächlich Sekundärflughäfen bedient. Nach der Argumentation von Ryanair kann eine Dienstleistung zwischen Primärflughäfen als das Angebot von höherer Qualität in Bezug beispielsweise auf eine verringerte Gesamtreisezeit für Kunden zum jeweiligen Stadtzentrum oder als die Verfügbarkeit von Aufenthaltsbereichen für Geschäftsleute verstanden werden.
365. Die Kommission bestreitet nicht, dass sich die von Aer Lingus und Ryanair angebotenen Dienstleistungen in vielerlei Hinsicht voneinander unterscheiden. Aer Lingus bietet einige zusätzliche Dienstleistungen an, die Ryanair nicht anbietet (wie Aufenthaltsbereiche für Geschäftsleute oder ein Vielfliegerprogramm). Zusätzlich fliegt Aer Lingus Primärflughäfen an, wohingegen Ryanair hauptsächlich Sekundärflughäfen bedient.
366. Auch der Markttest hat eindeutig bestätigt³⁷⁷, dass es hinsichtlich ihrer Marken und Dienstleistungsangebote immer noch einige Unterschiede zwischen Aer Lingus und Ryanair gibt. Tatsächlich wird Aer Lingus allgemein als die Fluggesellschaft mit dem besseren Serviceangebot wahrgenommen, und Geschäfts- und Firmenkunden scheinen Aer Lingus zu bevorzugen, fliegen aber auch regelmäßig mit Ryanair³⁷⁸.
367. Es muss jedoch beachtet werden, dass Aer Lingus trotz seiner Eigenschaft als ehemalige nationale Fluggesellschaft einen umfangreichen Umstrukturierungsplan eingeführt hat, der

³⁷⁶ Siehe Abschnitt 6.1.

³⁷⁷ Siehe die Antworten auf Frage 13, 14 und 15 des Fragebogens an Verbraucher vom 31. Oktober 2006 sowie die Antworten auf die Fragen 28, 29 und 30 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6. November 2006.

³⁷⁸ Siehe dazu z. B. den Kommentar von Ryanair in der Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Seite 70; siehe Antworten auf den Fragebogen an Verbraucher vom 31. Oktober 2006 (Fragen 8, 9, 16, 17 und 18). Obgleich viele Firmenkunden tatsächlich die Unterschiede zwischen beiden Fluggesellschaften für Geschäftskunden betonen, sind diese Unterschiede für den vorliegenden Fall weniger relevant, da dieser vor allem Kunden aus dem Freizeitbereich betrifft; siehe auch einige Antworten auf den Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006 (Fragen 31, 32, 45). Es muss jedoch festgestellt werden, dass selbst Geschäftskunden die Möglichkeit mit Ryanair zu fliegen keinesfalls verwerfen, sondern in beträchtlicher Anzahl Dienstleistungen im Flugverkehr von Ryanair nutzen, siehe die Ergebnisse der Kundenbefragung der Kommission im Anhang I und II, den Fragebogen an Verbraucher vom 31. Oktober 2006 (Fragen 15, 17 und 18)., die Studie der Zivilen Luftfahrtbehörde Großbritanniens CAA „No-Frills Carriers: Revolution or Evolution“ (Billigfluggesellschaften: Revolution oder Evolution) (2006), Kapitel 4, Seite 3 ff.

das Geschäftsmodell der Fluggesellschaft auf ihrem innereuropäischen Betrieb³⁷⁹ erheblich verändert und durch den sich das Unternehmen als eine Billigfluggesellschaft neu positioniert hat, die sich auf Dienstleistungen auf Direktverbindungen konzentriert. Bezüglich des Betriebs auf Kurzstrecken ähneln sich die Hauptelemente der Dienstleistungs- und Geschäftsmodelle von Ryanair und Aer Lingus tatsächlich erheblich. Beide Unternehmen präsentieren sich selbst als Billigfluggesellschaften³⁸⁰, verkaufen nur eine einzige Kategorie von Flugtickets und bieten keine oder nur eingeschränkte Dienstleistungen an Bord ihrer Maschinen auf Flügen innerhalb der EU an. Sie wenden ein ähnliches, einseitiges Preismodell an und vertreiben nur einfache Tickets, Tickets für nur eine Klasse und nicht erstattungsfähige Tickets. Beide Fluggesellschaften wickeln die meisten Buchungen über das Internet und nicht über Reisebüros ab. Kürzlich ist Aer Lingus Ryanair beispielsweise darin gefolgt, von seinen Kunden eine zusätzliche Gebühr (5 bis 8 EUR pro Stück) für die Aufgabe von Gepäck zu verlangen, und Aer Lingus bietet auf Kurzstrecken keine kostenlosen Mahlzeiten mehr an. Andererseits wird Ryanair durch die neu eingeführte Möglichkeit des Express Check-in für Geschäftskunden attraktiver. Obgleich Aer Lingus im Vergleich mit dem direkten Wettbewerber Ryanair als Fluggesellschaft mit einem „mittleren Dienstleistungsangebot“ angesehen werden könnte (vor allem aufgrund der weiterhin bestehenden Differenzierung der Dienstleistungen hinsichtlich der Bedienung von Primärflughäfen), und obgleich die von Ryanair angebotenen Dienstleistungen als „Billigflugdienstleistungen“ bezeichnet werden könnten, geht die Kommission für die Zwecke der vorliegenden Entscheidung davon aus, dass beide Fluggesellschaften als „Billigfluggesellschaften“ angesehen werden können, da die im Grundtarif von Aer Lingus enthaltenen Dienstleistungen seit den jüngsten Anpassungen des Dienstleistungsmodells von Aer Lingus im Wesentlichen mit den im Grundtarif von Ryanair enthaltenen Dienstleistungen übereinstimmen und in einem klaren Kontrast zu traditionellen Fluggesellschaften mit einem „umfangreichen Dienstleistungsangebot“ wie British Airways oder Lufthansa stehen.

368. Obgleich die Tarife von Aer Lingus in der Regel höher sind und Kunden von Aer Lingus einen bestimmten „Zuschlag“ für die zusätzlichen Dienstleistungen bezahlen³⁸¹, muss betont werden, dass die Geschäftsmodelle anderer Wettbewerber auf den sich überschneidenden Strecken dem Modell von Ryanair insgesamt unähnlicher sind als das Geschäftsmodell von Aer Lingus.
369. Die Wettbewerber, denen das Unternehmen Ryanair auf seinen Strecken ausgesetzt ist,

379 Das geänderte Modell von Aer Lingus bezieht sich nicht auf seinen Langstreckenbetrieb. Da sich jedoch die Überschneidungen zwischen den beiden Parteien auf innereuropäische Flüge beschränken und diese Flüge nicht von dem Langstreckenbetrieb betroffen sind, da Aer Lingus diese Flüge nicht über sein Kurzstreckennetzwerk beschickt wie traditionelle Drehkreuzfluggesellschaften, kann der Langstreckenbetrieb von Aer Lingus von der Beurteilung der beabsichtigten Fusion ausgeschlossen werden.

380 Siehe zum Beispiel den Werbeslogan von Aer Lingus: „Low Fares -Way Better“ (Besser reisen bei kleinen Preisen).

381 Es ist jedoch festzuhalten, dass die Kunden von Aer Lingus in der Regel weniger für den Transfer zum Flughafen bezahlen müssen, und dass die von Aer Lingus bedienten Primärflughäfen leichter erreichbar sind.

sind hauptsächlich³⁸² auf „Zubringerverkehr“ und Geschäftskunden ausgerichtete Fluggesellschaften (z. B. CityJet, British Airways oder Lufthansa) sowie kleinere Fluggesellschaften mit regionalen Aktivitäten (Luxair, Loganair). Das Geschäftsmodell von Aer Lingus ist also zwar nicht identisch mit dem Geschäftsmodell von Ryanair, aber diesem dennoch ähnlicher als den auf Geschäftskunden/Zubringerverkehr ausgerichteten Modellen fast aller Wettbewerber auf den sich überschneidenden Strecken.

370. Die Kommission stellt fest, dass Ryanair und Aer Lingus nur auf wenigen Strecken Wettbewerbern ausgesetzt sind, die ebenfalls Billigfluggesellschaften mit Dienstleistungen im Direktflugverkehr sind³⁸³. Europas größte Billigfluggesellschaften (wie easyJet, Air Berlin oder die regionale³⁸⁴ Billigfluggesellschaft FlyBe) sind auf keiner der sich überschneidenden Strecken präsent.
371. Dieselbe Annahme gilt hinsichtlich der Tatsache, dass die *Durchschnittspreise* von Aer Lingus höher sind als die Preise von Ryanair. Auch wenn die Preise von Aer Lingus in der Regel (aber nicht immer³⁸⁵) höher sind als die Preise von Ryanair³⁸⁶, ist es für einen Vergleich wichtig genau zu wissen, welche Steuern und Gebühren in den jeweiligen Preisen enthalten sind (z. B. Flughafengebühren, Steuern, Kreditkartengebühren, Gepäckgebühren, Versicherungsprämien, „Abfertigungsgebühren“ und andere Gebühren³⁸⁷). Gemäß den Tarifdaten, die der Kommission von Ryanair und Aer Lingus zur Verfügung gestellt wurden, belief sich der Unterschied zwischen den Durchschnittstarifen der beiden Fluggesellschaften im Jahr 2006 auf nur etwa 30 EUR. Die Tarife beider Fluggesellschaften liegen in der Regel auf jeden Fall weit unter dem Preisniveau ihrer Wettbewerber auf den entsprechenden Strecken. Nach Schätzungen von Ryanair selbst sind die Preise von Netzwerkfluggesellschaften mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot (wie Air France, British Airways oder Lufthansa) wesentlich höher und liegen

382 Auf vielen Strecken sind die Wettbewerber der Parteien Netzwerkfluggesellschaften wie z. B. Lufthansa auf der Strecke Dublin-Frankfurt, Iberia auf Flügen nach Madrid, Air France/CityJet nach Paris CDG, Austrian nach Wien, British Airways und bmi nach London. Diese Fluggesellschaften lenken Flugverkehr zu ihrem entsprechenden Drehkreuz. Wie oben in Absatz 6.1 erläutert, unterscheidet sich das auf „Direktflugverkehr“ ausgerichtete Geschäftsmodell von Ryanair und Aer Lingus von auf „Zubringerverkehr“ ausgerichteten Dienstleistungen von Netzwerkfluggesellschaften. Netzwerkfluggesellschaften bedienen vor allem Transferpassagiere und lenken den Verkehr in erster Linie zu ihren Drehkreuzflughäfen. Ryanair dagegen konkurriert in keiner Weise um Transferpassagiere, und auch Aer Lingus konzentriert sich in seiner Strategie eindeutig auf Dienstleistungen im Direktflugverkehr (und nicht im Zubringerverkehr), obwohl das Unternehmen in einem gewissen Ausmaß umsteigende Passagiere für dritte Fluggesellschaften befördert. Außerdem bieten Netzwerkfluggesellschaften ein anderes Dienstleistungsmodell (Mischung aus Preis und Qualität) als Aer Lingus und Ryanair an und sind daher weniger nahe Wettbewerber. Sie operieren auf Hauptflughäfen (ihren „Drehkreuzen“) und bieten meistens umfangreiche Dienstleistungen an. Ihre Anwesenheit auf einer bestimmten Strecke wird hauptsächlich von der Anzahl der Transferpassagiere beeinflusst, mit denen sie ihr Netzwerk beschicken können. Auch viele der übrigen Wettbewerber auf den anderen Strecken können bezüglich ihrer Geschäftsmodelle nicht als näher zu Ryanair stehend als Aer Lingus angesehen werden (Spanien z. B. bedient Dublin-Malaga nur in der Sommersaison mit zwei auf das Wochenende beschränkten Rotationen pro Woche und ist daher näher am Betrieb einer Charterfluggesellschaft als an den von den fusionierenden Parteien während des gesamten Jahres täglich angebotenen Dienstleistungen). Die übrigen Wettbewerber von Ryanair und Aer Lingus in der Kategorie „Billigfluggesellschaften“ (z. B. Sky Europe (auf zwei Strecken) bmibaby, Clickair und Norwegian (auf je einer Strecke)) haben keine vergleichbare Basis am Flughafen Dublin. Das Dienstleistungsmodell von Aer Arann kann auch als Modell einer „Billigfluggesellschaft“ charakterisiert werden, aber Aer Arann operiert mit Flugzeugen mit 70 Sitzplätzen und kann daher aufgrund seiner Kostenstruktur nicht als nächster Wettbewerber von Ryanair bezeichnet werden (siehe unten, Absatz 7.3.3).

383 Auf dem Markt auch als „Billigflieger“ bezeichnet (im Englischen u.a. „Low Cost Carriers“, „LCCs“), siehe oben, Absatz. Bezüglich der Terminologie siehe Absatz 6.1.

384 Bezüglich der Einstufung von Flybe als „regionale“ Billigfluggesellschaft, die mit kleineren Flugzeugen regionale Flughäfen anfliegt, siehe das Protokoll der Befragung von FlyBe vom 12. März 2007, Blatt Nr. 6170.

385 Das heißt jedoch nicht, dass die Preise von Ryanair „immer“ niedriger als die von Aer Lingus sind, wie von Ryanair in seiner Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte behauptet (Seite 230). Je nach Status der Buchung ist es für einen Kunden ohne weiteres möglich, einen Flug bei Aer Lingus für weniger Geld als bei Ryanair zu kaufen. Die bei der Kommission mit dem Fall beschäftigte Arbeitsgruppe hat solche Fälle bei ihrem Besuch der Hauptsitze von Ryanair und Aer Lingus in Dublin beobachten können (siehe dazu auch die Protokolle der Treffen mit Ryanair am 6. Februar 2007 und mit Aer Lingus am 5. Februar 2007, Blatt Nr. 6170)

386 Von Ryanair für das Jahr 2006 angegebene Durchschnittspreise auf Kurzstrecken innerhalb Europas: 41 EUR (es ist jedoch nicht klar, welche Steuern und Gebühren wie Kreditkartengebühren, Flughafengebühren, Gepäckgebühren, etc. darin enthalten sind); Aer Lingus: 91 EUR ([65-75]* EUR ohne Gebühren und Steuern).

387 Siehe z. B. <http://business.guardian.co.uk/story/0,,1769707,00.html>

weit über den Preisen von Aer Lingus (nach Ryanair zwischen 216 EUR für Air France, 225 EUR für Lufthansa und 268 EUR für British Airways³⁸⁸). Zusätzlich muss beim Vergleich der Tarife von Ryanair und Aer Lingus berücksichtigt werden, dass die häufig höheren Preise von Aer Lingus einige qualitative Vorzüge widerspiegeln, wie die Tatsache, dass Aer Lingus Primärflughäfen anfliegt, wodurch der Kunde Transferkosten spart³⁸⁹. Die von der Kommission durchgeführte *Preiskorrelationsanalyse* bietet zusätzlich den Beleg, dass die Preise von Aer Lingus und Ryanair sich zumindest in Bezug auf die Mehrheit der sich überschneidenden Strecken in den letzten Jahren systematisch aufeinander zu bewegt haben. Da der Preisunterschied (spürbare) Unterschiede in der Qualität widerspiegelt, würde eine Preisänderung durch eine Fluggesellschaft die Nachfrage bezüglich der Dienstleistungen beeinträchtigen, die von der anderen Fluggesellschaft auf der gleichen Strecke angeboten werden. Ebenso ist im Falle von Steigerungen der Frequenzen oder verbesserten Flugplänen durch eine der fusionierenden Parteien bei gegebenen Preisen zu erwarten, dass Passagiere zu der anderen Fluggesellschaft wechseln³⁹⁰.

372. Die Kommission stellt weiterhin fest, dass die höheren Preise von Aer Lingus auch wie oben dargestellt das nach wie vor höhere Niveau der von Aer Lingus angebotenen Dienstleistungen widerspiegeln (z. B. das Bedienen von Primärflughäfen, Aufenthaltsbereiche für Geschäftsleute, eine stärkere Serviceorientierung und eine weitere Interpretation von Regeln im Kundendienst³⁹¹). Für Kunden, die die für den Transfer zum Flughafen benötigte Zeit und die dafür anfallenden Kosten beim Ticketkauf berücksichtigen, kann der *effektive Preisunterschied* deshalb niedriger sein als der reine Unterschied der Verkaufspreise.
373. Die Kommission bemerkt abschließend, dass auch unabhängige Websites, die dem Vergleich von und der Information über Fluggesellschaften dienen, regelmäßig den Transformationsprozess von Aer Lingus in eine „Billigfluggesellschaft“ beschreiben³⁹².

7.3.3 *Die fusionierenden Parteien haben geringere Betriebskosten als die meisten ihrer Wettbewerber auf den sich überschneidenden Strecken*

374. Ryanair behauptet, dass Aer Lingus aufgrund der viel höheren Kostenbasis des Unternehmens kein naher Wettbewerber von Ryanair sein kann³⁹³. Die Kommission erkennt an, dass das Unternehmen Aer Lingus, das bis vor kurzem eine nationale Fluggesellschaft in staatlichem Besitz war, die unübertroffenen niedrigen Betriebskosten von Ryanair bisher nicht erreicht hat. Dies scheint jedoch auch auf die anderen wichtigen „Billigfluggesellschaften“ in Europa zuzutreffen. Verglichen mit den Fluggesellschaften, auf die Aer Lingus auf den relevanten Märkten trifft, sind die Kosten von Aer Lingus

388 Siehe z. B. http://www.ryanair.com/site/about/invest/docs/present/quarter1_05.pdf, Seite 5.

389 Gleichzeitig sind die in den Preisen von Aer Lingus enthaltenen Flughafengebühren in der Regel höher als die Gebühren der Sekundärflughäfen, die Ryanair anfliegt.

390 Siehe Anhang III.

391 Siehe den Kommentar von Ryanair in der Erwiderung des Unternehmens auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte (Seite 187). Bei der Betonung der Unterschiede zwischen den beiden Fluggesellschaften bezieht sich Ryanair insbesondere auf Aer Lingus „...fehlende robuste Interpretation von Regeln und Vorschriften im Bereich Kundenservice“.

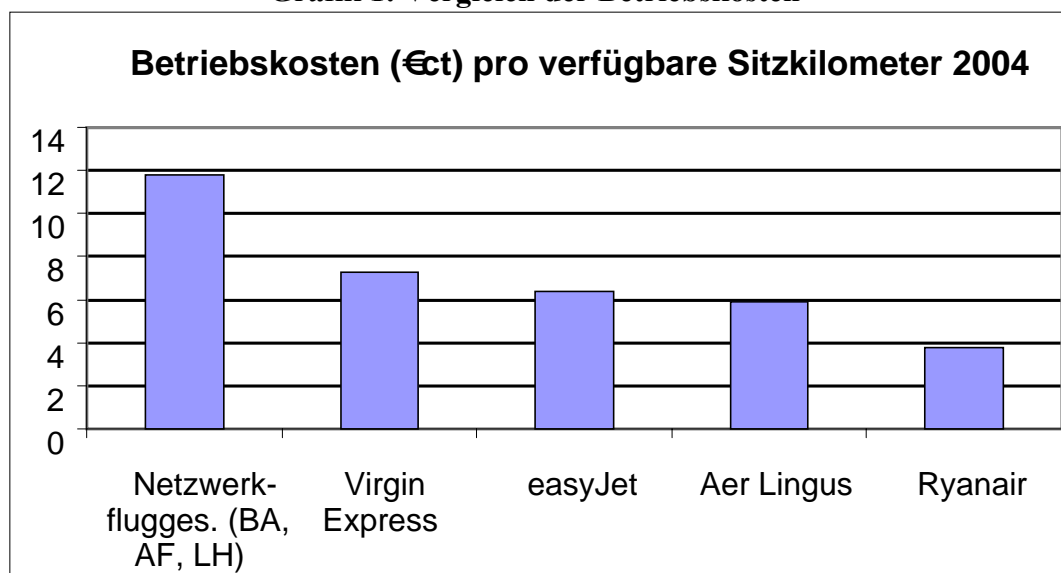
392 Siehe z. B. die Beschreibungen von Aer Lingus auf einigen Websites: <http://www.eurodestination.com/european-low-cost-airlines-guide.html>: "die nationale Fluggesellschaft Irlands, aus der jetzt eine Billigfluggesellschaft geworden ist"; <http://www.cheapflights.co.uk/low-cost-about.html>: "Aer Lingus hat sich in den letzten Jahren als Billigfluggesellschaft neu positioniert." http://de.wikipedia.org/wiki/Aer_Lingus: "Man versucht sich am europäischen Markt im Wettbewerb mit Billigfliegern". Siehe auch die Studie von Aer Lingus über die Marke Aer Lingus (siehe E-Mail von Aer Lingus (Simone Warwick) vom 27. März 2007, Blatt Nr. 6316).

393 Siehe z. B. die Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Seite 223.

allgemein deutlich niedriger und eher in der Gruppe der „Billigfluggesellschaften“ angesiedelt als in der Gruppe der Netzwerkfluggesellschaften.

375. Während Aer Lingus im Vergleich mit Ryanair einen gewissen Grad an Produktdifferenzierung vorzuweisen hat (umfangreicheres Dienstleistungsangebot mit daraus resultierenden höheren Kosten), hat das Unternehmen niedrigere Betriebskosten als andere große Fluggesellschaften in Europa und als die anderen auf den betroffenen Strecken operierenden Fluggesellschaften. Ein Vergleich der Betriebskosten wichtiger Netzwerkfluggesellschaften und einer Reihe von Billigfluggesellschaften findet sich in der unabhängigen Studie „Airline Cost Performance“ (Kostenentwicklung von Fluggesellschaften) der IATA (International Air Transport Association)³⁹⁴ In der im Juli 2006 veröffentlichten Studie werden die Betriebskosten von Netzwerkfluggesellschaften sowie von easyJet, Ryanair und Virgin Express pro verfügbare Sitzkilometer (ASK) für das Jahr 2004 geschätzt. Kosten verschiedener Fluggesellschaften zu vergleichen kann aufgrund des erheblichen Anteils fester und gemeinsamer Kosten schwierig sein, da diese dazu führen, dass längere Strecken tendenziell geringere Kosten pro Kilometer verursachen. Gleichzeitig werden viele Posten bei Kurz- und Langstreckenflügen geteilt. In Zusammenarbeit mit McKinsey hat die IATA deshalb ihre Kostenschätzungen an die durchschnittliche Streckenlänge (d. h. Länge des Fluges) und an die höhere Sitzplatzdichte von Billigfluggesellschaften angepasst. Aer Lingus wurde in der Untersuchung der IATA nicht berücksichtigt, in ihrem veröffentlichten Jahresabschluss (2005) gibt die Fluggesellschaft Gesamtstückkosten ohne Wertminderung und Leasingkosten von 5,28 €/ASK an. Die Berücksichtigung von 11 % Eigentumskosten³⁹⁵ führt zu etwa 5,9 €/ASK Betriebskosten pro ASK. Die Grafik 1 zeigt die Kostendaten der IATA und die Kostenschätzung von Aer Lingus:

Grafik 1: Vergleich der Betriebskosten



³⁹⁴ An die durchschnittliche Streckenlänge angepasste Betriebskosten pro verfügbare Sitzkilometer. Quelle für alle Fluggesellschaften außer Aer Lingus: IATA (International Air Transport Association) Economics Briefings n.5, http://www.iata.org/NR/rdonlyres/D1AFC924-8F16-4E9D-AEC1-FD18C1FE1336/51284/airline_cost_performance.pdf; bezüglich Aer Lingus: „Rundschreiben in Bezug auf Angebot von Ryanair“, Seite 8, www.flyaerlingus.com. Schätzung der Treibstoffkosten für Aer Lingus auf der Basis des IATA Economics Briefings n.5 (siehe oben).

³⁹⁵ vgl. RBB Economics: Ryanair/Aer Lingus: Merger Efficiencies, Blatt Nr. 19873, S.6.

376. Demzufolge liegt Ryanair eindeutig vorn, was die Kosten der europäischen Fluggesellschaften angeht, und Aer Lingus hat zusammen mit easyJet und Virgin Express³⁹⁶ deutlich geringere Betriebskosten als die großen Netzwerkfluggesellschaften, geht man von den Zahlen der IATA und von Aer Lingus aus. Dabei ist wichtig anzumerken, dass easyJet und VirginExpress (oder ihr Nachfolger Brussels Airlines) anders als Aer Lingus auf keiner der sich überschneidenden Strecken von Irland gegen Ryanair konkurrieren.
377. In ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte führt die Fluggesellschaft Ryanair an, dass die Kostendaten von Aer Lingus nicht mit denen anderer europäischer Billigfluggesellschaften vergleichbar sind, da sie auch Langstreckenflüge beinhalten, welche allgemein geringere Kosten pro ASK verursachen³⁹⁷. Dies ist ein berechtigter Einwand, obwohl angemerkt werden muss, dass 87 % der Passagiere von Aer Lingus auf Kurzstrecken reisen³⁹⁸. Ryanairs Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte enthält eine Grafik, nach der die Kosten von Aer Lingus für Kurzstreckenflüge „ungefähr im Bereich von“ 8 ct/ASK liegen, wobei nicht spezifiziert wird, wie diese Zahl berechnet wurde³⁹⁹. Allgemeiner warnt die IATA in ihrem Bericht, dass es keine breit akzeptierten Standards für die Angabe von Kosten gibt, und dass die Angaben von Netzwerkfluggesellschaften und Billigfluggesellschaften bezüglich Kostenstrukturen möglicherweise nicht immer einheitlich sind. Aber selbst wenn man eine Fehlerspanne in Betracht zieht oder annimmt, dass die Schätzungen von Ryanair tatsächlich korrekt sind, verweisen die Zahlen darauf, dass Aer Lingus erfolgreich ein Geschäftsmodell mit niedrigen Kosten eingeführt hat (wenn auch mit Elementen einer Produktdifferenzierung) und nun mit Stückkosten operiert, die weit unter denen traditioneller Netzwerkfluggesellschaften liegen.
378. Die Entwicklung der Stückkosten von Aer Lingus in den letzten Jahren unterstreicht ebenfalls die allmähliche Entwicklung des Geschäftsmodells der Fluggesellschaft von „traditionell“ zu Billigfluggesellschaft:

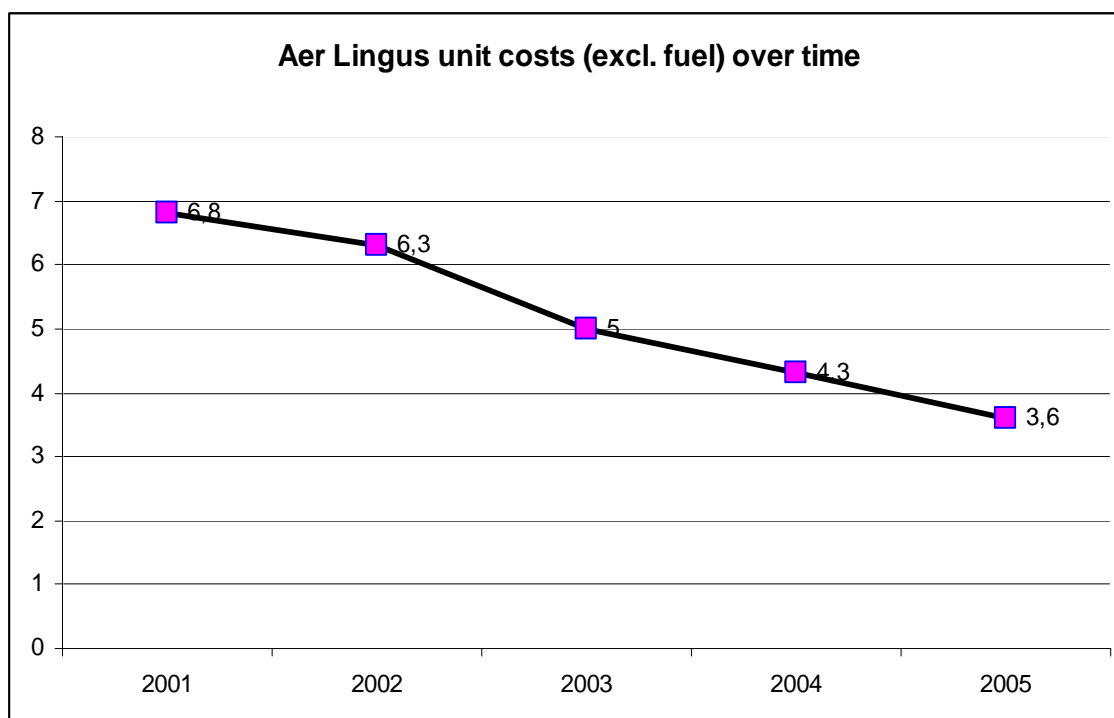
396 Inzwischen Teil von Brussels Airlines.

397 Siehe z. B. die Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Seite 223.

398 vgl. Aer Lingus vorläufige Bekanntgabe der Ergebnisse für das am 31. Dezember 2006 endende Geschäftsjahr, erhältlich unter http://www.aerlingus.com/cgi-bin/obel01im1/Corporate/ir_finan_info_reports.jsp.

399 vgl. Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Absatz 33. Die Erwiderung legt nahe, dass Ryanair seine Schätzung auf Grundlage der im IPO-Prospekt von Aer Lingus genannten Informationen über Durchschnittstarife des Unternehmens vorgenommen hat.

Grafik 2: zeitliche Entwicklung der Betriebskosten von Aer Lingus⁴⁰⁰



379. Aus den ihr zur Verfügung stehenden Kostendaten zieht die Kommission den Schluss, dass Aer Lingus auch hinsichtlich der Stückkosten zu den nächsten Wettbewerbern von Ryanair gehört. Die Umstrukturierung des Geschäftsmodells des Unternehmens in Richtung Billigfluggesellschaft hat es ihm ermöglicht, besonders von seiner Basis in Dublin aus profitabel, auf einer nachhaltigen Grundlage und in einem Kopf-an-Kopf-Wettbewerb mit Ryanair zu operieren.

7.3.4 Beide Fluggesellschaften verfügen über eine große Basis am Flughafen Dublin.

7.3.4.1. Allgemeine Vorteile des Operierens mit einer „Basis“

380. Wie oben dargelegt⁴⁰¹ wird der Begriff „Basis“ in der Luftfahrtindustrie zur Bezeichnung von Flughäfen benutzt, an denen Fluggesellschaften eine bestimmte Anzahl von Flugzeugen stationiert haben, auf die sie ihre Operationen konzentrieren und von denen aus sie mehrere Strecken betreiben⁴⁰². An einem „Basisflughafen“ konzentrieren Fluggesellschaften in der Regel eine bestimmte Anzahl Flugzeuge über Nacht, außerdem betreiben sie an dem

⁴⁰⁰ €/ASK; Quelle: Aer Lingus.
(http://www.aerlingus.com/cgi-bin/obel01im1/Corporate/ir_overview_about_ei.jsp).

⁴⁰¹ Siehe Abschnitt 6.1.

⁴⁰² Der Begriff „Basis“ wird in diesem Papier zur Beschreibung der Vorteile dessen benutzt, wichtige Operationen an einem einzigen Flughafen zu konzentrieren. Wie in diesem Abschnitt dargestellt wird, benutzen die Fluggesellschaften unterschiedliche Konzepte des Begriffs „Basis“ (siehe Basisfragebogen, z. B. Fragen 3 und 11). Aus diesem Grund lässt sich kein „genauer“ Katalog der qualitativen und quantitativen Kriterien für einen „Basisflughafen“ aufstellen. Es lässt sich jedoch beobachten, dass der Begriff „Basis“ normalerweise nur dann benutzt wird, wenn mehr als eine Strecke von einem Flughafen aus betrieben wird. Wie bereits in Abschnitt 6.1. erwähnt wurde, muss das Konzept der „Basis“ von dem Konzept eines „Drehkreuzes“ unterschieden werden, da sich der Begriff „Drehkreuz“ auf das „Drehkreuzmodell“ und sein System der Einbindung von „Zubringerluftverkehr“ in ein Netzwerk bezieht, was bei dem Konzept einer „Basis“ nicht der Fall ist (auch wenn eine Basis natürlich auch ein Drehkreuz sein kann).

Basisflughafen üblicherweise zusätzliche Anlagen und Dienstleistungen wie z. B. Wartungsdienste, Dienstleistungen im Bereich Kundenbetreuung, Einrichtungen für den Betrieb am Boden oder standby-Flugzeuge. Durch das Betreiben einer Basis können Fluggesellschaften außerdem die Unterbringung ihres Personals und der Flugzeugbesatzungen in Hotels vermeiden. Die Errichtung einer „Basis“ bedeutet also mehr als nur das Parken eines Flugzeugs über Nacht. Voraussetzung ist die Bereitstellung von Infrastruktur, Personal und Ausrüstung (einschließlich der damit einhergehenden Investitionen) an einem Flughafen, die dazu benutzt werden, mehrere von diesem Flughafen ausgehende Strecken zu betreiben.

381. Durch die Konzentration von Flugzeugen und Verkehr an bestimmten Basen können in erheblichem Ausmaß Kosten eingespart und die Flexibilität erhöht werden. Im Vergleich zu der Bereitstellung einer Direktverbindungsdienstleistung auf einer einzigen Strecke ohne eine Basis an einem der beiden Enden der Strecke bietet der Betrieb mit einer Basis für die von dieser Basis aus betriebenen Strecken unzählige Wettbewerbsvorteile. Der Betrieb mit einer Basis hat im Wesentlichen *zweierlei Auswirkungen*. Zum ersten lassen sich mit einer Basis aufgrund von Skalenerträgen und Verbundvorteilen Kosten sparen. Zum zweiten gibt es insofern eine „Wettbewerbsauswirkung“, als die Fluglinie schneller auf Änderungen bezüglich Angebot und Nachfrage für Strecken von dieser Basis aus reagieren kann. Es ist deshalb von einer Basis aus leichter, dynamisch auf das Verhalten von Wettbewerbern zu reagieren, als wenn eine Fluggesellschaft außerhalb einer Basis operiert.

Skalenerträge und Verbundvorteile

382. Der Markttest der Kommission⁴⁰³ hat bestätigt, dass Fluggesellschaften durch das Operieren von einer Basis aus insbesondere von den folgenden Skalenerträgen und Verbundvorteilen profitieren:

- Vertriebs- und Werbekosten: Die mit dem Verkauf und der Werbung verbundenen Kosten stellen zu einem großen Teil feste Kosten dar. Die Wiedereinholung dieser Kosten durch eine größere Flugzeugflotte und einem breiten Portfolio an Strecken überträgt sich aus diesem Grund auch auf niedrigere Stückkosten.
- Einrichtungen für Kundendienstleistungen und den Betrieb am Boden: Eine ausreichende Größe ermöglicht es Fluggesellschaften, ihre eigenen Einrichtungen wie beispielsweise eigene Check-In-Schalter, Kundeninformationsschalter usw. an einem Flughafen zu betreiben und somit den Passagieren mehr Dienstleistungen zu niedrigeren Kosten anzubieten⁴⁰⁴.
- Störungskosten: Ein größerer Flugzeugbestand ermöglicht es einer Fluggesellschaft, die mit Stornierungen verbundenen Kosten zu reduzieren und durch mehr Möglichkeiten zur Einholung von Zeitplänen ihre Zuverlässigkeit hinsichtlich des Einsatzes von Flugzeugen zu verbessern. Aer Lingus zum Beispiel hat ein standby-Flugzeug in Dublin. Ryanair dagegen betont, kein standby-Flugzeug an einem bestimmten Flughafen zu stationieren. Stattdessen betreibt das Unternehmen [2-6]* Flugzeuge, die zwischen all seinen 20

403 Siehe insbesondere Frage 7, 8, 9 und 10 des Fragebogens an Wettbewerber (Basiswettbewerb) vom 7. Dezember 2006 (im Folgenden bezeichnet als „Basisfragebogen“).

404 Ryanair zum Beispiel fertigt sein Gepäck an eigenen Gepäckabfertigungsanlagen am Flughafen Dublin ab.

Basen rotieren⁴⁰⁵.

- Zeitnischen und Standplätze: Um eine bestimmte Strecke zu bedienen, benötigt eine Fluggesellschaft Zeitnischen für die Ankunft und den Abflug sowie die entsprechende Standplatz-/Flugsteigausrüstung an den Abflug- und den Zielflughäfen. Bei Kapazitätsengpässen sind Fluggesellschaften mit vielen von einem Flughafen ausgehenden Strecken in der Lage, Zeitnischen verschiedener Strecken durcheinander zu ersetzen, während für Fluggesellschaften mit wenigen oder keinen Strecken der Eintritt durch ein Verschieben von einer von demselben Flughafen ausgehenden vorhandenen Strecke erschwert ist⁴⁰⁶.

383. Große Fluggesellschaften können außerdem von der stärkeren Verhandlungsposition profitieren, in der sich Wettbewerber mit einer Basis befinden⁴⁰⁷:

- Betrieb am Boden: Eine Basis mit mehreren Flugzeugen ermöglicht einer Fluggesellschaft, bessere Bedingungen für ihren Betrieb am Boden zu erhalten, die das größere Volumen widerspiegeln.
- Verhandlungen mit dem Flughafen und Aufsichtsbehörden: Eine starke Verhandlungsposition aufgrund der Gesamtmenge an Verkehr, die eine Fluggesellschaft zu einem Flughafen bringt, kann dieser Zugang zu bevorzugten Einrichtungen, z. B. Flugsteigen in der Nähe wichtiger Terminals, verschaffen sowie Flughafengebühren senken und so zu einer höheren Produktqualität bei geringen oder keinen zusätzlichen Kosten führen⁴⁰⁸.
- Beschaffungswesen: Eine ausreichende absolute und relative Größe im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften an einem Flughafen verschafft einer Fluggesellschaft eine bessere Position in Verhandlungen mit Lieferanten wie beispielsweise Verpflegungs- und Wartungsunternehmen, was zu entsprechenden Kostenvorteilen führt.

384. Durch die Stationierung mehrerer Flugzeuge an demselben Flughafen können Fluggesellschaften auch von *Verbundvorteilen* profitieren, da sie einfach Posten zwischen den einzelnen Strecken verschieben und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit auf den von der Basis aus betriebenen Strecken erhöhen können.

- Je mehr Flüge eine Fluggesellschaft von einem Flughafen aus betreibt, desto einfacher ist es für diese Fluggesellschaft, die Nutzzeit der Flugzeuge zu maximieren, da mehr Kombinationen von Flügen zur Verfügung stehen, um einen Zeitplan von acht oder zehn Stunden zu füllen. Beispielsweise variiert das Kurzstreckennetzwerk von Aer Lingus von Dublin zwischen einer Dauer von ca. 50 Minuten (zum Beispiel Dublin-Manchester) bis zu drei Stunden und zehn Minuten (zum Beispiel Dublin-Rom). Die betrieblichen Vorschriften sehen eine begrenzte Anzahl von 10 Arbeitsstunden für die Besatzung eines Flugzeuges von Aer Lingus vor. Da Aer Lingus über eine Basis in

405. In der Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte (S. 54) zieht Ryanair deshalb den Schluss, eine Basis sei für derartige standby-Dienstleistungen irrelevant. Es muss jedoch festgehalten werden, dass der Ansatz von Ryanair bestätigt, dass die Kosten eines standby-Flugzeugs durch sehr große Flotten minimiert werden können, d. h. Skalenerträge spielen im Umgang mit Störungskosten durchaus eine Rolle. Zweitens hat Ryanair die Möglichkeit, diese Kosten auf mehrere Basen zu verteilen, seinem spezifischen Geschäftsmodell (nämlich mit einem Netzwerk von Basen zu operieren) zu verdanken. Drittens folgt aus der Tatsache, dass Ryanair im Wesentlichen seine zahlreichen Basen verbindet, dass seine [2-6]* Flugzeuge – wenn sie gerade nicht benutzt werden – in Wirklichkeit sehr wahrscheinlich auf den Basisflughäfen des Unternehmens, von denen einer der Flughäfen Dublin ist, auf standby stehen.

406. Obgleich einige Flughäfen Anreize für Fluggesellschaften bieten, die neue Strecken an diesem Flughafen eröffnen möchten, sind Fluggesellschaften im Vorteil, die bereits eine Zeitnische an einem Flughafen haben, da sie durch die Nutzung einer zuvor für eine andere Strecke genutzten Zeitnische einfach eine neue Strecke eröffnen können („Großvaterrecht“).

407. Siehe auch die Antworten auf Frage 8 und 9 des Basisfragebogens.

408. Zumindest bisher spielen diese Vorteile am Flughafen Dublin keine große Rolle, an anderen Flughäfen konnte Ryanair jedoch beträchtliche Rabatte und andere Vorteile aushandeln, siehe auch Abschnitt 7.8.8.

Dublin verfügt, kann das Unternehmen aus diesem Grund einfach einen Flug nach Rom und Manchester mit der gleichen Besatzung und der gleichen Ausrüstung durchführen (unter der Annahme einer Durchlaufzeit von 40 Minuten). Eine größere Flotte ermöglicht es der Fluggesellschaft auch, eine Reservebesatzung für die Piloten und die Kabinenbesatzung zusammenzustellen und die Arbeitszeiten der Besatzungsmitglieder zu maximieren, die nur acht bis zehn Stunden am Tag arbeiten und dann am Abend an ihren Heimatflughafen zurückkehren können (wodurch Hotelkosten vermieden werden). Aus dem gleichen Grund (festgelegte Arbeitszeiten für Besatzungsmitglieder) können Fluggesellschaften, die von einem Basisflughafen aus operieren, viel einfacher länger arbeiten als zehn oder elf Stunden am Tag und somit die Nutzzeit ihrer Flugzeuge maximieren, da sie auf einfachem Wege die „Morgenbesatzung“ während des Tages auf der Basis austauschen können. Fluggesellschaften, die ohne eine Basis operieren, verfügen nicht über diese Möglichkeit.

- Durch ein Portfolio an Flugzeugen lässt sich auch die Nutzzeit der Flugzeuge verbessern, indem die gesamte Flugausfallzeit reduziert wird, um so die Anforderungen an Pünktlichkeit zu erfüllen, da jede vorübergehende Verspätung durch Nutzung der für andere Flugzeuge des Portfolios vorgesehenen Bodenzeit aufgefangen werden kann⁴⁰⁹.
- Fluggesellschaften, die von einer Basis aus operieren, können an ihrem Basisflughafen die *Zeitnischen am frühen Morgen* nutzen, die von wirtschaftlicher Bedeutung sind, da die Nachfrage nach Flügen zu dieser Tageszeit besonders hoch ist, insbesondere für Strecken, bei denen die Mehrheit der Passagiere von diesem Ende der Strecke kommen. Müsste ein Flugzeug morgens von einem anderen Flughafen oder einer anderen Basis aus nach Dublin fliegen, würden die wertvollen Zeitnischen am frühen Morgen verloren gehen⁴¹⁰.

385. Einsparungen, die aus dem Operieren von einer Basis aus entstehen, sind normalerweise zu Beginn besonders hoch (zum Beispiel im Vergleich zu einer Direktverbindung oder beim Vergleich einer Basis mit einem Flugzeug oder zwei Flugzeugen mit einer Basis mit 10 bis 15 Flugzeugen) und können mit Erreichen einer bestimmten Größe geringer werden⁴¹¹.

386. Ryanair bestreitet nicht die Existenz von Skalenerträgen an sich. Nach Ansicht von Ryanair entstehen diese jedoch nicht durch Operationen von einer Basis aus, sondern durch die Gesamtgröße. Kostenrentabilität wird nach Auffassung von Ryanair durch die Gesamtheit der Operationen einer Fluggesellschaft und durch ihre Gesamtgröße bestimmt⁴¹². Ryanair erkennt jedoch an, dass der Betrieb mit Basisflughäfen es den Fluggesellschaften ermöglicht, die betriebliche Komplexität zu verringern, da an diesen Basen die technische Unterstützung konzentriert werden kann⁴¹³. In seiner Vorlage zu den Rentabilitätsvorteilen, die sich das Unternehmen Ryanair von der Fusion verspricht, verweist es auf die Vorteile, die aus dem Betrieb mit einer Basis erwachsen würden. So argumentiert Ryanair, durch die Fusion würde sich *„die derzeitige Basisstruktur und der Zeitplan [von Aer Lingus] so verändern, dass die Besatzungen nicht mehr außerhalb einer Basis über Nacht untergebracht werden müssen. Dies würde zudem das Verhältnis von*

409 Für mehr Einzelheiten siehe z. B. die Vorlage von Aer Lingus vom 9. Februar 2007, Blatt Nr. 4122, S. 2-3.

410 Dieser Umstand wurde von Wettbewerbern in den von der Kommission durchgeführten Befragungen betont, siehe Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007 und von Jet2.com am 1. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

411 Die zunehmende Rentabilität in Bezug auf die Größe hat jedoch bei sehr großen Basen immer weniger Bedeutung (z. B. sind die zusätzlichen Einsparungen bezüglich des Betriebs mit 70 statt mit 60 Flugzeugen auf einer Basis relativ gering).

412 Antwort von Ryanair auf Artikel 6(1)(c) der Entscheidung vom 19. Januar 2007, S.13.

413 Die Beseitigung von technischen Problemen im Falle einer Flugzeugpanne ist komplizierter und kostenintensiver auf Strecken, die nicht an eine Basis angebunden sind, auf der sich eine technische Unterstützung befindet.

Besatzung zu Flugzeug verringern."⁴¹⁴

387. In einer von Ryanair (RBB) übermittelten Studie, in der angeblich gezeigt wird, dass die Betriebskosten von Ryanair durch eine Basis nicht geringer werden, wird nicht in Frage gestellt, dass derartige Vorteile für Fluggesellschaften im Allgemeinen bestehen, wie im Markttest bewiesen wurde⁴¹⁵.
388. In jedem Fall spiegelt die Vorlage von Ryanair das Geschäftsmodell des Unternehmens selbst wider, das das Betreiben eines Netzwerkes verschiedener über Europa verteilter Basen beinhaltet. Die Dichte und Gesamtgröße dieses Netzwerks gibt Ryanair tatsächlich die nötige Flexibilität, um einige seiner Kosten auf das gesamte Netzwerk zu verteilen. Andere Billigfluggesellschaften (namentlich die wenigen mit Ryanair auf den sich überschneidenden Strecken konkurrierenden) operieren jedoch nicht mit einem ähnlichen Netzwerk von Basisflughäfen⁴¹⁶. Bei solchen Wettbewerbern würden Skalenerträge nur an ihren jeweiligen Basisflughäfen entstehen. Schließlich bedeutet die Tatsache an sich, dass einige der Basen von Ryanair eher klein sind, nicht, dass mit dem Betrieb einer Basis verbundene Vorteile nicht auf allen Basisflughäfen gegeben wären. Da solche Sekundärflughäfen oft starke Anreize bieten, um neue Fluggesellschaften anzuziehen, werden bereits geringe Aktivitäten neuer Fluggesellschaften (beispielsweise während einer Probezeit) gefördert⁴¹⁷.

Erhöhte Flexibilität zur Anpassung an Nachfrageschwankungen

389. Abgesehen von Skalenerträgen und Verbundvorteilen, ermöglichen größere Operationen an einem Basisflughafen auch schnellere Reaktionen auf Veränderungen auf der Nachfrageseite. Das dynamische Wesen des Wettbewerbs im Fluggesellschaftssektor zeigt sich daran, dass Fluggesellschaften ständig die in ihrem Netzwerk betriebenen Kapazitäten (und Strecken) anpassen. Besonders Aer Lingus und Ryanair ändern regelmäßig ihre Frequenzen und Strecken von ihrer Basis in Dublin, was zu erheblichen Schwankungen bei

414 Siehe die Antwort von Ryanair auf vorläufige Kommentare/Fragen bezüglich des übermittelten Effizienzpapiers vom 20. Oktober 2006, Blatt Nr. 24006 im Abschnitt „Kosten für Mitarbeiter“.

415 Siehe z. B. die Ergebnisse des sogenannten Basisfragebogens für Wettbewerber. In seiner Vorlage vom 20. Februar 2007, Blatt Nr. 4135 (Seiten 45-51) hat RBB auf der Basis von Daten von Ryanair eine einmalige Expansion von 10 auf 15 Flugzeuge am Flughafen Dublin geprüft und ist zu dem Schluss gekommen, dass diese nicht zu einer Reduzierung der Betriebskosten von Ryanair geführt hat. RBB vergleicht auch für die Sommersaison 2006 die Kosten der Flüge zwischen Gatwick (keine Basis von Ryanair) und Cork (wo ein Flugzeug von Ryanair stationiert ist) mit den Kosten der Flüge zwischen Gatwick und Dublin (wo 15 Flugzeuge stationiert sind). RBB stellt fest, dass das Fliegen von Dublin aus keinen Kostenvorteil darstellt. Die Validität der Ergebnisse dieser Studie ist fragwürdig. Es ist weder klar, wie RBB die Unterschiede zwischen den Strecken erklärt, die von den verschiedenen Flughäfen aus betrieben werden, noch welche Bestandteile der Unterhalts- und Betriebskosten in die Kostenkalkulation einbezogen wurden. Da bestimmte Strecken aus der Vergleichsgruppe (korrekter Weise) von der Untersuchung ausgenommen wurden (wie in Fußnote 42 des Berichts erklärt wird, wurden die Strecken ausgenommen, die die Flughäfen der Vergleichsgruppe mit einem Basisflughafen am anderen Ende verbinden), ist nicht klar, wie mögliche mit der bestimmten Basis verbundene Skalenerträge zwischen diesen Strecken und denen, die berücksichtigt wurden, aufgeteilt worden sind. In dem Bericht wird nicht erörtert, ob beim Vergleich des Flughafens Dublin mit der Vergleichsgruppe von fünf anderen (von insgesamt 18) Basisflughäfen von Ryanair die Auswahl dieser Flughäfen verzerrt ist. Bezüglich Werbekosten kann davon ausgegangen werden, dass nur aktuelle Ausgaben in die Studie eingegangen sind und frühere mit der Etablierung der Marke Ryanair verbundene Ausgaben nicht berücksichtigt wurden. Diese Kosten sind nicht mit den Kosten der Wettbewerber von Ryanair vergleichbar, wie im untenstehenden Abschnitt 7.8. dargelegt wird.

Aer Lingus hat ebenfalls eine eigene Kalkulation bezüglich Kosteneinsparungen durch den Betrieb einer Basis zur Verfügung gestellt. Dabei wird eine aus einem Flugzeug bestehende Flotte mit einer aus 5 Flugzeugen bestehenden Flotte verglichen, um die aus dem Betrieb einer Basis erwachsenden Vorteile zu veranschaulichen. In der Kalkulation wird jedoch nicht notwendiger Weise von einer minimalen rentablen Größe von fünf Flugzeugen für eine Basis ausgegangen. Berücksichtigt wurden Kosten für Störungen, Personal, Betrieb am Boden, Vertrieb und Werbung, Gesamtflugstunden etc., wobei das Ergebnis der Berechnung ist, dass mit fünf Flugzeugen eine Kostenersparnis von etwa 20 % realisiert werden kann. Diese würde sich mit 10 Flugzeugen nur marginal auf 21 % erhöhen (siehe die Vorlage von Aer Lingus vom 19. Februar 2007, Blatt Nr. 4122).

416 Aer Lingus arbeitet zum Beispiel mit nur einer Basis.

417 Siehe bezüglich des Beispiels Charleroi z. B. die Entscheidung der Kommission vom 12. Februar 2004, ABl. L 137/1 S. 2, 30. April 2004.

den täglichen Frequenzen und Strecken führt⁴¹⁸.

390. Man kann zwischen zwei Arten von „Nachfrageschocks“ (das heißt einer plötzlichen Zu- oder Abnahme der Nachfrage nach den angebotenen Dienstleistungen) unterscheiden. Bestimmte Nachfrageschwankungen, zum Beispiel geänderte Präferenzen der Verbraucher oder ein erhöhtes Gesamteinkommen, können *alle Strecken* von einem Flughafen betreffen. Ryanair hat in der Tat ausgeführt, dass die hohe Wachstumsrate der irischen Wirtschaft einen positiven Einfluss auf die gesamte Nachfrage nach Flügen von Irland hatte. Dies wäre auch eine Erklärung für die schnelle Zunahme der Frequenzen bestehender Strecken und die Eröffnung neuer Strecken im Laufe der letzten Jahre. Andererseits sollte anerkannt werden, dass der Betreiber einer Basis auch empfindlicher für negative Nachfrageschocks (*d. h.* einen plötzlichen Rückgang der Gesamtnachfrage) sein könnte, sobald er an einem bestimmten Flughafen Investitionen getätigt hat⁴¹⁹.
391. Die zweite Art der Veränderung in der Nachfrage ist streckenspezifisch und betrifft nicht alle Strecken auf die gleiche Art und Weise. Streckenspezifische Schwankungen der Nachfrage können aufgrund einer saisonalen Nachfrage von Ferenzielen auftreten (Reiseziele im Süden oder in Skigebieten). Im Falle von streckenspezifischen Nachfrageschocks ermöglicht es ein größeres Streckennetzwerk an einer Basis der Fluggesellschaft, ihre Kapazitäten anzupassen, um diesen Nachfrageschwankungen zu begegnen. Die Fluggesellschaft ist besser in der Lage, als Reaktion auf Änderungen der relativen Nachfrage oder der Rentabilität, Flugzeuge, Zeitnischen und die Besetzungen zwischen den verschiedenen Strecken ohne wesentliche zusätzliche Kosten oder entstehende Risiken neu umzuverteilen. Eine Fluggesellschaft, die an einem Flughafen nicht sehr aktiv ist, hätte größere Schwierigkeiten und bräuchte mehr Zeit, auf solch einen Anstieg der Nachfrage auf einer bestimmten Strecke zu reagieren. Die Erhöhung von Frequenzen oder die Eröffnung einer neuen Strecke von einem Abflugort, an dem die Fluggesellschaft nicht sehr aktiv ist, würde höhere Anfangsinvestitionen (insbesondere für Werbung und den notwendigen Zugang zu Kunden in der Region) und mehr Zeit erfordern als bei einem Abflugort, an dem die Fluggesellschaft bereits eine Basis errichtet hat⁴²⁰. Eine Fluggesellschaft ohne Basis könnte also nicht derartig schnell auf einen plötzlichen Anstieg der Nachfrage auf einer bestimmten Route reagieren wie die fusionierenden Parteien.
392. Eine Fluggesellschaft mit vielen und großen Operationen an einem Flughafen verfügt über Vorteile bezüglich der Erzeugung von Nachfragen auf Strecken, die an diesem Flughafen beginnen. Die Hauptquelle für diesen Vorteil scheinen inhärente Werbevorteile zu sein. Betreibt eine Fluggesellschaft von einem Flughafen aus mehr als eine Strecke, ist es wahrscheinlicher, dass Verbraucher im Allgemeinen auf die Fluggesellschaft aufmerksam werden, und dass sie bei der Wahl der Fluggesellschaft für eine Flugreise die Website dieser Fluggesellschaft konsultieren werden⁴²¹. Fluggesellschaften, die mehrere Strecken von einem Flughafen aus betreiben, können Werbekosten sparen, da diese Kosten auf mehr

418 Auf 24 der 35 sich überschneidenden Strecken haben Aer Lingus oder Ryanair ihre im Winter 2006/2007 und im Sommer 2007 betriebenen Rotationen modifiziert. Siehe auch die zahlreichen Änderungen bei den sich überschneidenden Strecken während der Untersuchung der Kommission, z. B. bei den Strecken Dublin-Bristol, Dublin-Turin, Dublin-Fuerteventura und Manchester-Cork; siehe auch die von Ryanair angekündigte Änderung bei sechs Strecken in Frankfurt am 18. April 2007, siehe Ryanairs Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Seite 219.

419 In Bezug auf Dublin wurde das Risiko eines „negativen Nachfrageschocks“ jedoch nicht von einem der Wettbewerber in der Markttest erwähnt. Siehe auch Antwort 8 und 9 des Basisfragebogens.

420 Siehe Fragebogen an Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 36.

421 Dies ist im vorliegenden Fall besonders bedeutsam, da sowohl Aer Lingus als auch Ryanair die große Mehrheit ihrer Flugtickets über ihre jeweilige Website verkaufen.

Strecken verteilt werden können.

Die meisten Fluggesellschaften nutzen Basisflughäfen

393. Die Untersuchung der Kommission hat gezeigt, dass Operationen ohne Basis (z. B. Flüge im Dreieck oder sogenannte „W-flights“) in der Luftfahrtindustrie selten vorkommen. Die Fluggesellschaften haben bestätigt, dass dieses Vorgehen eher ungewöhnlich ist, und dass es in den meisten Fällen sogar einen wirtschaftlichen Nachteil darstellt, Flugverbindungen zu bedienen, die nicht an eine Basis angebunden sind⁴²². So gibt es nur sehr wenig Strecken von oder nach Dublin, auf denen Aer Lingus einen Wettbewerber hat und die nicht von einer Basis aus betrieben werden⁴²³.
394. Ryanair selbst betreibt sehr wenige Strecken „ohne Basis“ (d. h. Strecken, die nicht mindestens an einem Ende über eine Basis verfügen). In der Tat befinden sich unter den 450 Strecken, die Ryanair betreibt, nur vier Strecken ohne eine Anbindung an eine Basis (d. h. also weniger als 1 % des gesamten Netzwerkes von Ryanair)⁴²⁴. In ähnlicher Weise befinden sich unter den 250 Strecken von easyJet nur zwei Strecken, die nicht mit einer der Basen von easyJet verbunden sind⁴²⁵. Ryanair hat betont, dass das Unternehmen im Laufe der Zeit versucht, die Anzahl seiner Basen in Europa weiter zu vergrößern und diese Basen mit so vielen Zielflughäfen zu verknüpfen, wie kommerziell sinnvoll ist⁴²⁶. Dies führt zu einem geometrischen Wachstumsmuster, in dem Basen miteinander verknüpft werden⁴²⁷. Ryanair gibt an, dass das Unternehmen darauf abzielt, *„von den Kosteneinsparungen und den Skalenerträgen zu profitieren, die aus unserer Streckenentwicklungsstrategie 'Verknüpfung der einzelnen Basen' resultieren“*⁴²⁸

Basisvorteile können mit der Größe der Basis zunehmen.

395. Eine große Mehrheit der Wettbewerber hat bestätigt, dass der Betrieb von einer Basis

422 Siehe auch die Antworten auf Frage 44 des Fragebogens an Wettbewerber der Kommission vom 6. November 2006 sowie die Protokolle der Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007 und die Protokolle der Befragung von bmi vom 9. März 2007, Blatt Nr. 6170.

423 Aer Lingus gibt höchstens sechs Strecken aus allen Strecken ab Dublin an, siehe die Vorlage von Aer Lingus vom 9. Februar 2007, Blatt Nr. 4122, Seite 6. Mit einer Ausnahme (Luxair auf der Strecke Dublin – Manchester) war die relevante Fluggesellschaft Spanair, die zum Teil auf der Grundlage des Modells einer „Charterfluggesellschaft“ operiert (siehe die genauere Untersuchung von Spanair im Rahmen der einzelnen Strecken in Abschnitt 7.9.). Laut der Website des Unternehmens bietet Spanair derzeit Linienflüge von Dublin zu nur zwei Zielen an – Lanzarote und Gran Canaria.

424 Gemäß der Antwort von Ryanair vom 8. Dezember 2006 sind dies Treviso-Beauvais, Beauvais-Porto, Tampere-Riga und Newcastle-Top.

425 Siehe die Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

426 Siehe die internen Dokumente von Ryanair: „[...]“* Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung (Besprechung der Geschäftsführung vom [...]*, Seite 3.4, Blatt Nr. 629). Interne Dokumente von Ryanair: [...] (Dokument für den Vorstand Nr. 3, Besprechung der Geschäftsführung vom [...]*: S. 3.4, Blatt Nr. 629); „[...]“* (Dokument Nr. 4 der Geschäftsführung, Besprechung der Geschäftsführung vom [...]*: S. 1, Blatt Nr. 629, Text von der Kommission hervorgehoben); „[...]“* (Dokument Nr. 4 der Geschäftsführung; Besprechung der Geschäftsführung vom [...]*: S. 2, Blatt Nr. 629); „[...]“* (Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung vom [...]*: S. 3.2, Blatt Nr. 629; Text von der Kommission hervorgehoben).

427 Antwort von Ryanair vom 8. Dezember 2006, Seite 8-9.

428 Pressemitteilung von Ryanair vom 6. Februar 2006.

erhebliche Vorteile im Vergleich zu einem Betrieb ohne eine Basis aufweist⁴²⁹. Die Analyse hat ebenfalls die Ansicht bestätigt, dass eine größere Basis im Allgemeinen die Flexibilität erhöhen und mehr Kosten⁴³⁰ einsparen kann. Jedoch hat der Markttest der Kommission ergeben, dass die verschiedenen Fluggesellschaften unterschiedliche Angaben über die optimale Größe für den Betrieb von einer Basis⁴³¹ aus machen. Dies bestätigt die eigene Beurteilung der Kommission, dass in der Praxis die realisierbare Mindestgröße einer Basis von einer Vielzahl von Faktoren abhängt, einschließlich der geografischen Nähe dieser Basis zu anderen etablierten Basen derselben Fluggesellschaft, der Dichte des Netzwerkes der Fluggesellschaft und der Art des Flughafens, auf dem die Basis errichtet wurde. Bei einem sekundären/regionalen Flughafen beispielsweise ist die absolute Mindestzahl an Flugzeugen niedriger, wenn der Flughafen einer Fluglinie Anreize bietet, dort eine Flugbasis einzurichten.

7.3.4.2. Beide Wettbewerber haben aufgrund ihrer großen Flugbasis in Dublin ähnliche Vorteile.

396. Wie bereits oben erwähnt, bestätigt die Tatsache, dass Ryanair und Aer Lingus von einer großen Flugbasis am Flughafen Dublin aus operieren, die Tatsache, dass beide Fluggesellschaften die größten Konkurrenten füreinander sind. Ryanair hat seinen Flugverkehr auf 20 „Basisflughäfen“ in ganz Europa konzentriert. Neben London-Stansted mit einer Flotte von 20 Flugzeugen stellt der Flughafen Dublin die zweitwichtigste Basis von Ryanair dar. Die Passagiere von Ryanair machen ca. [30-40]* % der Gesamtzahl an Passagieren in Dublin aus. Dublin ist auch der Heimatflughafen für Aer Lingus. Dort sind etwa 90 % seiner gesamten Luftflotte stationiert⁴³². Aer Lingus verfügt zurzeit über 23 Kurzstreckenflugzeuge mit Standort Dublin und bedient von dort aus 70 Flugstrecken in 15 Länder ganz Europas. Der Anteil der Passagiere von Aer Lingus an der Gesamtzahl der Passagiere am Flughafen Dublin beträgt etwa [30-40]* %⁴³³.
397. Angesichts der Tatsache, dass beide Anbieter einen Großteil ihrer Luftflotte am Flughafen Dublin stationiert haben und die Flottengröße ebenso wie die Anzahl der Passagiere und die Anzahl der Flugstrecken von diesem Flughafen aus ähnlich ist, kann angenommen

429 Siehe die Antworten auf Frage 8, 9 und 10 des Basisfragebogens; siehe ebenfalls die Antworten auf Frage 38 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6. November 2006. Unter Zuhilfenahme eines Beispiels bezüglich der Diskussion der mit einer Basis verbundenen Vorteile hat eine Billigfluggesellschaft festgestellt, dass sie „acht neue Strecken mit drei Flugzeugen einführen kann, indem nur ein einziger neuer Flughafen eröffnet wird“. Es ist eine Möglichkeit, um „die Effizienz unserer Tätigkeit in diesen Zielstädten zu erhöhen und trägt dazu bei, die Kosten pro Einheit zu senken und die Investitionsgüter besser zu nutzen“. Siehe dazu: Pressemitteilung von easyJet vom 13.02.2004; Eine andere Fluggesellschaft beschreibt die Nachteile, die durch eine nicht vorhandene Basis am Flughafen entstehen, wie folgt: „[...] das bedeutet, dass das Flugzeug für Wartungszwecke ungenutzt auf einer Wartungsbasis stationiert werden muss und ein Ersatzflugzeug bereitgestellt werden muss, um dieses Flugzeug zu ersetzen. Wenn zudem eine Störung des Betriebsablaufs auftritt, gibt es keine Möglichkeit, den Betrieb erneut aufzunehmen, indem ein anderes Flugzeug als das vorhandene Flugzeug auf einem Drehkreuz/einer Basis ersetzt wird. Die Besatzung des Flugzeuges muss entweder zu dem Flughafen gebracht werden und in einem Hotel übernachten oder auf dem Flughafen stationiert sein. Die erforderliche Anzahl an Besatzungsmitgliedern wäre höher als die durchschnittliche Anzahl pro Flugzeug auf einer Basis für mögliche Dienstleistungen auf Abruf. Es gibt zudem mögliche Ineffizienzen bei der Abwicklung von Dienstleistungen an den Flughäfen, wenn dort nur ein Flugzeug stationiert ist.“, siehe auch die Antwort von Loganair auf Frage 38 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6. November 2006, Blatt Nr. 21059.

430 Siehe die Antworten auf Frage 11 des Basisfragebogens.

431 Siehe Antworten auf Frage 11 des Fragebogens zu einer Flugbasis; British Airways beispielsweise gibt an, dass eine Flugbasis mit 25 Flugzeugen dazu beiträgt, die Flottengröße minimal zu halten, weil sich die Wartung und Bereithaltung von Flugzeugen vereinfachen (siehe Antwort von British Airways vom 7. Februar 2007 auf die Nachfassaktion der Kommission (Nr. 14)). Aer Lingus hat detailliert aufgezählt, welche Kostenvorteile seiner Meinung nach durch eine Flugbasis am Flughafen entstehen würden. Während das Unternehmen nicht die Mindesteffizienzgröße für eine Basis definiert, führt es einen Vergleich von einer Flotte mit 1 Flugzeug mit einer Flotte von 5 Flugzeugen aus, um die Skalenerträge zu demonstrieren, die durch den Betrieb von einer Basis aus entstehen. Das Unternehmen hat die Kosteneinsparungen für letzteren Fall mit ca. [...] % berechnet. Siehe dazu die Vorlage von Aer Lingus vom 9. Februar 2007, Blatt Nr. 4122, Seite 4.

432 Antwort von Ryanair auf die Entscheidung zu Artikel 6(1)c vom 19. Januar 2007, S. 13.

433 Auf der Strecke Irland-London (von Cork, Dublin und Shannon aus) decken die beiden Gesellschaften nach Angaben aus dem Jahr 2005 fast 93 % des Flugverkehrs ab. Auf Chartergesellschaften entfallen weniger als 1 % des Flugverkehrs auf diesen Strecken.

werden, dass beide Fluggesellschaften in gleichem Umfang von den beschriebenen Vorteilen profitieren, indem sie in großem Maßstab von Dublin aus operieren. Mit den Basen auf dem Flughafen Dublin verbessern sich insbesondere die Möglichkeiten und Anreize für Air Lingus und Ryanair, neue Flugstrecken anzubieten oder die Kapazität auf den vorhandenen Flugstrecken anzupassen, um ein noch breiteres Angebot mit mehr Optionen zur Neuordnung der Kapazitäten aufzubauen und effektiver zu konkurrieren, was eine Fluggesellschaft mit nur einer oder wenigen Flugstrecken nach Dublin nicht erreichen könnte.

398. Für den Flughafen *Cork* gelten im Prinzip die gleichen Vorteile, jedoch in einem geringeren Ausmaß. Aer Lingus hat an diesem Flughafen 4 Flugzeuge vom Typ Airbus A 320 stationiert und betreibt 17 Linienflugziele. Ryanair bedient von Cork aus mit einer Boeing 737-800 vier Flugstrecken. Ryanair hat angegeben, dass das Unternehmen dazu bereit wäre, mehr Flugzeuge in Cork zu stationieren, falls es eine Vereinbarung mit dem Flughafen schließen kann. Im Falle des Flughafens *Shannon* operiert nur Ryanair mit einer Basis, da das Unternehmen vier Flugzeuge vom Typ Boeing 737-800 dort stationiert hat, die 26 Ziele von diesem Flughafen aus anfliegen. Aer Lingus operiert in Shannon von Dublin und London aus und hat keine Flugzeuge an diesem Flughafen für Kurzstreckenflüge stationiert.
399. Ryanair bestreitet heftig die Tatsache, dass Aer Lingus und Ryanair durch den Betrieb ihrer starken Heimatbasis in Irland Vorteile gegenüber anderen Fluggesellschaften hätten. Dies kann als Faktor betrachtet werden, der beide Fluggesellschaften als größte Konkurrenten einstuft. Ryanair hebt insbesondere hervor, dass andere Wettbewerber ebenfalls Basen in Dublin haben (siehe Abschnitt 7.3.4.3) und dass Wettbewerber, deren Basis sich nicht in Dublin befindet, den gleichen Wettbewerbsdruck ausüben (siehe Abschnitt 7.3.4.4).

7.3.4.3. Wettbewerber mit Basen in Dublin üben einen eingeschränkten Wettbewerbsdruck aus

400. Ryanair hat argumentiert, dass verschiedene Fluggesellschaften Flugzeuge über Nacht am Flughafen Dublin stationieren, z. B. Aer Arann, BMI/BMIBaby, Lufthansa, CityJet/Air France, LOT, Malev, SAS und British Airways. Aus diesem Grunde, so Ryanair, sollten diese Wettbewerber als genauso starke Konkurrenten betrachtet werden wie diejenigen, die von einer Flugbasis aus operieren. Die Gesellschaft argumentiert weiter in ihren Einwänden, dass auch BMI als Gesellschaft mit einer Basis am Flughafen Dublin betrachtet werden müsse⁴³⁴. Wie oben erläutert, gestattet die Stationierung eines Flugzeugs in Dublin über Nacht einer Fluggesellschaft zwar, einen Abflug am frühen Morgen anzubieten, dies ist jedoch nicht vergleichbar mit einer in Dublin etablierten „Basis“. Eine Fluggesellschaft, deren Flugzeuge lediglich über Nacht dort stehen, profitiert nicht von den anderen Größenvorteilen einer Flugbasis oder von der Flexibilität, die durch den Wechsel zwischen Flugstrecken entsteht und von der Eröffnung neuer Flugstrecken,⁴³⁵ die ein weiterer Grund für Fluggesellschaften ist, von einer Flugbasis aus zu operieren. Angesichts

434 Siehe dazu die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Seite 57.

435 Siehe oben Abschnitt 7.3.4.1.

der Ergebnisse dieses Markttests und ausgehend auch von den eigenen Antworten⁴³⁶ der Wettbewerber ist die Kommission daher der Ansicht, dass die von BMI, Lufthansa, LOT, Malev, SAS und British Airways dort geparkten Flugzeuge nicht die gleichen Wettbewerbsvorteile haben wie die Flugzeuge von Fluggesellschaften, die von einer dortigen „Basis“ aus operieren.

401. Als Wettbewerber betrachtet werden könnten Gesellschaften, die eine Flugbasis in Dublin haben. Dies sind Aer Arann und CityJet, die mit vier bzw. drei kleineren Jets von Dublin aus operieren und selbst angeben, dass sie eine Basis in Dublin besitzen.⁴³⁷ Jedoch ist es in Anbetracht des geringen Umfangs ihres Flugbetriebs nach und von Dublin unwahrscheinlich, dass sie ähnliche Kosteneinsparungen wie die fusionierenden Parteien realisieren können. CityJet und Aer Arann verfügen über 3 Flugzeuge vom Typ BAe 146 (93 Sitzplätze) und 4 Flugzeuge vom Typ ATR 42 sowie 72 Turbo-Prop-Flugzeuge (bis zu 66 Sitzplätze) in Dublin. Mit einer maximalen Reichweite ihrer Flüge von bis zu 1,5 Stunden kann die Fluggesellschaft Aer Arann nicht in wirksamer Weise auf Strecken nach Kontinentaleuropa⁴³⁸ konkurrieren. Kleinere Flugzeuge führen zu höheren Kosten pro Passagier und – im Falle eines Turbo-Prop-Flugzeugs – zu einer kürzeren maximalen Reichweite⁴³⁹. Sie sind nicht für eine Vielzahl von Dienstleistungen von Aer Lingus und Ryanair ab Dublin geeignet. Beide Fluggesellschaften haben sich auf Strecken spezialisiert, auf denen sie nur einem eingeschränkten Wettbewerbsdruck von Seiten der fusionierenden Parteien ausgesetzt sind. Aer Arann operiert auf keiner der sich überschneidenden Strecken. Als Tochtergesellschaft von Air France erbringt CityJet Zubringerdienstleistungen zum Pariser Drehkreuz von Air France. Die einzige andere Dienstleistung von Dublin aus, die nicht direkt mit dem Netzwerk von Air France verbunden ist, ist die Strecke nach London-City. Dieser „Full-Service-Betrieb“ konzentriert sich auf zeitkritische Geschäftskunden⁴⁴⁰.
402. Darüber hinaus ermöglichen die eingeschränkten Dienstleistungen von Aer Arann und CityJet den Fluggesellschaften nicht, ihre Kapazitäten von einer Strecke auf eine andere Strecke als Reaktion auf Nachfrageverschiebungen umzuverteilen, wie das bei Aer Lingus und Ryanair auf dem Flughafen Dublin möglich ist. Sie machen nur einen Bruchteil der Gesamtzahl an Passagieren am Flughafen Dublin aus. Abgesehen von Ryanair und Aer Lingus besitzt keine andere Fluggesellschaft einen Anteil an Passagieren am Flughafen Dublin⁴⁴¹ von mehr als 5 %.

436 Siehe auch die Antworten auf Frage 3 und 15 des Basisfragebogens. In der Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte bestreitet auch Ryanair nicht, dass diese Gesellschaften eine Flugbasis in Dublin haben. Ryanair gibt an, dass die folgenden fünf Fluggesellschaften eine Flugbasis in Dublin unterhalten: Ryanair, Aer Lingus, Aer Arann, CityJet und BMI (siehe Seite 57 der Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte). BMI selbst hat jedoch gegenüber der Kommission bestätigt, dass die Gesellschaft nicht beabsichtige, ihre Flugzeuge über Nacht in Dublin zu stationieren, also eine „Flugbasis“ einzurichten (siehe beispielsweise Antwort von BMI auf die Nachfassaktion der Kommission vom 26. Februar 2007, Blatt Nr. 43348, Antworten auf die Fragen 5 und 15, sowie Antwort von BMI auf den Markttest der endgültigen Bindungen in Phase II, Blatt Nr. 9133).

437 Dies wird ebenfalls bestätigt von der Antwort der DAA vom 16. November 2006 auf den Fragebogen an Flughäfen, Frage 4.

438 Darüber hinaus hat Aer Arann mit einer Sitzplatzkapazität von 50 Sitzplätzen für das Flugzeug vom Typ ATR 42 und 66 Sitzplätzen für das Flugzeug vom Typ ATR 72 eine erheblich höhere Kostenbasis als Ryanair und Aer Lingus. Um mit diesem Flugzeug die gleiche Kapazität wie bei einem Ryanair-Flug anzubieten, müsste Aer Arann auf dieser Strecke drei Flüge benötigen.

439 Zwar gab Air France in der allerersten Antwort auf den Fragebogen der Kommission an, dass seine kleineren Flugzeuge „perfekt für den Regionalbetrieb geeignet sind“, die direkt betroffene Fluggesellschaft CityJet hat jedoch später bestätigt, dass CityJet „einen höheren Durchschnittsertrag als Ryanair und Aer Lingus erzielen muss, um profitabel zu sein – was dadurch erreicht wird, dass Privatpassagiere und Geschäftsreisende zusammengefasst werden“. Die Gesellschaft muss daher auf Qualität achten und nicht nur auf niedrige Kosten und niedrige Standards (siehe beispielsweise Befragung mit CityJet (Air France) vom 21.02.2007, Blatt Nr. 6170).

440 Siehe Abschnitt 7.8.

441 Cork wird nur von Air Arann angefliegen.

7.3.4.4. Wettbewerber, die eine Flugbasis am Zielflughafen besitzen, sind nicht in gleichem Maße direkte Konkurrenten.

403. Ryanair argumentierte, dass selbst dann, wenn Vorteile durch die Flugbasis vorhanden wären, es keine Rolle spielen würde, ob sich die Flugbasis in Irland oder am anderen Ende der Flugstrecke befindet. Ein solcher Anbieter wäre den fusionierenden Parteien insofern ähnlich, da er in gleicher Weise von den Kostenvorteilen einer Basis profitieren und über eine ähnliche Flexibilität verfügen würde, seine Kapazitäten von diesem Flughafen auf eine Strecke nach Dublin zu verschieben, wenn dies wirtschaftlich attraktiv erscheint.
404. Die Kommission bestreitet nicht, dass Größenvorteile einer Flugbasis im Prinzip an beiden Enden einer bestimmten Flugstrecke identisch sein könnten. Jedoch beobachtet die Kommission bei der Bewertung der Wettbewerbssituation, dass vor allem der „Wettbewerbseffekt“ (die höhere Flexibilität insbesondere in Dublin) den fusionierenden Parteien einen speziellen Vorteil bietet, der für die Wettbewerbsbewertung in diesem Fall von Bedeutung ist.
405. Zunächst muss festgestellt werden, dass der Wettbewerber nicht immer auf allen der 12 sich überschneidenden Strecken von einer *Basis* am anderen Streckenende aus operiert. Entsprechend den Auskünften von Ryanair⁴⁴² operieren die Wettbewerber von Ryanair / Aer Lingus zum Beispiel auf den Strecken von Dublin nach Faro, Sevilla, Posen, Teneriffa, Salzburg und Bologna nicht von einer Basis aus.
406. Während es zweitens den Tatsachen entspricht, dass Kostenvorteile durch eine Basis möglicherweise auch entstehen, wenn sich die Basis am Zielflughafen befindet, sind bei den durch diese Analyse abgedeckten Strecken einige der Kosteneinsparungen erheblicher bei einer Basis in Dublin. Dies ist zum Teil darauf zurückzuführen, dass die Entstehung des Flugverkehrs auf vielen der sich überschneidenden Strecken *asymmetrisch* ist. Bei mindestens 15 der 35 Strecken stammt die Mehrzahl der Kunden aus Irland⁴⁴³. Infolgedessen übt ein Wettbewerber ohne Basis in Dublin wahrscheinlich einen geringeren Wettbewerbsdruck aus, selbst dann, wenn er eine Basis am Zielflughafen hätte, da die meisten ausländischen Fluggesellschaften wahrscheinlich darunter leiden, dass der Wiedererkennungswert ihrer Marke nicht so hoch ist wie im Detail in Abschnitt 7.8.4 erläutert. Die Marke Ryanair ist in der Regel bei den Kunden der unteren Preisklasse an beiden Enden einer Strecke gut bekannt, dies ist bei den meisten Wettbewerbern nicht der Fall.
407. Drittens betreiben Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielflughafen im Gegensatz zu Ryanair und Aer Lingus normalerweise nur eine Strecke nach Dublin. Die Fluggesellschaften mit Basis am Zielort können daher kaum die Strecken von und nach Dublin im gleichen Maße bedienen und verfügen nicht über die gleichen Möglichkeiten und Anreize, Kapazitäten entsprechend der Nachfrage oder dem Wettbewerb anzupassen. Für eine Fluggesellschaft mit Basis am Zielflughafen stellt die Strecke Dublin nur eine Strecke von ihrer Basis am Zielflughafen aus dar; sie verfügt über eine Vielzahl von anderen Strecken, auf denen sie Ryanair und Aer Lingus nicht als Konkurrenten fürchten muss. Ihre „Bindung“ an Strecken nach und von Dublin ist aus diesem Grund wahrscheinlich angesichts eines aggressiven Wettbewerbs eingeschränkt. Als Ergebnis ist Ryanair möglicherweise geneigter, einen aggressiveren Wettbewerb zu führen, da das

442 (Siehe Karte von Ryanair.) „Basen von Mitbewerbern – alle Städtepaare von Ryanair und alle Städtepaare von Aer Lingus ab Dublin“.

443 Es wurde eine „Sicherheitsreserve“ angesetzt und es wurden nur die Strecken als „abgehend“ gezählt, bei denen irische Passagiere nach den Daten der Kommission mehr als 60 % ausmachen.

Unternehmen möglicherweise erwartet, dass diese „Wettbewerber auf einer Strecke“ die Strecke endgültig aufgeben (und davon Abstand nehmen, andere Märkte in Dublin zu betreten). Es hat erhebliche Ausstiege auf Strecken von Dublin sowohl von Netzwerk- als auch von Billigfluggesellschaften gegeben, die von Basen an Zielflughäfen aus operieren. Dies wird im Folgenden in Abschnitt 7.8.5 weiter analysiert.

408. Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielflughafen schnitten bisher tatsächlich bei den Strecken von Irland aus schlecht ab⁴⁴⁴. Auf 9 der 35 sich überschneidenden Strecken hat eine konkurrierende Fluggesellschaft die Strecke im Januar 2006 aufgegeben, da sie nicht in der Lage war, mit Aer Lingus und Ryanair Schritt zu halten (Alitalia hat die Strecken nach Rom und Mailand aufgegeben, Hapag Lloyd Express die Strecke nach Hamburg, TAP Portugal die Strecke nach Faro, Spanair die Strecken nach Barcelona, Madrid und Teneriffa und easyJet die Strecken nach London von Cork und Shannon). Wie weiter im Abschnitt „Analyse von Strecke zu Strecke“ gezeigt wird, sind die Marktanteile (Passagiere auf Direktverbindungen) der Netzwerkfluggesellschaften mit einer Basis am Zielort, die auf Strecken fliegen, die ebenfalls von den fusionierenden Parteien betrieben werden, im Allgemeinen nur gering. Würden diese Fluggesellschaften einen erheblichen Wettbewerbsdruck ausüben, könnte man erwarten, dass ihre Anteile an diesen Strecken zumindest genauso hoch wären wie die Anteile von Ryanair oder Aer Lingus. Auf allen Strecken, auf denen Ryanair eine etablierte Fluggesellschaft darstellt und die in den letzten 5 Jahren ein Wettbewerber betreten hat, war keine Fluggesellschaft erfolgreich, abgesehen von Aer Lingus⁴⁴⁵. Es haben bisher 7 Fluggesellschaften versucht, als Konkurrenten von Ryanair die Strecken in Irland und Großbritannien zu bedienen. Sie haben alle aufgegeben. Abgesehen von der Strecke Dublin–London sieht sich Ryanair auf seinen Strecken von Irland nach Großbritannien keinem wesentlichen Wettbewerb durch eine andere Fluggesellschaft außer Aer Lingus ausgesetzt.

7.3.5 Verbraucher halten Aer Lingus und Ryanair für die stärksten Konkurrenten

409. Der Markttest der Kommission zeigte, dass die Kunden allgemein Aer Lingus und Ryanair als stärkste Konkurrenten beim Angebot von Flugstrecken von und nach Irland wahrnehmen. In diesem Zusammenhang sollte darauf hingewiesen werden, dass die Kommission allgemein den Ansichten und Meinungen der Kunden hohen Wert beimisst.
410. Im Gegensatz zu früheren Fällen von Fluggesellschaften würden wettbewerbswidrige Effekte der vorgeschlagenen Fusion vor allem Konsequenzen für die Privat- und nicht für die Firmenpassagiere haben.
411. Ryanair hat wiederholt während der Untersuchung der Kommission argumentiert, dass es *„klare, konsistente und schlüssige Beweise gibt, dass die Kunden FR [Ryanair] und EL [Aer Lingus] nicht als direkte Konkurrenten wahrnehmen, was die Kommission aber ignoriert hat“*⁴⁴⁶. In diesem Zusammenhang bezieht sich Ryanair insbesondere auf die Antworten von Firmenkunden bei der ersten Marktuntersuchung der Kommission.

⁴⁴⁴ Ryanair erwähnt richtig, dass DAA ein „Incentive-Programm“ anbietet, um neue Fluggesellschaften für Dublin zu gewinnen. Dieses Incentive-Programm scheint jedoch nicht auszureichen, um die vorhandenen Einstiegsbarrieren so weit zu reduzieren, dass eine Vielzahl neuer Fluggesellschaften angezogen wird, die mit Ryanair konkurrieren.

⁴⁴⁵ Die Tatsache, dass einige Chartergesellschaften auf Einzelstrecken kleinere Mengen (>5 %) von Leerplätzen anbieten, ändert diese Schlussfolgerung nicht.

⁴⁴⁶ Siehe dazu die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007 Absatz 52 (Text in Klammern durch die Kommission eingefügt).

412. Außerdem argumentierte Ryanair, dass die fusionierenden Parteien einander nicht einschränken würden, weil die Kunden, die Ryanair bedient, sonst nicht mit Aer Lingus, sondern bei einer Preiserhöhung überhaupt nicht fliegen würden. Trotz dieser drastischen Behauptungen hat Ryanair keinerlei konkrete Beweise vorgelegt, beispielsweise in Form von Umfragen oder Marketingstudien, die die Aussage glaubwürdig unterstützen könnten, dass „Kunden FR und EL nicht als direkte Konkurrenten wahrnehmen“.
413. Die oben erläuterten Fakten zeigen deutlich, dass Ryanair und Aer Lingus doch direkte Konkurrenten sind. Die Kommission gibt dessen ungeachtet zu, dass Ryanair im Durchschnitt niedrigere Preise hat als Aer Lingus und dass es zumindest hypothetisch möglich wäre, dass Aer Lingus und Ryanair zwei verschiedene Kundensegmente betreuen.
414. Was die Behauptung von Ryanair angeht, dass die Kommission die Ergebnisse ihrer eigenen Marktuntersuchung ignoriere, so sei darauf hingewiesen, dass die Ansichten der Kunden von Großunternehmen nicht notwendigerweise repräsentativ für die Ansichten der Kunden der fusionierenden Parteien sind. Kunden von Großunternehmen sind allgemein stärker auf Termine fixiert, und viele davon haben Sondervereinbarungen (Firmenverträge) mit Netzwerkfluggesellschaften, so dass sie gegenüber diesen Fluggesellschaften nicht unvoreingenommen sind. Da die Untersuchung der Kommission gezeigt hat, dass es nicht angemessen wäre, hauptsächlich die Ansichten der so genannten zeitsensitiven Passagiere zu berücksichtigen, wie es beispielsweise bei der Transaktion zwischen Air France und KLM sowie zwischen Lufthansa und Swiss Air der Fall war, ist es für die Kommission wichtig, im Rahmen der Untersuchung so weit wie möglich die Ansichten der privaten Passagiere direkt zu erfassen. Da zu den Meinungen der privaten Passagiere nur wenige Informationen zur Verfügung standen, die Bezug auf die Austauschbarkeit der beiden Fluggesellschaften nahmen, entschied die Kommission, eine Verbraucherumfrage auf dem Flughafen Dublin durchzuführen. Hauptzweck der Umfrage war es, die von Ryanair erhobenen Behauptungen zu überprüfen, dass die Passagiere die fusionierenden Parteien nicht als Anbieter betrachten, die bei Flügen von Dublin aus gegeneinander austauschbar wären⁴⁴⁷.
415. Ryanair argumentiert, dass die Verbraucherumfrage Mängel habe, weil „*die Antwortgeber die Formulare selbst ausfüllen mussten*“ und „*die Fragen doppeldeutig und oft Suggestivfragen waren, die von den Befragten, insbesondere bei der Umfrage unter den Verbrauchern (Passagieren), Wissen erforderten, das billigerweise nicht vorausgesetzt werden konnte*“⁴⁴⁸. Die Kommission kann sich mit diesen Argumentationen aus den in Anhang I im Detail erläuterten Gründen nicht einverstanden erklären. Insbesondere Fragebögen, die selbst ausgefüllt werden müssen, sind ein Standardverfahren, um Informationen von Verbrauchern in allen Branchen zu sammeln, unter anderem auch im Luftverkehr. Zweitens bezogen sich alle Fragen an die Befragten auf eigene Handlungen, Wahrnehmungen und Meinungen, so dass es zu Recht davon ausgegangen werden kann, dass die Kenntnisse der Befragten ausreichen⁴⁴⁹. Ryanair behauptet weiter, dass die Umfrage nicht objektiv und in vieler Hinsicht fehlerhaft war, so dass die Ergebnisse verfälscht und nicht verwertbar wären. Eine detaillierte Entkräftung dieser Behauptungen finden Sie in Anhang I dieser Entscheidung.

447 Siehe außerdem Anhang I mit den Details der Verbraucherbefragung.

448 Siehe dazu Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, beispielsweise Absatz 69 oder 370.

449 Ryanair argumentiert auch, dass es nicht korrekt sei „zu sagen, dass die Passagiere „befragt wurden“, da dieser Ausdruck den Ergebnissen mehr Gewicht gäbe als es bei einem selbst ausgefüllten Fragebogen angemessen wäre“ (siehe dazu Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 381). Ryanair benutzt diesen Begriff jedoch selbst wiederholt, beispielsweise in vier Absätzen über Absatz 377, in Absatz 376, 374 usw.

7.3.5.1. Ergebnisse aus nicht gewichteten Daten

416. Die Ergebnisse der Verbraucherumfrage der Kommission zeigen, dass Passagiere, die auf Strecken nach bzw. von Dublin aus fliegen, Aer Lingus und Ryanair als die Fluggesellschaften ansehen, die am ehesten austauschbar wären. Insbesondere dann, wenn die Kunden gefragt wurden, welche anderen Fluggesellschaften sie bei der Planung ihrer Reise in Betracht gezogen hätten, zeigt die Umfrage, dass als Hauptalternative sowohl bei den Kunden von Ryanair als auch bei denen von Aer Lingus jeweils die andere Gesellschaft in Betracht gezogen wurde⁴⁵⁰.
417. Die Kommission stellte außerdem fest, dass es eine gewisse Symmetrie bei den Antworten der Passagiere von Ryanair und Aer Lingus gab. Insbesondere Passagiere, die mit anderen Fluggesellschaften reisten und nicht mit den fusionierenden Parteien, zogen Aer Lingus eher als Alternative in Betracht als Ryanair. Dies stimmt mit der Annahme überein, dass Ryanair weniger Einschränkungen durch andere Fluggesellschaften unterliegt als Aer Lingus. Dies wiederum lässt den Schluss zu, dass der Wettbewerbsdruck, den beide Fluggesellschaften aufeinander ausüben, symmetrisch ist. Dies ist deshalb wichtig, weil im Gegensatz zur Regressionsanalyse der Kommission, die sich auf die Konsequenzen der Präsenz einer Firma für die Preise der anderen Firma konzentriert, die Befragten in der Umfrage nicht gefragt wurden, ob sie die andere Fluggesellschaft unter bestimmten Aspekten bevorzugen würden, beispielsweise wegen des Preises.
418. Ryanair argumentiert, dass die Umfrageergebnisse kein schlüssiger Beleg dafür sind, dass beide Gesellschaften austauschbar sind, weil die Zahlen aus zwei Gründen verfälscht seien. Zunächst „wurde von den Befragten erwartet, dass sie entweder FR oder EL ankreuzen, aber keine andere Fluggesellschaft“, und zweitens, dass „viele Verbraucher nur FR und EL berücksichtigt haben könnten, um zu dem Schluss zu kommen, dass die beiden Fluggesellschaften nicht gegeneinander austauschbar sind“⁴⁵¹.
419. Es sei zuerst darauf hingewiesen, dass das Hauptziel der Umfrage war, die Behauptung von Ryanair, dass Ryanair und Aer Lingus bei ihren Kunden, die ab Dublin fliegen, nicht als austauschbar wahrgenommen werden, zu prüfen, d. h. zu bestätigen oder zu entkräften. Die Kommission ist der Ansicht, dass die direkte Befragung von Passagieren, ob sie Aer Lingus oder Ryanair als Anbieter in Betracht gezogen haben, wenn sie auf einer bestimmten Flugstrecke von Dublin aus geflogen sind, die beste Möglichkeit ist, eine objektive Antwort auf die wichtige Frage zu erhalten, ob die Behauptung von Ryanair stimmt, dass die fusionierenden Parteien einander nicht beschränken.
420. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass sowohl Aer Lingus als auch Ryanair vor Beginn der Umfrage zur Gestaltung des Fragebogens konsultiert wurden. Keine der Gesellschaften hatte Bedenken bei der betreffenden Frage oder bestand auf

⁴⁵⁰ 477 Passagiere von 1166, die mit Ryanair flogen (40,9 %) gaben an, dass sie als Alternative für die Strecke, die sie an diesem Tag flogen, Aer Lingus in Betracht gezogen hätten. Nur 12,8 % der Passagiere von Ryanair zogen eine andere Fluggesellschaft in Betracht. Die Abweichungen der Prozentsätze sind bei unter 1 % statistisch signifikant. Bei Aer Lingus gaben 430 Passagiere von 1042, die mit Aer Lingus flogen (41,3 %) an, dass sie als Alternative für die Flugstrecke, die sie an diesem Tag flogen, Ryanair in Betracht gezogen hätten. Nur 10,4 % der Passagiere von Aer Lingus zogen eine andere Fluggesellschaft in Betracht. Die Abweichungen der Prozentsätze sind bei unter 1 % statistisch signifikant. Weitere Details finden Sie in Anhang I Abschnitt 3 sowie in Tabelle A.4.5 in Anhang II.

⁴⁵¹ Siehe dazu Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 71.

deren Neuformulierung, um ein ausgeglichenes Ergebnis sicherzustellen⁴⁵².

421. Um die Austauschbarkeit der fusionierenden Parteien (und sonstiger Parteien) zu bewerten, musste die Kommission außerdem klären, welche Fluggesellschaften die Kunden als Anbieter in Betracht zogen, als sie das Ticket kauften.
422. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass von den Ryanair-Passagieren, die angaben, dass sie immer auf dieser Strecke mit Ryanair fliegen, eine Minderheit (22 %) angab, dass sie Aer Lingus als Alternative in Betracht gezogen hatten (aber nur 5 % eine andere Fluggesellschaft)⁴⁵³. Dagegen hatte eine deutliche Mehrheit (66,1 %) der Ryanair-Passagiere, die nicht ausschließlich mit Ryanair auf dieser Strecke fliegen, Aer Lingus als Alternative in Betracht gezogen (und nur 24,5 % eine andere Fluggesellschaft). Dies lässt den Schluss zu, dass von den Passagieren, die sich noch nicht entschieden haben, ausschließlich mit derselben Fluggesellschaft zu fliegen, zwei Drittel Aer Lingus als Alternative in Betracht gezogen hatten⁴⁵⁴.

7.3.5.2. Ergebnisse aus ungewichteten Daten nach Streckenkategorie

423. Die Umfrage der Kommission zeigte, dass in Fällen, in denen beide Fluggesellschaften denselben Zielflughafen anfliegen, mehr als die Hälfte der Passagiere von Aer Lingus und Ryanair die andere Gesellschaft als Alternative in Betracht zogen. Auf Strecken, auf denen Aer Lingus und Ryanair mit einer dritten Fluggesellschaft konkurrieren, hielten 40 % aller Passagiere von Ryanair Aer Lingus für eine Alternative, während ca. 17 % andere Wettbewerber in Betracht zogen. In ähnlicher Weise hielten 32,5 % der Passagiere von Aer Lingus Ryanair für eine Alternative, während 15,7 % andere Wettbewerber in Betracht zogen (siehe Tabelle A.4.1 in Anhang II). Dies ist ein weiterer Beleg für die Feststellung, dass die beiden Gesellschaften von den Kunden als austauschbar wahrgenommen werden.
424. Diese Ergebnisse gelten auch, wenn man die verschiedenen Verbrauchergruppen voneinander unterscheidet (wie Geschäfts- oder Privatreisende) oder wenn man die verschiedenen Gründe betrachtet, aus denen Passagiere ein Flugticket erworben haben (siehe Tabelle A.4.2 in Anhang II). Ein weiterer Indikator ist die Anzahl der Passagiere von Ryanair, die die Faktoren „günstigster Preis“, „kürzeste Zeit“, „am nächsten gelegener Flughafen“ und „Pünktlichkeit“ (die vier meist genannten Gründe) angegeben haben, und die Frage, ob diese Passagiere Aer Lingus oder andere Fluggesellschaften (Gesamtsumme) als Alternative in Betracht gezogen haben. Von den 860 Passagieren, die angaben, dass sie Ryanair aufgrund des besten Preisangebots gewählt haben, sahen 44,4 % Aer Lingus als eine Alternative an; diese Angabe steht im Gegensatz zu 14,7 %, die eine andere Fluggesellschaft als Aer Lingus in Erwägung gezogen haben (siehe Tabelle A.4.3 in Anhang II). Das gleiche Muster ist zu beobachten, wenn die Befragten Ryanair den Vorzug gaben, weil Ryanair eine günstige Abflugzeit anbot, der Zielflughafen günstig gelegen war

452 Keine der Parteien hatte Bedenken wegen der Verwendung des Worts „Flugstrecke“. Ryanair beschwert sich in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte (Absatz 387, 388 und 389) jetzt, dass dieser Begriff ungenau wäre, weil den Antwortgebern möglicherweise nicht bewusst gewesen wäre, dass es am Zielort noch andere Flughäfen gäbe. Dies würde jedoch die Antworten lediglich dahingehend verfälschen, dass die Austauschbarkeit reduziert wird. In jedem Fall wäre es unangemessen, dies als Suggestion zu betrachten, weil exakt nur interessiert, ob die Passagiere andere Fluggesellschaften als Alternative in Betracht zogen. Ein Grund dafür, dass sie Fluggesellschaften nicht als Alternative in Betracht zogen, könnte sein, dass sie nicht wussten, dass eine andere Fluggesellschaft einen Flughafen in der Nähe des Zielortes anfliegt. In jedem Fall hatte der Antwortgeber aber die Möglichkeit, den Interviewer bei Unklarheiten zu fragen.

453 Siehe dazu auch die Tabelle A.4.4 in Anhang II.

454 Ähnliche Anteile gelten auch für die Passagiere von Aer Lingus. Von den Passagieren, die angaben, dass sie immer mit Aer Lingus reisen, hatten 21 % Ryanair als Alternative in Betracht gezogen (und 8 % andere Fluggesellschaften). Dagegen hatten 68,9 % der Passagiere, die nicht immer mit Aer Lingus fliegen, Ryanair als Alternative in Betracht gezogen (und 16 % andere Fluggesellschaften).

oder Ryanair sich durch Pünktlichkeit auszeichnete.

425. Die Ergebnisse sind ähnlich, wenn man die Kunden von Aer Lingus betrachtet. Interessanterweise scheinen die Passagiere von Aer Lingus ebenfalls eine hohe Präferenz für Ryanair als eine Alternative zu haben, ungeachtet der Gründe, aus denen sie Aer Lingus an die erste Stelle setzten.

7.3.5.3. Ergebnisse aus gewichteten Daten

426. Ryanair argumentiert in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte⁴⁵⁵, dass die Daten der Verbraucherumfrage nach Flugstrecke gewichtet sein sollten. Insbesondere führt Ryanair an, dass verschiedene Flugstrecken verschiedene Eigenschaften hätten. Die Daten sollten daher in Abhängigkeit von der Zahl der Passagiere gewichtet werden, die bei jedem Flug befördert werden, und diese Zahl sollte mit der Zahl aller Passagiere ins Verhältnis gesetzt werden, die von den betreffenden Fluggesellschaften von Dublin aus während dieses Zeitraums befördert werden⁴⁵⁶. Trotz dieses Einwands hat Ryanair keinen Versuch unternommen, Ergebnisse aus gewichteten Daten zu erstellen, obgleich Ryanair umfassenden Zugang zu den Umfragedaten hatte⁴⁵⁷.
427. Die Kommission bestreitet nicht die Behauptung von Ryanair, dass in einigen Fällen die Ergebnisse gewichteter Daten sehr unterschiedlich oder sogar entgegengesetzt zu den Ergebnissen sein könnten, bei denen nicht gewichtete Daten verwendet werden. Um die Behauptung von Ryanair zu prüfen, hat die Kommission daher die Ergebnisse aus gewichteten Daten, wie von Ryanair vorgeschlagen, neu berechnet.
428. Die Neuberechnung zeigte, dass der Anteil der Passagiere von Aer Lingus, die Ryanair als Alternative betrachten, niedriger ist als bei ungewichteten Daten (34,5 statt 41,3 %, siehe Anhang I, zweite Tabelle in Abschnitt 3). Auch in diesem Fall kann man jedoch noch davon ausgehen, dass fast ein Drittel der Passagiere von Aer Lingus Ryanair als Alternative in Betracht zog. Dies ist immer noch mehr als die 8,8 % der Passagiere von Aer Lingus, die eine andere Fluggesellschaft in Betracht zogen.
429. Alle anderen Prozentwerte weichen nicht wesentlich von den Ergebnissen mit den nicht gewichteten Daten ab. Es kann daher gefolgert werden, dass die Ergebnisse unabhängig davon, ob sie mit gewichteten oder nicht gewichteten kumulierten Daten ermittelt werden, sich nicht wesentlich unterscheiden.
430. Die Ähnlichkeit zwischen Aer Lingus und Ryanair wird ebenfalls durch eine andere Umfrage bestätigt, die für Aer Lingus durchgeführt wurde. Die Mehrheit der Befragten, ungeachtet ihres Geschlechts, ihres Alters, ihrer sozialen Herkunft oder ihres Wohnortes, gaben entweder Ryanair oder Aer Lingus als ihre bevorzugte Fluggesellschaft an, die von Irland aus sowohl Ziele in Großbritannien als auch in anderen europäischen Ländern anfliegt. Darüber hinaus waren diese Fluggesellschaften die Nummer eins und zwei in Bezug auf die allgemeine Bekanntheit und die Bekanntheit bei den Strecken, die zu Zielen in Großbritannien und in anderen europäischen Ländern angeboten werden. Tatsächlich haben die Ergebnisse die Umfrageanalysten dazu veranlasst, beide Fluggesellschaften

⁴⁵⁵ Siehe dazu auch Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 70, zweiter Anstrich.

⁴⁵⁶ Siehe dazu die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte von 17. April 2007, Absatz 374.

⁴⁵⁷ Die Rohdaten wurden von der Kommission gesammelt und waren daher nicht vertraulich. Zur Gewichtung ist es möglich, als Näherung die Anzahl der Passagiere pro Jahr auf einer bestimmten Strecke zu verwenden (wie im Folgenden erläutert, ist dies der von der Kommission verwendete Ansatz).

miteinander in Bezug auf die relevantesten Faktoren zu vergleichen, die die Wahl der Verbraucher beeinflussen, ohne dass ein solcher Vergleich für eine der beiden Fluggesellschaften negativ ausfällt⁴⁵⁸.

7.3.6 Schlussfolgerung

431. Ausgehend von diesem Sachverhalt kann geschlussfolgert werden, dass Aer Lingus und Ryanair die stärksten Konkurrenten auf den betreffenden Strecken von Irland aus sind.

7.4 Die fusionierenden Parteien stehen zurzeit miteinander im Wettbewerb

432. Es erscheint offensichtlich, dass die fusionierenden Parteien auf einer Vielzahl von Flugstrecken gegenseitig Konkurrenten sind. Ryanair behauptet jedoch, dass sich die Gesellschaft nicht in Konkurrenz zu Aer Lingus befinde. Im Gegenteil, Ryanair argumentiert, dass das Unternehmen unabhängig von Aer Lingus (und allen anderen Wettbewerbern) bei der Festlegung der Preise und bei der Entscheidung bezüglich der Frequenzen für seine Strecken eigenständig handle und nicht die Preise seiner Konkurrenten berücksichtige⁴⁵⁹. Ryanair behauptet, dass das Unternehmen nur durch die Preissensibilität seiner Kunden und nicht durch die Preisgestaltung seiner Wettbewerber eingeschränkt werde.
433. Ein Preisanstieg aufgrund einer Fusion würde nach Meinung von Ryanair durch die Tatsache ausgeschlossen, dass solche Preisanstiege der Strategie von Ryanair widersprechen, die Anzahl der Passagiere auf den Flügen der Gesellschaft zu optimieren („Auslastungsfaktor“). Zur Unterstützung dieser Ansicht hat Ryanair wirtschaftliche Nachweise erbracht (Preisregressionsanalyse), die *unter anderem* darauf abzielen, zu beweisen, dass die Preise von Ryanair auf „Monopolstrecken“ nicht höher oder sogar niedriger waren als auf Strecken, auf denen sie mit anderen Fluggesellschaften konkurriert⁴⁶⁰.
434. Der Markttest der Kommission hat jedoch ergeben, dass Ryanair und Aer Lingus einen Wettbewerbsdruck aufeinander ausüben und dass sie direkt auf die Preisgestaltung der jeweils anderen Fluggesellschaft reagieren.

7.4.1 Die Preise der fusionierenden Parteien werden direkt durch die Preise des Hauptkonkurrenten beeinflusst

435. Die Kommission hat festgestellt, dass die Preispolitik der Fluggesellschaften in den meisten Fällen genau die Angebote der anderen Fluggesellschaften auf einer Flugstrecke analysiert. Tatsächlich kontrollieren die fusionierenden Parteien regelmäßig die Preispolitik der Gegenseite und reagieren regelmäßig auf Preisänderungen oder preisbedingte Schwankungen der Nachfrage des jeweils anderen Wettbewerbers.

7.4.1.1. Die Preisgestaltung im Flugliniensektor ist transparent

436. Ein bestimmtes Merkmal der Märkte für Linienkurzstreckenflüge ist die Transparenz der Preise, die die verschiedenen Wettbewerber auf ihren Strecken erheben. Die absolute

458 Antwort von Aer Lingus vom 28. November 2006 auf den Zusatzfragebogen, Anhang 4, Blatt Nr. 23422.

459 Anmeldung, Absatz 50.

460 Siehe dazu auch Abschnitt 7.4.3 und Anhang IV.

Mehrheit der Tickets von Aer Lingus ([70-80]* %⁴⁶¹) und Ryanair ([90-100]* %) wird über das Internet verkauft, und auch die jeweiligen Konkurrenten verkaufen einen Großteil ihrer Tickets über das Internet. Angesichts dieser Tatsache und durch den Einsatz spezialisierter Software⁴⁶² können die Fluggesellschaften die Tarife ihrer Wettbewerber für jeden Flug beobachten. Deshalb sind die Preise im Flugliniensektor transparent, vor allem im Sektor der Billigflieger mit wenig Umsteigepassagieren.

7.4.1.2. Wenn Aer Lingus und Ryanair die Preise auf einer bestimmten Strecke festsetzen, berücksichtigen sie die Preise des jeweils anderen

437. Die Kommission hat hinreichende Beweise dafür gefunden, dass sowohl Aer Lingus als auch Ryanair genau dem Verhalten ihrer Hauptwettbewerber folgen. Insbesondere nutzen sie eine spezielle Software, um ihre Kapazitäten anzupassen und ihre Preise *täglich* als Reaktion auf das Wettbewerbsverhalten ihres Hauptkonkurrenten zu senken. Ohne den Hauptkonkurrenten entfielen sofort die Notwendigkeit dafür. Der Mechanismus, mit dem die Fusionsparteien einander beobachten und aufeinander reagieren, wird in den folgenden Absätzen erläutert.
438. Wie viele andere Fluggesellschaften verwenden Ryanair und Aer Lingus ein sogenanntes „Ertragsmanagementsystem“ für ihre Preisgestaltungspolitik und die Bestimmung der einzelnen Preise. Die Kommission hat festgestellt, dass die Ertragsmanagementsysteme von Ryanair und Aer Lingus sich sehr ähnlich sind, besonders seit beide Wettbewerber zwei ähnliche Arten von Softwaretools verwenden, um ihre Preise festzulegen.
439. Die erste Art Software, die beide Unternehmen verwenden, ist ein System, das den Buchungsstatus jedes Fluges verfolgt, Prognosen für die weitere Entwicklung bietet und Vorschläge für das Preisgestaltungsmuster⁴⁶³ liefert. Diese Software ermöglicht es dem verantwortlichen „Ertragsmanager“ oder „Analysten“, den Buchungsstatus für einen gegebenen Flug von Ryanair oder Aer Lingus zu überprüfen. Mit Hilfe des Programms kann der Analyst den aktuellen Buchungsstatus (oder „Auslastungsfaktor“) eines Fluges mit der Buchungsprognose des Systems vergleichen. Diese Buchungsprognose basiert auf früheren Erfahrungen mit derselben Strecke bei den entsprechenden Daten oder auf ähnlichen Strecken. Die Prognosen werden gemäß dem prognostizierten Wachstum und weiteren relevanten Änderungen der Faktoren angepasst, die das Angebot und die Nachfrage auf der Strecke betreffen. Zur selben Zeit liefert das Ertragsmanagementsystem (Revenue Management System/RMS) einen Vorschlag für das Preisgestaltungsmuster jedes Fluges (die sogenannte „Vorlage“, *d. h.* für die Anzahl der Sitzplätze, die in einer gegebenen Preiskategorie („Buchungsklasse“) zur Verfügung stehen sollten. Sowohl Ryanair als auch Aer Lingus verfügen über eine bestimmte Anzahl an „Standardvorlagen“, die jeweils eine unterschiedliche Verteilung von günstigeren und teureren Sitzplätzen beinhalten. Auf einer Strecke mit einer relativ geringeren Nachfrage würde eher eine Vorlage mit mehr Sitzplätzen zu günstigeren Preisen verwendet werden als auf Strecken mit einer hohen Nachfrage.
440. Sollte der Auslastungsfaktor hinter der Prognose zurückbleiben, versuchen die Analysten beider Unternehmen, die Nachfrage zu stimulieren, indem sie normalerweise mehr

461 Siehe dazu auch die Zahlen für 2005 in dem Börsenprospekt von Aer Lingus, Seite 40.

462 Weitere Informationen finden Sie im nächsten Absatz.

463 Siehe dazu das „Revenue Management System“/„RMS“ von Ryanair und das System „PROS 5.2“ von Aer Lingus.

Sitzplätze in den günstigeren Preiskategorien zur Verfügung stellen. [VERTRAULICH – Beschreibung des Ertragsmanagementsystems]*.

441. Ein Ansteigen oder eine Senkung des Auslastungsfaktors kann verschiedene Gründe haben, zum Beispiel steigende Nachfrage durch besondere Ereignisse (z. B. Footballspiele) oder Feiertage, die sich nicht auf das Verhalten eines Wettbewerbers auswirken. Jedoch kann auch das Verhalten des Hauptkonkurrenten ein wichtiger Grund sein. Wenn Ryanair oder Aer Lingus ihre Preise auf einer bestimmten Strecke senken (z. B. im Rahmen einer Werbeaktion oder auf Dauer), hat dies vermutlich eine unmittelbare Auswirkung auf den Auslastungsfaktor des entsprechenden Wettbewerbers, da mehr Kunden als vorher die billigere Fluggesellschaft wählen werden. [VERTRAULICH – Beschreibung des Ertragsmanagementsystems]*.
442. Entsprechend Ryanair und Aer Lingus [VERTRAULICH – Beschreibung des Ertragsmanagementsystems]*⁴⁶⁴.
443. Es ist selbstverständlich, dass fusionierende Parteien täglich auf die Preisgestaltung der anderen Fluggesellschaft reagieren, auch wenn sie die Preise für ihre Flüge nicht notwendigerweise *direkt* miteinander vergleichen. Sollte der Auslastungsfaktor von Ryanair oder Aer Lingus unter den Erwartungen liegen, würde der Wettbewerber seine Preise für eine bestimmte Anzahl von Sitzplätzen reduzieren, um in solch einer Situation mehr Kunden anzulocken. Bei ihren Besuchen der Zentrale von Aer Lingus [...] konnte sich die Kommission davon überzeugen, dass eine bestimmte Zahl von spezialisierten Ertragsmanagern die einzelnen Strecken den ganzen Tag überwacht und die Vorlagen als Reaktion auf Nachfrageänderungen regelmäßig anpasst. Der Grund für eine solche Preissenkung könnte eine Werbeaktion eines Wettbewerbers sein oder der Auftritt eines neuen Wettbewerbers auf einer Strecke.⁴⁶⁵
444. Ryanair und Aer Lingus reagieren nicht nur „indirekt“ (über die Beobachtung eines sinkenden Auslastungsfaktors) aufeinander. Beide Gesellschaften verwenden auch ein Softwaretool zum Preisvergleich („QL2“), mit dem sie die Preise für jeden Flug aller im Wettbewerb stehenden Linienfluggesellschaften über das Internet verfolgen und vergleichen können. Mit QL2 überwachen Ryanair und Aer Lingus regelmäßig das Wettbewerbsverhalten ihrer Hauptkonkurrenten⁴⁶⁶.
445. Ryanair hat der Kommission berichtet, dass [VERTRAULICH – Beschreibung des Ertragsmanagementsystems]* ⁴⁶⁷.
446. Die Tatsache, dass Aer Lingus in seiner Preisgestaltung durch Ryanair unter Druck steht, wird ebenfalls durch interne Dokumente von Aer Lingus belegt, in denen Preisgestaltungsstrategie der Gesellschaft auf innereuropäischen Strecken in einer Darstellung vom April/Mai 2006 folgendermaßen beschrieben wird: „*Unsere Strategie besteht darin, innerhalb von [...] * € des Preises von Ryanair auf Strecken in*

464 Siehe beispielsweise Protokoll des Standortbesuchs der Kommission in Dublin (bei Ryanair) vom 06.02.2007, Blatt Nr. 6170 und Protokoll des Standortbesuchs der Kommission in Dublin (bei Aer Lingus) vom 6.2.2007, Blatt Nr. 6170.

465 [...]*

466 Siehe dazu das Protokoll vom Standortbesuch der Kommission in Dublin (bei Ryanair) vom 06.02.2007 in der geänderten und mit Ryanair per E-Mail vereinbarten Fassung vom 14. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

467 Siehe dazu beispielsweise das Protokoll des Standortbesuchs der Kommission in Dublin (bei Ryanair) vom 06.02.2007, Blatt Nr. 6170, und das Protokoll vom Standortbesuch der Kommission in Dublin (bei Aer Lingus) vom 06.02.2007, Blatt Nr. 6170.

Großbritannien und innerhalb von [...] * € auf europäischen Strecken⁴⁶⁸ zu liegen.“ Bei Ryanair fand die Kommission bei Untersuchungen zahlreiche Belege, (beispielsweise das Ertragsmanagementsystem von Ryanair⁴⁶⁹), dass Ryanair auf Preisänderungen der Wettbewerber reagiert. Unterstützt wird diese Ansicht auch durch die Reaktion von Ryanair auf Aktionsangebote oder Einstiegsangebote von Wettbewerbern⁴⁷⁰, durch interne Dokumente⁴⁷¹ sowie durch wirtschaftsstatistische Daten⁴⁷², die zeigen, dass Ryanair sich nach dem Preisverhalten anderer Fluggesellschaften, beispielsweise Aer Lingus, richten muss.

447. Es kann daher gefolgert werden, dass sowohl Ryanair als auch Aer Lingus regelmäßig die Preise des jeweilig anderen kontrollieren und berücksichtigen. Jede der fusionierenden Parteien reduziert ihre Preise (in der Regel durch mehr Tickets zu niedrigeren Preisen), wenn *weniger Plätze* als erwartet verkauft werden (niedriger „Auslastungsfaktor“), insbesondere wenn die Preise der Gegenseite niedriger sind (beispielsweise wegen allgemeiner Preissenkungen oder spezieller Aktionsangebote). Außerdem senkt Ryanair in der Regel ihre Preise, wenn die Gesellschaft feststellt, dass sie auf einer bestimmten Strecke⁴⁷³ niedrigere Preise berechnet, und auch Aer Lingus reduziert ihre Preise, wenn die Gesellschaft feststellt, dass die Differenzen zwischen ihren Preisen und denen von Ryanair einen bestimmten Betrag überschreiten.

7.4.2 Die fusionierenden Parteien reagieren auf die Aktionsangebote und Werbekampagnen der jeweils anderen Seite

448. Es muss ebenfalls beachtet werden, dass die Werbestrategien von Aer Lingus und Ryanair zeigen, dass beide Fluggesellschaften die jeweils andere als ihren größten Konkurrenten in Irland ansehen und ihre Werbekampagnen gegenseitig beobachten und darauf reagieren. Sowohl Ryanair⁴⁷⁴ als auch Aer Lingus⁴⁷⁵ schalten routinemäßig Werbeanzeigen, in denen sie Preise und Leistungen mit denen des jeweils anderen vergleichen. Ryanair und Aer Lingus beobachten die Werbeangebote⁴⁷⁶ des jeweils anderen sorgfältig und versuchen,

468 Siehe die Protokolle der Besprechung mit Aer Lingus in Dublin vom 5. Februar 2007, Blatt Nr. 6170, sowie die interne Präsentation von Aer Lingus „Aer Lingus Revenue Management – April & May 2006 Presentations Combined“, Folie 24, Blatt Nr. 6170.

469 Siehe Abschnitt 7.4.1.

470 Siehe Abschnitt 7.4.2.

471 Siehe zum Wettbewerbsdruck, der von anderen Fluggesellschaften auf Ryanair (einschließlich Aer Lingus) ausgeübt wird, interne Dokumente von Ryanair, wie z. B. Dokument Nr. 1 der Geschäftsführung (Besprechung der Geschäftsführung vom [...]*, Blatt Nr. 629): S. 3.3: „[...]***“; Dokument Nr. 4 der Geschäftsführung (Besprechung der Geschäftsführung vom [...]*, Blatt Nr. 629): S. 2.2.: „[...]***“, Dokument Nr.3 der Geschäftsführung (Besprechung der Geschäftsführung vom [...]*, Blatt Nr. 629). S. 3.3: „[...]***“.

472 Siehe Abschnitt 7.4.3.

473 Beachten Sie hierzu auch die Niedrigpreisgarantie von Ryanair für Kunden unter http://www.ryanair.com/site/EN/notices.php?notice=070508_EN_doubledifference&pos=CDAY.

474 Siehe beispielsweise die Pressemitteilungen von Ryanair vom 8. Oktober 2006 „Ryanair eröffnet zwei neue Strecken nach Warschau und Stockholm“, vom 9. August 2006, „Ryanair meldet größtes Wachstum in Dublin...“ in denen Ryanair meldet: „Auf jeder Strecke, wo sie die Wahl haben, bevorzugen Millionen neuer Passagiere Ryanair gegenüber Aer Lingus. Heute beenden 12 neue Strecken das Hochpreismonopol von Aer Lingus für Zielorte wie Madrid, Bologna, Almeria und Sevilla. Irische Passagiere, die bisher keine Alternative zu den hohen Preisen von Aer Lingus und zu den häufigen Verzögerungen auf diesen Strecken hatten, verfügen jetzt über eine pünktliche und preisgünstige Option mit Ryanair. Irische Passagiere profitieren von den niedrigen Preisen von Ryanair auch beim Flug zu neuen europäischen Zielen wie Norwegen (Oslo–Torp), Dänemark (Billund), Finnland (Tampere) und Ostpolen (Rzeszow), die zurzeit nicht von Aer Lingus angefliegen werden.“ 10. Mai 2006, „Ryanair kündigt neue Strecke von Dublin nach Berlin an“, 21. Dezember 2007, „Ryanair startet 18 Strecken von Dublin nach Europa“, in denen Ryanair meldet: „Aer Lingus kann mit den Preisen von Ryanair nicht konkurrieren, sie sind nicht so pünktlich wie wir und sie haben nicht das Streckennetz von Dublin nach Großbritannien oder Europa wie wir“. Siehe dazu auch Mitteilung von Aer Lingus vom 28. November 2007 (Anhang 5), Blatt Nr. 4122.

475 Siehe dazu beispielsweise Mitteilung von Aer Lingus vom 22. Februar 2007 (Anhang 9), in der Aer Lingus direkt auf eine kürzliche Kampagne von Ryanair reagiert; siehe auch Beispiele der Werbung mit dem direkten Vergleich der durchschnittlichen Preise von Ryanair und Aer Lingus in der Mitteilung von Aer Lingus vom 19. Februar („weitere Anmerkungen zur Bedeutung des Wettbewerbs bei Flugbasen“), Blatt Nr. 4122.

476 Siehe Ryanairs interne Dokumente: „[...]***“, Dokument 4 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung vom [...]*, Blatt Nr. 629): S. 2.2. und „[...]***“, Dokument 3 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung vom [...]*, Blatt Nr. 629): S. 3.3.

darauf zu reagieren.

449. Aer Lingus erläuterte der Kommission, dass bei einer Reihe von Gelegenheiten Ryanair auf die Aktionsangebote von Aer Lingus durch Senkung seiner Preise reagierte. Sobald das Aktionsangebot von Aer Lingus beendet war, erhöhte Ryanair seine Preise wieder⁴⁷⁷. Wie im vorhergehenden Absatz erläutert, belegen auch interne Dokumente von Ryanair, dass Ryanair auf Werbekampagnen von Aer Lingus reagiert.

7.4.3 Die Preisregressionsanalyse der Kommission bestätigt einen erheblichen Wettbewerbsdruck zwischen Ryanair und Aer Lingus

450. Die Kommission ist der Ansicht, dass die in den erwähnten Abschnitten beschriebenen Faktoren ein hinreichender Beleg dafür sind, dass Aer Lingus und Ryanair miteinander konkurrieren. Dessen ungeachtet haben Ryanair und Aer Lingus zusätzliche wirtschaftsstatistische Daten aus ihren Datensätzen vorgelegt. Die Kommission hat diese Unterlagen geprüft und bewertet und selbst eine Regressionsanalyse durchgeführt, um den voraussichtlichen Einfluss der fusionierenden Parteien auf die Preise des jeweils anderen zu prüfen.
451. In diesem Abschnitt werden die Hauptkenntnisse der verschiedenen wirtschaftsstatistischen Berichte zusammengefasst und Schlussfolgerungen gezogen, die eine vergleichende Bewertung erlauben. Die Kommission berücksichtigt bei ihrer Analyse die Anmerkungen der fusionierenden Parteien in ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte. Eine eingehendere Analyse finden Sie in Anhang IV. Anhang IV (i) erläutert die Motive für die Nutzung wirtschaftsstatistischer Analysen in diesem Fall, (ii) prüft die Stärken und Einschränkungen der jeweiligen Methodik, (iii) prüft die wirtschaftsstatistischen Daten, die die fusionierenden Parteien eingereicht haben, (iv) präsentiert die Ergebnisse der von der Kommission selbst durchgeführten Preisregressionsanalyse und (v) diskutiert eine Reihe technischer Aspekte im Detail, die mit den Anmerkungen von Ryanair und Aer Lingus in ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte zusammenhängen.
452. Die Preisregressionsanalyse der Kommission prüft folgende Hypothese:
- ob die Präsenz einer der fusionierenden Parteien auf der Flugstrecke mit einer statistisch und wirtschaftlich signifikanten Senkung der Preise der Gegenseite im Zusammenhang steht;
 - ob die fusionierenden Parteien wechselseitig einen stärkeren Wettbewerbsdruck ausüben als jeder andere vorhandene Wettbewerber;
 - ob die Anwesenheit eines gegenwärtigen oder potentiellen Wettbewerbers, der von einer Basis am Zielflughafen einer Strecke von Dublin aus operiert, einen Einfluss auf die Preise und Auslastungsfaktoren der fusionierenden Parteien hat;

⁴⁷⁷ Siehe Anhang 6 zur Antwort vom 28.11.2006 von Aer Lingus auf den Zusatzfragebogen vom 22. November, Blatt Nr. 4122 2006. S. 3.3: Eine kürzlich gestartete Werbeaktion von Aer Lingus (vom Oktober 2001) bezog sich auf Flüge in mehrere Städte, darunter auch Ziele, die auch von Ryanair bedient werden (zum Beispiel Barcelona, In diesem Fall hat Ryanair seine Preise als Antwort auf die Aktionsangebote von Aer Lingus sowohl für sich überschneidende Strecken auf Flughafenpaaren als auch für Städtepaare gesenkt und die Dauer seiner Werbekampagne in Irland analog zur Werbeaktion von Aer Lingus verlängert. Auf gleiche Weise hatte Ryanair laut Aer Lingus in der Zeit der Aktionsangebote von Aer Lingus für die Strecke nach Lyon St. Exupéry (LYS) die eigenen Preise stark gesenkt und sie nach Ende der Aktion von Aer Lingus wieder angehoben. Das Gleiche ereignete sich auf der Strecke nach Mailand (Aer Lingus fliegt nach Linate (LIN) und Ryanair nach Bergamo (BGY). Sobald die Werbeaktion von Aer Lingus beendet war, stiegen auch die Mindestpreise von Ryanair nach Angaben von Aer Lingus.

- ob eine stärkere Präsenz einer der fusionierenden Parteien (hinsichtlich der Zahl von Starts und Landungen) einen größeren Effekt auf die Preise der anderen Partei hat.

453. Ryanair schlug zuerst ein Regressionsverfahren vor, das als *Querschnittsanalyse* bekannt ist. Bei diesem Verfahren werden die Preisunterschiede für einer Reihe betroffener Flugstrecken zu einem bestimmten Zeitpunkt untersucht (beispielsweise für Oktober 2006). Die Kommission ist der Ansicht, dass dieses Verfahren für diesen Zweck wenig geeignet ist. Vor allem deshalb, weil die von den fusionierenden Parteien bedienten Flugstrecken sehr heterogen sind. Die Flugstrecken unterscheiden sich erheblich, aber in einer Art und Weise, die zwar wahrscheinlich die Preise beeinflusst, aber schwer zu kontrollieren oder zu messen ist. Ohne die Berücksichtigung solcher Differenzen sind *Querschnitts-Regressionsanalysen* ohne Wert oder verfälscht. Ungeachtet dieser Bedenken entschied die Kommission, die Eignung der *Querschnittsanalyse* zu testen, wobei so weit wie möglich die bei den von Ryanair eingereichten Daten identifizierten methodischen Probleme beseitigt wurden.
454. Die Kommission erstellte einen Datensatz, bei dem sie die Daten der fusionierenden Parteien und der Flughafenaufsicht von Dublin („DAA“) kombinierte. Der Datensatz besteht aus Daten, bei denen die Durchschnittspreise der fusionierenden Parteien auf mehreren Flugstrecken fünf Jahre lang jeden Monat beobachtet wurden. Daten in einem solchen Format werden im Allgemeinen als „Paneldaten“ bezeichnet. Bei Paneldaten kann ein Regressionsverfahren eingesetzt werden, das als Modell mit *festen Effekten* bezeichnet wird. Bei diesem Verfahren werden die Schwankungen der Marktstruktur auf einzelnen Strecken im Laufe der Zeit genutzt, um zu ermitteln, in welchem Umfang die fusionierenden Parteien aufeinander einen Wettbewerbsdruck ausüben (wobei der Wettbewerb durch andere Fluggesellschaften oder andere Faktoren, die sich im Laufe der Zeit ändern, als konstant angenommen wird).
455. Folgende Gründe sprechen für den Einsatz eines Modells mit *festen Effekten*: Der Auftritt von Ryanair auf einer Flugstrecke, die von Aer Lingus bedient wird, kann sich auf den Preis von Aer Lingus auswirken (bzw. umgekehrt). Beim Verfahren mit festen Effekten wird die Höhe der Preise bei Aer Lingus auf einer Flugstrecke nach dem Auftritt von Ryanair mit der Höhe der Preise vor dem Markteintritt von Ryanair verglichen. Dieser Vorher-Nachher-Vergleich erfolgt systematisch über die gesamte Zeit und für alle Flugstrecken, auf denen Aer Lingus tätig ist. Auf diese Weise ermittelt die Regressionsanalyse einen Mittelwert für den Einfluss, den die Marktpräsenz von Ryanair auf die Preise von Aer Lingus hat.
456. Es sei darauf hingewiesen, dass beim Verfahren mit *festen Effekten* der Preis der etablierten Gesellschaft vor und nach dem Markteintritt eines Rivalen auf einer bestimmten Flugstrecke verglichen wird. Dies ist ein deutlicher Vorteil gegenüber den *Querschnittsregressionsanalysen*. Durch die Konzentration auf den Preisvergleich auf einer bestimmten Flugstrecke bleiben beim Verfahren mit *festen Effekten* zeitunabhängige Faktoren, die sich ebenfalls auf die Preise auswirken könnten, konstant. Dadurch sinkt erheblich das Risiko, dass die Ergebnisse verfälscht werden.⁴⁷⁸ Infolgedessen betrachtet die Kommission die Paneldatenregressionsanalyse mit *festen Effekten* als zur Überprüfung der

478 Die Heterogenität von Flugstrecken haben unterschiedliche Preise zur Folge. Gründe dafür sind: Art des Zielorts, Anzahl der alternativen Flughäfen am Zielort, Eigenschaften dieser Flughäfen, Beliebtheit der Strecke je nach Reiseziel, Bekanntheit beim und Erwartungen der Kunden, Streckenlänge, Reisezeit, Flugverkehrsvorschriften im Zielland, Bevölkerungsdichte und Bevölkerungszahl sowie Einkommen der Bevölkerung am Zielort, kulturelle Verwandtheit zwischen Ursprungs- und Zielland. Nicht alle diese Variablen können gemessen oder wenigstens beobachtet werden.

oben angegebenen Hypothesen am besten geeignet.

7.4.3.1. Querschnittsregressionsanalyse

457. Im Laufe des Markttests reichte Ryanair drei Berichte mit eigenen Daten ein. Der erste Bericht von Ryanair stützt sich auf einen Datensatz mit 313 Städtepaaren für den Oktober 2006⁴⁷⁹. Ryanair führte mehrere *Querschnittsregressionsanalysen* durch, um die Unterschiede seiner Preise für eine Reihe von EU-Flugstrecken zu einem bestimmten Zeitpunkt zu untersuchen. Die Regressionspezifikation⁴⁸⁰ enthält eine Variable, die angibt, ob auf einer Ryanair-Flugstrecke Aer Lingus tätig ist oder nicht. Die Präsenz von Aer Lingus wird mit einer dichotomen Variable (Stellvertreter-Variable) gemessen, die den Wert 1 hat, wenn Aer Lingus auf der Flugstrecke in einem bestimmten Monat präsent war, und den Wert 0, wenn dies nicht der Fall war. Mit dieser Variablen sollen Preisunterschiede erfasst werden, die auf einer Flugstrecke auftreten und durch die Präsenz von Aer Lingus bedingt sind. Ryanair hat auch Belege vorgewiesen, ob das Fehlen eines „Basiswettbewerbs“ zu einem statistisch signifikanten Anstieg seiner Preise führt.
458. In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007 weist Ryanair in Absatz 140 darauf hin, dass „... es erstaunlich ist, dass auf den 265 Seiten der Mitteilung der Beschwerdepunkte der Kommission weder Zeit noch Raum war, die wichtigsten Belege zu berücksichtigen, die zeigen, wie FR zurzeit die Preise auf Flugstrecken festsetzt, bei denen keine aktuelle oder potentielle Konkurrenz durch EL besteht. Diese Belege wurden der Kommission im Bericht von RBB Economics vorgelegt, der die Preise von FR auf 300 verschiedenen Flugstrecken analysierte und insbesondere auf die Frage einging, ob FR auf Flugstrecken, bei denen die Gesellschaft das Monopol hat, höhere Preise berechnet als auf Flugstrecken mit aktivem Wettbewerb“. Die Kommission weist darauf hin, dass sich ein komplettes Kapitel in Anhang IV mit den Berichten der Diskussion und der Erweiterung der Querschnittsanalyse von Ryanair befasst (Abschnitt 5). Die Schlussfolgerung der Kommission ist im Hauptteil des Sonderberichts der Mitteilung der Beschwerdepunkte enthalten, aus dem Ryanair weiter unten im selben Absatz (140) zufällig zitiert.
459. Ryanair ist der Meinung, dass es keinen statistisch signifikanten Zusammenhang zwischen der Präsenz von Aer Lingus und den Preisen von Ryanair bei den ausgewählten Beispielstrecken gäbe. Nach Angabe von Ryanair lässt sich daraus schlussfolgern, dass Aer Lingus „keinen effektiven Wettbewerbsdruck auf Ryanair bei den vorhandenen sich überschneidenden Flugstrecken ausübt“.
460. Die Kommission kann diese Ergebnisse nicht als Beleg dafür akzeptieren, dass die Preise von Ryanair nicht von den Preisen von Aer Lingus beeinflusst werden. Erstens hat die Kommission festgestellt, dass die Ergebnisse von Ryanair bei kleinen Änderungen der verwendeten Spezifikation nicht robust genug sind. Weitere technische Probleme betreffen die „Marktmacht-Stellvertreter-Variable“ und die Variable „Anzahl der Konkurrenten“ (weitere Details finden Sie in Anhang IV).
461. Zweitens kann das *Querschnittsverfahren*, wie ausführlicher in Anhang IV erläutert, keine nicht beobachteten oder nicht gemessenen Faktoren kontrollieren, die den Preis beeinflussen, aber je nach Flugstrecke schwanken. Wenn solche Faktoren nicht kontrolliert

479 RBB „Bargepole: Ergebnisse der Querschnittsregressionsanalysen von Ryanair“ vom 10. Dezember 2006.

480 Der Begriff „Spezifikation“ bezieht sich auf die Regressionsgleichung.

werden, kommt es höchstwahrscheinlich zu nicht objektiven Ergebnissen⁴⁸¹. Beispielsweise können Preise auf Monopolflugstrecken höher sein, aber nicht, weil kein Wettbewerb vorhanden ist, sondern weil auf dieser bestimmten Flugstrecke die Nachfrage relativ unelastisch ist oder die Kosten relativ hoch sind (beispielsweise bei hohen Eintrittsbarrieren und hohen Betriebskosten). Auch das Gegenteil kann der Fall sein. Preise auf Monopolstrecken können relativ niedrig sein, weil die Nachfrage gering (oder sehr elastisch) ist.

462. Drittens beschränkt sich der Datensatz nicht auf die Flugstrecken von Dublin aus (nicht einmal auf Flugstrecken von Irland aus). Stattdessen werden mehr als 300 Flugstrecken von Ryanair in ganz Europa berücksichtigt. Die Analyse von Ryanair stützt sich daher weitgehend auf Flugstrecken, bei denen Ryanair und Aer Lingus keine Konkurrenten sind und auch kaum jemals sein werden (beispielsweise für Flugstrecken von Deutschland nach Italien). Ryanair wendet ein, dass dieses Argument *„rein formal ist und nicht den bewährten Verfahren der empirischen wirtschaftlichen Analyse entspricht [...] ausgehend von Beobachtungen, wie Preise in Situationen gebildet werden, bei denen eine Konzentration bereits hoch ist, wird der Einfluss simuliert, den eine Fusion haben wird, wenn sie genehmigt und auf diese Weise eine ähnlich hohe Konzentration geschaffen wird“*.⁴⁸² Die Kommission kann sich dieser Argumentation aus zwei Gründen nicht anschließen:

- Erstens sind Preisunterschiede beispielsweise auf Flugstrecken von Deutschland nach Italien und von Irland nach Frankreich das Ergebnis von zahlreichen Faktoren, die nichts mit dem Wettbewerb der fusionierenden Parteien untereinander zu tun haben. Dies allein macht die *Querschnittsanalyse* von Ryanair zwar nicht wertlos, aber die effektive Kontrolle der Strukturdifferenzen zwischen den Flugstrecken am Beispiel von Ryanair wäre eine komplexe Aufgabe. Durch die Auswahl besonders heterogener Beispiele für Flugstrecken hat Ryanair zudem die Wahrscheinlichkeit statistisch signifikanter Ergebnisse durch die Analyse reduziert.
- Zweitens liefert die *Querschnittsanalyse* von Ryanair keinerlei Hinweis darauf, ob die Präsenz von Aer Lingus einen signifikanten Effekt auf die Preise von Ryanair hat, wenn sich die Flugstrecken überschneiden (im Vergleich zu den Preisen von Ryanair auf Flugstrecken von Irland aus, die sich nicht überschneiden). Dies wäre ein informativerer Vergleich, um eine *„Basis für die Simulation des Einflusses einer Fusion zu schaffen“*.

463. Um die Robustheit der *Querschnittsregressionsanalysen* von Ryanair und die Eignung dieses Verfahrens für diesen Fall zu bewerten, hat die Kommission auch eine Reihe von *Querschnittsregressionsanalysen* durchgeführt. Bei der Anfangsspezifikation der Kommission wird getestet, ob die Präsenz einer der fusionierenden Parteien auf einer bestimmten Flugstrecke einen negativen Einfluss auf die Preise hat, die die andere Fluggesellschaft berechnet (sogenannte *Präsenzspezifikation*). Mit einer alternativen Spezifikation wird geprüft, ob die Flughäufigkeit einer der fusionierenden Parteien auf einer bestimmten Flugstrecke davon abhängt, ob die andere fusionierende Partei niedrigerer Preise berechnet (sogenannte *Häufigkeitsspezifikation*). Bei Ryanair unter-

⁴⁸¹ Technisch gesehen, besteht bei den bewerteten Koeffizienten die Gefahr einer Beeinflussung, wenn wichtige Variablen, die sich auf verschiedenen Strecken auf den Preis auswirken, in der Regressionsgleichung nicht berücksichtigt (beispielsweise nicht gemessen oder nicht beobachtet) werden können und mit einer oder mehreren erläuternden Variablen in der Regressionsgleichung zusammenhängen. Dieses Problem wird oft als Beeinflussung durch ignorierte Variablen bezeichnet.

⁴⁸² Siehe dazu die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte von 17. April 2007, Absatz 142.

suchte die Kommission als Eckpunkte die beiden Monate April 2006 und Oktober 2006.

464. Bei der *Querschnittsregressionsanalyse* der Kommission wurden so weit wie möglich einige der bei den von Ryanair eingereichten Datensätzen erkannten Probleme gelöst.
- Aus den oben erwähnten Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass es in diesem Fall wichtig ist, sich auf Flugstrecken von Dublin aus zu konzentrieren, da mindestens eine Seite der Flugstrecke bei allen in der Regressionsanalyse berücksichtigten Flugstrecken dieselbe ist und die nicht beobachteten Differenzen zwischen den Flugstrecken sich dadurch teilweise reduzieren lassen. Durch diesen Ansatz ist auch eine direkte Bewertung der vorrangig interessierenden Frage möglich, und zwar, welchen Wettbewerbsdruck die fusionierenden Parteien aufeinander ausüben.
 - Zweitens enthält die Spezifikation der Kommission Stellvertreter-Variablen für die Präsenz von nationalen und nicht-nationalen Fluggesellschaften auf der Flugstrecke sowie von nationalen und nicht-nationalen Fluggesellschaften mit starker Präsenz am Zielflughafen. Auch eine Nachfragekontrolle und eine Kostenkontrolle wurden berücksichtigt.
465. Die *Querschnittsanalyse* der Kommission bestätigt die Ergebnisse von Ryanair nicht. Das ist nicht überraschend, da die Kommission sich auf Strecken von Dublin aus konzentriert, während Ryanair alle Flugstrecken in der gesamten EU analysierte. Ausgehend von der gespeicherten Marktdefinition (Datenbank mit Städtepaaren) lassen die Ergebnisse der Kommission den Schluss zu, dass die Preise von Aer Lingus durch eine Präsenz von Ryanair negativ beeinflusst werden. Diese Zuordnung ist statistisch und wirtschaftlich signifikant, obwohl es nur eine sehr kleine Probe ist (48 Beobachtungen). Die gleiche negative Beziehung gilt bei der Betrachtung der Flugstrecken, wenn die fusionierenden Parteien denselben Flughafen bedienen. Statistisch signifikant mit einem Niveau von mindestens 10 % für beide Monate ist dies jedoch nur, wenn die Ausgangsregression so erweitert wird, dass die nationalen und nicht-nationalen Fluggesellschaften mit starker Präsenz am Zielflughafen kontrolliert werden.
466. Umgekehrt deuten die *Querschnittsregressionsanalysen* der Kommission darauf hin, dass die Preise von Ryanair durch die Präsenz von Aer Lingus in beiden Monaten nur dann negativ beeinflusst werden, wenn sie denselben Flughafen bedienen. Bei der Untersuchung der Städtepaare ist die Beziehung ebenfalls negativ, aber statistisch nicht signifikant, sodass dieses Ergebnis, wenn überhaupt, nur in begrenztem Maße gewichtet werden sollte.
467. Auch die Häufigkeitsspezifikation zeigt, dass sich die Stärke der Präsenz einer der fusionierenden Parteien auf die Preise der anderen Partei auswirkt. Dieser Effekt ist statistisch in allen Regressionsanalysen signifikant, die die Städtepaar-Datenbank auswerten. Wenn jedoch, wie von Ryanair vorgeschlagen, die Entfernungvariable bei diesen Regressionsanalysen ignoriert wird, sind verfälschte Ergebnisse wahrscheinlich. Die Kommission stimmt zu, dass die Ergebnisse aus den Regressionsanalysen auf Grundlage der *Häufigkeitsspezifikation* nicht vertrauenswürdig sind.
468. Tatsächlich ist die Kommission, wie in Anhang IV detailliert erläutert, der Ansicht, dass weder die *Querschnittsanalyse* von Ryanair noch die eigene Analyse die notwendige Robustheit besitzt. Es können in diesem Fall tatsächlich keine definitiven Schlussfolgerungen aus *Querschnittsregressionsanalysen* gezogen werden, weil nicht beobachtete Faktoren, die die Preise beeinflussen und je nach Flugstrecke unterschiedlich sind, nicht kontrolliert werden können, weil nur eine geringe Anzahl von Beobachtungen vorliegt, weil die Ergebnisse vom untersuchten Monat abhängen und weil die Einbeziehung

statistisch insignifikanter erläuternder Variablen mitunter die Koeffizienten anderer Variablen verfälscht.

7.4.3.2. Zweistufenregressionsanalysen von Ryanair

469. Ryanair legte zwei weitere Berichte vor, um die Hypothese zu prüfen, dass die Präsenz von Aer Lingus einen Einfluss auf die Preise von Ryanair hat.
470. Im ersten Bericht⁴⁸³ untersuchte Ryanair, ob die Präsenz von Aer Lingus eine Wirkung auf die Preise von Ryanair bei Flugstrecken von Dublin aus hat. Der Datensatz von Ryanair besteht aus einem Datenpanel mit Ryanair-Preisen für einfache Flüge von Dublin aus (das heißt Preise von Dublin zu anderen europäischen Zielen) für den Zeitraum April 2002 bis Dezember 2006 sowie aus weiteren potentiellen erläuternden Variablen. In diesem Datensatz hat Ryanair nur einige Fälle des Eintritts oder Austritts von Aer Lingus im Laufe der Zeit bei Flugstrecken identifiziert, auf denen Ryanair bereits präsent ist. Ryanair argumentiert, dass in solchen Fällen das Standardverfahren mit *festen Effekten* nicht angemessen ist. Stattdessen verwendet Ryanair ein zweistufiges Verfahren, das nach Ryanair „noch die Paneldaten nutzt“ und „robuster ist als der Standardansatz der festen Effekte“⁴⁸⁴.
471. Ryanair gibt an, dass bei allen betrachteten Spezifikationen die Präsenz von Aer Lingus keinen statistisch signifikanten Einfluss auf die Preise der Gesellschaft habe, weder bei Städte- noch bei Flughafenpaaren. Nach Angabe von Ryanair unterstützen diese Ergebnisse die Behauptung, dass nach ihrem Geschäftsmodell Passagiere zur Zielgruppe gehören, die für andere (teurere) Fluggesellschaften nicht profitabel sind. Daraus folgt, dass der stärkste Wettbewerbsdruck auf Ryanair nicht von Aer Lingus ausgeht, sondern von der Preissensibilität ihres Kundenstamms. Ryanair schlussfolgert, dass Versuche von Ryanair, nachhaltig höhere Preise durchzusetzen, nicht profitabel wären – nicht weil die Passagiere zu Aer Lingus abwandern würden, sondern weil sie sich nach anderen Alternativen umsehen würden.
472. Ryanair reichte einen ergänzenden Bericht⁴⁸⁵ ein, um zu zeigen, dass Ryanair auf „Monopolflugstrecken“ (entweder bei Städte- oder bei Flughafenpaaren) keine höheren Preise festsetzt. Ryanair verfolgt dabei denselben zweistufigen Ansatz wie bei den zuvor eingereichten Unterlagen. Der Hauptunterschied bei diesem Bericht sind die mittleren monatlichen Erträge aller Flugstrecken, deren Ziel oder Ausgangsort Frankfurt-Hahn und nicht Dublin oder Irland ist. Die interessierende Variable trennt Flugstrecken, bei denen Ryanair Monopolist ist, und andere Flugstrecken, auf denen Ryanair tatsächlich oder potentiell Konkurrenten vorfindet – es sei darauf hingewiesen, dass Aer Lingus bei den Flugstrecken von Frankfurt aus nur auf der Strecke nach Dublin präsent ist. Die von Ryanair gemeldeten Ergebnisse zeigen, dass die Präsenz von Fluggesellschaften auf Flugstrecken von Frankfurt-Hahn aus keinen statistisch signifikanten Einfluss auf die Preise der Gesellschaft hat.
473. Die Kommission bestätigt, dass angesichts der reduzierten Zahl der Fälle, in denen Aer Lingus einen Markteintritt bei Flugstrecken von Ryanair versucht, eine Standardregressionsanalyse mit *festen Effekten* wenig informative Aussagen zu der Tatsache liefert,

483 RBB „ANHANG: Stellt Aer Lingus ein Wettbewerbsdruck für Ryanair dar?“, 8. Februar 2007.

484 RBB „ANHANG: Stellt Aer Lingus ein Wettbewerbsdruck für Ryanair dar?“, 8. Februar 2007, Seite 3.

485 RBB Vergleich der Preise auf „Monopolstrecken“ und „Nicht-Monopolstrecken“ ab „Frankfurt-Hahn“ in Anhang 1 des „Positionspapiers über Einstiegsbarrieren“ von RBB vom 20. Februar 2007, Blatt Nr. 4135.

ob ein Markteintritt oder -austritt von Aer Lingus die Preise von Ryanair beeinflusst. Die Kommission ist jedoch der Ansicht, dass die zweistufige Methodik von Ryanair dieses Problem ebenfalls nicht löst. Dieser Ansatz kann auch nicht die Auswirkungen bewerten, den Aer Lingus im Laufe der Zeit auf Ryanair ausübte. Die Hauptgründe dafür sind:

- Erstens ist die Zweistufenmethodik von Ryanair im Wesentlichen eine *Querschnittsanalyse* (eine detaillierte Erläuterung finden Sie in Anhang IV, Abschnitt 6.3). Somit gelten die von der Kommission geäußerten Bedenken zur *Querschnittsregressionsanalyse* in diesem Fall auch hierfür. Insbesondere die geringe Zahl der Beobachtungen führt zu einer hohen systematischen Fehlerquote, und die Unmöglichkeit der Kontrolle nicht beobachteter Faktoren, die sich auf die Preise auswirken und je nach Flugstrecke unterschiedlich sind, führen zu einer Verfälschung der Ergebnisse durch die ausgelassene Variable.
- Zweitens wird bei der zweiten Stufe der Regression nur die Präsenz von Aer Lingus berücksichtigt. Sie enthält keine Präsenzvariablen für andere Wettbewerber. Daher ist diese Spezifikation wahrscheinlich falsch.
- Drittens impliziert die Verwendung einer Stellvertreter-Variable für die Nachfrage in Abhängigkeit von der „passenden Flugstrecke“, dass die in der ersten Stufe bewerteten *festen Effekte* in der Praxis nicht mit den durchschnittlichen Preisen übereinstimmen. Durch diese falsche Spezifikation ergibt sich weiter, dass die zweistufigen Regressionsanalysen von Ryanair kaum zuverlässige Ergebnisse liefern können.

474. Weitere Probleme sind Inkonsistenzen bei der Qualität der Daten, die Ryanair verwendet, und die starken Schwankungen der Bewertungen durch geringfügige Änderungen in der Spezifikation. Außerdem sei darauf hingewiesen, dass selbst die von Ryanair bevorzugte Spezifikation sehr schlecht passt und nur 18 % der Schwankungen der Durchschnittspreise erklärt.

475. Wenn bei der Analyse die Preise auf Monopolfugstrecken und Nicht-Monopolfugstrecken von Frankfurt-Hahn aus verglichen werden, gelten die oben erwähnten Bedenken, da Ryanair hier dieselbe Zweistufenanalyse verwendet. Außerdem liefert die Analyse der Flugstrecken von Frankfurt-Hahn aus keine direkten Belege über den Wettbewerbsdruck, dem Ryanair auf den betreffenden Strecken, das heißt von Irland aus, ausgesetzt ist.

476. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass die Regressionsanalyseverfahren von Ryanair, Aer Lingus und der Kommission auch einen einseitigen Test verwenden: Eine Regression kann entweder eine statistische Beziehung zwischen zwei Parametern herstellen (beispielsweise gleichzeitige Präsenz von Ryanair/Aer Lingus und Preishöhe) oder nicht herstellen. Wenn eine solche statistische Beziehung nicht hergestellt werden kann, bedeutet dies allerdings nicht, dass eine solche Beziehung nicht existiert. Alternative Erklärungen für eine „erfolglose“ Regressionsanalyse sind insbesondere ungeeignete Datensätze oder falsch definierte Regressionsgleichungen. Es scheint, dass Ryanair durch die Auswahl eines komplexen zweistufigen Analyseansatzes und durch einen Datensatz, in dem Flugstrecken außerhalb Irlands enthalten sind, die Wahrscheinlichkeit erhöht hat, dass die Regressionsanalyse keine statistisch signifikanten Ergebnisse liefern würde. Weil Ryanair ein Interesse daran hat nachzuweisen, dass seine Regressionsanalysen „fehlschlagen“, ist der Beweiswert dieser Ergebnisse gering und kann nicht als Beleg genutzt werden, dass Ryanair bei den Flugstrecken von Irland aus nicht von Aer Lingus

eingeschränkt wird.

7.4.3.3. Regressionsanalysen mit festen Effekten

477. Eine Panelregressionsanalyse mit streckenspezifischen *festen Effekten* kann die Verfälschung der *Querschnittsregressionsanalysen* durch die ausgelassene Variable reduzieren. Dies ist möglich, weil nicht beobachtbare Kosten- oder Nachfragefaktoren, deren Schwankung zwischen den einzelnen Strecken wahrscheinlich die Preise beeinflusst, auf einer einzelnen Flugstrecke mit höherer Wahrscheinlichkeit nicht schwanken. Die Kommission betrachtet diese Methodik als am besten geeignet, um den Wettbewerbsdruck zu ermitteln, dem Ryanair durch Aer Lingus unterliegt.

Regressionsanalyse mit festen Effekten von Aer Lingus

478. Die von Aer Lingus beauftragten Wirtschaftsberater haben ebenfalls mehrere wirtschaftsstatistische Berichte mit Hilfe der von Aer Lingus und der Dublin Airport Authority (DAA) zur Verfügung gestellten Daten übermittelt. Sie beziehen sich auf ein Verfahren mit *festen Effekten*, um die Hypothese zu prüfen, dass der Eintritt oder Austritt von Ryanair auf Strecken von Aer Lingus eine Auswirkung auf die durchschnittlichen Preise und den Auslastungsfaktor von Aer Lingus hat.

479. Aer Lingus berücksichtigt die Präsenz von Ryanair auf einer von Aer Lingus bedienten Flugstrecke mit drei alternativen Maßen: (i) Anteil an der Gesamtsitzplatzkapazität, (ii) absolute monatliche Sitzplatzkapazität und (iii) Stellvertreter-Variable, die angibt, ob Ryanair auf der Flugstrecke präsent ist. Ryanair hat den Einschluss der „Kapazitätsanteile“ als erklärende Variablen aus zwei Gründen kritisiert: Zum einen ist diese Variable endogen und kann zur Verfälschung der Ergebnisse führen. Zum zweiten entstehen damit starke Beschränkungen der bewerteten Koeffizienten, die nicht mit der Theorie übereinstimmen. Die Kommission stimmt Ryanair in dem Sinne zu, dass die Verwendung von Kapazitätsanteilen in der Regressionsanalyse problematisch ist.

480. Die Kommission stellt allerdings auch fest, dass die Ergebnisse der Regressionsanalysen, bei denen eine „Präsenz-Stellvertreter-Variable“ verwendet wird (ähnlich wie bei den von der Kommission selbst durchgeführten Regressionsanalysen mit festen Effekten) nicht problematisch sind. Die für diese Spezifikation von Aer Lingus gemeldeten Ergebnisse zeigen, dass die Präsenz von Ryanair auf einer Flugstrecke, die auch von Aer Lingus bedient wird, zu [5–10]* % niedrigeren Preisen führt. Diese Einschätzungen entsprechen den Ergebnissen der von der Kommission durchgeführten Regressionsanalysen mit festen Effekten (siehe unten).

Regressionsanalyse mit festen Effekten der Kommission

481. Die Paneldaten der Kommission wurden auf der Basis eines Städtepaares gemäß dem geografisch relevanten Markt für jede Strecke entsprechend der Definition der Kommission konstruiert. Der Datensatz verfolgt monatlich alle Informationen, die von Aer Lingus, Ryanair und der DAA für Strecken von Dublin übermittelt werden.

482. Unter Verwendung des verdichteten Datensatzes für den Zeitraum von Januar 2002 bis Dezember 2006 führte die Kommission eine normale Regressionsanalyse mit *festen Effekten* durch, um zu ermitteln, welchen Wettbewerbsdruck die fusionierenden Parteien aufeinander ausüben. Bei der ersten Spezifikation der Kommission wird geprüft, ob die Präsenz einer der fusionierenden Parteien auf einer bestimmten Flugstrecke sich negativ auf die von der anderen fusionierenden Partei berechneten Preise auswirkt (so genannte

Präsenzspezifikation). Mit einer alternativen Spezifikation wird geprüft, ob die Zahl der Starts und Landungen einer der fusionierenden Parteien auf einer bestimmten Flugstrecke davon abhängt, ob die andere fusionierende Partei niedrigerer Preise berechnet (so genannte *Häufigkeitsspezifikation*).

483. Die Analyse der Kommission bestätigt die Behauptung von Ryanair, dass es keine hinreichenden Schwankungen der Präsenz von Aer Lingus auf den von Ryanair bedienten Flugstrecken innerhalb eines angemessenen Zeitraums gäbe. Infolgedessen liefert die Regressionsanalyse mit *festen Effekten* keine zuverlässigen Ergebnisse über einen möglichen Einfluss der Präsenz von Aer Lingus auf die Preise von Ryanair⁴⁸⁶. Hingegen gibt es zahlreiche Beispiele, bei denen Ryanair auf Flugstrecken präsent wurde oder diese wieder aufgab, die bereits von Aer Lingus bedient wurden. Hier ist die Regressionsanalyse mit *festen Effekten* sehr gut geeignet, um zu prüfen, ob sich die Präsenz von Ryanair negativ auf die Preise von Aer Lingus auswirkt.
484. Die Präsenzspezifikation enthält Stellvertreter-Variablen für die Präsenz von (i) Ryanair, (ii) einer oder mehreren nationalen Fluggesellschaften und (iii) einer oder mehreren nicht-nationalen Fluggesellschaften. Die Analyse enthält auch Stellvertreter-Variablen für die Präsenz von Air Arann und CityJet, die nach Angaben von Ryanair ebenfalls einen starken Wettbewerbsdruck bei den Strecken von Dublin aus auf die fusionierenden Parteien ausüben. Die Kommission erweitert die Ausgangsspezifikation und nimmt mehrere Kontrollvariablen für Nachfrage und Kosten sowie eine Stellvertreter-Variable auf, die angibt, ob nationale oder nicht-nationale Fluggesellschaften am Zielflughafen stark präsent sind. In allen Fällen ist die Präsenz von Ryanair statistisch signifikant und eine Beziehung zu den niedrigeren Preisen von Aer Lingus erkennbar.
485. Die Regressionsanalyse mit *festen Effekten* der Kommission bestätigen folgende vorab definierte Hypothese:
- Erstens führt je nach Spezifikation die Präsenz von Ryanair dazu, dass Aer Lingus 7 bis 8 % niedrigere Preise für die Städtepaare berechnet, die in der gespeicherten Marktdefinition der Kommission enthalten sind, und etwa 5 % niedrigere Ticketpreise, wenn die Flughafenpaare analysiert werden. Dieser Effekt ist wirtschaftlich und statistisch für alle geprüften Regressionen signifikant. Dieses Ergebnis ist auch robust, wenn Ausreißer, Heteroskedastizität und Reihenkorrelation korrigiert werden. Sehr robust ist das Ergebnis auch bei Verwendung alternativer Spezifikationen, beispielsweise alternativer Kontrollen für Angebot und Nachfrage. Bemerkenswert ist, dass in faktisch allen Fällen die Kontrollvariablen der verschiedenen Regressionsanalysen die erwarteten Vorzeichen haben und statistisch signifikant sind. Da R² bei der Regressionsanalyse ständig über 80 % liegt, ist die Aussagekraft der Regressionsanalyse ebenfalls hoch.
 - Zweitens hat bei einem Vergleich der Koeffizienten von Ryanair mit denen der nationalen und der nicht-nationalen Fluggesellschaften sowie mit Air Arann und CityJet die Präsenz von Ryanair bzw. die Anzahl der Starts und Landungen einen wesentlich stärkeren wirtschaftlichen Einfluss (mindestens doppelt so hoch) wie die jeder anderen Fluggesellschaft. In den meisten Fällen zeigen die Regressionsanalysen also, dass die Präsenz anderer Fluggesellschaften keinen wirtschaftlich oder statistisch

⁴⁸⁶ Um weitere Eintritte von Aer Lingus zu erfassen, analysierte die Kommission in dem umfangreichen Datensatz einen längeren Zeitraum (ab April 1997). Die Präsenz von Aer Lingus hatte in der Tat einen erheblichen negativen Einfluss auf die Preise von Ryanair in dieser Regression, dennoch gewichtet die Kommission aus mehreren Gründen (siehe Ausführungen im Anhang IV) diese Ergebnisse nicht so stark.

signifikanten Effekt auf die Preise von Aer Lingus hat.

- Drittens üben nationale Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielflughafen nur einen sehr eingeschränkten Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus aus. Nicht-nationale Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielflughafen üben einen höheren Wettbewerbsdruck als nationale Fluggesellschaften aus. Jedoch ist der Druck höchstens halb so hoch wie der Druck, der von Ryanair auf Aer Lingus bei Beibehaltung der Marktdefinition der Kommission ausgeübt wird. Außerdem sind nationale Fluggesellschaften nur auf 8 der 37 sich überschneidenden Flugstrecken präsent, auf denen Aer Lingus und Ryanair im Mai 2007 miteinander konkurriert haben, und sind dann meist deutlich kleiner als Ryanair oder Aer Lingus (insbesondere für Passagiere auf Direktflügen). Damit kann entgegen der Behauptung von Ryanair nicht davon ausgegangen werden, dass das fusionierte Unternehmen nach der Fusion einem effektiven Wettbewerbsdruck durch nationale oder nicht-nationale Fluggesellschaften unterliegen würde.
- Wird viertens die Stärke der Präsenz von Ryanair als Alternativanbieter anhand der Zahl der Starts und Landungen auf einer Strecke gemessen, zeigt sich ebenfalls, dass Ryanair einen Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus ausübt. Es ist möglich, die Preisänderung in dem sich überschneidenden Markt allein oder unter verschiedenen Annahmen für alle Märkte zu ermitteln. Man kann sich beispielsweise auf die Preise des letzten Monats konzentrieren, für den Daten verfügbar sind, oder auf die durchschnittlichen Preisänderungen für den gesamten Probezeitraum. Je nach Spezifikation ergäbe sich durch die Fusion nach den Frequenzregressionsanalysen der Kommission eine Preisänderung von 5 bis 6 % (Durchschnitt für alle Flugstrecken) bzw. 10 bis 12 % (wenn nur die sich überschneidenden Flugstrecken betrachtet werden). Dies bestätigt die Robustheit der Ergebnisse aus den Präsenzspezifikationen. Es sollte außerdem hervorgehoben werden, dass Ryanair wie erwartet einen wesentlich höheren Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus ausübt, wenn beide denselben Flughafen bedienen.

486. Wird die Regressionsanalyse mit *festen Effekten* mit den Preisen von Ryanair als abhängige Variable durchgeführt, lassen sich keine Schlussfolgerungen zum Einfluss von Aer Lingus auf die Preise von Ryanair ziehen. Der Grund dafür liegt darin, dass es zu wenig Fälle gibt, in denen Aer Lingus als Anbieter bei einer Flugstrecke auftritt oder sich als Anbieter verabschiedet, die bereits von Ryanair bedient wird. Mit anderen Worten, die Präsenz von Aer Lingus auf die Strecken von Ryanair ist gering. Es muss jedoch betont werden, dass damit die Hypothese, dass Aer Lingus einen Wettbewerbsdruck auf Ryanair ausübt, weder bestätigt noch entkräftet wird. Stattdessen machen die Belege aus dem vorhergehenden Abschnitt klar, dass sowohl Ryanair als auch Aer Lingus ihren eigenen Auslastungsfaktor sowie die Preise der Gegenseite permanent überwachen und die Preise entsprechend anpassen. Wenn Aer Lingus seine Preise senken würde, würde dies Kunden anziehen, die sonst mit Ryanair geflogen wären. Wenn eine hinreichende Anzahl von Kunden zu Aer Lingus wechselt (die Wechselkosten sind sehr niedrig, und bei den meisten sich überschneidenden Flugstrecken gibt es keine besseren Alternativen), würde dies zu niedrigeren Auslastungsfaktoren führen. Entsprechend ihrer Preispolitik würde Ryanair mit Senkung seiner Ticketpreise reagieren, um ihren geplanten Auslastungsfaktor zu erreichen. Wenn Ryanair nicht durch Aer Lingus unter Wettbewerbsdruck stehen würde, machte es

kaum Sinn, die Preise von Aer Lingus laufend zu überwachen⁴⁸⁷.

487. Sowohl die Wirtschaftstheorie als auch qualitative Belege lassen den Schluss zu, dass Ryanair auch durch andere Parameter unter Wettbewerbsdruck steht und nicht nur durch den Preis. Durch die sich mit der Fusion ergebenden Möglichkeit, die Preise von Aer Lingus zu erhöhen, würde der Wettbewerbsdruck auf Ryanair nachlassen. Ryanair könnte die Gebühren für Hilfsdienste erhöhen oder die Qualität senken, ohne Gefahr zu laufen, viele Kunden zu verlieren, wie es vor der Fusion der Fall gewesen wäre.
488. Schlussendlich muss beachtet werden, dass die voraussichtlichen Auswirkungen auf die Preise von Ryanair und Aer Lingus wahrscheinlich unterschätzt werden. Wie im Weiteren beschrieben (Abschnitt 7.6), übt die Präsenz von Ryanair in Dublin einen potentiellen Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus aus. Auf Strecken ab Dublin, auf denen das Unternehmen die einzige Fluggesellschaft ist, kann erwartet werden, dass Aer Lingus Preise festlegt, die niedriger sind als die Preise, die das Unternehmen erheben würde, wenn Ryanair nicht über eine Basis in Dublin verfügen würde. Da die Regressionsanalyse nur Schwankungen von Preisen auf einer Strecke über einen gewissen Zeitraum berücksichtigt und nur Preissenkungen aufgrund von Eintritten von Ryanair erfasst, wird dieser Wettbewerbsdruck nicht in den empirischen Analysen angezeigt.

7.4.3.4. Schlussfolgerung

489. Die Regressionsanalyse der Kommission bestätigt und ergänzt die Schlussfolgerungen aus den qualitativen Daten, dass Ryanair und Aer Lingus direkte Konkurrenten sind. Vor allem aber entsprechen die Ergebnisse der Regressionsanalyse auch den Antworten der meisten Befragten bei der Verbraucherumfrage, dass die fusionierenden Parteien die größten Konkurrenten seien, auch wenn andere Fluggesellschaften auf der Flugstrecke präsent sind.
490. Die Regressionsanalysen mit festen Effekten sind daher ein überzeugender und eindeutiger Beleg, dass die Preisgestaltung von Aer Lingus unter dem Wettbewerbsdruck durch Ryanair steht.

7.5 Durch die Fusion entfällt die direkte Konkurrenz zwischen den fusionierenden Parteien zum Nachteil der Kunden

491. Wie in den oben erwähnten Abschnitten (besonders in Abschnitt 7.4) gezeigt, stehen Aer Lingus und Ryanair miteinander im Wettbewerb und üben Druck aufeinander aus, was die Preisgestaltung für Flüge auf sich überschneidenden Strecken betrifft⁴⁸⁸. Durch die vorgeschlagene Fusion würde dieser direkte Wettbewerb zwischen den fusionierenden Parteien entfallen, die neu gebildete fusionierte Gesellschaft würde eine erheblich größere Marktmacht haben und wahrscheinlich die Preise erhöhen und/oder die Anzahl der Flüge für die Passagiere reduzieren, die nach Irland reisen oder von dort abfliegen wollen. Nach der Fusion würden, wie durch die Standardanalyse der „nicht koordinierten Effekte“ (siehe

487 Zur wechselseitigen Konkurrenz zwischen Ryanair und Aer Lingus siehe auch Abschnitt 7.4.2 (Reaktion auf Aktionsveranstaltungen) und zur Konkurrenz mit anderen Fluggesellschaften beispielsweise Abschnitt 7.8.5 (Reaktion auf den Markteintritt anderer Fluggesellschaften).

488 Es sei in diesem Kontext darauf hingewiesen, dass die der Kommission vorliegenden Belege zeigen, dass nicht nur Aer Lingus auf Ryanair reagiert, sondern auch Ryanair auf das Wettbewerbsverhalten von Aer Lingus. Um einen ernsthaften Wettbewerbsdruck auszuüben, wäre es jedoch nicht nur erforderlich, dass Aer Lingus und Ryanair jeweils in gleichem Maß für den anderen ein Wettbewerbsdruck darstellen. Es ist durchaus möglich und in diesem Fall sogar wahrscheinlich, dass eine der Gesellschaften für die andere einen stärkeren Wettbewerbsdruck darstellt als umgekehrt. Wenn die Verbraucher reagieren, indem sie bei einer Veränderung der relativen Preise wechseln (z. B. von Aer Lingus zu Ryanair), kann zumindest von dieser Verbrauchergruppe erwartet werden, dass sie wieder zurückwechselt, wenn die relativen Preise sich erneut verändern.

Absatz 24 in den Horizontal Merger Guidelines [Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse]) festgestellt, beide Fluggesellschaften höhere Preise festsetzen. Insbesondere hätte die fusionierte Gesellschaft den Anreiz, für Aer Lingus höhere Preise festzusetzen, da die meisten dadurch verlorenen Kunden von Ryanair bedient würden.

492. Die wahrscheinlichen Konsequenzen einer Beseitigung des Wettbewerbs auf den sich überschneidenden Flugstrecken beschränken sich jedoch nicht auf höhere Preise. Ein funktionierender Wettbewerb bringt nicht nur niedrigere Preise für die Verbraucher, sondern auch weitere Vorteile wie hochwertige Produkte, breite Auswahl von Waren und Dienstleistungen sowie Innovation.⁴⁸⁹ Die Beseitigung des Wettbewerbs zwischen den fusionierenden Parteien würde die Kunden auch dieses Vorteils eines funktionierenden Wettbewerbs berauben.
493. Eine weitere Folge der Kombination der beiden stärksten Kurzstreckenfluggesellschaften in Irland könnte sein, dass weniger neue Flugstrecken erschlossen werden als ohne diese Fusion. Die Kommission beobachtet, dass die Präsenz der beiden in Dublin ansässigen Betreiber Ryanair und Aer Lingus in der Vergangenheit bei beiden den Wettbewerb um die *Eröffnung neuer Flugstrecken*, insbesondere von Dublin aus, stimuliert hat. Bis zum Jahre 2001 waren die Flüge von Ryanair hauptsächlich auf Großbritannien ausgerichtet und machten einen Anteil von ca. 50 % des gesamten Flugverkehrs zwischen Irland und Großbritannien aus. Zu dieser Zeit bediente die Fluggesellschaft von Irland aus nur zwei Ziele in Kontinentaleuropa (Paris Beauvais und Brüssel Charleroi). Aer Lingus begann anschließend seine Umwandlung zu einem Anbieter für Direktflüge, modernisierte seine Flotte und reduzierte beträchtlich seine Kosten. Als Ergebnis erhöhte Aer Lingus stark die Anzahl der Flugziele, die die Gesellschaft von Dublin aus bedient. Während Aer Lingus im Jahr 2001 29 Strecken von Dublin aus in Richtung Europa bediente, erhöhte sich diese Zahl auf 52 im Jahr 2004 und auf über 70 im Jahr 2006. Zur selben Zeit erhöhte Ryanair ebenfalls bedeutend die Zahl der Flugziele, die es von Dublin aus bediente, und zwar von 14 Strecken im Jahr 2002 auf 22 im Jahr 2004. Heute bedient Ryanair mehr als 50 Strecken nach Kontinentaleuropa allein von Dublin aus⁴⁹⁰. Angesichts der Expansion beider Fluglinien in den letzten Jahren konnten also die irischen Kunden von einem bedeutenden Anstieg der Zahl neuer Flugziele profitieren, einem Anstieg um mehr als 100 %. Während dieses Zeitraums stieg die Gesamtzahl der Passagiere am Flughafen Dublin um 29 %. Beide fusionierenden Parteien haben klare Pläne vorgelegt, ihr irisches Netzwerk weiter auszubauen⁴⁹¹.
494. Obwohl jede Airline einen Anreiz hat, neue Strecken zu erschließen, und Ryanair sein Streckennetzwerk sogar von den Basen aus erweitert hat, an denen es keinen direkten

489 Siehe Richtlinien für horizontale Fusionen in Absatz 8; obgleich hier nicht ausdrücklich erwähnt, wird die Fusion auch die Auswahlmöglichkeiten für irische Kunden reduzieren, die zurzeit auf den meisten betroffenen Strecken zwischen zwei verschiedenen Fluggesellschaften wählen können. Die Kommission vermerkt auch, dass die Fusion einen Einfluss auf den Qualitätswettbewerb zwischen den beiden fusionierenden Parteien zum Nachteil der Kunden haben wird.

490 In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte argumentiert Ryanair, dass seine Expansion keine Reaktion auf die Expansion von Aer Lingus gewesen sei, sondern die Expansion durch Konflikte mit dem Flughafen Dublin behindert wurde. Die Kommission vermerkt jedoch, dass eine Expansion über Irland hinaus erst nach der Restrukturierung von Aer Lingus begann, möglicherweise, weil Ryanair sich selbst auf dem irischen Markt neu orientieren musste. Ryanair argumentiert weiter, dass Aer Lingus zwar neue Strecken eröffne, aber seine Kapazität nicht erweitert habe. Es ist zwar richtig, dass Ryanair seine Flugzeugkapazität stärker erweitert hat und die Gesamtpassagierzahlen für ganz Europa höher sind als bei Aer Lingus (und bei jeder anderen Fluggesellschaft in Europa), die Situation ist jedoch ausgeglichener, wenn man nur die Entwicklung in Irland betrachtet. Beispielsweise betreibt Aer Lingus heute mehr Strecken von und nach Dublin als Ryanair). Durch Erneuerung seiner Flotte mit größeren Flugzeugen hat Aer Lingus die Kapazität im Markt tatsächlich vergrößert und seine Passagierzahlen von 6,6 Millionen im Jahr 2001 auf 8,6 Millionen im Jahr 2006 erhöht.

491 Zum potenziellen Wettbewerb siehe Abschnitt 7.6.

Wettbewerber hat⁴⁹², ist der Anreiz, schnell neue Strecken zu erschließen, in einer Situation höher, in der eine Airline einen gleich starken Konkurrenten an derselben Basis besitzt. Dieser Anreiz würde nach der Fusion geringer sein, da der Wettbewerb zwischen Ryanair und Aer Lingus entfiel.

495. Die Fluggesellschaft, die als erste eine Strecke entwickelt und eröffnet, kann vom „First-Mover-Vorteil“ profitieren, der es für denjenigen, der als Nächster den Markt betritt, schwerer macht, genauso profitabel auf der Strecke zu operieren wie der „First-Mover“. Das kann der Fall sein zum Beispiel bei kurzen oder „verkehrsschwachen“ Strecken, bei denen der Flugverkehr eingeschränkt ist⁴⁹³. Die Anwesenheit einer anderen starken Fluggesellschaft stimuliert deshalb vermutlich die schnelle Erschließung neuer Strecken, da beide Fluggesellschaften daran interessiert sind, sich den „First-Mover-Vorteil“ zu sichern. Nach der Fusion würde die Notwendigkeit entfallen, so schnell wie möglich neue Strecken zu erschließen, da die fusionierte Gesellschaft sich nicht mehr den „First-Mover-Vorteil“ sichern müsste.
496. Außerdem sind, wie u. a. durch die Regressionsanalyse der Kommission und interne Dokumente der fusionierenden Parteien gezeigt, Preise und Gewinnspannen im Allgemeinen niedriger, wenn eine Fluggesellschaft auf einer Strecke unter Wettbewerbsdruck steht, als wenn sie für diese Strecke das Monopol hat. Deshalb haben gegenwärtig beide Fluggesellschaften einen starken Anreiz, solche Monopolstrecken zu erschließen, auf denen der Auftritt der anderen Fluggesellschaft wenig wahrscheinlich ist (z. B. besonders verkehrsschwache Strecken). Wenn man davon ausgeht, dass Aer Lingus und Ryanair ihre Flotte für den profitabelsten Einsatz ausbauen, hängt der zur Eröffnung einer neuen Strecke erforderliche Durchschnittsertrag u. a. von den Erträgen auf den bisherigen Flugstrecken ab. Je wettbewerbsfähiger (und somit weniger profitabel) die vorhandenen Flugstrecken sind, desto attraktiver ist demgegenüber, neue Strecken zu erschließen und zu eröffnen⁴⁹⁴.
497. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass durch die vorgeschlagene Fusion der gegenwärtige Wettbewerb zwischen den fusionierenden Parteien auf allen sich überschneidenden Strecken entfiel und damit die fusionierte Gesellschaft eine erheblich größere Marktmacht hätte und wahrscheinlich die Preise erhöhen⁴⁹⁵ und/oder die Anzahl der Flüge für die Passagiere reduzieren würde, die nach Irland reisen oder von dort abfliegen wollen. Der Wegfall des Wettbewerbs kann also zu einer Reduzierung der

492 Ryanair argumentiert, dass das Konzept von Ryanair, in Dublin Strecken zu eröffnen, das Ergebnis der Strategie zur Eröffnung neuer Flugziele bei steigender lokaler Nachfrage von Ryanair sei, das heißt, Strecken zwischen Flughäfen einzurichten, die bereits Teil des Netzes von Ryanair sind, siehe dazu die Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Seite 46; da jedoch die Gesamtzahl der Zielorte, die Ryanair anfliegt, in den vergangenen Jahren stetig gestiegen ist (siehe Jahresbericht 20-F an die US-Börsenaufsicht von Ryanair (Quelle: www.ryanair.com), hat sich das Netz der angeflogenen Standorte wie folgt erweitert: Im September 2003 wurden 83 Orte angeflogen, im September 2004 88 Orte, im September 2005 107 Orte, im September 2006 115 Orte; angesichts der Gesamtexpansionspläne von Ryanair kann nicht davon ausgegangen werden, dass es „keine weiteren Punkte“ gäbe, die in naher Zukunft nicht mit dem Netz von Ryanair verbunden werden sollen.

493 Fluggesellschaften, die neue Strecken eröffnen, müssen in der Regel mit einigen Unsicherheitsfaktoren zur Entwicklung des Marktes und zum Volumen des Marktes rechnen; die Nachfrage steigt oft nur allmählich. Wer sich als Erster im Markt etabliert, ist daher gut aufgestellt und kann den Markt durch zusätzliche Flüge bei steigender Nachfrage entwickeln.

494 Die Intensität des Wettbewerbs bei der Eröffnung neuer Strecken hängt auch mit der Tatsache zusammen, dass Ryanair und Aer Lingus eine große Flugbasis in Dublin besitzen. Wie oben erwähnt, erlaubt eine Flugbasis eine effizientere Nutzung der Flugzeuge und eine Umplanung von Kapazitäten sowie einen schnelleren Markteintritt auf neuen Strecken. Um die Ausnutzung der Flugzeuge zu maximieren, müssen am Tag 3–4 Hin- und Rückflüge pro Flugzeug durchgeführt werden. Eine solche effiziente Nutzung einer Flotte erfordert optimierte Zeitpläne auf allen Strecken. Nur indem sie ein Bündel an Strecken vom gleichen Flughafen aus bedient, kann eine Fluggesellschaft auf „verkehrsschwächeren“ Strecken fliegen, die selbst nicht genügend Verkehr erzeugen würden, um ein größeres Flugzeug auf ihnen zu betreiben (mit 3–4 Hin- und Rückflügen pro Tag). Des Weiteren ermöglicht ein großes Portfolio an Zeitnischen an einem Basisflughafen eine höhere betriebliche Flexibilität und eine schnellere Reaktion auf Veränderungen auf dem Markt.

495 Der Begriff „erhöhte Preise“ in diesem Kontext ist so zu verstehen, dass er auch niedrigere Preissenkungen als vor der Fusion einschließt.

Servicequalität und der Wahl zwischen verschiedenen Servicemodellen sowie zu einem geringeren Anreiz für die fusionierte Gesellschaft führen, neue Strecken zu erschließen. Somit würde durch die Fusion der aktuelle Wettbewerb zwischen den fusionierenden Parteien zum Nachteil der Kunden ausgeschaltet werden.

7.6 Durch die Fusion würde auch ein möglicher Wettbewerb zwischen den fusionierenden Parteien zum Nachteil der Kunden ausgeschaltet werden

498. Es gibt eine bedeutende Zahl von Flugstrecken zu und von irischen Flughäfen, auf denen sowohl Ryanair als auch Aer Lingus Kurzstreckenflüge betreiben (besonders Dublin sowie Shannon und Cork), bei denen nur eine der fusionierenden Parteien vertreten ist. Deshalb ist es notwendig, entsprechend der früheren Praxis der Kommission⁴⁹⁶ zu analysieren, ob die Transaktion den Wettbewerb durch Eliminierung der anderen Fluggesellschaft als potentiellen Konkurrenten auf diesen Strecken beeinflussen würde.

7.6.1 Die Analyse des potentiellen Wettbewerbs widerspiegelt den dynamischen Charakter des Wettbewerbs in diesem Fall

499. Wie bereits in Abschnitt 6.2 erläutert, kann der Wettbewerb auf den einzelnen Strecken, die durch Ryanair und Aer Lingus von derselben Flugbasis aus betrieben werden, nicht isoliert betrachtet werden. Solch eine isolierte Analyse würde bedeuten, dass die entsprechenden Produktmärkte völlig unabhängig voneinander sind. Wie bereits ausführlich weiter oben erläutert (z. B. Abschnitt 6.2 zu einem möglichen Markt für Flüge von und nach Irland sowie Abschnitt 7.3.4 zu den Vorteilen einer Flugbasis), sind die einzelnen Strecken oder Märkte durch viele Elemente miteinander verbunden, vor allem durch die Tatsache, dass die meisten von ihnen von einer großen *Basis* in Irland aus betrieben werden. Insbesondere haben Fluggesellschaften, die Kurzstrecken- und Direktflüge von einer großen Flugbasis aus betreiben, die notwendige Flexibilität, sich anzupassen und neue Flugstrecken von ihrer bisherigen Basis aufzunehmen, um auf Änderungen in der Wettbewerbsstruktur der verschiedenen Märkte bzw. Strecken zu reagieren, die von ihrer Basis aus betrieben werden⁴⁹⁷. Deshalb kann die Kommission die Situation auf den 35 sich überschneidenden Flugstrecken nicht nur „statisch“ analysieren, wie es bei der Entscheidung der Kommission der Fall war. Solch eine Analyse würde den *dynamischen Charakter* des Wettbewerbs in den betroffenen Märkten ignorieren. Dies zeigt sich bereits durch die Tatsache, dass die Anzahl der Strecken, die die fusionierenden Parteien von bzw. nach Dublin, Cork oder Shannon betreiben, sich ständig ändert und dass sogar die Anzahl der sich überschneidenden Strecken durchaus nicht statisch ist und sich sogar während der Untersuchung der Kommission geändert hat⁴⁹⁸. Daher ist es notwendig, dass die Kommission auch analysiert, in welchem Maße das Verschwinden des größten und wichtigsten Konkurrenten der fusionierenden Parteien den möglichen Wettbewerbsdruck eliminieren würde, dem die fusionierenden Parteien bei nicht erfolgreicher Transaktion ausgesetzt wären.

⁴⁹⁶ Siehe z. B. die Entscheidungen der Kommission in den Fällen M.3280 – Air France/KLM, M.3770 – Lufthansa/Swiss, M.3940 – Lufthansa/Eurowings; siehe auch die Diskussion zum potentiellen Wettbewerb durch Urteil des Gerichts erster Instanz, Fall T-177/04 *easyJet v Commission* vom 4. Juli 2006 ECR (2006), II-1913, Absatz 63 ff.

⁴⁹⁷ Zu den Vorteilen der höheren Flexibilität siehe Abschnitt 7.3.4.1.

⁴⁹⁸ Die in Artikel 6 (1)(c) des Beschlusses identifizierten bisher sich überschneidenden Strecken Dublin–Bristol, Dublin–Turin und Dublin–Fuerteventura, die auch in der Befragung erwähnt sind, „verschwanden“ während der Zeit der Untersuchung, weil eine Fluggesellschaft ihren Betrieb auf diesen Strecken einstellte, während mindestens eine der übrigen sich überschneidenden Strecken (Manchester–Cork) während der Untersuchungszeit eingerichtet wurde (es sei darauf hingewiesen, dass der Kommission Hinweise vorliegen, dass weitere sich überschneidende Strecken in naher Zukunft eingerichtet werden sollen, beispielsweise die angekündigte Eröffnung einer Flugstrecke von Dublin nach Kopenhagen durch Aer Lingus im Winter 2007/2008).

500. In den Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse) wird anerkannt, dass Anstrengungen, ein bereits auf einem bestimmten Markt aktives Unternehmen mit einem potentiellen Wettbewerber zu fusionieren, u. U. wettbewerbswidrige Effekte haben und somit einen effektiven Wettbewerb stark bremsen. Dafür müssen zwei Grundbedingungen erfüllt sein: (1) Der potentielle Wettbewerber muss bereits einen bedeutenden Wettbewerbsdruck ausüben oder sich mit großer Wahrscheinlichkeit zu einer wirksamen Wettbewerbsmacht entwickeln und (2) es darf keine genügende Zahl anderer potentieller Wettbewerber vorhanden sein, die einen ausreichenden Wettbewerbsdruck nach der Fusion ausüben könnten⁴⁹⁹.
501. Hinsichtlich des ersten Kriteriums müssen berücksichtigt werden: (i) das Ausmaß des Wettbewerbs zwischen Ryanair und Aer Lingus und die Intensität des Wettbewerbsdrucks, den sie aufeinander ausüben; (ii) die Fähigkeit von Ryanair und Aer Lingus, Märkte (Strecken) zu erschließen, auf denen zurzeit nur einer von ihnen aktiv ist; (iii) dass sowohl Ryanair als auch Aer Lingus in der Vergangenheit nachweislich bereits einmal auf diesen Strecken präsent waren. Hinsichtlich des zweiten Kriteriums (Fähigkeit zum Betreten des Marktes) muss gezeigt werden, dass der Auftritt anderer konkurrierender Fluggesellschaften auf diesen Strecken bedeutend weniger wahrscheinlich ist und deshalb keinen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Gesellschaft ausübt. All diese Elemente werden im Weiteren analysiert, zuerst allgemein und anschließend auch bezogen auf die individuellen Märkte (Strecken).

7.6.2 Die fusionierenden Parteien sind direkte Konkurrenten, die Druck aufeinander ausüben und in der Lage sind, auf den Strecken des jeweils anderen präsent zu werden

502. Ryanair hat vorgebracht, dass das Unternehmen unabhängig von Aer Lingus operiert, da es nur durch die Preissensibilität ihrer Kunden eingeschränkt wird. Dieses Argument wurde bereits ausführlich in Abschnitt 7.3 und 7.4 erläutert. Die Kommission hebt auch hervor, dass die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse) bestätigen, dass ein potentieller Wettbewerber einen signifikanten Druck auf das Verhalten von Firmen im Markt ausübt, insbesondere dann, wenn er *Vermögenswerte* besitzt, die einfach genutzt werden könnten, um den Markt ohne signifikante Istkosten der Vergangenheit zu erschließen⁵⁰⁰.
503. Wie im Detail in Abschnitt 7.3.4 erläutert, haben sowohl Ryanair als auch Aer Lingus eine Reihe von Wettbewerbsvorteilen, die sich aus ihrer starken Präsenz an den drei irischen Flughäfen ergeben. Insbesondere sind beide Fluggesellschaften im Gegensatz zu ihren Konkurrenten⁵⁰¹ wesentlich flexibler bei der Umplanung des operativen Geschäfts bei Flügen von und nach Irland ohne erhebliche Istkosten der Vergangenheit durch den Markteintritt und innerhalb eines angemessenen kurzen Zeitrahmens, da ihre Präsenz in Dublin so stark ist. Die gleiche Flexibilität reduziert auch die Kosten eines fehlgeschlagenen Markteintritts, weil beide Fluggesellschaften die Kapazität auf eine andere Flugstrecke vom betreffenden irischen Flughafen verlagern könnten – beispielsweise sobald erkannt wird, dass die Nachfrage weniger stark war als erwartet oder die Kosten

⁴⁹⁹ Siehe Absatz 58–60 der Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse).

⁵⁰⁰ Siehe Absatz 59 der Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse).

⁵⁰¹ Die umfangreiche Aktivität von Aer Lingus und Ryanair in Dublin, ihr Zugriff auf die Flughafeneinrichtungen und insbesondere ihr einfacher Zugriff auf irische und bei Ryanair auch auf nicht irische Kunden, erleichtert die Umplanung von Strecken und die Eröffnung neuer Strecken von und zu den irischen Flughäfen und ist deutlich kostengünstiger als für die Wettbewerber, die mit erheblichen Anfangskosten rechnen müssten. Details finden Sie im Folgenden in Abschnitt 7.8 zur Einstiegsbarrieren, insbesondere in Abschnitt 7.8.3 und 7.8.4.

unerwartet steigen und somit die Profitabilität sinkt⁵⁰².

504. Außerdem will sowohl Ryanair als auch Aer Lingus ihr Tätigkeitsfeld erweitern, was die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass sie beide auf einer oder mehreren Strecken tätig werden, die zurzeit nur von einer Gesellschaft bedient wird. Wie im vorigen Abschnitt (7.5) erläutert, gibt es starke Hinweise darauf, dass sowohl Aer Lingus als auch Ryanair ihre Tätigkeit in Dublin in der Vergangenheit signifikant ausgeweitet haben und sie auch ohne die Fusion diese Expansion fortsetzen würden. Im Jahre 2001 hat Aer Lingus 29 Kurzstrecken betrieben, deren Anzahl bis 2005 auf 71 gestiegen ist. In ähnlicher Weise ist die Anzahl der Passagiere von Aer Lingus von 6,6 Millionen im Jahre 2001 auf 8 Millionen im Jahre 2005 gestiegen. Die Gesamtzahl von Passagieren, die Aer Lingus auf Kurzstrecken befördert hat, stieg allein im Jahre 2006 um 9,3 %⁵⁰³. Aer Lingus hat ebenfalls seine Flotte durch größere Flugzeuge ersetzt. Ryanair erkennt an, dass „durch die Einführung des A-320 die Kapazitäten [von Aer Lingus] auf europäischen Strecken um 22 % gestiegen sind ...“⁵⁰⁴. Des Weiteren zielte der Börsengang von Aer Lingus darauf ab, zusätzliches Kapital bereitzustellen und auf die Kapitalmärkte vorzudringen, um die Flotte von Aer Lingus zu vergrößern. Diese Expansion setzt sich weiter fort, da Aer Lingus zurzeit Aufträge für 4 Kurzstreckenflugzeuge vergeben hat (zwei Flugzeuge sollen im Mai 2007 geliefert werden, die anderen beiden im November bzw. Dezember 2007). Außerdem plant Aer Lingus, seine Kurzstreckenflotte bis zum Jahr 2012 auf insgesamt 42 Flugzeuge zu erweitern. Ryanair argumentiert, dass Aer Lingus ihre festen Bestellungen für vier Kurzstreckenflugzeuge bestätigt hat und dass die Gesellschaft eine neue Basis in Kontinentaleuropa aufbauen will, statt die Präsenz in Dublin, Shannon und Cork auszubauen⁵⁰⁵. Aer Lingus gibt an, dass die Gesellschaft eine neue Basis mit drei Flugzeugen außerhalb von Irland (wahrscheinlich auf einem der britischen Flughäfen) aufbauen wolle, die Dublin und Ziele in Kontinentaleuropa bedienen würde⁵⁰⁶. Mindestens eines der zusätzlichen Flugzeuge würde jedoch in Dublin, Cork oder Shannon stationiert. Da die Flugzeuge der neuen Basis auch Dublin bedienen würden, wäre Aer Lingus auf diese Weise in der Lage, die Flugfrequenz zwischen der neuen Basis und Dublin (und möglicherweise auch Shannon oder Cork) zu erhöhen und auf diese Weise die zusätzliche Kapazität auf andere Flugstrecken im Netz der Gesellschaft umzuplanen, ohne einen der drei irischen Flughäfen anzufliegen. Dies würde die Möglichkeiten von Aer Lingus für einen Wettbewerb mit der Fluggesellschaft Ryanair, die eine starke Position in Großbritannien einnimmt, weiter erhöhen.
505. Auch Ryanair rechnet mit einer weiteren schnellen Expansion und hat feste Bestellungen für weitere 170 neue Flugzeuge erteilt, die in den kommenden sechs Jahren geliefert werden sollen. Auf diese Weise könnte Ryanair die Zahl der Passagiere bis zum Jahr 2012 auf mehr als 80 Millionen verdoppeln⁵⁰⁷. In der Anmeldung gibt Ryanair an, dass die Gesellschaft insgesamt 170 Flugstrecken im letzten Jahr und 42 neue Strecken vom

502 Siehe dazu Absatz 59 der Mitteilung der Kommission über die Bewertung horizontaler Fusionen: „Eine Fusion mit einem potenziellen Wettbewerber kann wettbewerbswidrige horizontale Effekte erzeugen, die entweder koordiniert oder nicht koordiniert sind, wenn der potenzielle Wettbewerber einen wesentlichen Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der im Markt aktiven Firmen ausübt. Dies ist dann der Fall, wenn der potenzielle Wettbewerber Mittel besitzt, mit denen er einfach ohne signifikante Anfangsverluste einen Markt erschließen könnte. Wettbewerbshemmende Effekte können auch auftreten, wenn der Fusionspartner sehr wahrscheinlich die erforderlichen Anfangsverluste hätte tragen müssen, um den Markt in relativ kurzer Zeit zu erschließen und diese Gesellschaft das Verhalten der zurzeit im Markt aktiven Firmen behindern würde.“

503 Siehe die Pressemitteilung von Aer Lingus „Preliminary Announcement of Results for the Year Ended 31 December 2006“ vom 13. März 2007, verfügbar in englischer Sprache auf www.airlingus.com.

504 Tabelle in Absatz 21 der Antwort von Ryanair auf das Briefing Paper des irischen Verkehrsministeriums.

505 Siehe dazu die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Seite 244.

506 Siehe die Antwort von Aer Lingus auf die Anfrage der Kommission vom 19. März 2007, übermittelt am 21. März 2007, Blatt Nr. 5933.

507 Siehe Anmeldung, Absatz 21.

Flughafen Dublin in den vergangenen beiden Jahren eröffnet habe⁵⁰⁸. Zu den Ergebnissen des ersten Quartals 2006 führte der CEO von Ryanair Folgendes aus: „Ryanair wird ihre Flotte in diesem Winter um 27 Flugzeuge erweitern (im vergangenen Jahr wurden netto nur 15 Flugzeuge zusätzlich angeschafft); dadurch werden wir viele neue Flugstrecken und Flugbasen in Betrieb nehmen.“⁵⁰⁹ Die Wachstumspläne von Ryanair speziell für Irland werden sowohl durch interne Unterlagen⁵¹⁰ als auch durch veröffentlichte Mitteilungen bestätigt⁵¹¹. Ryanair wendet ein, dass die Expansion eine Strategie zur Eröffnung neuer Flugziele bei steigender lokaler Nachfrage sei, wenn neue Flugstrecken zu Zielorten eröffnet werden, die bereits über das Netz bedient werden. Die Gesellschaft argumentiert, dass bei Betrachtung der sich nicht überschneidenden Flugstrecken von Aer Lingus von Dublin aus nur zwei Flughäfen im aktuellen Netz von Ryanair übrig blieben – Düsseldorf und Palma de Mallorca⁵¹². Dies wäre jedoch ein sehr statisches Herangehen an die mögliche Expansion von Ryanair. Da die Gesamtzahl der Zielorte, die Ryanair bedient, in den vergangenen Jahren⁵¹³ stetig gewachsen ist und allgemeine Expansionspläne vorliegen, kann man nicht davon ausgehen, dass es keine anderen „Punkte“ (Flugziele) im Netz von Ryanair gäbe, die in naher Zukunft hinzukämen. Außerdem gibt es eine Reihe von sich nicht überschneidenden Flugstrecken von Aer Lingus von und nach Cork zu Zielorten, die bereits im aktuellen Netz von Ryanair vorhanden sind (siehe die folgende Analyse des möglichen Wettbewerbs auf Flugstrecken von und nach Cork).

7.6.3 Die Belege aus der Vergangenheit bezeugen, dass insbesondere Ryanair auf die Flugstrecken von Aer Lingus drängt⁵¹⁴

506. Die Belege aus der Vergangenheit zeigen, dass Ryanair in der Vergangenheit systematisch die Flugstrecken erschlossen hat, auf denen Aer Lingus bereits aktiv war⁵¹⁵. Es gibt auch eine Reihe von Beispielen, wo Aer Lingus Flugstrecken erschloss, die Ryanair bereits bediente.
507. Der Auftritt eines Wettbewerbers auf Flugstrecken, auf denen bis dahin nur eine der fusionierenden Parteien aktiv war, führte zu einem raschen Anstieg bei der Anzahl der sich überschneidenden Flugstrecken in den vergangenen Jahren: In den vergangenen sechs Jahren hat sich die Zahl der sich überschneidenden Flugstrecken von 8 auf 35 erhöht (oder sogar auf 37, wenn die Situation im Mai 2007 einbezogen wird⁵¹⁶). Diese Belege aus der

508 Siehe Anmeldung, Absatz 23.

509 Siehe öffentliche Erklärung vom 01.08.2006 „RYANAIR MELDET REKORDERGEBNISSE IM ERSTEN QUARTAL – NETTOGEWINN STEIGT UM 80 % AUF 116 MILLIONEN EURO – VERKEHR WÄCHST UM 25 % AUF 10,7 MILLIONEN auf der Website von Ryanair: <http://www.ryanair.com/site/EN/about.php?page=Invest&sec=download&ref=2007>

510 Siehe Dokument 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...]*, Blatt Nr. 629, Seite 3.6, Abschnitt 3.4.1 – Ausführungen zu Aer Lingus [...]*.

511 Siehe zum Beispiel Pressemitteilung vom 09.01.2007 "Zwei neue Strecken von Dublin nach Bydgoszcz und Gdansk", in der es unter anderem wie folgt heißt: "Ryanair, die heute größte Billigfluggesellschaft Europas (Dienstag, 9. Januar 2007) kündigte an, dass sie ab Mai 2 neue Strecken von Dublin nach Bydgoszcz und Gdansk in Polen eröffnen und die Flugfrequenzen von Dublin nach Bratislava, Biarritz, Carcassonne, Kaunas, Krakau, Malaga, Murcia, Riga und Rom erhöhen wolle. Ryanair wird ab Sommer 2007 insgesamt 22 neue europäische Ziele von Dublin aus anfliegen."

512 Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass es mindestens einen zusätzlichen Zielort gibt, den Aer Lingus von Dublin aus anfliegt und der bereits zum Netz von Ryanair gehört, und zwar Santiago de Compostela (das Ryanair zurzeit von Liverpool, London, Frankfurt und Rom aus anfliegt – siehe www.ryanair.com).

513 Nach den jährlich von Ryanair eingereichten „Form 20-F Statements“ für die US-Börsenaufsicht (Quelle: www.ryanair.com), hat sich das Netz der angeflogenen Standorte wie folgt erweitert: Sept. 2003 – 83 Orte, Sept. 2004 – 88 Orte, Sept. 2005 – 107 Orte, ept. 2006 – 115 Orte.

514 Siehe beispielsweise auch die internen Dokumente von Ryanair: „[...]“*. Dokument Nr. 1 der Geschäftsführung (Sitzung der Geschäftsführung vom [...]*, Blatt Nr. 629): S. 1.2

515 Es sei darauf hingewiesen, dass Aer Lingus bereits als „nationale Fluggesellschaft“ eine starke Präsenz in Irland hatte.

516 Wie oben erwähnt, wird es keinen aktuellen Wettbewerb zwischen den Parteien auf den sich überschneidenden Strecken „Dublin–Turin“ und „Dublin–Fuerteventura“ ab Winter 2007/2008 geben.

Vergangenheit über den Markteintritt sind besonders für Ryanair sehr überzeugend.

508. Ryanair ist auf den folgenden Strecken aktiv geworden, die Aer Lingus zuvor betrieben hat: Ryanair begann seinen Flugbetrieb auf der Strecke Dublin–Faro im März 2003, auf der Aer Lingus seit Juni 2002 aktiv ist; im April 2006 auf der Strecke Dublin–Krakau, auf der Aer Lingus seit November 2005 aktiv ist; im April 2006 auf der Strecke Dublin–Mailand, auf der Aer Lingus seit März 2005 aktiv ist; im März 2003 auf der Strecke Dublin–Málaga; im Januar 2006 auf der Strecke Dublin–Riga, auf der Aer Lingus den Flugbetrieb im November 2005 aufgenommen hat, im April 2006 auf der Strecke Dublin–Salzburg, auf der Aer Lingus seit Dezember 2005 aktiv ist; auf der Strecke Dublin–Teneriffa im Dezember 2006, auf der Aer Lingus seit November 2003 aktiv ist; im 2003 auf der Strecke Dublin–Barcelona, auf der Aer Lingus seit März 2002 aktiv ist; im April 2006 auf der Strecke Dublin–Marseille, auf der Aer Lingus seit März 2005 aktiv ist; im April 2006 Dublin–Valencia, auf der Aer Lingus seit März 2004 aktiv ist; im April 2006 auf der Strecke Dublin–Bratislava, auf der Ryanair mit Aer Lingus konkurriert, die seit Oktober 2002 Wien anfliegt; im April 2005 auf der Strecke Dublin–Frankfurt-Hahn, auf der Ryanair mit Aer Lingus konkurriert, die den Flughafen Frankfurt-Main anfliegt; auf der Strecke Dublin–Lübeck im April 2006, auf der Ryanair mit Aer Lingus konkurriert, die Hamburg anfliegt; im April 2004 auf der Strecke Dublin–Murcia, auf der Ryanair mit Aer Lingus konkurriert, die auf der Strecke Dublin–Alicante aktiv ist; im 2006 auf der Strecke Dublin–Berlin, auf der Aer Lingus seit 2004 aktiv ist; im Dezember 2005 auf der Strecke Dublin–Carcassonne, auf der Ryanair mit Aer Lingus konkurriert, die Toulouse anfliegt; im Dezember 2006 auf der Strecke Dublin–Madrid; im März 2006 auf der Strecke Dublin–Treviso, auf der Ryanair mit Aer Lingus konkurriert, die seit März 2004 Venedig anfliegt; im Dezember 2006 auf der Strecke Dublin–Fuerteventura, auf der Aer Lingus von November 2005 bis Mai 2007 aktiv war; im Dezember 2006 auf der Strecke Dublin–Warschau, auf der Aer Lingus seit Juni 2004 aktiv ist; im Januar 2007 auf der Strecke Dublin–Vitoria, auf der Ryanair mit Aer Lingus konkurriert, die Bilbao anfliegt; im Februar 2007 auf der Strecke Dublin–Forlì, auf der Ryanair mit Aer Lingus konkurriert, die Bologna anfliegt; im Dezember 2006 auf der Strecke Dublin–Grenoble, auf der Ryanair mit Aer Lingus konkurriert, die Lyon anfliegt; im Januar 2007 auf der Strecke Dublin–Sevilla, auf der Aer Lingus seit März 2005 aktiv ist.
509. Es gibt daher umfangreiche Belege dafür, dass *Ryanair* auf Flugstrecken drängte, die zuvor von Aer Lingus bedient wurden. Angesichts der ständigen Expansion von Ryanair und in dem Umfang, wie sie in das Geschäftsmodell von Ryanair passen, ist es auch in Zukunft sehr wahrscheinlich, dass Ryanair auf Flugstrecken drängt, die bisher von Aer Lingus bedient wurden.
510. Auch *Aer Lingus* ist jetzt auf Flugstrecken aktiv, die zuvor von Ryanair allein bedient wurden⁵¹⁷. Dies gilt für die Strecke Dublin–Bristol, auf der das Unternehmen seine Aktivitäten im März 2004 wieder aufgenommen (jedoch im März 2007 wieder aufgegeben) hat, für die Strecke Dublin–Liverpool, auf der das Unternehmen den Flugbetrieb im Oktober 2004 aufgenommen hat (jedoch im Juni 2006 eingestellt hat, auch wenn es noch immer den Flughafen Manchester bedient, der als Ersatz für Liverpool betrachtet werden kann), und für die Strecke Dublin–Newcastle, auf der Ryanair seine Aktivitäten im Januar 2003 begonnen und die Aer Lingus im Oktober 2006 erschlossen hat. Beide haben die Strecke Dublin–Posen (April 2006) zum selben Zeitpunkt

517 Siehe auch die internen Dokumente von Ryanair: „[...]“ Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung (Besprechung der Geschäftsführung vom [...]*, Blatt Nr. 629): S. 3.4.

erschlossen. Auf der Strecke Dublin–Rom hat Aer Lingus trotz der Tatsache, dass Ryanair auf dieser Strecke seit April 2005 aktiv ist, die Anzahl seiner Starts und Landungen seit 2002 erhöht. Des Weiteren startet Aer Lingus ab dem 25. März 2007 den Flugbetrieb auf einer neuen Strecke von Cork nach Manchester und tritt damit in Konkurrenz zu den bereits bestehenden Aktivitäten von Ryanair auf der Strecke Cork–Liverpool.

511. Angesichts der eher begrenzten Fälle eines tatsächlichen Markteintritts durch Aer Lingus behauptet Ryanair in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, dass Aer Lingus kein potentieller Wettbewerber für Ryanair sei. Die oben erwähnte Übersicht (Absatz 508-512) zeigt, dass es tatsächlich viel mehr Fälle gibt, in denen Ryanair auf Strecken drängte, die bisher von Aer Lingus bedient wurden, als umgekehrt. Dies dürfte aber zumindest teilweise durch die vergangene Entwicklung des irischen Luftverkehrsmarkts zu erklären sein. Bis vor einigen Jahren konzentrierte sich Ryanair lediglich auf die Flugstrecken zwischen Irland und Großbritannien (im Jahr 2001 bediente Ryanair nur zwei Strecken zwischen Dublin und Kontinentaleuropa). Im Rahmen ihrer Restrukturierung konzentrierte Aer Lingus sich dagegen auf die Flugstrecken nach Kontinentaleuropa und baute Kapazitäten auf den Strecken nach Großbritannien ab. Da Ryanair ihre Expansion nach Kontinentaleuropa erst begann, nachdem Aer Lingus ihre Tätigkeit auf diesen Strecken ausgedehnt hatte, ist es normal, dass sich mehr Fälle finden, in denen Ryanair in existierende Strecken von Aer Lingus drängte, statt umgekehrt. Es sei darauf hingewiesen, dass die Situation gegenwärtig anders ist, da auch Ryanair wesentlich in Kontinentaleuropa operiert und zu erwarten ist, dass es mehr Beispiele dafür geben wird, dass Aer Lingus in naher Zukunft auf Flugstrecken von Ryanair von bzw. nach Irland drängt⁵¹⁸.
512. Es sei auch darauf hingewiesen, dass auf Flugstrecken, bei denen Aer Lingus der erste Anbieter war und Ryanair später folgte, Aer Lingus in fast allen Fällen im Markt geblieben ist. Das heißt, im Gegensatz zu anderen Wettbewerbern hat Aer Lingus auf einer Reihe von Flugstrecken trotz Ryanair „überlebt“.
513. Es kann daher gefolgert werden, dass es ein bestimmtes Einstiegsmuster auf Flugstrecken gibt, auf denen zuvor nur eine der beiden fusionierenden Parteien aktiv war. Dieses Muster gilt insbesondere für Ryanair.

7.6.4 Ein Eintritt anderer Fluggesellschaften auf Strecken ab Dublin ist sehr unwahrscheinlich

514. Über denselben Zeitraum konnte kein ähnliches Einstiegsmuster auf Strecken ab Dublin durch Fluggesellschaften beobachtet werden, die über eine Basis am Zielflughafen verfügen. Für die Strecke Dublin–Berlin beispielsweise haben zwei Billigflieger, easyJet und Germanwings, eine Basis in Berlin. Jedoch hat easyJet bereits zuvor versucht, auf den irischen Strecken in Wettbewerb zu Ryanair zu treten, ist jedoch gescheitert. Weder easyJet noch Germanwings hat versucht, auf dieser spezifischen Flugstrecke gegen Ryanair anzutreten; das heißt, selbst auf einer Flugstrecke, auf der sich am anderen Ende Billigflieger etabliert haben, fliegen nur die beiden irischen Gesellschaften. Für die Strecke Dublin–Brüssel ist die Situation ähnlich, Brussels Airlines hat eine Basis in Brüssel⁵¹⁹. Vor der Fusion mit SN Brussels hat die Fluggesellschaft Virgin Express die Strecke Brüssel–Shannon bedient, sich jedoch angesichts des Eintritts von Ryanair von dieser Strecke wieder zurückgezogen. Brussels Airlines ist nicht auf der Strecke Dublin–Brüssel aktiv

⁵¹⁸ Siehe auch die kürzlich von Aer Lingus angekündigte Aufnahme der Flugverbindung Dublin – Kopenhagen, wie in der Fußnote 359 weiter oben beschrieben.

⁵¹⁹ Brussels Airlines wurde durch die Fusion von SN Brussels und Virgin Express gebildet.

geworden. Andererseits ist ein Wettbewerb mit den fusionierenden Parteien oftmals fehlgeschlagen, wenn solch eine Erschließung einer Strecke stattgefunden hat. Beispielsweise haben die Fluggesellschaften Ryanair und Thomsonfly den Flugbetrieb auf der Strecke Dublin–Doncaster im Jahre 2005 aufgenommen, Letztgenannte hat sich jedoch sehr schnell von dieser Strecke zurückgezogen. Auf der Strecke Dublin–Hamburg hat Hapag Lloyd Express den Flugbetrieb nach Hamburg im April 2004 aufgenommen, diesen jedoch im Januar 2006 wieder eingestellt. British Airways CitiExpress hat den Flugbetrieb auf der Strecke Dublin–Jersey um 5 Flüge pro Woche gekürzt, nachdem Aer Lingus im April 2003 auf dieser Strecke aktiv wurde, und die Fluggesellschaft Smartwings hat ihren Flugbetrieb auf der Strecke Dublin–Prag im Oktober 2004 aufgenommen, diese Strecke jedoch später wieder aufgegeben.

515. Darüber hinaus gab es auf Strecken, auf denen eine dritte Fluggesellschaft bereits aktiv war, nach dem Eintritt einer der beiden fusionierenden Parteien die Tendenz dieser Fluggesellschaften, ihren Betrieb auf Strecken ab Dublin einzustellen oder zu reduzieren. Beispielsweise war die Fluggesellschaft Air France auf der Strecke Dublin–Bordeaux seit dem Jahre 2002 aktiv, hat jedoch ihre Frequenzen nach dem Eintritt von Aer Lingus im September 2005 reduziert und den Flugbetrieb auf dieser Strecke im Januar 2006 vollständig eingestellt. Auf der Strecke Dublin–East Midlands hat sich die Fluggesellschaft BMIbaby im März 2005 nach dem Eintritt von Ryanair im März 2004 zurückgezogen, und auf der Strecke Dublin–Málaga hat CityJet 2 Flüge pro Woche im Januar eingestellt. Die Fluggesellschaft British Airways CitiExpress stellte im Jahre 2003 alle ihrer 21 Frequenzen pro Woche auf der Strecke Dublin–Newcastle nach dem Eintritt von Ryanair ein. Nach dem Eintritt von Ryanair hat das Unternehmen Alitalia im Oktober 2005 7 seiner wöchentlichen Dienstleistungen auf der Strecke Dublin–Rom zurückgezogen. FlyNordic hat seinen Flugbetrieb auf der Strecke Dublin–Stockholm im März 2005 aufgenommen, jedoch im Oktober 2005 wieder eingestellt; die Fluggesellschaft Finnair hat ihren Betrieb im Jahre 2006 eingestellt. Im Jahre 2001 wurde Go Fly auf den Strecken Dublin–Glasgow und Dublin–Edinburgh mit jeweils 19 Flügen pro Woche aktiv. Nach einem aggressiven Preiskrieg durch Ryanair, die auf der Strecke Dublin–Edinburgh und Dublin–PIK operiert, gab Go Fly beide Strecken im März 2002 auf⁵²⁰.
516. Andere Eintrittsfälle sind hauptsächlich eine Abwehrreaktion auf einen erhöhten Wettbewerbsdruck, der von den irischen Fluggesellschaften ausgeübt wird. Beispielsweise gab auf der Strecke Dublin–Barcelona die Billigfluggesellschaft Clickair, die zum Teil im Besitz von Iberia ist, bekannt, dass sie die Stelle von Iberia einnehmen wird. Auf der Strecke Dublin–Faro nahm TAP Air Portugal kürzlich den Flugbetrieb auf und ersetzte damit Air Luxor, gab aber im Februar 2007 wieder auf. Auch wenn es noch zwei Beispiele gibt, bei denen neue Anbieter auf der Flugstrecke blieben, sei drauf hingewiesen, dass diese neuen Anbieter auf die fusionierenden Parteien keinen signifikanten Wettbewerbsdruck ausüben. Der erste Wettbewerber ist CityJet auf der Strecke Dublin–London; die Gesellschaft nahm im November 2003 gegen die Konkurrenten Ryanair und Aer Lingus den Flugbetrieb auf. CityJet konzentriert sich jedoch auf Geschäftsreisende und fliegt den Flughafen London City mit kleineren Flugzeugen an. Daher übt die Gesellschaft keinen echten Wettbewerbsdruck auf Ryanair aus (siehe Ausführungen in Abschnitt 7.8). Der Marktanteil des Unternehmens auf dieser Strecke beträgt ca. [0-10]* %. Der zweite Fall ist Spanair auf der Strecke Dublin–Málaga, die im Februar 2005 ebenfalls als Konkurrent von Ryanair und Aer Lingus den Flugbetrieb aufnahm. Auf dieser Strecke fliegt Spanair nur

520

Siehe: Barbara Cassani: Go—an airline adventure, S. 260; zitiert aus dem Briefing Paper des irischen Verkehrsministeriums vom 13. November 2006, Blatt Nr. 6444.

während der Sommersaison mit etwa 2 Flügen pro Woche an den Wochenenden. Dieser Flugbetrieb ähnelt daher mehr einem Charterbetrieb und nicht den Linienflügen der fusionierenden Parteien, die das ganze Jahr über diese Flugstrecke bedienen. Der Marktanteil von Spanair auf dieser Strecke beträgt etwa [0-10]* %. Weitere Details finden Sie in der Analyse der Flugstrecken Dublin–London und Dublin–Málaga in Abschnitt 7.9.

517. Im Vergleich zum zuvor Genannten ist die Liste der Fluggesellschaften, die erfolgreich mit den irischen Fluggesellschaften konkurrieren, relativ kurz: Auf der Strecke Dublin–Krakau wurde die Fluggesellschaft SkyEurope gleichzeitig mit Aer Lingus im Jahr 2005 aktiv, und auf der Strecke Dublin–Wien nahm SkyEurope im Oktober 2005 seinen Betrieb mit 3 Flügen pro Woche in Konkurrenz zur Fluggesellschaft Aer Lingus auf, die auf der Strecke seit 2002 aktiv ist. Die Fluggesellschaft Iberia hat ihre Frequenzen auf der Strecke Dublin–Madrid in Konkurrenz zu Aer Lingus erhöht, und auf die gleiche Weise erhöhte Czech Airlines ihre Frequenzen auf der Strecke Dublin–Prag. Bislang gibt es kein Beispiel für einen Eintritt von einer dritten Fluggesellschaft auf einer Strecke von bzw. nach Dublin, auf der Ryanair bereits aktiv ist.
518. Aus den Erfahrungen der Vergangenheit kann nicht damit gerechnet werden, dass in naher Zukunft dritte Fluggesellschaften auf Flugstrecken von und nach Dublin drängen, die auch von Ryanair bedient werden. Wie ausführlich in Abschnitt 7.8.4 diskutiert, sind Fluggesellschaften ohne Basis in Dublin bei einem strategischen Markteintritt durch die abschreckende Wirkung von Ryanair verletzlich. Im Vergleich zu solchen Fluggesellschaften ist Aer Lingus aufgrund seiner Basis in Dublin besser als Wettbewerber von Ryanair aufgestellt. Es wäre für Ryanair wesentlich kostspieliger zu versuchen, Aer Lingus aus den betreffenden Märkten zu drängen als andere Fluggesellschaften, die nur einige wenige Flugstrecken von und nach Irland bedienen. Ein solcher Versuch würde einen aggressiven Wettbewerb (einen „Preiskrieg“) nicht nur auf einigen wenigen Flugstrecken, sondern mindestens auf den meisten vorhandenen sich überschneidenden Strecken erfordern. Ein solcher „gleichzeitiger Angriff“ auf zahlreichen Flugstrecken wäre für Ryanair kostspielig und – angesichts des zusätzlichen Engagements von Aer Lingus bei den Langstreckenflügen von Irland aus – im Ergebnis ungewiss. Würde Ryanair Aer Lingus dagegen nur auf einigen wenigen Flugstrecken von Dublin aus aggressiv bekämpfen, könnte Aer Lingus, die etwa 70 Flugstrecken allein von Dublin aus betreibt, diese Flugstrecken aufgeben, die freie Kapazität aber für den Neueinstieg auf anderen Flugstrecken vom selben Flughafen aus nutzen, weil die Gesellschaft dort eine starke Basis hat. Das heißt, im Gegensatz zu anderen Mitbewerbern, die einer aggressiven Preisgestaltung auf einzelnen Flugstrecken ausgesetzt waren und sich daher in der Vergangenheit von sich überschneidenden Flugstrecken zurückgezogen haben, kann Ryanair nicht erwarten, dass sich Aer Lingus in naher Zukunft von den betroffenen Märkten oder wenigstens von Dublin zurückzieht. Als möglicher Konkurrent übt Aer Lingus daher einen wesentlich stärkeren Wettbewerbsdruck auf Ryanair aus als jede andere Fluggesellschaft.
519. Dies gilt auch für die beiden kleineren Fluggesellschaften, die bereits eine signifikante Flugtätigkeit in Dublin haben (CityJet und Aer Arann). Aufgrund ihrer anderen Geschäftsmodelle und ihrer anderen Aktivitäten in Irland kann bei diesen Fluggesellschaften nicht erwartet werden, dass sie auf Flugstrecken von Aer Lingus oder Ryanair drängen und einen hinreichenden Wettbewerbsdruck nach der Fusion ausüben (siehe auch Abschnitt 7.3 zur Intensität des Wettbewerbs und die Einzelanalyse der entsprechenden Wettbewerber in Abschnitt 7.8).
520. Kurz, es gibt zwar ein dynamisches Muster für den Einstieg insbesondere von Ryanair auf

Flugstrecken, auf denen Aer Lingus tätig ist, und in einem gewissen Umfang auch für einen Einstieg von Aer Lingus auf Strecken von Ryanair, dies gilt jedoch nicht für andere Fluggesellschaften. Mit zwei Ausnahmen sind diese dritten Fluggesellschaften nicht auf Strecken aktiv geworden, auf denen eine der beiden irischen Fluggesellschaften bereits ihren Flugbetrieb aufgenommen hatte. Mehr noch, wenn diese Fluggesellschaften erkennen, dass Ryanair auf diese Flugstrecke drängt, ziehen sie sich öfter wieder zurück als Ryanair oder Aer Lingus.

7.6.5 *Strecken von Dublin aus, auf denen nur eine der Fusionsparteien präsent ist*

521. Die Analyse der Entwicklung der sich überschneidenden Strecken zeigte, dass sowohl Ryanair und in gewissem Umfang Aer Lingus in der Lage ist, in Flugstrecken der jeweiligen anderen Seite einzudringen. Beide haben durch ihre starke Präsenz in Dublin deutliche Kostenvorteile und eine signifikante Flexibilität zur Umplanung von Kapazitäten zwischen verschiedenen Strecken. Für Flugstrecken von Dublin aus gibt es ein dynamisches Einstiegsmuster und eine Kapazitätsneuzuordnung und beide Fluggesellschaften planen, ihre Kapazitäten auszubauen. Die Kommission gibt jedoch zu, dass die Gefahr eines Markteintritts nicht notwendigerweise bei allen Flugstrecken gleich signifikant ist, wenn nur eine der fusionierenden Parteien präsent ist. Mit einem vorsichtigen, zurückhaltenden Ansatz hat die Kommission einige Flugstrecken identifiziert, auf denen sehr wahrscheinlich⁵²¹ mit einem Markteintritt gerechnet werden muss, und bestimmte Kriterien für solche Strecken festgelegt. Bei solchen Strecken ist unter Berücksichtigung der oben erwähnten Absätze davon auszugehen, dass die fusionierende Partei, die nicht präsent ist, ein potentieller Markteinsteiger ist.
522. Ihre Auswahl hat die Kommission auf folgende Kriterien gestützt: (i) Es gibt einen „attraktiven“ Flughafen auf der Flugstrecke für den potentiellen Einsteiger (dies kann bei Aer Lingus und Ryanair angesichts ihrer Konzentration auf Haupt- bzw. Nebenflughäfen unterschiedlich sein), ohne dass signifikante Hindernisse den Markteintritt erschweren; (ii) die Strecke muss ein gewisses *Wachstumspotential*⁵²² haben; (iii) es darf zurzeit *keine weitere Fluggesellschaft* auf der Strecke aktiv sein⁵²³ (die Existenz eines aktuellen Wettbewerbers übt wahrscheinlich einen stärkeren Wettbewerbsdruck aus); (iv) *der Einstieg durch einen anderen Wettbewerber ist relativ unwahrscheinlich* und steht auch nicht bevor (beispielsweise wenn es keinen signifikanten potentiellen Einsteiger mit Basis am Zielflughafen gibt oder wenn die vorhandenen Einsteiger mit Basis am anderen Ende der Strecke wahrscheinlich nicht genügend Wettbewerbsdruck erzeugen). Es kann natürlich auch andere Gründe geben, warum eine bestimmte Flugstrecke für den Markteintritt entweder für Ryanair oder auch von Aer Lingus besonders attraktiv ist – beispielsweise Saisonmuster, die die vorhandenen Netze gut ergänzen, sodass die Eröffnung einer solchen Flugstrecke die Gesamtprofitabilität erhöht. Weiterhin ist es wahrscheinlicher, dass Ryanair eine Strecke eröffnet, wenn die Gesellschaft bereits eine Basis am anderen Ende besitzt. In ähnlicher Weise ist es wahrscheinlicher, dass Ryanair oder Aer Lingus eine

521 Die Kommission stellt fest, dass die Anzahl der „potenziellen“ sich überschneidenden Strecken wesentlich höher ist, als die Zahl der Strecken, die als „sehr wahrscheinliche“ Einstiegsstrecken in den folgenden Absätzen genannt sind, und die Tatsache, dass andere Strecken ausgeschlossen sind, bedeutet nicht, dass dort nicht die Gefahr eines Einstiegs besteht.

522 Es wird darauf hingewiesen, dass nicht der aktuelle Flugverkehr auf der Strecke (das heißt beispielsweise wie oft sie befliegen wird und wie „verkehrsstark“ oder „verkehrsschwach“ die Strecke ist) für die Möglichkeit eines Markteintritts relevant ist, sondern das zukünftige Wachstumspotential. Dies wird belegt durch einige der sich aktuell überschneidenden Strecken, da Ryanair beispielsweise im Januar 2007 auf der Strecke Dublin–Sevilla einstieg, obgleich Aer Lingus auf dieser Strecke nur zwei Hin- und Rückflüge pro Woche anbot.

523 Dieses Kriterium zeigt, dass der Ansatz der Kommission eher vorsichtig ist, da die verbleibenden Wettbewerber klein sein können oder einem anderen Geschäfts-/Servicemodell folgen können und daher eine sehr beschränkte Bedrohung für die Expansion darstellen.

Flugstrecke eröffnen, wenn der Zielort von ihnen bereits von anderen Flughäfen aus angeflogen wird.

523. Im Mai 2007 betrieb Aer Lingus 20 innereuropäische Strecken von und nach Dublin, auf denen Ryanair nicht präsent ist⁵²⁴. Über diese 20 Strecken hinaus hat Aer Lingus auf den folgenden 6 sich nicht überschneidenden Strecken von und nach Dublin Konkurrenten: Budapest (BUD), wo die Fluggesellschaft Malev etwa 7 wöchentliche Verbindungen⁵²⁵ und Aer Lingus bis zu 7 wöchentliche Verbindungen anbietet; Düsseldorf (DUS), wo Aer Lingus mit etwa 11 wöchentlichen Verbindungen aktiv ist, während Germanwings ca. 3 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Köln (CGN) anbietet, der möglicherweise als Ersatz für DUS angesehen werden kann; Lanzarote (ACE), wo Spanair etwa ein Mal pro Woche und Aer Lingus etwa drei Mal pro Woche einen Flug (nur in der Wintersaison) anbietet; Prag (PRG), wo Czech Airlines etwa 13 Verbindungen und Aer Lingus etwa sechs wöchentliche Verbindungen anbietet; Vilnius (VNO), wo Air Baltic etwa 6 wöchentliche Verbindungen, FlyLAL etwa 4 wöchentliche Verbindungen und Aer Lingus bis zu 3 wöchentliche Verbindungen anbietet; Zürich (ZRH), wo Swiss bis zu 5 wöchentliche Verbindungen und Aer Lingus etwa 7 wöchentliche Verbindungen anbietet. Auf diesen Strecken übt die Präsenz eines aktuellen Konkurrenten wahrscheinlich einen größeren Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus aus als die Bedrohung durch einen potentiellen Eintritt von Ryanair.
524. Des Weiteren ist Aer Lingus die einzige Fluggesellschaft, die derzeit auf 14 dieser Strecken aktiv ist, da es keine konkurrierenden Fluggesellschaften auf demselben Flughafenpaar oder mit einem Zielflughafen gibt, der *auf den ersten Blick* als Ersatz für den Flughafen gelten könnte, der von Aer Lingus bedient wird. Diese Monopolstrecken von Aer Lingus verbinden Dublin mit den folgenden Zielen: Amsterdam (AMS), Athen (ATH), Bordeaux (BOD), Dubrovnik (DBV), Genf (GVA), Jersey (JER), Lissabon (LIS), Neapel (NAP), Nizza (NCE), Palma de Mallorca (PMI), Rennes (RNS), München (MUC), Santiago de Compostela (SCQ)⁵²⁶ und Shannon (SNN). Nach Informationen von Ryanair sind zumindest im Falle von 7 dieser Ziele (BOD, DBV, NAP, NCE, RNS, SCQ sowie SNN, wo nur die fusionierenden Parteien über eine Basis verfügen) keine konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielflughafen vorhanden. Des Weiteren stellen viele dieser 14 Strecken vor allem Urlaubsziele dar (insbesondere ATH, DBV, GVA, NAP, NCE, PMI und SCQ), bei denen im Allgemeinen ein großer Teil der Kunden aus Irland stammt und wo eine Fluggesellschaft mit einer Basis am Zielort einen weniger starken Konkurrenten im Vergleich zu Ryanair darstellen würde (dies träfe besonders im Fall von PMI zu, wo neben Ryanair auch Spanair, Iberia/Iberworld, LTE Volare und Air Europe eine Basis besitzen)⁵²⁷. Diese Urlaubsstrecken haben allgemein auch weiteres Wachstumspotential für den Linienverkehr, wie durch die aktuellen sich überschneidenden Strecken in Urlaubsgebiete belegt wird (siehe Abschnitt 7.9 zum Wachstum oder zur Neuentstehung von Linienverkehr in den vergangenen Jahren auf Urlaubsstrecken von oder nach Dublin zu Zielorten im Süden und am Meer, beispielsweise Alicante, Faro, Málaga oder Teneriffa, in Skiurlaubsgebiete wie Lyon oder Salzburg oder in attraktive Urlaubsstädte wie Sevilla, Toulouse/Carcassonne und Venedig). Außerdem bietet Ryanair bereits Flüge von anderen Orten zumindest zu drei dieser Zielflughäfen an (PMI, SCQ sowie SNN, wo auch Ryanair

524 Basierend auf den Informationen, die auf den Websites von Aer Lingus (www.airlingus.com), Ryanair (www.ryanair.com) und dem Flughafen Dublin (www.dublinairport.com) verfügbar sind.

525 Eine Verbindung wird definiert als ein Hin- und Rückflug zwischen den beiden Enden eines Abflugs- und Zielort-Paares, d. h. zwei einfache Flüge in entgegengesetzte Richtungen.

526 Die Strecke zwischen Dublin und Santiago de Compostela wird von Aer Lingus am 27. März 2007 eröffnet.

527 Siehe Abschnitt 7.9.3.

eine Basis hat). Angesichts der weiteren Expansion des Netzes der Zielgebiete von Ryanair können jedoch auch die anderen Zielgebiete⁵²⁸ nicht ausgeschlossen bleiben, ausgenommen Kapazitätseinschränkungen und/oder Hauptflughäfen wie AMS, ATH, LIS oder MUC.

525. Angesichts dieser Sachverhalte scheint Ryanair wahrscheinlich ein Einsteiger auf einer Reihe dieser Flugstrecken zu sein, die zurzeit nur von Aer Lingus bedient werden. Bei der Ermittlung und Anwendung der Kriterien der Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse benutzt die Kommission einen vorsichtigen, zurückhaltenden Ansatz, um die konkreten Strecken zu identifizieren, auf denen am wahrscheinlichsten damit zu rechnen ist, dass ein Markteintritt einen starken Wettbewerbsdruck darstellt. Durch strenge Anwendung der oben diskutierten Kriterien kommt die Kommission daher zu dem Schluss, dass (i) Ryanair einen signifikanten Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus ausübt oder sehr wahrscheinlich so weit expandiert, dass die Gesellschaft zu einer effektiven Wettbewerbsmacht für Aer Lingus wird, und (ii) dass es keine weiteren potentiellen Konkurrenten gibt, die einen ausreichenden Wettbewerbsdruck nach der Fusion⁵²⁹ auf den Flugstrecken von Aer Lingus zwischen Dublin und DBV, NAP, NCE, PMI und SCQ⁵³⁰ aufrechterhalten könnten.
526. Was Ryanair betrifft, betreibt das Unternehmen zurzeit 33 innereuropäische Strecken nach und von Dublin, auf denen Aer Lingus nicht präsent ist⁵³¹. Ryanair hat zurzeit auf den folgenden 8 sich nicht überschneidenden Strecken von und nach Dublin Konkurrenten: Bournemouth (BOH), wo Ryanair etwa 7 wöchentliche Verbindungen betreibt, während Flybe etwa 20 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Southampton (SOU) betreibt, der als möglicher Ersatz zu BOH angesehen werden kann; Malmö (MMX), wo Ryanair bis zu 3 Verbindungen pro Woche betreibt, während SAS etwa 14 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Kopenhagen (CPH) betreibt, der als möglicher Ersatz für den Flughafen Malmö angesehen werden kann; Oslo (TRF), wo SAS etwa 5 Verbindungen pro Woche und Ryanair etwa 7 Verbindungen pro Woche betreibt; Stockholm Skavsta (VST), wo Ryanair bis zu 6 Verbindungen pro Woche betreibt, während SAS etwa 7 Verbindungen pro Woche anbietet und Flynordic etwa ein Mal pro Woche einen Hin- und Rückflug zum Flughafen Stockholm (ARN) betreibt, der als möglicher Ersatz für VST angesehen werden kann; Breslau (WRO), wo Centralwings etwa 4 Verbindungen pro Woche und Ryanair ebenfalls etwa 4 Verbindungen pro Woche betreibt; Bristol (BRS), wo Ryanair etwa 24 Verbindungen pro Woche anbietet, während Aer Arann etwa 16 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Cardiff (CWL) betreibt, der als möglicher Ersatz für den Flughafen Bristol (BRS) angesehen werden kann; Danzig (GDN), auf der Centralwings etwa 4 wöchentliche Verbindungen und Ryanair etwa 2 wöchentliche Verbindungen betreibt; Cork (ORK), auf der Aer Arann etwa 40 wöchentliche Verbindungen und Ryanair etwa 34 Verbindungen pro Woche betreibt. Auf diesen Strecken stellt die Präsenz eines gegenwärtigen Wettbewerbers wahrscheinlich einen stärkeren Wettbewerbsdruck für Ryanair dar als die Bedrohung durch einen potentiellen Eintritt von Aer Lingus.

528 Nach den jährlich von Ryanair eingereichten „Form 20-F Statements“ für die US-Börsenaufsicht (Quelle: www.ryanair.com), hat sich das Netz der angeflogenen Standorte wie folgt erweitert: Sept. 2003 – 83 Orte, Sept. 2004 – 88 Orte, Sept. 2005 – 107 Orte, Sept. 2006 – 115 Orte.

529 Siehe Absatz 60 der Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse).

530 Wie vorstehend dargelegt, sind alle fünf Ziele hauptsächlich Ferienzele mit hauptsächlich irischen Passagieren und einem Potential für weiteres Wachstum. Weiterhin bestehen keine konkurrierenden Fluggesellschaften, die auf den Zielflughäfen stationiert sind (DBV, NAP, NCE, SCQ), oder diese Fluggesellschaften wären im Vergleich zu Ryanair weniger starke Wettbewerber (PMI). Schlussendlich haben diese Flughäfen keine Kapazitätsengpässe und können nicht als Primärflughäfen angesehen werden.

531 Diese Aussage stützt sich auf Informationen, die auf den Websites von Aer Lingus (www.airlingus.com), Ryanair (www.ryanair.com) und des Flughafens Dublin (www.dublinairport.com) zur Verfügung stehen.

527. Außerdem ist Ryanair die einzige derzeit aktive Fluggesellschaft auf 25 dieser Strecken, da keine konkurrierenden Fluggesellschaften mit dem Flughafenpaar oder einem Zielflughafen aktiv sind, der *auf den ersten Blick* als Ersatz für den Flughafen gelten könnte, der von Ryanair bedient wird. Diese Monopolstrecken von Ryanair verbinden Dublin mit den folgenden Zielen: Aberdeen (ABZ), Alghero (AHO), Biarritz (BIQ), Billund (BLL), Blackpool (BLK), Doncaster (DSA), Friedrichshafen (FDH), Göteborg (GSE), Karlsruhe (FKB), Kaunas (KUN), La Rochelle (LRH), Lodz (LCJ), Malta (MLA), Nantes (NTE), Pisa (PSA), Pula (PUY), Rzeszów (RZE), Tampere (TMP), Trapani (TPS), Eindhoven (EIN), Bydgoszcz (BZG), Porto (OPO), Almería (LEI), Valencia (VLC) und Bremen (BRE). Nach Informationen von Ryanair sind zumindest im Falle von 16 dieser Ziele (AHO, BIQ, FDH, GSE, KUN, LRH, LCJ, NTE, PUY, RZE, TMP, TPS, BZG, LEI, VLC und BRE) keine konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielflughafen vorhanden. Im Gegensatz dazu verfügt Ryanair ebenfalls über eine Basis in Pisa und Bremen.⁵³² Des Weiteren stellen viele dieser Strecken vor allem Urlaubsziele dar (insbesondere AHO, BIQ, LRH, MLA, PSA, PUY, TPS, OPO, LEI und VLC), bei denen ein großer Teil der Kunden aus Irland stammt und wo eine Fluggesellschaft mit einer Basis am Zielflughafen einen weniger starken Konkurrenten im Vergleich zu Ryanair darstellen würde⁵³³. Diese Urlaubsstrecken haben allgemein auch weiteres Wachstumspotential für den Linienverkehr, wie durch die aktuellen sich überschneidenden Strecken in Urlaubsgebiete belegt wird (siehe Abschnitt 7.9 zum Wachstum oder zur Neuentstehung von Linienverkehr in den vergangenen Jahren auf Urlaubsstrecken von oder nach Dublin von bzw. nach Zielorten im Süden und am Meer, beispielsweise Alicante, Faro, Málaga oder Teneriffa, in Skiurlaubsgebiete wie Lyon oder Salzburg oder in attraktive Urlaubsstädte wie Sevilla, Toulouse/Carcassonne und Venedig). Außerdem existieren verschiedene Ziele in Mittel- und Osteuropa (KUN, LCJ, RZE und BZG), die dynamisch expandierende Flugstrecken darstellen, wie sich durch die ähnlichen sich derzeit überschneidenden Flugstrecken belegen lässt, die in Abschnitt 7.12 analysiert werden (z. B. Dublin–Krakau, Dublin–Warschau, Dublin–Posen oder Dublin–Riga).
528. Wie bereits erwähnt, scheint Aer Lingus der wahrscheinlichste Einsteiger auf einer Reihe der Flugstrecken zu sein, die zurzeit nur von Ryanair bedient werden. Bei der Ermittlung und Anwendung der Kriterien der Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenhänge benutzt die Kommission einen vorsichtigen, zurückhaltenden Ansatz, um die konkreten Strecken zu identifizieren, auf denen am wahrscheinlichsten damit zu rechnen ist, dass ein Markteintritt einen starken Wettbewerbsdruck darstellt. Wie oben angegeben, sind die Belege aus der Vergangenheit zu einem Einstieg von Aer Lingus auf Strecken von Ryanair nicht so zahlreich. Dies könnte sich zwar in naher Zukunft ändern, aber die Kommission kommt zu dem Schluss, dass sie nicht juristisch schlüssig nachweisen kann, dass Aer Lingus einen signifikanten Wettbewerbsdruck ausübt oder es wahrscheinlich ist, dass Aer Lingus so viel Wettbewerbsmacht auf den oben erwähnten Flugstrecken von und nach Dublin entwickelt, die von Ryanair bedient werden.

7.6.6 *Flugstrecken von und nach Cork, bei denen nur eine fusionierende Partei präsent ist*

529. Was Cork betrifft, verfügt Aer Lingus über vier Flugzeuge vom Typ A320 an diesem Flughafen. Die Fluggesellschaft hat die Anzahl ihrer Strecken, die sie von Cork aus bedient, von einer Strecke im Jahre 2002 auf 17 Strecken zum heutigen Zeitpunkt erhöht.

⁵³² Siehe auch Absatz 569 weiter unten.

⁵³³ Siehe Abschnitt 7.9.3.

Ryanair hat im September 2005 eine Basis in Cork errichtet und betreibt zum heutigen Zeitpunkt vier Strecken mit einem Flugzeug vom Typ B737-800 (189 Sitzplätze), das ebenfalls in Cork stationiert ist. Wie zuvor beschrieben wurde, übt Aer Arann nur einen eingeschränkten Wettbewerbsdruck aus, obwohl die Fluggesellschaft ein Flugzeug vom Typ 2ATR-72 (66 Sitzplätze) und ein Flugzeug vom Typ ATR-42 (50 Sitzplätze) stationiert hat. Der Grund ist, dass das Unternehmen nur Turbo-Prop-Flugzeuge unterhält. Die Fluggesellschaft betreibt sechs Strecken zu kleinen regionalen Flughäfen in Großbritannien. Verschiedene Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielort haben in der letzten Zeit ihren Betrieb am Flughafen Cork eingestellt. Die verbleibenden Fluggesellschaften sind BMIBaby (Manchester/Liverpool und Birmingham) und Jet2 (Newcastle).

530. Zurzeit betreibt Aer Lingus 15 innereuropäische Strecken nach und von Cork, auf denen Ryanair nicht präsent ist⁵³⁴. Nur auf zwei Strecken nach und von Cork steht Aer Lingus zurzeit unter Wettbewerbsdruck von anderen Fluggesellschaften: Warschau (WAW), wo Centralwings bis zu drei Verbindungen pro Woche und Aer Lingus bis zu 4 wöchentliche Verbindungen betreibt, sowie Birmingham (BHX), wo BMIBaby etwa 7 Verbindungen pro Woche und Aer Lingus etwa 4 wöchentliche Verbindungen betreibt.
531. Außerdem ist Aer Lingus die einzige derzeit aktive Fluggesellschaft auf 13 dieser Strecken, da keine konkurrierenden Fluggesellschaften auf demselben Flughafenpaar oder mit einem Zielflughafen vorhanden sind, der *auf den ersten Blick* als Ersatz für den Flughafen gelten könnte, der von Aer Lingus bedient wird. Diese Monopolstrecken von Aer Lingus verbinden Cork mit den folgenden Zielen: Teneriffa (TNS), Lanzarote (ACE), Faro (FAO), Málaga (AGP), Madrid (MAD), Alicante (ALC), Barcelona (BCN), Nizza (NCE), Rom (FCO), Paris (CDG), Prag (PRG), Amsterdam (AMS) und Berlin (SXF). Nach Informationen von Ryanair sind im Falle von mindestens 4 dieser Ziele (TFS, ACE, FAO, NCE) keine konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielflughafen vorhanden. Es sei außerdem darauf hingewiesen, dass insbesondere Full-Service-Netzfluggesellschaften, die ihre Basis am Zielflughafen haben, mit geringerer Wahrscheinlichkeit auf den weniger wichtigen Flughafen Cork drängen werden. Ryanair hat auch Flugbasen in Madrid, Barcelona und Rom (in den letzten beiden Fällen auf Flughäfen, die als Ersatz für BCN und FCO betrachtet werden können – siehe Abschnitt 6.3), die daher von der Gesellschaft genutzt werden können, um mit den dort stationierten Flugzeugen auf diese Strecken von und nach Cork zu drängen. Außerdem bedient die Gesellschaft auch andere Zielorte, wie TNS, FAO, AGP, ALC (Ryanair bedient den Ersatzflughafen Murcia – siehe Abschnitt 6.3), Paris Beauvais (als Ersatzflughafen für CDG – siehe Abschnitt 6.3) und SXF. In ähnlicher Weise wie bei den sich überschneidenden Flugstrecken von und nach Dublin, die im Detail in Abschnitt 7.9 analysiert werden (Analyse von Strecke zu Strecke), sind die Fluggesellschaften, die ihre Basis an den Zielflughäfen der Strecken von Cork haben, mit geringerer Wahrscheinlichkeit potentielle Konkurrenten, die einen signifikanten Wettbewerbsdruck vergleichbar mit Ryanair ausüben könnten. Des Weiteren stellt eine Vielzahl dieser Ziele vor allem Urlaubsziele dar (insbesondere TFS, ACE, FAO, AGP, ALC, NCE), bei denen im Allgemeinen ein großer Teil der Kunden aus Irland stammt und wo eine Fluggesellschaft mit einer Basis am Zielort einen weniger starken Konkurrenten im Vergleich zu Ryanair darstellen würde⁵³⁵. Diese Urlaubsziele haben in der Regel auch das Potential für weiteres Wachstum bei Linienflügen, wie die aktuellen sich überschneidenden Strecken zu Urlaubszielen zeigen (siehe Abschnitt 7.9). Außerdem

534 Diese Aussage stützt sich auf Informationen, die auf den Websites von Aer Lingus (www.airlingus.com), Ryanair (www.ryanair.com) und des Flughafens Dublin (www.dublinairport.com) zur Verfügung stehen.

535 Siehe Abschnitt 7.9.3.

verzeichnet entsprechend Abschnitt 7.9 die Flugstrecke Dublin–Barcelona ein ständiges Wachstum, und Ryanair ist erst seit Dezember 2006 bzw. Juni 2006 auf den Flugstrecken Dublin–Madrid und Dublin–Berlin vertreten. Es kann daher argumentiert werden, dass es Möglichkeiten für einen Markteintritt von Ryanair auch für die Strecken von Cork zu diesen beiden Zielorten gibt. Bei FCO ist die Flugstrecke Dublin–Rom zwar durch die fusionierenden Parteien ziemlich gesättigt, aber es könnte daher damit gerechnet werden, dass für einen Markteintritt von Ryanair auf der Strecke Cork–Rom noch Platz ist, weil Rom ein wichtiger Zielflughafen ist, der zurzeit von Cork aus nur von Aer Lingus angefliegen wird. Auf der anderen Seite ist es weniger wahrscheinlich, dass Ryanair auf Strecken drängt, bei denen Kapazitätsbeschränkungen bestehen, und/oder auf Hauptflughäfen, die noch nicht von der Gesellschaft bedient werden, wie AMS oder PRG.

532. Außerdem sollte berücksichtigt werden, dass Ryanair zurzeit nur ein Flugzeug in Cork stationiert hat. Angesichts der Tatsache, dass Ryanair eine erhebliche Anzahl von Flugzeugen bestellt hat, könnte Ryanair seine Präsenz in Cork bequem ausbauen. Auf den Strecken nach Madrid, Barcelona und Rom könnte Ryanair die am Zielflughafen stationierten Flugzeuge nutzen, um die Strecke zu bedienen, wie es Ryanair in verschiedenen Fällen auf aktuellen sich überschneidenden Strecken praktiziert (auch auf der Flugstrecke Dublin–Rom⁵³⁶). Was den Druck durch einen potentiellen Wettbewerb betrifft, können die fusionierenden Parteien in Anbetracht ihrer bereits vorhandenen Aktivitäten an beiden Flughäfen, des Wiedererkennungswertes ihrer Marke in Irland und ihrer rasanten Expansion auf dem irischen Markt⁵³⁷ als größte Konkurrenten füreinander auf den Strecken von und nach Shannon angesehen werden.
533. Angesichts dessen kann davon ausgegangen werden, dass wahrscheinlich Ryanair auf eine Reihe dieser Strecken von und nach Cork drängen wird, die zurzeit nur von Aer Lingus bedient werden. Bei der Ermittlung und Anwendung der Kriterien der Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse benutzt die Kommission einen vorsichtigen, zurückhaltenden Ansatz, um die konkreten Strecken zu identifizieren, auf denen am wahrscheinlichsten damit zu rechnen ist, dass ein Markteintritt einen signifikanten Wettbewerbsdruck darstellt. Unter strengster Anwendung der oben erwähnten Kriterien kommen wir daher zu dem Schluss, dass (i) Ryanair einen signifikanten Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus ausübt oder sehr wahrscheinlich sich zu einer effektiven Wettbewerbsmacht für Aer Lingus entwickelt und dass (ii) es keine weiteren potentiellen Konkurrenten gibt, die nach der Fusion⁵³⁸ einen vergleichbaren Wettbewerbsdruck auf den Flugstrecken von Aer Lingus zwischen Cork und TNS, ACE, FAO, AGP, ALC, NCE, MAD, SXF, FCO und BCN ausüben könnten.
534. Was Ryanair betrifft, gibt es zurzeit keine Strecken von Ryanair nach und von Dublin, auf denen Aer Lingus nicht aktiv ist (mit Ausnahme der Strecke Dublin–Cork, die bereits zuvor als eine sich nicht überschneidende Strecke nach/von Dublin diskutiert wurde).

7.6.7 Flugstrecken von und nach Shannon, auf denen nur eine der Fusionsparteien präsent ist

535. Vier Fluggesellschaften betreiben Kurzstreckenflüge nach Shannon. FlyLAL bietet Flüge von Shannon nach Vilnius an, und Centralwings betreibt Strecken nach Danzig und

⁵³⁶ Vorläufige Antwort von Ryanair auf die Entscheidung zu Artikel 6(1)c vom 19. Januar 2007.

⁵³⁷ Beispielsweise hat Ryanair darauf hingewiesen, dass man darauf vorbereitet wäre, weitere Flugzeuge in Cork zu stationieren, wenn mit diesem Flughafen eine Vereinbarung getroffen werden kann.

⁵³⁸ Siehe Absatz 60 der Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse).

Warschau. Aer Lingus betreibt von Shannon aus jeweils eine Strecke nach Dublin und London mit Flugzeugen, die an diesen Flughäfen stationiert sind. Ryanair hat in Shannon eine kleine Basis mit vier Flugzeugen B 737-800 stationiert, die mehr als 20 Zielorte anfliegen. Mehrere andere Fluggesellschaften sind bei dem Versuch gescheitert, ihren Betrieb erfolgreich auf Strecken nach und von Shannon aufzunehmen⁵³⁹.

536. Zurzeit betreibt Ryanair 24 innereuropäische Strecken nach und von Shannon, auf denen Aer Lingus nicht präsent ist⁵⁴⁰. Auf all diesen Strecken ist Ryanair die derzeit einzige aktive Fluggesellschaft, da keine konkurrierenden Fluggesellschaften auf demselben Flughafenpaar mit einem Zielflughafen vorhanden sind, der *auf den ersten Blick* als Ersatz für den Flughafen gelten könnte, der von Ryanair bedient wird. Diese Monopolstrecken von Ryanair verbinden Shannon mit den folgenden Zielen: Faro (FAO), Málaga (AGP), Madrid (MAD), Murcia (MJV), Barcelona Girona (GRO), Biarritz (BIQ), Carcassonne (CCF), Rom (CIA), Mailand (BGY), Venedig-Treviso (TSF), Nantes (NTE), Paris Beauvais (BVA), Brüssel Charleroi (CRL), Frankfurt Hahn (HHN), Düsseldorf Weeze (NRN), Krakau (KRK), Breslau (WRO), Lodz (LCJ), Glasgow Prestwick (PIK), Edinburgh (EDI), Liverpool und Manchester (LPL und MAN), East Midlands (EMA), Bristol (BRS) und Bournemouth (BOH). Nach Informationen von Ryanair sind zumindest im Falle von 5 dieser Ziele (FAO, BIQ, NTE, WRO, LCJ) keine konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielflughafen vorhanden. Im Gegensatz dazu verfügt Ryanair ebenfalls über eine Basis in Madrid, Barcelona, Rom, Mailand, Brüssel, Frankfurt, Düsseldorf Weeze, Glasgow, Liverpool und East Midlands⁵⁴¹. Des Weiteren stellen viele dieser Ziele vor allem Urlaubsziele dar (insbesondere FAO, AGP, MJV, BIQ, CCF, TSF), bei denen im Allgemeinen ein großer Teil der Kunden aus Irland stammt und wo eine Fluggesellschaft mit einer Basis am Zielort einen weniger starken Konkurrenten im Vergleich zu Ryanair darstellen würde⁵⁴². Diese Urlaubsziele haben in der Regel auch das Potential für weiteres Wachstum bei Linienflügen, wie die aktuellen sich überschneidenden Strecken zu Urlaubszielen zeigen (siehe Abschnitt 7.9). Außerdem existieren verschiedene Zielorte in Mittel- und Osteuropa (KRK, WRO und LCJ), die dynamisch wachsende Flugstrecken darstellen, wie sich durch vergleichbare sich gegenwärtig überschneidende Strecken in Abschnitt 7.12 belegen lässt. Außerdem ist Aer Lingus bereits bei einigen dieser Zielorte von Dublin aus aktiv (fliegt dieselben Flughäfen oder Ersatzflughäfen an, siehe Schlussfolgerungen in Abschnitt 6.4). Dies sind FAO, AGP, MAD, MJV, GRO, CCF, CIA, BGY, TSF, BVA, CRL, HHN, KRK, PIK, EDI, LPL/MAN und EMA. Wie bei den sich überschneidenden Strecken von und nach Dublin, die im Detail in Abschnitt 7.9 analysiert werden, ist es weit weniger wahrscheinlich, dass die an den Zielflughäfen ansässigen Fluggesellschaften der Flugstrecken von Shannon potentielle Wettbewerber darstellen und ähnlich wie Aer Lingus einen signifikanten Wettbewerbsdruck ausüben.
537. Was Aer Lingus betrifft gibt es keine Strecken von oder nach Shannon, auf denen Aer Lingus nicht aktiv ist (mit Ausnahme der Strecke Dublin–Shannon, die bereits zuvor als eine sich nicht überschneidende Strecke nach/von Dublin definiert wurde).

539 Virgin Express hat seine Basis in Shannon im Jahre 2001 aufgegeben. EUjet hat im Mai 2003 eine Basis in Shannon errichtet, seinen Betrieb jedoch im Juli 2005 wieder aufgegeben. Im Jahre 2004 hat Skynet seinen Betrieb aufgegeben, im Jahre 2005 Thomsonfly, Hapag-Lloyd, BA Cityexpress und Flybe und im Jahre 2006 easyJet.

540 Diese Aussage stützt sich auf Informationen, die auf den Websites von Aer Lingus (www.airlingus.com), Ryanair (www.ryanair.com) und des Flughafens Dublin (www.dublinairport.com) zur Verfügung stehen.

541 Siehe auch Absatz 569 weiter unten.

542 Siehe Abschnitt 7.9.3.

538. Angesichts der oben erläuterten Zusammenhänge könnte Aer Lingus auf einige dieser Flugstrecken drängen, die zurzeit nur von Ryanair bedient werden. Bei der Ermittlung und Anwendung der Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse benutzt die Kommission einen vorsichtigen, zurückhaltenden Ansatz, um die konkreten Strecken zu identifizieren, auf denen am wahrscheinlichsten damit zu rechnen ist, dass ein Markteintritt einen signifikanten Wettbewerbsdruck ausüben würde. Da Aer Lingus zurzeit nicht ein einziges Kurzstreckenflugzeug in Shannon stationiert hat, ist die Gesellschaft weniger flexibel und kann diese Flugstrecken schwerer erschließen. Selbst wenn man davon ausgeht, dass bei entsprechender Chance Aer Lingus bereit und fähig wäre, Flugzeuge in Shannon zu stationieren und neue Strecken zu erschließen (angesichts ihrer Erfahrungen mit dem irischen Markt sowie mit den vorhandenen Aktivitäten in Shannon), scheint dieser Markteintritt nicht so akut zu sein wie bei einer vorhandenen Basis. Wie oben beschrieben, sind die Belege aus der Vergangenheit für einen Markteintritt von Aer Lingus auf den Flugstrecken von Ryanair nicht so zahlreich. Deshalb kommt die Kommission zu dem Schluss, dass sie nicht juristisch schlüssig nachweisen kann, dass Aer Lingus einen signifikanten Wettbewerbsdruck ausübt oder es sehr wahrscheinlich ist, dass Aer Lingus so viel Wettbewerbsmacht auf den oben erwähnten Flugstrecken von und nach Shannon entwickelt.

7.6.8 Schlussfolgerung zur Eliminierung eines potentiellen Wettbewerbs

539. Vor dem Hintergrund des Einstiegsmoders beim jeweiligen Konkurrenten und des begrenzten Einflusses des Einstiegs anderer Fluggesellschaften auf die beiden fusionierenden Parteien kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Aer Lingus und Ryanair auf einer Reihe von sich nicht überschneidenden Flugstrecken einen Wettbewerbsdruck aufeinander ausüben. Dies gilt insbesondere für Dublin und Cork, jedoch in einem geringeren Maße auch für Shannon.

540. Bei der Identifizierung der konkreten Flugstrecken, bei denen es am wahrscheinlichsten ist, dass ein Einstieg einen starken Wettbewerbsdruck zur Folge hat, hat die Kommission einen vorsichtigen, zurückhaltenden Ansatz gewählt. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die gemeldete Fusion wahrscheinlich den effektiven Wettbewerb deutlich behindert, weil eine dominierende Position geschaffen oder ausgebaut wird, wenn ein potentieller renommierter Markteinsteiger auf den oben genannten 5 zurzeit bedienten Strecken von Aer Lingus ab/an Dublin (Dubrovnik – DBV, Neapel – NAP, Nizza – NCE, Palma de Mallorca – PMI und Santiago de Compostela – SCQ) und 10 weiteren Aer-Lingus-Flugstrecken ab/an Cork (Teneriffa – TNS, Lanzarote – ACE, Faro – FAO, Málaga – AGP, Alicante – ALC, Nizza – NCE, Madrid – MAD, Berlin – SXF, Rom – FCO und Barcelona – BCN) entfällt.

7.7 Der fragmentierte Kundenstamm der fusionierenden Parteien hat dem keine Kaufkraft entgegenzusetzen und keine oder nur begrenzte Möglichkeiten, zu anderen Anbietern zu wechseln

541. Gemäß der Praxis der Kommission, die in den Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse)⁵⁴³ festgelegt ist, wird eine Fusion, die zu hohen Marktanteilen führt, wahrscheinlich auch einen Anstieg der Preise nach sich

⁵⁴³ Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), Absatz 31.

ziehen⁵⁴⁴, da die Kunden der fusionierenden Parteien Schwierigkeiten haben oder *nicht in der Lage sein werden*, zu anderen Anbietern zu wechseln, wenn nur wenige oder gar keine alternativen Fluggesellschaften auf dem Markt vorhanden sind. Diese Kunden sind laut den Leitlinien, „*besonders anfällig für Preisanstiege*“⁵⁴⁵.

542. Die vorgeschlagene Transaktion würde die Möglichkeit der Kunden zur Wahl zwischen verschiedenen Anbietern deutlich reduzieren, da sich nicht nur die Anzahl der alternativen Fluggesellschaften reduzieren würde, die sie bei einer Preiserhöhung nach der Fusion nutzen könnten, sondern auch für die Kunden auf vielen Flugstrecken die Möglichkeit entfallen würde, überhaupt zu wechseln. Auf 22 Flugstrecken entstünde durch die Fusion ein Monopol der fusionierten Gesellschaft. Auf 9 anderen Strecken würde die Fusion die Anzahl der Alternativen von zurzeit 3 auf 2 verringern. Nur bei 4 von 35 Märkten würde die fusionierte Gesellschaft nach der Fusion mehr als einen Konkurrenten haben.
543. Außerdem ist offensichtlich, dass die Kunden der Fluggesellschaft *keine Kaufkraft als Gegengewicht* nutzen können, um die wettbewerbswidrigen Effekte der Fusion gegenüber den fusionierenden Parteien zu kompensieren. Dies gilt insbesondere deshalb, weil der Umsatz mit Firmenkunden oder Reisebüros vernachlässigbar ist. Es kann nicht erwartet werden, dass die große Mehrheit der fast 15 Millionen Passagiere, die pro Jahr möglicherweise durch die Transaktion betroffen sind, über jegliche ausgleichende Kaufkraft gegenüber dem fusionierten Unternehmen verfügen, da die individuellen Werte ihrer Flugtickets für die fusionierenden Parteien nicht von kommerzieller Bedeutung sind und sie nur wenige oder gar keine Möglichkeiten haben, zu alternativen Anbietern zu wechseln⁵⁴⁶.
544. Aus diesem Grund kann auch der Schluss gezogen werden, dass die Kunden besonders anfällig für Preisanstiege im vorliegenden Fall sind, da sie über keine bzw. nur eingeschränkte Möglichkeiten verfügen, auf fast allen betroffenen Strecken zu einer anderen Fluggesellschaft zu wechseln, um solche Preisanstiege zu kompensieren. Für diese Kunden besteht ein hohes Risiko von wettbewerbswidrigen Effekten (insbesondere Preiserhöhungen, geringere Auswahl und Verlust der Servicequalität), vor allem deshalb, weil beide Konkurrenten zurzeit auf den betroffenen Flugstrecken entweder der einzige Wettbewerber oder der Hauptwettbewerber sind. Diese Situation würde sich nach der Fusion ändern.

7.8 Es ist unwahrscheinlich, dass sich die wettbewerbswidrigen Effekte der Fusion durch den Markteintritt Dritter ändern

7.8.1 Grundsätze

545. Die Kommission hat geprüft, in welchem Maße ein *Markteintritt* das Verhalten der fusionierenden Parteien nach der Fusion wahrscheinlich einschränkt. Damit ein Eintritt als ausreichender Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien gilt, muss nachgewiesen werden, dass er geeignet ist, *mit hinreichender Wahrscheinlichkeit* und *rechtzeitig* die

544 Der Begriff „Preisanstieg“ sollte in diesem Zusammenhang so verstanden werden, dass er auch eine geringere Preissenkung einschließt, als ohne die Fusion eintreten würde, sowie die Verringerung der Leistung, der Auswahl oder Qualität oder geringere Innovationen (siehe Absatz 8 und Fußnote 7 der Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse)).

545 Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), Absatz 31.

546 Horizontal Merger Guidelines, Absatz 64, insbesondere die Definition von ausgleichender Nachfragemacht: „*Ausgleichende Nachfragemacht muss in diesem Zusammenhang als die Verhandlungsstärke betrachtet werden, die der Käufer gegenüber dem Verkäufer bei wirtschaftlichen Verhandlungen aufgrund seiner Größe, seiner wirtschaftlichen Bedeutung für den Verkäufer und seiner Fähigkeit, auf alternative Anbieter umzusteigen, hat.*“

potentiellen wettbewerbswidrigen Wirkungen einer Fusion zu verhindern oder aufzuheben⁵⁴⁷.

546. *Ryanair* gibt vor, dass es keine oder nur unzureichende Barrieren für einen Eintritt auf die sich überschneidenden Märkte gibt; Wettbewerber, die ihren Flugbetrieb auf Strecken von und nach Dublin/Irland aufnehmen möchten, seien dazu problemlos in der Lage⁵⁴⁸. Insbesondere argumentiert *Ryanair*, dass es weder für Billigfluggesellschaften noch für traditionelle Netzwerkfluggesellschaften besonders schwierig sei, auf die sich überschneidenden Strecken vorzudringen, insbesondere weil die behördlichen Hindernisse und Barrieren innerhalb der EU abgeschafft wurden. *Ryanair* ist daher der Ansicht, dass allein die Einstiegsperspektive für die Kommission ausreichen sollte, um Bedenken wegen fehlenden Wettbewerbs zu zerstreuen, und betont, dass die Kommission in diesem Zusammenhang bereits eine Fallstudie durchgeführt habe.

547. Barrieren für einen Eintritt können als Merkmale des Marktes definiert werden, die den etablierten Unternehmen einen Vorteil gegenüber potentiellen Wettbewerbern verschaffen⁵⁴⁹. Gemäß dem Gericht erster Instanz werden solche Schranken für einen Eintritt

„(...) durch verschiedenartige Faktoren gebildet, insbesondere durch wirtschaftliche, geschäftliche oder finanzielle Faktoren, die für den potentiellen Konkurrenten der etablierten Unternehmen zu Risiken und Kosten führen können, die so hoch sind, dass sie ihn davon abhalten, innerhalb angemessener Zeit den Markt zu betreten, oder diesen Eintritt besonders erschweren und die ihm damit die Möglichkeit nehmen, Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der etablierten Unternehmen auszuüben⁵⁵⁰.“

548. Die Kommission muss sicherstellen, dass ein potentieller Eintritt nicht nur eine theoretische und eher fernliegende Möglichkeit, sondern eine *sofortige und gegenwärtige Bedrohung* für die fusionierenden Parteien darstellt, die einen Wettbewerbsdruck auf diese ausübt, und dies in einem Maße, dass sie von jeglichem fusionsbestimmten wettbewerbswidrigen Verhalten Abstand nehmen würden. Es muss nicht dargestellt werden, dass ein Eintritt auf einer gegebenen Strecke *unmöglich* ist, um die Wahrscheinlichkeit eines Eintritts als einen „mildernden Faktor“ zurückzuweisen. Es ist ausreichend, dass die Kommission befindet, dass der Grad der Wahrscheinlichkeit für einen Eintritt sehr gering oder der Umfang des erwarteten Eintritts nicht ausreichend ist, um die wettbewerbswidrigen Auswirkungen der Fusion auf allen betroffenen Märkten zu bekämpfen. Dies ist im vorliegenden Fall richtig, wenn die fusionierenden Parteien sehr hohe Marktanteile in allen betroffenen Märkten haben, oft sogar eine Monopolstellung. In einer solchen Situation müsste ein Neueinstieg durch potentielle Wettbewerber besonders wahrscheinlich, wesentlich und zeitnah sein, um den Einfluss einer Fusion auf die Wettbewerbssituation umzukehren, sodass es nicht zu nahezu monopolartigen Marktanteilen kommt.

547 Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), Absatz 68.

548 Siehe z. B. die Anmeldung, Absatz 210; die Antwort von *Ryanair* auf die Entscheidung der Kommission zu Artikel 6(1)(c), Seite 20—27, sowie das Dokument von RBB vom 20.2.2007 (Positionspapier zu Eintrittsbarrieren).

549 Siehe die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), Absatz 70. Es muss beachtet werden, dass es für eine Eintrittsbarriere nicht erforderlich ist, Wettbewerber ganz aus dem Markt auszuschließen.

550 Rs. T-282/02 *Cementbouw Handel & Industrie gegen die Kommission* [2006], Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-319, Absatz 219.

549. Der Markttest der Kommission⁵⁵¹ hat jedoch bestätigt, dass eine Vielzahl von bedeutenden Barrieren vorhanden ist, auf allen betroffenen Strecken einzusteigen und/oder zu expandieren. Dies lässt es insgesamt unwahrscheinlich erscheinen, dass ein Wettbewerber den derzeit durch die Parteien ausgeübten Wettbewerbsdruck nach der Fusion ausgleichen würde.
550. Die Kommission unterstreicht außerdem, dass in den Märkten, in denen die Fusionsparteien sehr hohe Marktanteile oder sogar eine Monopolstellung erreichen, nicht weniger als 35 Flugstrecken und 14 Millionen Kunden betroffen sind, sodass eine „bloße Wahrscheinlichkeit“ eines Markteintritts nicht die wettbewerbswidrigen Wirkungen kompensieren könnte und nicht ausreicht, um die Bedenken der Kommission zum Wettbewerb auf den betreffenden Streckenpaaren zu zerstreuen. Die Kommission kann die Bedenken zur Wettbewerbssituation nicht ignorieren, wenn es keine klaren Anzeichen gibt, dass durch einen aktuellen oder möglichen Markteintritt der Wettbewerbsdruck für die fusionierenden Parteien erhalten bliebe⁵⁵².

7.8.2 Behördliche Barrieren spielen keine bedeutende Rolle für einen Eintritt

551. Die Kommission stimmt mit Ryanair⁵⁵³ insofern überein, als die Gesellschaft feststellt, dass behördliche Barrieren keine bedeutende Rolle als Hindernis für einen Eintritt auf die betroffenen Märkte spielen⁵⁵⁴. Alle Überschneidungen finden auf Strecken innerhalb der Europäischen Union statt, in denen behördliche Hindernisse für in der EU registrierte Fluggesellschaften weitgehend abgeschafft wurden⁵⁵⁵. Auch wenn für die Eröffnung einer neuen Strecke möglicherweise noch immer behördliche und verwaltungsmäßige Genehmigungen erforderlich sind, können diese Genehmigungen innerhalb einer relativ kurzen Zeit von einigen Wochen oder sogar Tagen eingeholt werden. Der Markttest hat bestätigt, dass Wettbewerber die Notwendigkeit einer behördlichen Genehmigung nicht als eine bedeutende Barriere in Bezug auf einen Eintritt ansehen⁵⁵⁶.

7.8.3 Einstiegsbarrieren für die starke Position von Ryanair und Aer Lingus mit großen Flugbasen in Irland

552. Wie bereits zuvor beschrieben wurde, ist die Tatsache, dass Ryanair und Aer Lingus von derselben Basis in Dublin operieren und auch auf den beiden anderen Hauptflughäfen in Irland, also Shannon und Cork, aktiv sind, einer der Hauptgründe, warum sie füreinander die größten Konkurrenten auf Strecken von und nach Irland darstellen. Dieser Druck der Fluggesellschaften aufeinander geht über die Tatsache hinaus, dass sie auf einer (großen) Anzahl von Strecken miteinander konkurrieren. Der „zusätzliche“ Wettbewerbsdruck entsteht durch die Tatsache, dass die fusionierenden Parteien eine Reihe von Strecken von

551 Um zu überprüfen, ob Eintrittsbarrieren vorhanden sind oder nicht, hat die Kommission nicht nur Fragebögen an die gegenwärtigen Wettbewerber und die Kunden von Fluggesellschaften versendet, sondern sie hat auch die Ergebnisse der Verbraucherbefragung berücksichtigt, die im Namen der Kommission am Flughafen Dublin durchgeführt wurde. Es wurden ebenfalls die von Aer Lingus und Ryanair übermittelten Daten zu den Passagierzahlen und den Marktanteilen auf den verschiedenen Strecken berücksichtigt. Die Kommission hat auch bestimmte Befragungen der wichtigsten potenziellen Neubewerber durchgeführt, um mehr Informationen zu den faktischen Elementen zu erhalten, die möglicherweise von einem Eintritt auf den irischen Markt abhalten.

552 Es sei darauf hingewiesen, dass dies der Praxis der Kommission aus früheren Fällen entspricht, wie durch ECJ bestätigt wird. Siehe dazu: Urteil des Gerichts erster Instanz, Rs. T-177/04 easyJet v Commission, vom 4. Juli 2006 ECR (2006), II-1913, Absatz 197 ff.

553 Siehe zum Beispiel die Anmeldung, Absatz 210.

554 Siehe in Bezug auf innereuropäische Flüge die Entscheidung der Kommission in der Rs. M.3770 – Lufthansa/Swiss.

555 Auch wenn argumentiert werden könnte, dass Fluggesellschaften ohne eine Basis in der EU noch immer erheblichen gesetzlichen Einstiegsbarrieren ausgesetzt sind, ist ein Eintritt einer Fluggesellschaft ohne Basis in der EU auf dem Kurzstreckenmarkt in jedem Fall sehr unwahrscheinlich.

556 Siehe die Antworten auf Frage 35 und 42 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6. November 2006. Nur ein Wettbewerber überhaupt erwähnte gesetzliche Einstiegsbarrieren.

Flugbasen in Irland aus bedienen und somit als potentielle Konkurrenten gegenseitig Wettbewerbsdruck erzeugen.

553. Die Kommission hat in den vergangenen Fällen des Personenluftverkehrs erkannt, dass Skalenerträge und Verbundvorteile, die von der Flexibilität der Vermögenswerte an der Flugbasis und von der Fähigkeit zur Verteilung von fixen Kosten über mehrere Märkte (Strecken) stammen, eine Barriere für einen Eintritt darstellen und dass „*eine Fluggesellschaft mit einer etablierten Basis an Operationen auf einem bestimmten Flughafen von deutlichen Kostenvorteilen profitiert*“⁵⁵⁷. Jedoch beinhaltet keiner dieser vergangenen Fälle eine Kombination von zwei Fluggesellschaften mit einer derart starken Präsenz auf einem Flughafen, wie dies im gemeldeten Verfahren der Fall ist. Die basisbezogenen Barrieren für einen Eintritt spielten in diesen früheren Fällen eine wesentlich geringere Rolle.
554. Die Kommission hat beurteilt, unter welchen Bedingungen andere Fluggesellschaften den Wettbewerbsdruck auf das fusionierte Unternehmen ausgleichen könnten und in welchem Maße das Fehlen einer Basis in Dublin möglicherweise eine Barriere darstellt. Es können drei verschiedene Formen eines Einstiegs unterschieden werden. Zum einen kann ein Einsteiger vorhanden sein, der eine Basis am Flughafen Dublin (oder einem anderen irischen Flughafen) errichtet, um auf einer Reihe von Strecken ab Irland zu konkurrieren. Dies kann entweder eine Fluggesellschaft sein, die eine neue Basis an den irischen Flughäfen etabliert, oder eine Fluggesellschaft, die bereits über eine Basis an diesen Flughäfen verfügt und diese Basis ausbauen möchte. Zum zweiten kann ein Eintritt auf eine bestimmte Strecke durch einen Anbieter stattfinden, der bereits über eine Basis am anderen Ende der Strecke verfügt („Einsteiger mit einer Basis am Zielort“). Die dritte Option ist ein Einsteiger, der auf einer Grundlage von Strecke zu Strecke eintritt, ohne über eine Basis an einem der beiden Enden einer Strecke zu verfügen. Diese drei Möglichkeiten werden im Weiteren diskutiert.

7.8.3.1. Wettbewerber mit einer Basis in Dublin dürften wahrscheinlich keinen effektiven Wettbewerbsdruck auf die Fusionsparteien erzeugen

555. Wie bereits zuvor festgestellt wurde (Abschnitt 7.2), gibt es zwei hauptsächliche Vorteile beim Flugbetrieb an einem Flughafen (einer Basis). Zum einen ermöglicht eine Basis einer Fluggesellschaft, von bestimmten Kostenvorteilen zu profitieren. Zum anderen erhöht sich dadurch die Flexibilität der Fluggesellschaft, auf Verschiebungen der Nachfrage und den Wettbewerb auf Strecken ab demselben Flughafen schneller zu reagieren. Je größer die Anzahl an Flügen von einem bestimmten Flughafen aus ist, umso größer sind das Portfolio an Zeitnischen sowie die Anzahl der Flugzeuge und der zur Verfügung stehenden Besatzungen. Dies erhöht die Möglichkeiten der Fluggesellschaft, auf Veränderungen auf dem Markt zu reagieren.
556. Die Hauptbasis beider fusionierender Parteien in Irland ist Dublin. Auch zwei weitere Fluggesellschaften verfügen über eine Basis am Flughafen Dublin, nämlich CityJet mit 3 Flugzeugen und Aer Arann mit 4 Flugzeugen. Man vergleiche hierzu die 22 Kurzstreckenflugzeuge von Aer Lingus (Aufstockung auf 23 im Mai 2007 geplant) und die 20 Flugzeuge von Ryanair in Dublin. Diese beiden Fluggesellschaften würden jedoch nur einen begrenzten Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Gesellschaft bei Flugstrecken von

⁵⁵⁷ Siehe die Entscheidung der Kommission vom 4. Juli 2005 in der Rs. M.3770 – Lufthansa/Swiss, Absatz 43. Siehe auch Absatz 73 der Entscheidung der Kommission vom 11. Februar 2004 in der Rs. M.3280 – Air France/KLM.

Dublin⁵⁵⁸ aus ausüben, insbesondere weil sie ein anderes Geschäftsmodell verfolgen. Aufgrund des größeren Basisportfolios können Ryanair und Aer Lingus schnell auf Eintritte, Expansionen oder Austritte eines Wettbewerbers auf fast allen Strecken ab Dublin reagieren. Eine Fluggesellschaft wie Aer Arann, die nur wenige Strecken mit kleinen Flugzeugen von diesem Flughafen aus betreibt, hat nur wenige Skalenvorteile und ist nur eingeschränkt flexibel. Während jede der beiden irischen Fluggesellschaften bereits über einen wesentlichen Vorteil in Bezug auf die beiden anderen Fluggesellschaften mit Basis in Dublin verfügt, würde dieser Vorteil nach einer Fusion durch die Zusammenlegung der beiden Flotten ⁵⁵⁹weiter wachsen.

557. In diesem Zusammenhang wurde festgestellt, dass keine der beiden Fluggesellschaften ihre Basis in Dublin in den letzten Jahren wesentlich ausgebaut hat. Sie haben außerdem davon Abstand genommen, neue Strecken zu erschließen, oder (mit wenigen Ausnahmen) auf andere Strecken ab Dublin umzusteigen. CityJet gab an, dass die Gesellschaft nur an der Eröffnung einiger Flugstrecken nach Großbritannien interessiert wäre, insbesondere an der Strecke Dublin–London (wenn einige der wertvollen Zeitnischen in Heathrow verfügbar wären). Es gibt keine Hinweise dafür, dass CityJet eine der „Urlaubsstrecken“ nach Kontinentaleuropa bedienen könnte und würde. Vor allem aber, selbst wenn CityJet, die zurzeit mit einer begrenzten Anzahl kleinerer Flugzeuge arbeitet, in Dublin signifikant expandieren würde, wäre der Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien noch immer begrenzt, da CityJet sich auf Geschäftsreisende konzentriert und höhere Preise benötigt, um die höheren Kosten der kleineren Flugzeuge zu decken⁵⁶⁰. Als Tochtergesellschaft von Air France bedient CityJet hauptsächlich deren Netzwerk⁵⁶¹. Für den Fall, dass CityJet daran interessiert wäre, effektiv mit der fusionierten Gesellschaft zu konkurrieren, müsste die Fluggesellschaft ebenfalls mehr Flugzeuge betreiben, d. h. Modelle mit einer ähnlichen Sitzplatzkapazität wie die der fusionierenden Parteien (A320 oder B737NG). Dazu wäre nicht nur der Erwerb neuer Flugzeuge erforderlich, sondern dies würde auch zusätzliche Kosten für die Integration von verschiedenen Flotten erzeugen, wie beispielsweise für die Schulung der Besatzung (Piloten) usw.
558. Aer Arann definiert sich selbst als regionale Fluggesellschaft. Die Gesellschaft positioniert sich als Full-Service-Anbieter für Geschäftskunden auf kürzeren Strecken von und nach Irland. Aer Arann betreibt eine Flotte von kleineren Flugzeugen und hat angegeben, dass das Unternehmen nicht auf eine Strecke eintreten würde, auf der Ryanair bereits aktiv ist⁵⁶².
559. Des Weiteren würde diese Expansion die Probleme bezüglich der Überlastung der Zeitnischen am Flughafen Dublin erhöhen. In Abhängigkeit von der Strecke, auf die sie drängt, sieht sich die konkurrierende Fluggesellschaft möglicherweise ebenfalls einer

558 Aer Arann ist auch in Cork präsent. Die Flugtätigkeit dort ist jedoch begrenzt.

559 Siehe Abschnitt 7.3.4. Es muss beachtet werden, dass die größten Vorteile durch den Betrieb einer großen Anzahl an Flugzeugen am Flughafen Dublin erzielt werden können. Was die anderen irischen Flughäfen betrifft, sind die Vorteile geringer. Drei Fluggesellschaften verfügen nach ihren Angaben über eine Basis am Flughafen Cork: Aer Lingus hat insgesamt 4 Flugzeuge vom Typ A320 stationiert, mit denen die Fluggesellschaft 17 Ziele anfliegt, Ryanair betreibt 4 Ziele mit einem Flugzeug vom Typ B 737–800, und Aer Arann bedient 9 Ziele mit 3 Flugzeugen. Vom Flughafen Shannon aus bedient Ryanair 26 Ziele mit 4 Flugzeugen, wohingegen Aer Lingus Langstreckendienstleistungen und zwei Dienstleistungen auf der Kurzstrecke nach Dublin und London anbietet. Für die letztgenannte Strecke sind die Flugzeuge nicht in Shannon stationiert. Aus diesem Grund sind die „Basisvorteile“ der Parteien im Vergleich zu neuen Wettbewerbern eher eingeschränkt.

560 Siehe Befragung mit Aer Arann vom 13.2.2007 und mit CityJet (Air France) vom 21.2.2007, Blatt Nr. 6170.

561 Siehe Befragung von CityJet (Air France) vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

562 Siehe die Protokolle der Befragung von Aer Arann vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170. Es muss beachtet werden, dass der „Basisnachteil“ am Flughafen Cork für Aer Arann, falls dieser vorhanden ist, erheblich geringer ist (in Anbetracht der Tatsache, dass das Unternehmen bereits über 3 Flugzeuge an diesem Flughafen verfügt).

Überlastung der Zeitnischen auf einigen Zielflughäfen gegenüber.

560. Andere Charter- und Linienfluggesellschaften, die ein Flugzeug für eine Saison oder über das ganze Jahr nur über Nacht am Flughafen Dublin stationieren, verfügen nicht über die gleichen Vorteile wie die fusionierenden Parteien. Während sie möglicherweise in der Lage sind, die Zeitnischen am frühen Morgen und am späten Abend am Flughafen Dublin zu nutzen, sind sie nicht in der Lage, die vollen Vorteile der Flexibilität des Wechsels zwischen verschiedenen Strecken, der Umverteilung von Flugzeugen, der Minimierung von Störungskosten, des Austausches der Besatzung, der Kundenbetreuung, der Markenbekanntheit usw. zu genießen.

7.8.3.2. Es gibt keine hinreichenden Anzeichen dafür, dass eine neue Fluggesellschaft eine Flugbasis in Dublin oder Cork und Shannon einrichten wird

561. Die Einrichtung einer Flugbasis in Dublin würde noch höhere signifikante Vorabinvestitionen erfordern. Um die Flexibilität bei der Bereitstellung von Dienstleistungen zu realisieren, über die Ryanair und Aer Lingus derzeit verfügt und über die das fusionierte Unternehmen nach der Fusion sogar umso mehr verfügen würde, müsste eine neue Fluggesellschaft, die eine Basis in Dublin errichten möchte, über eine beträchtliche Flotte an modernen und kraftstoffsparenden Düsenflugzeugen mit mehr als 130 Sitzplätzen (z. B. A320 oder B737NG) verfügen. Zusätzlich wären erhebliche Investitionen zum Beispiel für Wartungseinrichtungen, Kundenbetreuungseinrichtungen usw. erforderlich.

562. Die Kommission hat genau analysiert, ob es Hinweise gibt, dass eine der von Ryanair als potentielle Wettbewerber aufgelisteten Fluggesellschaften oder eine andere Fluggesellschaft eine Basis in Irland einrichten würde, wenn es nach einer Fusion zu Preiserhöhungen kommt⁵⁶³. Aus den Marktuntersuchungen der Kommission lassen sich keine Hinweise ableiten, dass eine Fluggesellschaft darin einen Anreiz sieht, eine signifikante Flugbasis bei Dublin einzurichten oder auszubauen. In der Tat stellen die meisten der von Ryanair erwähnten Fluggesellschaften Netzwerkfluggesellschaften dar, die wahrscheinlich in erster Linie an der Entwicklung ihres Netzwerkes interessiert sind, also Passagiere zu ihren entsprechenden Drehkreuzen im Heimatland zu lenken. Der Markttest hat ergeben, dass keine dieser Netzwerkfluggesellschaften daran interessiert wäre, eine Basis in Dublin zu errichten⁵⁶⁴. In Anbetracht ihrer Anreize zur Beschickung ihres bestehenden Drehkreuzes würden sie es ebenfalls als nicht gewinnbringend und nicht als Teil ihres Geschäftsmodells ansehen, einzelne Strecken von Dublin zu Zielen wie Sevilla, Bologna, Mailand, Brüssel, Glasgow, Hamburg, Marseille usw. zu eröffnen und auszubauen. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass eine Reihe dieser Fluggesellschaften sich in den letzten Jahren aus Dublin zurückgezogen hat. Beispielsweise bedient British Airways, die von Ryanair stets als einer der möglichen Hauptkonkurrenten bezeichnet wird (neben CityJet (Air France) und easyJet⁵⁶⁵), Dublin nicht länger von seinem Drehkreuz in Heathrow aus (sondern nur von London-Gatwick), und Alitalia hat ihren Flugbetrieb auf der Strecke Dublin–Mailand im Oktober 2006 eingestellt. Des Weiteren ist das aggressive Verhalten, mit dem Ryanair auf den Eintritt

563 Siehe Protokoll der Befragungen potenzieller Wettbewerber von Ryanair, Blatt Nr. 6170 und 8091 und siehe Antworten zum Fragebogen an Wettbewerber, der am 06.11.2006 und auf Folgefragen an individuelle Wettbewerber.

564 Siehe zum Beispiel die Antworten der Wettbewerber auf die Markttest der beabsichtigten Mittel - Wettbewerber vom 30. November 2006, insbesondere Frage 10 sowie die Protokolle der Befragungen der Wettbewerber, Blatt Nr. 6170 und Blatt Nr. 8091.

565 Siehe dazu beispielsweise die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Seite 238ff.

von Wettbewerbern auf irischen Strecken reagiert hat, wahrscheinlich eine zusätzliche Barriere, die von potentiellen Wettbewerbern in Betracht gezogen wird, bevor sie überhaupt einen Eintritt erwägen (siehe weiter unten, Abschnitt 7.8.5).

563. Zusätzlich machen die vorhandenen Überlastungsprobleme in Dublin⁵⁶⁶ diesen Flughafen für viele potentielle Wettbewerber zu einer eher unattraktiven Wahl für die Errichtung einer Basis. Wettbewerber, die möglicherweise befürchten, dass sie nicht die erforderlichen Kontaktstandplätze erhalten würden oder nicht in der Lage wären, die Landebahn zu den kommerziell wichtigen Spitzenzeiten zu nutzen, werden Dublin wahrscheinlich nicht als ihre neue Basis wählen, wenn sie auch andere Ziele erschließen können⁵⁶⁷.
564. Im Hinblick auf Cork und Shannon könnte ein Markteintritt durch die Errichtung einer Basis in einem geringeren Umfang stattfinden. Darüber hinaus scheint es auf diesen Flughäfen keine größeren Überlastungsprobleme zu geben. Aufgrund der allgemeinen Eintrittsbarrieren, die im Weiteren näher beschrieben werden, insbesondere die Notwendigkeit der Etablierung einer Marke und das Verhalten von Ryanair, das auf einen Eintritt abschreckend wirkt, ist ein signifikanter Einstieg (oder eine Expansion) sehr unwahrscheinlich. Aufgrund dieses Verhaltens hat eine Vielzahl von Fluggesellschaften, die auf diesen Flughäfen aktiv waren, ihren Flugbetrieb in den letzten Jahren eingestellt⁵⁶⁸. In jedem Fall muss ein Markteintritt oder eine Expansion auf diesen Flughäfen die starke Position der fusionierten Gesellschaft nach der Fusion berücksichtigen. Auf beiden dieser Flughäfen wird die fusionierte Gesellschaft die einzige Fluggesellschaft mit einer Basis von großen Düsenflugzeugen sein, die eine erhebliche Zahl von europäischen Zielen bedient.
565. Auf Grundlage des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass ein signifikanter Einstieg durch die Etablierung einer Basis in Dublin, Shannon und Cork kurz- bis mittelfristig unwahrscheinlich ist. Auch wenn ein Einstieg von geringem Umfang erfolgen würde, ist es unwahrscheinlich, dass ein solcher Einstieg ausreichend wäre, um den Wettbewerbsdruck zu ersetzen, den die zwei fusionierenden Parteien bis heute aufeinander ausüben.

7.8.3.3. Potentielle Markteinsteiger mit einer Basis am anderen Ende einer Strecke sehen sich erheblichen Nachteilen gegenüber

566. Ryanair hat argumentiert, dass, auch wenn eine Basis Vorteile hätte, diese Vorteile nicht entscheidend wären, da auf vielen Strecken ein Wettbewerber vorhanden sei, der bereits eine Basis am anderen Ende betreibt. Solch ein Anbieter („Wettbewerber mit einer Basis am Zielort“) würde in gleicher Weise von den Kostenvorteilen einer Basis profitieren und über eine ähnliche Flexibilität verfügen, seine Kapazitäten auf eine Strecke ab diesem Flughafen nach Dublin umzuverteilen, falls dies kommerziell attraktiv ist.
567. Während die Kommission zustimmt, dass der Vorteil einer Basis sich möglicherweise in

⁵⁶⁶ Weitere Informationen finden Sie in Abschnitt 7.9.6.

⁵⁶⁷ Es muss beachtet werden, dass die im Folgenden beschriebenen anderen Eintrittsbarrieren, nicht nur gegen einen Eintritt oder eine Expansion als solche sprechen, sondern vor allem gegen die Errichtung einer Basis am Flughafen Dublin.

⁵⁶⁸ Jetmagic, eine Billigfluggesellschaft, errichtete ihre Basis in Cork im Jahre 2003 mit 3 Flugzeugen vom Typ Embraer 135/145, beendete ihren Betrieb jedoch im Januar 2004. Wie im Folgenden näher beschrieben, zog sich easyJet von diesen Flughäfen aufgrund des strategischen Verhaltens von Ryanair zurück. Im Falle von Shannon gab Virgin Express seine Basis im Jahre 2001 auf. SkyNet zog sich im Jahre 2004 zurück, und Thomsonfly, Hapag-Lloyd, BA Cityexpress und Flybe im Jahre 2005. EUjet errichtete seine Basis im Mai 2003 mit Flugzeugen vom Typ Fokker F100, gab jedoch seinen Betrieb im Juli 2005 wieder auf.

der Theorie auf beide Enden einer gegebenen Strecke bezieht, hat sie befunden, dass im vorliegenden Fall die Wettbewerber mit einer Basis außerhalb Irlands erheblichen Nachteilen auf Strecken von und nach Irland ausgesetzt sind.

568. Die Kostenvorteile, die die fusionierte Gesellschaft durch ihre Basis genießen würde, sind im Falle von Dublin erheblicher als im Falle von Cork und Shannon. Auf einer Vielzahl von sich überschneidenden Strecken ist eine Asymmetrie bezüglich der Herkunft vorhanden, wie in der Beurteilung von Strecke zu Strecke bereits diskutiert wurde. Auf diesen Flugstrecken sind die Fluggesellschaften mit Basis am Zielort in einer ungünstigeren Position als Fluggesellschaften mit Basis in Dublin, die in Irland ansässige Passagiere anziehen⁵⁶⁹. Da sie gleichzeitig nur eine Strecke nach Dublin betreibt, wäre sie nicht in der Lage, ihre Kosten für die Werbung von irischen Passagieren über mehrere irische Strecken zu verteilen. Dies impliziert, dass die einzelnen Werbekosten im Falle eines Wettbewerbers mit Basis am Flughafen Dublin aufgrund des größeren Volumens, das auf Strecken mit Passagieren vornehmlich irischer Herkunft erzielt würde, geringer sind.
569. Des Weiteren werden Fluggesellschaften mit Basis am Zielort wahrscheinlich nicht den gleichen Grad an Bindung zeigen wie eine Fluggesellschaft mit Basis in Dublin, um einen Flugbetrieb nach Dublin aufrechtzuerhalten. Für die Fluggesellschaft mit Basis am Zielort repräsentiert die Strecke nach Dublin lediglich eine Strecke unter verschiedenen alternativen Strecken von ihrer Basis aus. Sie würde je nach Wahrscheinlichkeit eines erfolgreichen Markteintritts eine Entscheidung treffen, auf welcher Strecke sie einsteigt. Sie verfügt zum Beispiel möglicherweise über das Potential zum Einstieg in andere Strecken, auf denen sie keinem so aggressiven Wettbewerber wie Ryanair/der fusionierten Gesellschaft gegenübersteht. Aus diesem Grund ist die fusionierte Gesellschaft möglicherweise anfälliger dafür, aggressiv auf einen Markteintritt anderer Fluggesellschaften zu reagieren, in dem Wissen, dass diese Gesellschaften die Strecke gänzlich aufgeben könnten (und davon Abstand nehmen könnten, andere Märkte in Dublin zu betreten), wenn sie sich einem starken Wettbewerb ausgesetzt sehen. Wie bereits zuvor beschrieben, haben sowohl einige Netzwerkfluggesellschaften als auch Billigfluggesellschaften, die von Basen an Zielflughäfen aus operierten, Strecken ab Dublin aufgegeben. Zusätzlich wird die fusionierte Gesellschaft auf vielen bedeutenden Strecken ebenfalls bereits über eine Basis am Zielort verfügen, was ihr den Vorteil einer Basis an beiden Ende der Strecken verleiht, so dass sie ihre starke Position und ihre hohe Flexibilität im Vergleich zu ihren Wettbewerbern weiter verbessern kann⁵⁷⁰.
570. Zusätzlich betreiben viele Fluggesellschaften mit Basis am Zielort ein Geschäftsmodell, das sich von dem Modell von Aer Lingus und Ryanair unterscheidet. Die meisten dieser Fluggesellschaften bieten Zubringerdienstleistungen an, die sich auf den Transferverkehr konzentrieren, zu dem die fusionierenden Parteien nicht in Konkurrenz stehen. Andere Fluggesellschaften bieten umfangreiche Dienstleistungen an, die sich auf Geschäftskunden konzentrieren. Solche Fluggesellschaften üben einen viel geringeren Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Gesellschaft aus als den Druck, den Ryanair und Aer Lingus derzeit auf Strecken ab Irland aufeinander ausüben. Des Weiteren stellten sie keine Alternative für einen großen Teil der Passagiere von Ryanair und Aer Lingus dar, die nach einer kostengünstigeren Alternative als Ersatz für Aer Lingus suchen.

569 *Weitere Informationen finden Sie im Folgenden in Abschnitt 7.8.4.*

570 Es gibt 14 sich überschneidende Strecken, auf denen die fusionierte Einheit über eine Basis auf beiden Seiten verfügen würde; die fusionierte Einheit repräsentiert etwa 75 % des gesamten Flugverkehrs auf allen sich überschneidenden Strecken. Diese Strecken sind: Dublin–London, Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester, Dublin–Birmingham, Dublin–Brüssel, Dublin–Frankfurt, Dublin–Madrid, Dublin–Barcelona, Dublin–Mailand, Dublin–Rom, Dublin–Marseille, Cork–London, Shannon–London und Cork–Manchester.

571. In jedem Fall sollte auch beachtet werden, dass es heute etwa 30 Strecken von Dublin aus gibt, die von Ryanair oder Aer Lingus oder beiden bedient werden und bei denen kein Wettbewerber am anderen Ende der Strecke eine Basis besitzt. Auf diesen Strecken könnte zumindest auf kurze Sicht die Eliminierung eines potentiellen oder gegenwärtigen Wettbewerbs durch die Fusion nicht durch eine Fluggesellschaft mit Basis am Zielort ersetzt werden⁵⁷¹.

7.8.3.4. Der Punkt-zu-Punkt-Einstieg einer neuen Linienfluggesellschaft auf einer Strecke ohne Basis ist unwahrscheinlich

572. Ryanair hat zwei andere Alternativen für einen Einstieg vorgebracht. Zum einen könnte eine Fluggesellschaft eine Strecke ohne eine Basis an einer Seite ausschließlich auf „Punkt-zu-Punkt-Grundlage“ in Betrieb nehmen. In der Tat würde der Wettbewerbsdruck auf allen Strecken, auf denen nach der Fusion kein anderer Wettbewerber mit einer Basis an einem Ende des Städtepaars vorhanden ist, nur aus der Möglichkeit entstehen, dass eine andere Fluggesellschaft den Markt mit Punkt-zu-Punkt-Flügen betritt. Diese Fluggesellschaft müsste nur ein Flugzeug auf dieser Strecke bereitstellen. Dieser Wettbewerber fliegt die Strecke möglicherweise von seiner eigenen Basis aus oder parkt das Flugzeug nur über Nacht, ohne über eine Basis auf dem entsprechenden Flughafen zu verfügen.

573. Die gebräuchlichste Option⁵⁷² von Punkt-zu-Punkt-Flügen ohne Basis sind die so genannten „W-Flüge“ oder „Dreiecksflüge“. Auf einem „W-Flug“ fliegt das Flugzeug zunächst von seiner Basis zu einem Ziel „ohne Basis“. Anstatt jedoch zur Basis zurückzukehren, fliegt das Flugzeug dann während des Tages ein Mal oder mehrere Male zu einem anderen Ziel ohne Basis (z. B. einem kürzeren Ziel, um die „schwache Nachfrage“ während der Mittagszeit zu nutzen) und kehrt nur am Abend zur Basis zurück. Es gibt nur wenige Beispiele für Fluggesellschaften, die nach einem solchen „W“-Modell oder „Dreiecksmodell“ operieren⁵⁷³. Die Kommission hat jedoch herausgefunden, dass dieses Betriebsmodell von den meisten Fluggesellschaften nicht als optimal angesehen wird, da diese normalerweise den Flugbetrieb von einer Basis aus bevorzugen⁵⁷⁴.

574. Der Flugbetrieb zwischen zwei Punkten, die nicht mit einer Basis verbunden sind, beinhaltet ein erhöhtes Risiko. Ein derartiges Risiko entsteht zum Beispiel, wenn im Falle eines technischen Problems auf einer Strecke ein Ersatzflugzeug erforderlich ist. Darüber hinaus wäre ein solcher Einstieg nur für Strecken kommerziell realisierbar, die ausreichend Verkehr für 3–4 Hin- und Rückflüge pro Tag erzeugen, da sonst das bereitgestellte Flugzeug nicht ausreichend genutzt würde. Entsprechend dem Markttest kommt aus diesem Grund ein derartiger einfacher Punkt-zu-Punkt-Einstieg nur sehr selten vor⁵⁷⁵. Wie bereits erläutert, operiert Ryanair, von vier Ausnahmen abgesehen, nicht nach diesem

571 Berechnung auf der Basis der Informationen von Ryanair (Karte: Flugbasen der Wettbewerber – alle Städtepaare ab Dublin).

572 Das Flugzeug kann ebenfalls von der Basis aus morgens ohne Passagiere an Bord zum Ausgangspunkt der Strecke geflogen werden und am Abend ohne Passagiere zurückkehren, jedoch können Flugzeuge auch mit zusätzlichen Kosten über Nacht an Zielen geparkt werden, an denen die Fluggesellschaft nicht über eine Basis verfügt (dabei fallen jedoch zusätzliche Kosten an, beispielsweise für den Hotelaufenthalt der Besatzung, technische Unterstützung am Fremdflyghafen u. a.).

573 Beispielsweise bietet CityJet derartige Dreiecks-Flüge auf den Strecken Dublin–London, London–Paris und Paris–Dublin an. Andere Beispiele (die sich oftmals auf die Vergangenheit oder auf Charterfluggesellschaften beziehen) finden Sie im Dokument von RBB vom 20. Februar 2007, Seite 17–19.

574 Siehe die Antworten auf Frage 38 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6.11.2007.

575 Dass.

Prinzip. Das trifft auch auf easyJet zu⁵⁷⁶.

575. Die Analyse der Kommission hat die Ansicht, dass ein Markteintritt oder ein Eintritt in ausreichendem Maßstab durch die Verwendung von „W-Flügen“ oder „Dreiecksflügen“ zu erwarten ist, nicht unterstützt. In der Tat haben Wettbewerber der Kommission berichtet, dass solch ein Betrieb erhebliche Nachteile birgt. Dritte haben beispielsweise erwähnt, dass es schwierig sei, „W“-Strecken zu betreiben, da die Besatzungen nicht einfach mitten am Tag an einem Ziel ausgetauscht werden können, das nicht mit einer Basis verbunden ist. „W“-Strecken würden aus diesem Grund nur weniger Rückflüge erlauben und die Gesamtbetriebszeit eines Flugzeuges verringern. Auch wenn einige kleinere regionale Fluggesellschaften einige „W“-Strecken/„Dreiecksstrecken“ haben, können diese nur unter bestimmten Umständen effizient betrieben werden. Die meisten Fluggesellschaften versuchen, ein solches Modell zu vermeiden, oder betreiben diese Art des Flugbetriebs nur vorübergehend⁵⁷⁷.
576. „W“-Flüge oder Dreiecksflüge können auf bestimmten Strecken eine maßgeschneiderte Lösung sein, wenn die Fluggesellschaft freie Flugzeugkapazitäten nutzen möchte. Ein Eintritt durch „W“-Flüge wäre hauptsächlich ein Zusatz für eine Strecke, die mit der Basis der Fluggesellschaft verbunden ist. Wie lange solche Flüge angeboten werden, würde unter anderem von Entwicklungen am anderen Ende der „W“-Strecke abhängen.
577. Aus diesem Grund stellen „W“-Flüge oder Dreiecksflüge einen noch geringeren Wettbewerbsdruck dar als ein Eintritt über eine Basis am Zielort, der zuvor beschrieben wurde. Dies käme normalerweise nur für bestimmte Strecken infrage, die mit anderen Operationen kombiniert werden können. Die Kostenvorteile aus dem Betrieb einer Basis sowie die Flexibilität eines Eintritts auf Einzelflugstrecken entstehen bei „W“-Flügen nicht oder nur in gewissem Maße. Die Fluggesellschaft könnte beispielsweise nicht einfach bestimmte Kapazitäten auf der Strecke als Reaktion auf Verschiebungen des Angebots und der Nachfrage ergänzen. Dies wäre nur kommerziell sinnvoll, wenn sie gleichzeitig auch Kapazitäten am anderen Ende der „W“-Strecke ergänzen wollte.
578. Diese Schlussfolgerung wird durch die Unterlagen gestützt. Die Kommission hat überprüft, in welchen Maße Fluggesellschaften derzeit Flüge zwischen Punkten anbieten, die nicht mit einer Basis verbunden sind. Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass diese Verbindungen eher die Ausnahme darstellen⁵⁷⁸.
579. Ein Eintritt mit einer bereits am Zielort vorhandenen Basis wurde als unzureichender Ersatz für den Wettbewerbsdruck angesehen, der durch die beabsichtigte Fusion vernichtet werden würde. Dies gilt umso mehr für Fluggesellschaften, die nicht über eine Basis an einem Ende verfügen oder die „W“-Flüge anbieten. Solch ein punktueller Eintritt tritt möglicherweise auf bestimmten Strecken auf, wird jedoch wahrscheinlich nicht das dynamische Wettbewerbsumfeld nachbilden, das derzeit auf Strecken ab Dublin und in geringerem Maße auf Flügen von den anderen beiden irischen Flughäfen vorhanden ist.
580. Letztendlich trägt ein Wettbewerber ohne Basis, der mit Direktflügen konkurrieren will, sogar ein größeres Risiko, dass der etablierte Betreiber mit einer strategischen Antwort

⁵⁷⁶ Siehe die Protokolle der Befragung von easyJet, Blatt Nr. 6170.

⁵⁷⁷ Siehe die Antworten auf Frage 38 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6. November 2006.

⁵⁷⁸ Von allen 437 Strecken, die Ryanair betreibt, sind lediglich 4 nicht mit einer Basis verbunden. Von allen 275 Strecken, die easyJet betreibt, sind lediglich 2 nicht an eine Basis angebunden (siehe die Vorlage von Ryanair/Dokument von RBB vom 20. Februar 2007. Siehe auch die Protokolle der Befragung von easyJet. Siehe auch das Protokoll der Befragung von easyJet, Blatt Nr. 6170.

reagiert. Dies führt zu einer zusätzlichen Eintrittsbarriere für diese Fluggesellschaften.

581. Nach der Fusion kann ein neuer Wettbewerber ohne Basis auf einer bestimmten Strecke von Dublin aggressiver bekämpft werden als ein neuer Wettbewerber, der eine Basis in Dublin etabliert. Eine Fluggesellschaft mit einer Basis hat Anlaufkosten (Werbung, Marke, Dienstleistungsverträge) in ihre Position auf einem bestimmten Flughafen investiert. Da diese Investitionen verloren wären, wenn diese Basis aufgegeben werden müsste, ist die Vertreibung eines solchen Wettbewerbers von seiner Basis kostenintensiver und schwieriger. Dieser Wettbewerber müsste dazu zur gleichen Zeit auf einer Reihe von Märkten attackiert werden. Tatsächlich könnte die fusionierte Einheit in dem Fall, dass sie gezwungen ist, einige Strecken aufzugeben, aufgrund ihrer Position in Dublin die freien Kapazitäten verwenden, um eine andere Strecke von dem gleichen Flughafen aus zu bedienen, auf der sie dann noch stärker mit dem anderen, etablierten Betreiber konkurrieren kann. Bei einer Fluggesellschaft, die eine neue Strecke ab Dublin ohne Basis in Betrieb nimmt, ist dies anders. Ein neuer Wettbewerber ohne Basis muss mit einer aggressiveren Antwort von der etablierten Fluggesellschaft rechnen, da diese erwartet, dass der neue Wettbewerber die Strecke für immer aufgibt (und auch nicht auf anderen Märkten in Dublin konkurriert).
582. Darüber hinaus könnte die Fusion selbst ein derartiges strategisches Verhalten in größerem Maßstab erlauben, da die fusionierte Einheit ihren Basisvorteil zur Abschreckung neuer Wettbewerber auf dem Markt nutzen könnte. Wenn die Basisfluggesellschaft zum Beispiel auf einer bestimmten Strecke bedroht wird, kann sie schnell ihre Zeitnischen neu zuordnen und so die attraktivsten Flugpläne auf der umkämpften Strecke anbieten. Diese Flexibilität kann auch zur Abschreckung eines neuen Wettbewerbers genutzt werden, zum Beispiel durch die Einrichtung von Abflugzeiten, die sich nicht wesentlich von denen des neuen Wettbewerbers unterscheiden („Sandwiching“). Ohne die Fusion sind solche strategischen Maßnahmen nur in kleinerem Maßstab möglich, da die beiden Basisfluggesellschaften einander am Flughafen Dublin kontrollieren. Wenn zum Beispiel Ryanair heute seine Kapazitäten von einer Strecke zurückziehen würde, um einen neuen Wettbewerber ohne Basis auf einer anderen Strecke abzuschrecken, ginge das Unternehmen das Risiko ein, dass Aer Lingus auf die Strecke drängt, von der Ryanair seine Kapazitäten abzog, oder dort expandiert.
583. Aus diesem Grund kann der Schluss gezogen werden, dass neue Wettbewerber ohne Basis sensibler auf Wettbewerbsdruck reagieren und kaum einen solchen Wettbewerbsdruck ausüben wie Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielort. Diese Schlussfolgerung gilt genauso für Shannon und für Cork, wo der heutige potenzielle Wettbewerbsdruck der Parteien aufeinander erheblicher ist als der Wettbewerbsdruck durch Neubewerber ohne Basis.

7.8.3.5. Schlussfolgerung zu den Eintrittsbarrieren auf Basisflughäfen

584. Aus diesem Grund kommt die Kommission zu dem Schluss, dass ein Eintritt mit einer Basis am Zielort und ein Eintritt ohne Basis (Dreiecksflüge, W-Flüge oder Direktflüge) im Allgemeinen nicht ausreicht, um den Wettbewerbsdruck zu ersetzen, den die Parteien vor der Fusion aufeinander ausüben. Auf Strecken ab Dublin verfügen Aer Lingus und Ryanair aufgrund ihrer starken Basis insbesondere in Dublin zusätzlich zu ihrer starken Position in Cork und Shannon über eine Reihe von Vorteilen gegenüber anderen Konkurrenten. Auch wenn ein Eintritt von Wettbewerbern auf bestimmten Strecken möglich ist, kann ein derartiger Eintritt nicht den Wettbewerbsdruck ersetzen, den derzeit die beiden Parteien aufeinander ausüben.

585. In diesem Zusammenhang wird festgestellt, dass Wettbewerber mit Basen an den Zielflughäfen im Vergleich zu Aer Lingus und Ryanair auf Strecken ab Dublin sehr schlecht abgeschnitten haben. Sowohl Fluggesellschaften mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot als auch Billigfluggesellschaften, die von Zielflughäfen aus operieren, haben im Vergleich zu Aer Lingus und Ryanair erheblich geringere Passagieranteile auf Strecken ab Dublin, und sowohl viele traditionelle Fluggesellschaften als auch viele Billigfluggesellschaften, die von Basen an Zielflughäfen aus operieren, haben ihren Betrieb auf Strecken ab Dublin eingestellt.
586. In Cork und Shannon sind die Eintrittsbarrieren, die mit einer Basis verknüpft sind, nicht so groß wie in Dublin. Um den bereits bestehenden Wettbewerbsdruck zu replizieren, wäre es ausreichend, eine kleine Basis auf diesen Flughäfen zu etablieren. Die oben erwähnten Einstiegsbarrieren existieren jedoch auch, wenn Flugstrecken von diesen Flughäfen aus bedient werden – insbesondere weil die fusionierte Gesellschaft die einzige Fluggesellschaft mit einem Bestand an Großflugzeugen wäre, die Leistungen für eine Vielzahl von europäischen Zielen an diesen Flughäfen anbieten würde.

7.8.4 Auf einem Markt, der bereits von zwei starken Fluggesellschaften mit etablierten Marken bedient wird, wären Kosten und Risiken eines Eintritts erheblich

587. Alle potenziellen Wettbewerber, auch diejenigen, die eine Basis in Dublin etablieren, müssten berücksichtigen, dass nach der Fusion der irische Markt von einer Fluggesellschaft mit zwei etablierten Marken bedient wird. Derzeit beträgt der Anteil beider Fluggesellschaften am gesamten Passagierflugverkehr 68 % (und 80 % am relevanten innereuropäischen Kurzstreckenpassagierflugverkehr) von und nach Dublin, gegen den ein neuer Bewerber konkurrieren müsste.
588. Ryanair erklärt, dass der Ruf, die Markenbekanntheit und der hohe Marktanteil des etablierten Betreibers keine bedeutende Rolle bei der Entscheidung von potenziellen neuen Wettbewerbern spielen, neue Strecken von oder nach Irland zu eröffnen. Ryanair argumentiert hauptsächlich, dass derzeit alle Fluggesellschaften ohne erhebliche Kosten oder Risiken problemlos eine neue Strecke in einem Land eröffnen können, zum Beispiel mit Hilfe des Internets als Vertriebsweg. Ryanair bezieht sich insbesondere auf sein eigenes Beispiel, das laut Ryanair beweist, dass die Eröffnung neuer Strecken in Ländern, in denen Ryanair zuvor nicht aktiv war, ohne größere Schwierigkeiten und innerhalb eines relativ kurzen Zeitraums erfolgen kann⁵⁷⁹.
589. Gemäß den Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse) können sich:

„Zutrittsschranken [...] auch aufgrund der Stellung der angestammten Unternehmen in einem Markt ergeben. Es kann z. B. schwierig sein, in einen Wirtschaftszweig einzutreten, wo Erfahrung oder Ruf Grundvoraussetzungen für einen Erfolg sind, die von einem Neueinsteiger nur schwer erlangt werden können. Faktoren wie Kundentreue zu einer bestimmten Marke, Enge der Bindung zwischen Lieferanten und Kunden, die Bedeutung von Marktförderung und Werbung und aus einer Reputation

⁵⁷⁹ Siehe zum Beispiel die Antwort von Ryanair auf die Entscheidung der Kommission Art. 6(1)(c), Seite 25 und 26 und den Bericht von RBB vom 20. Februar 2007, S. 24.

*sich ergebende Vorteile sind in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen*⁵⁸⁰.“

590. Des Weiteren hat die Kommission bereits in der Vergangenheit darauf hingewiesen, dass im Luftverkehr die Kosten für den Aufbau einer Marke und die Werbung eine Eintrittsbarriere darstellen. Es wurde anerkannt, dass *„jedem neuen Bewerber erhebliche Anlaufkosten durch Werbekosten entstehen, die bei einem Austritt nicht wiedererlangt werden“* und dass *„Kundeninformationen (oder fehlende Kundeninformationen) und Werbekampagnen ein entscheidendes Merkmal für den individuellen Erfolg eines Dienstleisters*⁵⁸¹ *bleiben“*. Des Weiteren wurde die Bedeutung des über Jahre aufgebauten Markennamens eines Betreibers als Eintrittsbarriere für neue Bewerber erkannt⁵⁸².
591. Ryanair und Aer Lingus haben eine solche „etablierte Position“ in Irland. Sie stellen bei weitem die bedeutendsten Unternehmen auf dem Markt für Flüge nach und von Irland dar und verfügen über die größte Erfahrung mit den irischen Kunden und irischen Strecken; beide Fluggesellschaften genießen die höchste Markenbekanntheit aller Fluggesellschaften in Irland; dies wurde durch eine für Aer Lingus durchgeführte Studie bestätigt⁵⁸³.

7.8.4.1. Vorteile für Ryanair und Aer Lingus durch ihre Erfahrungen mit dem irischen Markt

592. Erfahrung und Know-how mit den spezifischen Marktbedingungen in Irland konnten Ryanair und Aer Lingus über Jahrzehnte (Aer Lingus) oder über mehr als 15 Jahre (Ryanair) sammeln. Ryanair selbst betont in seiner Anmeldung die Bedeutung gründlicher Kenntnisse des irischen Marktes für potenzielle Wettbewerber⁵⁸⁴. Die Erfahrung der fusionierenden Parteien mit dem irischen Markt stellt daher einen Wettbewerbsvorteil gegenüber potenziellen Wettbewerbern dar, die in den Markt eindringen wollen, obgleich diese Einstiegsbarriere an sich nicht unüberwindbar ist.

7.8.4.2. Vorteile für Aer Lingus und Ryanair durch die Markenbekanntheit

593. Viele Dritte und potenzielle Wettbewerber⁵⁸⁵ wiesen darauf hin, dass Aer Lingus und Ryanair einen erheblichen Vorteil durch ihren Ruf und die Markenbekanntheit genießen, was es potenziellen Wettbewerbern erschwert, um irische Kunden zu konkurrieren. Wie ein Wettbewerber formulierte, gehe es nicht darum, ob es „möglich“ sei, eine Strecke zu eröffnen, sondern ob es möglich sei, eine ausreichende Anzahl an Kunden für diese Strecke zu gewinnen⁵⁸⁶.
594. Ryanair erkennt im Prinzip an, dass ein guter Ruf der etablierten Wettbewerber eine Barriere für einen Eintritt auf den Markt darstellen kann, bestreitet aber gleichzeitig, dass dies hier der Fall ist⁵⁸⁷.
595. Die Analyse der Kommission zeigte, dass es für Aer Lingus und Ryanair als die beiden

580 Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), Absatz 71 (c).

581 Siehe die Entscheidung der Kommission vom 4. Juli 2005 in der Rs. M.3770 – Lufthansa/Swiss, Absatz 44.

582 Dass., Absatz 45.

583 Antwort von Aer Lingus vom 28. November 2006 auf den Zusatzfragebogen, Anhang 4, Blatt Nr. 4122.

584 Siehe zum Beispiel die Anmeldung, Absatz 219.

585 Siehe die Antworten auf Frage 35 und 42 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6. November 2006 sowie die Befragungen der Wettbewerber, Blatt Nr. 6170 und 8091.

586 Siehe die Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

587 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Entscheidung der Kommission bezüglich Art. 6(1)(c), Seite 24.

bekanntesten Fluggesellschaften in Irland mit einem etablierten Werbe- und Vertriebssystem viel einfacher ist, neue irische Kunden für bereits vorhandene und neue Strecken zu gewinnen als für ihre Wettbewerber. Insbesondere auf den Strecken, auf denen die Mehrheit der Kunden aus Irland stammt, haben die Wettbewerber daher einen erheblichen Nachteil gegenüber Ryanair und Aer Lingus. Es muss beachtet werden, dass die sich überschneidenden Märkte zu einem großen Teil „ausgehende“ Märkte darstellen, d. h. auf den meisten Strecken, die durch die Fusion betroffen sind, erwirbt die Mehrheit der Kunden ihre Flugtickets in Irland. Bei einer Reihe von Flugstrecken, insbesondere auf den Strecken zu Urlaubszielen in Kontinentaleuropa, gehen mehr als [75-85]* % des Flugverkehrs von Irland ab⁵⁸⁸. Es gibt keine Flugstrecken, wo ein vergleichbarer hoher Passagieranteil „eingehend“ ist, das heißt, nach Irland fliegt⁵⁸⁹.

596. Um solche „abgehenden“ Flugstrecken erfolgreich zu betreiben, müssen die Fluggesellschaften Flugtickets an irische Kunden verkaufen können. Für potenzielle Wettbewerber, die auf solche Strecken drängen, ist es daher unerlässlich, dass sie Zugang zu *irischen* Kunden haben. Potenzielle Wettbewerber auf diesen Strecken, die nicht aus Irland stammen, können sich nicht darauf verlassen, dass sie einen Kundenstamm am anderen Ende der Strecke haben, da auf diese Kunden nur kleiner Teil des Gesamtgeschäfts entfällt.
597. Auch wenn auf einer Vielzahl dieser Strecken die Kunden, die von Irland aus fliegen, nur 50 % oder weniger der Passagiere auszumachen scheinen⁵⁹⁰, können potenzielle Wettbewerber selbst auf diesen Strecken keine wirtschaftlichen Flüge anbieten, ohne die 50 % irischen Kunden für ihre Strecken zu gewinnen. Des Weiteren sind, wie im folgenden Abschnitt 7.12 detailliert dargestellt, die meisten der Flüge, auf denen das Verhältnis „eingehender“ und „ausgehender“ Passagiere ausgeglichener ist, Flüge zwischen Irland und Großbritannien. In diesem Zusammenhang muss beachtet werden, dass Ryanair nicht nur in Irland sehr stark präsent ist, sondern auch in Großbritannien (Ryanair verfügt über 5 Basisflughäfen in Großbritannien⁵⁹¹ mit mehr als 50 stationierten Flugzeugen) und aus diesem Grund immer noch über eine vorteilhaftere Position verfügt. Die meisten Fluggesellschaften, die derzeit nicht in Irland präsent sind, hätten nach einer möglichen Fusion größere Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Kunden in Irland als Ryanair und Aer Lingus. Dieser Nachteil kann für kleinere Fluggesellschaften aus Kontinentaleuropa noch größer sein als beispielsweise für die großen britischen Fluggesellschaften. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass selbst die zweitgrößte europäische Billigfluglinie easyJet angab, auf den Flugstrecken zwischen Großbritannien und Irland gegenüber Ryanair einen Wettbewerbsnachteil zu haben. Nach Angaben von easyJet „*hat Ryanair den Vorteil, dass der Markenname sowohl in Großbritannien als auch in Irland sehr bekannt ist, während easyJet nur in Großbritannien gut bekannt ist*“⁵⁹².“ Des Weiteren ist Ryanair bereits in einer Vielzahl von Ländern bekannt und verfügt über eine etablierte Marke in ganz Europa⁵⁹³. Ryanair ist derzeit auf mehr als 400 Strecken in 24 europäischen Ländern präsent. Das Unternehmen bietet aus diesem Grund bereits mehr Ziele an als beispielsweise die größte Fluggesellschaft in Großbritannien, das Unternehmen British

588 Siehe die Veröffentlichung von Ryanair vom 20. Februar 2007, Seite 4. Beispielsweise [..]*.

589 Weitere Informationen diesbezüglich finden Sie auch in der Strecke-zu-Strecke-Analyse.

590 Die Verbraucherbefragung der Kommission und die vom irischen Verkehrsministerium übermittelten Daten (siehe die Vorlage des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230) lassen den Schluss zu, dass der Anteil der irischen Passagiere auch auf einigen Strecken von Irland nach Großbritannien möglicherweise höher ist als 50 %.

591 Diese sind London Stansted, London Luton, Liverpool, East Midlands und Glasgow.

592 Siehe Befragung von easyJet vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

593 Siehe zum Beispiel die Protokolle der Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

Airways. Das gilt jedoch nicht für die meisten anderen potenziellen Wettbewerber⁵⁹⁴, die zunächst ein Vertriebssystem einrichten und vor allem eine ausreichende Markenbekanntheit aufbauen müssten, um genügend Flugtickets an irische Verbraucher zu verkaufen, und dies alles in ständiger Konkurrenz zu den beiden bekannten etablierten Fluggesellschaften.⁵⁹⁵

598. Ryanair argumentiert, dass jedes Unternehmen aus einem anderen Land einfach einen Zugang zu irischen Kunden erlangen könne, da Flugtickets heutzutage über das Internet verkauft werden könnten. Die Analyse der Kommission hat in der Tat bestätigt, dass sowohl Ryanair als auch Aer Lingus sowie viele andere Billigfluggesellschaften die Mehrzahl ihrer Tickets über ihre Website vertreiben.
599. Die gestiegene Bedeutung des Vertriebsweges Internet hat sicherlich die Vertriebskosten verringert, aber neue Wettbewerber stehen noch immer vor dem Problem, dass sie irische Verbraucher nur für sich gewinnen können, wenn ihre Websites von irischen Verbrauchern besucht und genutzt werden. In der Tat haben die Wettbewerber bestätigt, dass die Markenbekanntheit und der gute Ruf noch immer eine wichtige Rolle beim Vertrieb von Flugtickets spielen und der Schlüssel für die Gewinnung neuer Kunden auf einer bestimmten Strecke sind⁵⁹⁶. Es wären erhebliche Investitionen und ein hoher Zeitaufwand erforderlich, um eine Website einzurichten, die in Irland genauso häufig besucht werden würde wie die Websites von Aer Lingus und Ryanair.
600. In der Tat besuchen derzeit die meisten irischen Kunden, die von Irland zu einem anderen Ziel fliegen möchten, fast „automatisch“ entweder die Website von Ryanair oder die Website von Aer Lingus. Es trifft zwar zu, dass diverse Websites die Preise verschiedener Wettbewerber zusammenfassen, jedoch scheinen die meisten Flüge noch immer über die eigenen Websites der Unternehmen gebucht zu werden. Die Websites von Ryanair („Ryanair.com“ und „Bookryanair.com“) sind nach einer unabhängigen Studie von Dritten die bekanntesten Websites einer Fluggesellschaft in Irland (Platz Nr. 44 bzw. 64 der am häufigsten besuchten irischen Websites). Die Website von Aer Lingus („Flyaerlingus.com“) gehört ebenfalls zu den 50 meistbesuchten Websites in Irland (Platz Nr. 33). Keine Website eines gegenwärtigen oder potenziellen Wettbewerbers befindet sich zurzeit in der Liste der „Top 100“ der irischen Websites⁵⁹⁷. Die Webpage von Ryanair beispielsweise ist eine der beliebtesten Webpages von Fluggesellschaften nicht nur in Großbritannien, sondern auch in fast allen Ländern Europas⁵⁹⁸.

594 Es muss beachtet werden, dass auch relativ bekannte Billigfluggesellschaften wie easyJet angaben, dass es schwierig sei, mit den beiden etablierten Marken Aer Lingus und Ryanair in Dublin zu konkurrieren. Auch auf Strecken, auf denen etwa 50 % der Kunden aus Großbritannien stammen, „wäre es noch immer nicht profitabel, eine Strecke nur für die britischen Kunden zu eröffnen, denen easyJet bekannt ist. Es wäre auch ein bedeutender Anteil an irischen Kunden erforderlich“; siehe die Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

595 Siehe in diesem Zusammenhang unter anderem die Erklärung von Jet2.com in der Befragung vom 01.02.2007, Blatt Nr. 6170: „...viele Flüge von Irland sind abgehende Flüge, die den Einstieg für ausländische Gesellschaften erschweren.“; Befragung von Flybe vom 12.3.2007, Blatt Nr. 6170: „[Flybe] würde seine Aktivitäten lieber auf Nordirland (Belfast) ausweiten, weil dort die Marke „Flybe“ bereits etabliert und bekannt ist. Die Etablierung einer Marke in einem neuen Zielgebiet ist [Flybe] zufolge eine „größere Investition““; Befragung von BMI vom 9.3.2007, Blatt Nr. 6170: „Der Einstieg in neue Märkte erfordert die Etablierung einer Marke, die kostspielig ist.“; Befragung von Aer Arann vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170: „Die Eröffnung einer neuen Strecke würde erhebliche Investitionen erfordern, weil Kosten für die Etablierung einer Marke auf dem irischen Markt entstehen, die in der Lage wäre, mit den beiden gut eingeführten Marken Aer Lingus und Ryanair zu konkurrieren“; Befragung von Air Berlin vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170: „Ein Einstieg auf dem irischen Markt würde nach Aussagen von Herrn Rautenberg in jedem Fall „sehr viel Geld“ erfordern, insbesondere für die Etablierung einer Marke in Irland gegen die beiden gut bekannten Marken Ryanair und Aer Lingus.“
Siehe z. B. Protokolle der Befragungen von Flybe vom 12.3.2007, von BMI vom 9.3.2007, von AerArann vom 13.2.2007, von Jet2.com vom 1.2.2007, Blatt Nr. 6170.

597 Siehe: http://www.alexa.com/site/ds/top_sites?cc=IE&ts_mode=country&lang=none

598 http://www.alexa.com/site/ds/top_500?qterm=

601. Auch die Verbraucherbefragung am Flughafen Dublin bestätigte, dass Kunden aller Strecken ab Irland hauptsächlich Ryanair oder Aer Lingus und nur in einem deutlich geringeren Maße Fluggesellschaften mit Sitz außerhalb Irlands in Betracht ziehen. Auf Strecken, auf denen sie auch einen dritten (oder mehr) Wettbewerber wählen konnten, zogen etwa 40 % der Kunden von Ryanair Aer Lingus in Betracht, jedoch nur 17 % der Passagiere einen anderen Wettbewerber auf der Strecke. Bei den Passagieren von Aer Lingus zogen 33 % Ryanair und 16 % die anderen Wettbewerber auf der Strecke in Erwägung⁵⁹⁹.
602. Als frühere „nationale Fluggesellschaft“, die vor dem Eintritt von Ryanair quasi über eine Monopolstellung auf dem irischen Markt verfügte, hat Aer Lingus traditionell eine enge Beziehung zu seinen Kunden und einen erheblichen Markenbekanntheitsgrad in Irland, wo ihre Dienstleistungen als besonders an die nationale Kultur angepasst wahrgenommen werden⁶⁰⁰. Aer Lingus konnte seine Marke in Irland über Jahrzehnte aufbauen und kann von dieser Markenbekanntheit heute profitieren.
603. Ryanair hat seinen Betrieb vor mehr als 15 Jahren von Dublin aus begonnen und sich zu einer starken Marke in Irland entwickelt, insbesondere für preiseempfindliche Kunden. Ryanair profitiert aus diesem Grund nicht nur von dem Vorteil, ein irisches Unternehmen zu sein, sondern auch von seinem guten Ruf als die größte (und profitabelste) europäische „Billigfluggesellschaft“ mit einem überschaubaren, preisaggressiven Fluggesellschaftsprofil.

7.8.4.3. Ein Eintritt würde hohe Werbekosten erfordern

604. Potenzielle Wettbewerber, die einen Eintritt auf dem irischen Markt in Betracht ziehen, müssten die Kosten und den potenziellen Nutzen eines solchen Eintritts gegeneinander abwägen. Zu diesen Kosten gehören nicht nur die Kosten für die Abwicklung am Boden, die Kundenbetreuung oder die Büros im betreffenden Flughafen, wenn dort keine eigene Niederlassung existiert, sondern auch erhebliche Kosten für Werbung und Marketing. Diese können schwanken, beispielsweise in Abhängigkeit davon, ob der potenzielle Einsteiger bereits am anderen Ende der Flugstrecke aktiv ist und nur seine Geschäftstätigkeit erweitern („Punkte verbinden“) will.
605. Jeder neue Bewerber müsste bestimmte Kosten berücksichtigen, die bei der Vermarktung seiner Dienstleistungen in den relevanten Einzugsgebieten an beiden Enden der entsprechenden Strecke entstehen. Potenzielle neuer Wettbewerber auf Strecken von oder nach Irland müssen daher mit erheblichen Anlaufkosten in Form von Werbeausgaben rechnen, die bei einem Austritt nicht wiedererlangt werden. Der Erfolg eines Eintritts hängt sehr stark von der Fähigkeit der Fluggesellschaft ab, einen ausreichend großen Kundenstamm für ihre Dienstleistungen zu gewinnen. Kundeninformationen (oder deren Fehlen) und Werbekampagnen sind daher entscheidend für den individuellen Erfolg einer Fluggesellschaft⁶⁰¹. Dies gilt insbesondere für Billigfluggesellschaften, da der Erfolg des Billigflugmodells in hohem Maße von einem hohen Auslastungsfaktor abhängt, d. h. der Fähigkeit, die einzelnen Flüge mit so vielen Passagieren wie möglich zu besetzen.
606. Ryanair behauptet in seinen Vorlagen an die Kommission, dass die Gewinnung neuer

⁵⁹⁹ Auch wenn angenommen wird, dass kein anderer Wettbewerber ausdrücklich genannt wurde, kann dieses Ergebnis immer noch als relevant für die Bewertung angesehen werden, siehe Anhang I.

⁶⁰⁰ Siehe Anmeldung.

⁶⁰¹ Siehe zum Beispiel den Fall M.3770 – Lufthansa/Swiss, Absatz 44.

Kunden für neue Strecken nicht sonderlich kostenintensiv wäre und daher innerhalb eines kurzen Zeitraumes von drei bis vier Monaten oder sogar in wenigen Wochen stattfinden könne. In der Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte werden weiter einzelne Wettbewerber angeführt, die allgemein angaben, dass es keine „Einstiegsbarrieren“ gäbe⁶⁰². Ryanair betont, dass Verbraucher in jedem Land heutzutage ganz einfach über das Internet zu erreichen sind. Es wäre im Prinzip ausreichend, eine Pressekonferenz einzuberufen, einige Aktionen (z. B. freie Sitzplätze) im Radio und in Zeitungen anzubieten und einen geringen Geldbetrag in die Schaltung von Zeitungsanzeigen an beiden Enden der Strecke zu investieren. Insgesamt würden diese Kosten laut Ryanair einen Gesamtbetrag von [60.000-80.000]* € für eine neue Strecke nicht überschreiten⁶⁰³. Ryanair bezieht sich auf sein eigenes Beispiel mit Werbekosten von nur 0,40 € pro Passagier, was auch bei einer vollständigen Expansion einen „unbedeutenden Betrag“ im Vergleich zu anderen Kosten darstellen würde, die viele andere Fluggesellschaften bei ihrer Tätigkeit entstehen⁶⁰⁴.

607. Die Marktuntersuchung der Kommission zeigt jedoch, dass von vielen potenziellen Wettbewerbern, die Ryanair nannte, die Kosten für potenzielle Einsteiger zum Aufbau der erforderlichen Marke in Irland als erheblich eingestuft und als wichtige Einstiegsbarriere wahrgenommen werden⁶⁰⁵.
608. Die erforderliche Höhe der Werbekosten hängt mit dem Markenwiedererkennungswert zusammen, den jede Fluggesellschaft in den letzten Jahren in dem bestimmten Einzugsgebiet entwickelt hat, sowie dem Markenwiedererkennungswert der Wettbewerber, die in diesem Gebiet aktiv sind. Wie zuvor beschrieben wird der irische Markt durch die Anwesenheit von zwei starken nationalen Fluggesellschaften charakterisiert. Da sie bereits seit vielen Jahren über eine etablierte Marke und über einen gemeinsamen Kundenstamm von 80 % der irischen Kurz- oder Mittelstreckenpassagiere auf innereuropäischen Strecken verfügen, ist der Aufwand für Ryanair und Aer Lingus für die Werbung neuer Strecken und die Bindung potenzieller Passagiere über ihre Websites selbstverständlich geringer als

602 Es sollte beachtet werden, dass zwei der vier Wettbewerber, auf die sich Ryanair bezieht (z.B. CityJet (AirFrance) oder easyJet) sehr gut das Vorhandensein von wesentlichen Eintrittshürden dargelegt, unter anderem in Bezug auf die Marketingkosten, siehe z.B. CityJet (AirFrance), Interview vom 21.2.2007, Blatt Nr. 6170: „...das Begründen von neuen Aktivitäten auf einem neuen Flughafen/in einem neuen Land ist ein komplexer Vorgang („ein umfangreicher Vorgang“), der neue Bodenservices, Kundenbetreuung, technischen Betrieb, Verkauf und Marketing erfordert.“; Interview mit easyJet vom 15.2.2007, Blatt Nr. 6170: „Der Eintritt in Irland wäre eine wichtige Entscheidung“ mit wesentlichen Investitionen (...); das Begründen von Aktivitäten würde wesentliche Marketinganstrengungen mit wesentlichen Kosten erfordern. (...) Daher müsste easyJet wesentliche Investitionen in den Aufbau einer Marke in Irland investieren, um Kunden auf einer Strecke Irland – Großbritannien zu gewinnen.“

603 Siehe z. B. Anmeldung, Absatz 500.

604 Siehe Ryanairs Antwort auf die Entscheidung der Kommission 6(1)(c), Seite 25; das Dokument von RBB vom 20.2.2007, Seite 24; Ryanairs Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, siehe z.B. Seite 241.

605 Siehe in dieser Hinsicht z.B. die Aussage von Jet2.com, Interview vom 1.2.2007, Blatt Nr.: „Es wäre eine „großes Problem“ zu versuchen, in Dublin in Wettbewerb zu treten, wo Ryanair gut bekannt ist. Es wäre insbesondere schwer, eine Marke zu etablieren, die ausreichend anerkannt ist, um für Kunden interessant zu sein. Aer Lingus und Ryanair, die seit 15 Jahren in Irland präsent sind, haben eine starke Präsenz in Irland und genießen einen wichtigen Vorteil gegenüber den Mitbewerbern.“; Interview mit Flybe vom 12.3.2007, Blatt Nr. 6170: „[Flybe] würde eher seine Aktivitäten in Nordirland expandieren (Belfast), o die Marke „Flybe“ bereits etabliert und gut bekannt ist. Die Etablierung einer Marke an einem neuen Ziel erfordert gemäß [Flybe] „eine große Investition“; Interview mit BMI vom 9.3.2007, Blatt Nr. 6170: „Das Eintreten in neue Märkte erfordert die Etablierung einer Marke, was kostenintensiv ist.“; Interview mit AerArann vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170: „Das Eröffnen einer neuen Strecke würde aufgrund der Kostenerfordernis für die Etablierung einer Marke auf dem irischen Markt, die mit zwei der gut positionierten Marken Aer Lingus und Ryanair in Wettbewerb treten kann, wesentliche Investitionen erfordern.“; Interview mit Air Berlin vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170: „Ein Eintritt in den irischen Markt würde gemäß Herrn Rautenberg in jedem Fall „eine Menge Geld“ erfordern, insbesondere zur Etablierung einer Marke in Irland gegen die nun gut bekannten Marken Ryanair und Aer Lingus.“; Interview mit Clickair (Iberia) vom 26.3.2007, Blatt Nr. 8091: „Gemäß [Clickair] würde nicht jeder einsteigen, falls Ryanair und Aer Lingus fusionieren. Dies ist darauf zurückzuführen, dass es eine kritische Masse an Flugzeugen (mehr als 5) in einer Basis in Dublin erfordern würde. (...) Der Eintritt würde daher keine realistische Option sein, da nur mit einer Basis in Dublin und einem sehr nachhaltigen Marketingbudget eine ausreichende Anzahl von irischen Kunden gewonnen werden könnte.“

bei jedem neuen Wettbewerber.

609. Ryanair bestreitet nicht, dass seine Marke in ganz Europa sehr gut bekannt ist und weist richtig darauf hin, dass Ryanair als „Pionier“ für Billigflüge in Europa gilt. Ryanair fliegt 24 Länder an und bietet Flüge zu etwa 450 Zielen. Abgesehen von easyJet (die 250 Flughäfen anfliegt) gibt es kaum eine Fluggesellschaft, die ein so starkes Image europaweit aufbauen konnte, insbesondere unter den Kunden, die Billigflüge nutzen. Es scheint daher plausibel, dass viele Wettbewerber die Marketinginvestitionen als wesentlich höher beschreiben als Ryanair aus seiner Perspektive.
610. Der Kommission ist bewusst, dass viele relevante Wettbewerber die erforderlichen eigenen Marketingkosten für die Erschließung einer neuen Flugstrecke oder die Einrichtung einer Basis in Irland als erheblich einstufen. Die Tatsache, dass die Marketingkosten für Ryanair selbst niedriger sind, wird von der Kommission nicht bestritten, das relevante Kriterium für die Analyse der Kommission ist jedoch, ob *aus der Perspektive eines potenziellen Wettbewerbers* die Einstiegskosten so signifikant sind, dass sie dazu beitragen, einen neuen Markteinstieg zu erschweren. Die Tatsache, dass Ryanair anderswo neue Flugstrecken eröffnet hat, belegt nicht, dass andere Fluggesellschaften im Wettbewerb gegen Ryanair auf Strecken ab/an Irland einfach genauso handeln könnten.
611. Die erforderlichen Werbekosten eines neuen Bewerbers dürften sich erheblich von den Werbekosten unterscheiden, die Ryanair und Aer Lingus für eine neue Strecke von oder nach Dublin entstehen. Dies wird offensichtlich bei Werbeaufwendungen, um Kunden auf dem irischen Markt zu gewinnen; hier sind Ryanair und Aer Lingus bereits etabliert und verfügen über einen einfachen Zugang zu ihrer großen Kundenbasis, während die erforderlichen Werbekosten für einen ausländischen Wettbewerber ohne eine solche Kundenbasis und ohne gleichwertige Markenbekanntheit in Irland erheblich höher wären. Während Ryanair und Aer Lingus keine Kosten für die Gewinnung von ausreichend Besuchern auf ihren Websites entstünden, müsste jeder neue Wettbewerber in eine Werbekampagne für seine Website investieren, um Kunden zu gewinnen.
612. Aer Lingus und Ryanair verfügen somit über einen deutlichen Werbekostenvorteil gegenüber potenziellen Wettbewerbern, weil die Werbekosten für einen Eintritt auf neuen Strecken in den meisten Fällen „asymmetrisch“ sind. Wie zuvor dargestellt, fliegt die Mehrheit der Kunden auf den meisten Strecken von Irland in andere Länder und nicht umgekehrt. Auf diesen „ausgehenden“ Strecken (ein Beispiel sind Urlaubsstrecken nach Kontinentaleuropa) würde der Großteil der Werbeausgaben auf Irland entfallen und nicht auf das Zielland, was Ryanair und Aer Lingus die volle Auslastung dieser Strecken deutlich erleichtert.
613. Selbst auf den Flugstrecken, die nicht vorwiegend von irischen Kunden genutzt werden, sondern wo das Verhältnis zwischen irischen und ausländischen Passagieren ausgeglichener ist, würden Wettbewerber normalerweise signifikant höhere Marketingkosten haben als Ryanair; Gründe:
614. Darüber hinaus wird diese Zahl von Ryanair auf der Basis von durchschnittlich 40 Millionen Passagieren von Ryanair berechnet. Ryanair gibt als Werbungskosten einen Betrag von 0,40 € pro Passagier an. Für kleinere Fluggesellschaften mit einer Passagierzahl von 1 Million Passagieren wären aus diesem Grund die relativen Investitionskosten zur Eröffnung einer neuen Strecke nach Irland oder sogar einer Basis in Dublin erheblich höher.
615. Zweitens hat Ryanair wie oben erläutert, einfacher Zugang zu Kunden in ganz Europa als

die meisten konkurrierenden Fluggesellschaften, insbesondere kleinere, regionale Fluggesellschaften, da Ryanair als Europas älteste und größte Billigfluggesellschaft in fast jedem europäischen Land etabliert und bekannt ist. Dadurch kann die Marke Ryanair heute von einem hohen Bekanntheitsgrad in ganz Europa profitieren, und Ryanair genießt auch *europaweit* einen *guten Ruf* als Anbieter mit sehr günstigen Preisen.

616. Schließlich unterscheidet sich das Geschäftsmodell von Ryanair deutlich von dem potenzieller Wettbewerber, soweit es die Marketingkosten betrifft. Im Gegensatz zu seinen Wettbewerbern fliegt Ryanair vorwiegend Nebenflugplätze an. Diese Nebenflugplätze haben ein Interesse daran, den Flughafen zu entwickeln, und sind daher bereit, Ryanair zu unterstützen (in den meisten Fällen ist Ryanair ihr wichtigster Kunde), beispielsweise beim Marketing, durch eigene Werbung, durch Prospekte oder durch direkte Zuschüsse zu den Marketingkosten für Ryanair. Da solche Nebenflugplätze sich an den Marketingkosten für Ryanair beteiligen, sind diese Kosten natürlich niedriger als bei potenziellen Wettbewerbern auf den sich überschneidenden Flugstrecken. Nur einige wenige Wettbewerber würden überhaupt erwägen, Nebenflugplätze anzufliiegen.
617. Die Kommission hat beispielsweise festgestellt, dass bei der Einrichtung einer neuen Flugbasis in Charleroi Ryanair die Marketingkosten selbst nicht mit 40 Cent, sondern mit 8 Euro pro Passagier kalkulierte. Nach einem Vertrag aus dem Jahr 2001 zwischen Ryanair und dem Flughafen Brussels South Charleroi (BSCA) bildeten Ryanair und BSCA eine gemeinsame Werbegesellschaft, die die Öffentlichkeitsarbeit und das Marketing von Ryanair unterstützt, soweit es die Aktivitäten in Charleroi betrifft. Die Gesellschaft finanziert beispielsweise teilweise den Preis der Aktionstickets von Ryanair. BSCA und Ryanair beteiligten sich zu gleichen Teilen an der sogenannten „Promocy“-Operation, dabei wurde für jede Seite pro Passagier jeweils ein Marketingbeitrag von 4 Euro fällig⁶⁰⁶.
618. Ryanair weist richtig auf die Tatsache hin, dass auch die Flughafenbehörde Dublin versucht, neue Fluggesellschaften durch Anreize anzuziehen, wobei neuen Gesellschaften leicht reduzierte Flughafennutzungsgebühren angeboten werden. Keiner der Mitbewerber, der die Marktuntersuchung der Kommission beantwortete, hält diese Anreize jedoch für ausreichend, um die Einstiegskosten zu „neutralisieren“, die für einen Einstieg auf einer neuen Flugstrecke oder für eine Basis in Dublin anfallen. Es sei auch darauf hingewiesen, dass die finanziellen Anreize, die Ryanair von Nebenflugplätzen erhält (beispielsweise eine aktive Beteiligung an den Marketingkosten in Höhe von bis zu 4 Euro pro Passagier, siehe den Fall „Charleroi“), wesentlich höher sind als die Anreize, die die Flughafenbehörde Dublin anbietet. Auch wenn sie diese Anreize genau kennen, beschreiben viele potenzielle Wettbewerber die erforderlichen Finanzinvestitionen für einen Einstieg in Irland als wichtige Einstiegsbarriere und als „erhebliche Investition“⁶⁰⁷.
619. Potenzielle Einsteiger haben bestätigt, dass ein Markteinstieg gegen die fusionierte Gesellschaft eine signifikante Marketinginvestition erfordern würde. Beispielsweise hat ein Wettbewerber angegeben, dass die Kosten zur Etablierung seines Betriebs in Manchester bis zu 4 Mio. € betragen, die hauptsächlich in die Werbung investiert wurden. Um eine Marke in einem neuen Land zu etablieren und insbesondere auf einem Flughafen wie Dublin, auf dem im Gegensatz zu Manchester bereits zwei starke nationale Billigfluglinien

⁶⁰⁶ Siehe die Entscheidung „Charleroi“ der Kommission in Bezug auf staatliche Beihilfen, Entscheidung der Kommission vom 12. Februar 2004, ABl. L 137/1 S. 3, 30.4.2004.

⁶⁰⁷ Siehe Interview vom 12.3.2007 mit flybe, Blatt Nr. 6170; siehe auch das Interview vom 15.2.2007 mit easyJet, Blatt Nr. 6170: „wichtige Investitionen“; Interview mit Clickair vom 26.3.2007, Blatt Nr. 6170: „sehr wichtiges nachhaltiges Marketingbudget“; Interview mit Aer Arann vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170: „wesentliche Investitionen“; Interview mit Air Berlin vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170: „[würde] eine Menge Geld [erfordern]“.

präsent sind, die 80 % aller Kurzstreckenpassagiere befördern, liegen die Investitionen für einen Markteintritt wahrscheinlich noch höher als in Manchester⁶⁰⁸.

7.8.4.4. Für Wettbewerber bedeutet ein Eintritt ein hohes Risiko durch die Anlaufkosten

620. Die Wahrscheinlichkeit eines Eintritts auf einer gegebenen Strecke hängt von der Rentabilität ab, die der potenzielle Wettbewerber auf dieser Strecke erwarten würde. Ein wichtiges Element für die Entscheidung eines potenziellen neuen Wettbewerbers, in einen Markt einzutreten, ist die Höhe der Anlaufkosten, die er im Falle eines fehlgeschlagenen Eintritts abschreiben müsste. In diesem Kontext heißt es in den Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse):

„(...) können die hohen Risiken und die durch einen fehlgeschlagenen Markteintritt verursachten Kosten diesen weniger wahrscheinlich machen. Je höher die Kosten eines Fehlschlags bei einem versuchten Markteintritt, um so höher auch die Anlaufkosten eines Markteintritts⁶⁰⁹.“

621. Die umfangreichen Werbeausgaben, die ein neuer Wettbewerber investieren muss, um seine Marke zu etablieren und Zugang zu neuen Kunden zu gewinnen (die den größten Teil der Ausgaben bei Eröffnung einer neuen Strecke ausmachen⁶¹⁰), können als verlorene Anlaufkosten angesehen werden, sollte der Eintritt nicht gelingen⁶¹¹. Wettbewerber haben gegenüber der Kommission auch erklärt, dass die Eröffnung einer neuen Strecke von und nach Dublin zusätzliche Investitionen in neue oder zumindest neu gemietete Flugzeuge oder für die Umsetzung eines Flugzeuges von einer anderen Strecke beinhalten müsste (einschließlich der zugehörigen Opportunitätskosten, weil dieses Flugzeug für Dienstleistungen auf der anderen Strecke nicht zur Verfügung steht). Zusätzliche Kosten sind auch für die Einrichtung und den Betrieb der notwendigen Dienstleistungen am Boden erforderlich (Abfertigungspersonal, Kundenbetreuungspersonal⁶¹², technisches Personal, Bürogebäude, jedoch auch für Gepäckabfertigung, Sicherheit, sowie andere flughafenbezogene Kosten⁶¹³ usw.) auf einem neuen Flughafen und oft in einem neuen Land, in dem diese Einrichtungen bisher nicht existierten. Diese Kosten insbesondere für die Wettbewerber, die vor einem Eintritt nicht in Irland aktiv waren, erhöhen die erforderlichen Investitionen zur Erschließung einer neuen Strecke und gleichzeitig das Risiko für zusätzlich anfallende Anlaufkosten⁶¹⁴.

622. Eine Vielzahl von Wettbewerbern hat erwähnt, dass ein weiteres Argument gegen einen Eintritt auf Strecken von und nach Irland in Konkurrenz zu Ryanair und Aer Lingus die vergünstigten Flughafengebühren und die Vorzugsbehandlung insbesondere von Ryanair auf vielen Flughäfen ist. In der Tat war Ryanair mit Ausnahme des Flughafens Dublin in der Lage, auf vielen Flughäfen in Europa vergünstigte Flughafengebühren auszuhandeln,

608 Siehe in dieser Hinsicht auch die Antworten der Wettbewerber auf die Markttest von Ryanairs Endgültigen Verpflichtungen, Antworten auf Fragen 3 und 4.

609 Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), Absatz 69.

610 Siehe zum Beispiel die Befragung von Jet2.com vom 1. Februar 2007, Blatt Nr. 6170: 4 Mio. € „hauptsächlich für Werbezwecke“.

611 Siehe auch die Entscheidung der Kommission vom 4. Juli 2005 im Fall M.3770 – Lufthansa/Swiss, Absatz 44.

612 Je nach dem von der Fluggesellschaft angebotenen Dienstleistungsgrad müssten Fluggesellschaften ebenfalls Aufenthaltsbereiche einrichten oder für diese bezahlen usw. Siehe diesbezüglich die Befragung von CityJet (Air France) vom 21.2.2007, Blatt Nr. 6170: „... das Begründen von neuen Aktivitäten auf einem neuen Flughafen/in einem neuen Land ist ein komplexer Vorgang („ein umfangreicher Vorgang“), der neue Bodenservices, Kundenbetreuung, technischen Betrieb, Verkauf und Marketing erfordert“.

613 Einige Flughäfen bieten selbst einige dieser Dienstleistungen an (wie beispielsweise der Flughafen Dublin für Sicherheit und Gepäckabfertigung) und schließen diese Kosten in die Flughafengebühren ein.

614 Siehe Protokoll des Interviews mit CityJet (Air France) vom 21.2.2007, Blatt Nr. 6170.

auch in Shannon, was dem Unternehmen einen bedeutenden finanziellen Vorteil gegenüber potenziellen Wettbewerbern verschafft, die nicht in der Lage sind, die gleichen Rabatte zu nutzen. Dies ist insbesondere der Fall bei Fluggesellschaften mit einer Basis an Hauptflughäfen, die aufgrund der höheren Nachfrage für Flüge zu und von diesen Flughäfen seltener hohe Rabatte gewähren als die von Ryanair genutzten Nebenflughäfen. Damit verstärkt sich der existierende Kostennachteil für Wettbewerber.

7.8.4.5. Schlussfolgerung zu den Kosten eines Eintritts

623. Wie bereits dargestellt, würde ein Wettbewerb mit Ryanair/Aer Lingus in Irland erhebliche Investitionen in die Werbung, den Markenaufbau und andere Anlaufkosten für jeden potenziellen Wettbewerber bedeuten, wenn der Neueinsteiger auf der gleichen Ebene wie die fusionierte Einheit konkurrieren möchte. Da diese Kosten nicht wieder hereingeholt werden können, wenn der Versuch zur Erschließung des Marktes fehlschlagen sollte, trägt jeder potenzielle Wettbewerber ein erhebliches Finanzrisiko. Dies wirkt wahrscheinlich abschreckend auf einen Markteinstieg.

7.8.5 *Es besteht ein hohes Risiko aggressiver Gegenmaßnahmen von Ryanair/Aer Lingus*

624. Wichtig für die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eines potenziellen Eintritts ist auch die Fähigkeit der fusionierten Einheit, aggressiv auf den Eintritt zu reagieren, um den potenziellen Wettbewerber daran zu hindern, sich im Markt durchzusetzen.
625. Die Analyse der Kommission ergab, dass Ryanair in der Branche dafür bekannt ist, dass die Gesellschaft mit jedem neuen Konkurrenten auf Strecken nach Irland aggressiv konkurriert, insbesondere durch die zeitweise Senkung ihrer Preise und der Erweiterung ihrer Kapazitäten, um den neuen Wettbewerber auf Strecken nach oder von Irland zu verdrängen⁶¹⁵.
626. Die Wahrscheinlichkeit einer aggressiven Gegenreaktion ist relevant, da sie *faktisch* bedeutet, dass potenzielle neue Wettbewerber wahrscheinlich von einem Eintritt abgeschreckt werden, und ein dominantes Unternehmen kaum durch die Bedrohung eines neuen Eintritts unter Druck gesetzt wird. In dem Text der Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse) heißt es in Absatz 69:

„Ein Markteintritt ist wahrscheinlich, wenn er unter Berücksichtigung der Auswirkung zusätzlicher Kapazitäten auf die Marktpreise und der potenziellen Reaktionen der angestammten Unternehmen hinreichend Gewinn bringend ist.“

627. Ryanair behauptet, dass das Risiko aggressiver Gegenmaßnahmen durch Ryanair/Aer Lingus für potenzielle Wettbewerber im vorliegenden Fall nicht relevant sei, da Ryanair in jedem Fall die gleichen niedrigen Preise veranschlagen würde, ungeachtet dessen, ob ein Wettbewerber auf der gleichen Strecke aktiv ist („keine höheren Preise auf Monopolstrecken“), und da viele Beispiele von erfolgreichen Eintritten gezeigt hätten, dass Wettbewerber durch die Anwesenheit von Ryanair auf dem Markt nicht abgeschreckt

⁶¹⁵ Siehe die Befragung von Aer Arann vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170 (mit Bezug auf den fehlgeschlagenen Eintritt von GO und easyJet). Aer Arann gibt an, dass Ryanair sich die Anwendung dieser Strategie aufgrund seiner „Zahlungskraft“ leisten kann, d. h. das Unternehmen ist finanziell gesehen stärker als die meisten seiner Wettbewerber und insbesondere als Aer Arann. Siehe auch die Befragung von Jet2.com vom 1. Februar 2007, Blatt Nr. 6170. Jet2.com hat angegeben, dass das Beispiel der Fluggesellschaft easyJet, die kürzlich erfolglos versucht hat, auf den irischen Markt einzutreten, sehr deutlich gezeigt hat, dass Ryanair „sehr aggressiv reagiert und Flüge „quasi umsonst“ anbietet und somit seine Größe und seine Marktmacht in einer derartigen Situation ausnutzt“. Siehe auch die Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

würden⁶¹⁶.

628. Wie im Detail in Abschnitt 7.4.1 oben dargestellt, berücksichtigt Ryanair die Preispolitik seiner Wettbewerber entweder durch Anpassung des Auslastungsfaktors, wenn die Nachfrage aufgrund einer Preissenkung oder des Einstiegs einer neuen Gesellschaft auf dem Markt zurückgehen sollte, oder durch direkten Vergleich zwischen den Preisen von Ryanair und den Preisen seiner Wettbewerber. Ryanair hat gegenüber der Kommission ausdrücklich bestätigt, dass die Gesellschaft in einem früheren Fall Preise als Reaktion auf einen Markteintritt gesenkt hat⁶¹⁷. Dieses Verhalten wird durch die Beispiele in Abschnitt 7.8.5.1-4 noch deutlicher.
629. Der Markttest der Kommission⁶¹⁸ bestätigte ebenfalls, dass Ryanair in der Vergangenheit systematisch (und erfolgreich) auf den Eintritt von Wettbewerbern auf irischen Strecken reagiert hat, indem das Unternehmen systematisch die Preise des Wettbewerbers unterbot und neue Kapazitäten auf den Markt brachte, die wieder verringert wurden, sobald der Wettbewerber die Strecke aufgegeben hatte.⁶¹⁹
630. Es gibt eine Vielzahl von Beispielen, wie Ryanair den neuen Wettbewerber durch die Erhöhung seiner Flugfrequenzen und Kapazitäten attackiert hat. Ryanair hat seinen Basisvorteil verwendet, um seine Kapazitäten auf Strecken schnell zu erweitern und so den neuen Bewerber aus dem Markt zu drängen. Im Folgenden finden Sie Beispiele für Strecken, auf denen Ryanair der etablierte Betreiber war und ein neuer Wettbewerber eintrat (Zeitraum von 2000-2005). Auf jeder analysierten Strecke war das Ergebnis gleich: Der neue Wettbewerber gab die Strecke innerhalb eines Zeitraumes von durchschnittlich eineinhalb Jahren auf, und keine andere Fluggesellschaft versuchte, diese Strecke zu bedienen.
631. Des Weiteren reduzierte Ryanair auf mehreren dieser im Weiteren genannten Strecken kurz nach der Aufgabe des neuen Wettbewerbers seine Frequenzen auf der Strecke unter den Wert zu dem Zeitpunkt, als der neue Wettbewerber auf der Strecke eintrat. Dies zeigt, dass die höhere Flugfrequenz eine strategische Maßnahme und keine Reaktion auf Veränderungen der Nachfrage war. Die Kommission fand außerdem Hinweise, dass Ryanair durch Reduktion seiner Kapazität die Preise wieder erhöhte, sobald sich ein Wettbewerber von einer Strecke verabschiedete.
632. Es sei darauf hingewiesen, dass bei Kontakten mit gegenwärtigen oder potenziellen Wettbewerbern keine dieser Fluggesellschaften ein Beispiel für einen erfolgreichen Markteintritt aus der Vergangenheit nannte. Wenn vergangene Eintritte auf den irischen Markt erwähnt wurden, dann nur, um zu unterstreichen, dass potenzielle Wettbewerber

⁶¹⁶ Siehe die Antwort von Ryanair auf die Entscheidung der Kommission Art. 6(1)(c), Seite 25; Dokument von RBB vom 20. Februar 2007, Seite 26f.

⁶¹⁷ Siehe vereinbartes Protokoll des Besuchs der Kommission im Hauptsitz von Ryanair vom 6.2.2007, Blatt Nr. 6170: „[...]“.

⁶¹⁸ Siehe z.B. die Beschreibung von Ryanairs aggressiver Reaktion durch Jet2.com (Interview vom 1.2.2007, Blatt Nr. 6170); Aer Arann (Interview vom 1.2.2007, Blatt Nr. 6170); easyJet (Interview vom 15.2.2007, Blatt Nr. 6170); Clickair (Interview vom 26.3.2007, Blatt Nr. 8091).

⁶¹⁹ In seiner Antwort zur Mitteilung der Beschwerdepunkte hebt Ryanair hervor, dass „Ryanairs gesamtes Geschäftsmodell sich systematisch darum dreht, die Preise des Mitbewerbers wesentlich auf dem Markt, in dem Ryanair tätig ist, zu unterbieten.“ Dies wäre daher keine besondere Reaktion auf den Eintritt. Wie nachfolgend besprochen wurde die im Falle eines Eintritts strategisch genutzt, d.h. mit der Absicht, den Mitbewerber aus dem Markt zu verdrängen.

durch die Fehlschläge der Vergangenheit noch mehr entmutigt sind⁶²⁰. Die Analyse der Fälle, in denen in der Vergangenheit Wettbewerber einen Einstieg versuchten, bestätigt die Existenz hoher Einstiegsbarrieren⁶²¹.

633. Obgleich Ryanair argumentiert, es gäbe „umfangreiche Belege“, dass konkurrierende Fluggesellschaften einen Markteinstieg gegen Ryanair⁶²² versuchten, stellte die Kommission fest, dass diese Beispiele nicht belegen, dass die Einstiegsbarrieren auf den identifizierten, sich überschneidenden Strecken, auf denen sich der Einsteiger gegen Ryanair und Aer Lingus durchsetzen müsste, niedrig sind. Zum einen muss beachtet werden, dass nur 11 dieser Beispiele sich auf Eintritte auf Strecken nach/von Irland⁶²³ beziehen. In zwei dieser Fälle war der neue Wettbewerber Aer Lingus selbst.⁶²⁴ In den verbleibenden 9 Fällen gibt Ryanair selbst an, dass 6 neue Wettbewerber die relevanten Strecken in dem Jahr nach ihrem Eintritt wieder aufgegeben hätten⁶²⁵. In der Tat ist dies auch der Fall bei einem zusätzlichen neuen Wettbewerber (TAP Portugal auf der Strecke Dublin–Faro), der seinen Betrieb im Februar 2007 nach nur etwa 5 Monaten aufgab. Somit blieben nur noch in 2 Fällen die Neubewerber längere Zeit auf der Strecke aktiv: Das erste Beispiel ist CityJet auf der Strecke Dublin–London. CityJet konzentriert sich jedoch auf Geschäftskunden und fliegt den Stadtflughafen London-City mit kleineren Flugzeugen an; die Gesellschaft kann nicht als signifikanter Wettbewerbsdruck für Ryanair betrachtet werden. Siehe dazu auch Abschnitt 7.9. Der Marktanteil des Unternehmens auf dieser Strecke beträgt ca. [0–10]* %. Der zweite Fall betrifft Spanair auf der Strecke Dublin–Málaga. Auf dieser Strecke ist Spanair nur in der Sommersaison mit etwa zwei Rotationen an den Wochenenden aktiv. Dieser Service stellt daher nur einen vernachlässigbaren Wettbewerbsdruck für die täglichen Flüge der fusionierenden Parteien dar, die das ganze Jahr über auf dieser Strecke fliegen. Der Marktanteil von Spanair auf dieser Strecke beträgt etwa [0–10]* %. Diese Beispiele für Markteinstiege stellen daher keinen Beleg für einen nachhaltigen Einstieg auf Strecken von und nach Irland dar, die einen signifikanten Wettbewerbsdruck für Ryanair erzeugen würden.
634. In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte bestreitet Ryanair nicht die Schlussfolgerung, dass Wettbewerber, die auf Flugstrecken drängten, in denen Ryanair präsent war, nicht erfolgreich waren. Die Gesellschaft argumentiert jedoch, dass dies aufgrund der günstigeren Kosten der Fall gewesen sei⁶²⁶ und dass die Kommission Ryanair nicht dafür bestrafen sollte, dass die Fluggesellschaft effizienter arbeite und niedrigere Preise verlange als andere Fluggesellschaften, die auf dieser Strecke einsteigen wollen. Im Zusammenhang mit der Analyse der objektiven Einstiegsbarrieren sind jedoch der fehlende erfolgreiche Markteinstieg Dritter und der Ruf von Ryanair, Markteinsteiger aggressiv aus dem Markt zu drängen, für die Bewertung der Kommission relevant. Strecken, die bereits

620 Ryanair hat argumentiert, dass easyJet erst eine Basis in Madrid gegründet hat, nachdem Ryanair dies erfolgreich durchgeführt hatte. Da beide auf den Strecken Madrid-Paris und Madrid-London konkurrieren würden, war es klar, dass easyJet nicht an einem Eintritt gegen Ryanair gehindert wird. Dieses Beispiel bezieht sich aber auf Märkte, die außerhalb des Untersuchungsbereichs liegen und ist daher nicht gut geeignet, die Wahrscheinlichkeit eines neuen Eintritts in Strecken von/nach Irland zu beurteilen. Im Vergleich mit solchen Strecken scheint easyJet bei Madrid-Paris und Madrid-London in einer starken Position zu sein, da es an beiden Enden über einen Basisflughafen verfügt.

621 Siehe auch die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse) bezüglich der Relevanz von früheren Erfahrungen mit einem Eintritt, Absatz 70.

622 Ungefähr 63 solcher Eintrittsbeispiele wurden von Ryanair in dem Zeitraum 2003 – Oktober 2006) festgehalten, siehe die Vorlage von Ryanair „Ryanair/Aer Lingus: Positionspapier bezüglich Eintrittsbarrieren“ vom 20. Februar 2007, Blatt Nr. 4135.

623 Siehe auch die Tatsache bezüglich Irland und der besonderen Schwierigkeiten, in den irischen Markt einzutreten, Abschnitt 7, 8 und 6.

624 Auf den Strecken Dublin – Liverpool und Dublin – Bristol.

625 Dies betraf die folgenden Strecken: Cork – London (bmibaby), Glasgow – Shannon (Flybe), Dublin – Bristol (Air Southwest), Dublin – Glasgow (British Airways), Knock – London (easyJet) und Shannon – London (easyJet).

626 Es wird hervorgehoben: „Es ist keine Überraschung, dass Mitbewerber dem Wettbewerb mit Ryanair nicht standhalten können, wenn Ryanair die geringsten Kosten und die günstigsten Preise aller Fluggesellschaften hat“ (S. 243).

von Ryanair bedient werden, sind für Neueinsteiger nicht attraktiv, weil Ryanair niedrigere Kosten hat und finanzstärker ist⁶²⁷.

7.8.5.1. Beispiel des Eintrittsversuchs von easyJet

635. Das am häufigsten genannte Beispiel für einen erfolglosen Versuch, sich gegen Ryanair durchzusetzen, ist wahrscheinlich der fehlgeschlagene Markteinstieg der zweitgrößten Billigfluglinie Europas, easyJet, in Irland im Jahr 2005⁶²⁸. easyJet hatte eine Nische im Markt für Großbritannien und Irland⁶²⁹ entdeckt und bot ab Januar 2005 Flüge von Gatwick nach Cork, Knock und Shannon an, was nach Aussage von easyJet zu einer „sofortigen Reaktion“ von Ryanair führte. Nach Auskunft von Ryanair gab easyJet diese Strecken im Jahre 2006 auf und fliegt heute nicht mehr nach Irland. Irland ist der einzige Mitgliedstaat, den easyJet nach einem Eintrittsversuch aufgegeben hat. Die Reaktion von Ryanair in diesem Fall wurde sowohl in öffentlichen als auch in internen Erklärungen dokumentiert. Die internen Dokumente der Besprechung der Geschäftsführung von Ryanair stellen zum Beispiel fest [...] * ⁶³⁰
636. Das irische Verkehrsministerium hat eine detaillierte Analyse der früheren Markteinstiege neuer Wettbewerber auf irischen Strecken und der entsprechenden Reaktion von Ryanair durchgeführt⁶³¹. Die Kommission hat diese detaillierte Beschreibung innerhalb der begrenzten verfügbaren Zeit so umfassend wie möglich analysiert, während sie den Fall untersuchte, und auch selbst die Reaktion von Ryanair mit den Preisen und Flughäufigkeitsdaten analysiert, die von Ryanair geliefert wurden.

London Gatwick–Cork–Gatwick (LGW–ORK)

637. Vor dem Einstieg von easyJet auf der Strecke Gatwick–Cork flog Ryanair im Sommer 2004 auf der Strecke Cork–Stansted 21 und Aer Lingus auf der Strecke Cork–Heathrow 28 Wochen; easyJet informierte am 23. September 2004 über den geplanten Einstieg auf der Strecke Gatwick–Cork und bediente diese Strecke ab 28. Januar 2005. Im Sommer 2005 flog easyJet 14 Wochen auf dieser Strecke und erhöhte die Flugfrequenz im Winter 2005/2006 auf 21 Wochen⁶³². Ryanair behielt 21 Frequenzen auf der Strecke Cork–Stansted bei, bot aber ab Winter 2005/2006 zusätzlich auf der Strecke Gatwick–Cork 14 Wochenflüge an. Erst nach dem Einstieg von easyJet auf der Strecke nach Gatwick eröffnete Ryanair eine zweite Strecke von Cork nach London–Gatwick. Dieses Angebot war eine direkte Konkurrenz zu easyJet; easyJet meldete schließlich, dass es diese Strecke im Juli 2006 aufgeben und die Flugtätigkeit zum 1. Oktober 2006 einstellen würde. Daraufhin verringerte Ryanair seine Frequenzen von Cork nach Gatwick von zwei Flügen auf einen Flug pro Tag.

⁶²⁷ Öffentliche Äußerungen von Ryanair selbst können als Aufbau eines solchen Rufes verstanden werden. Als Antwort auf die Frage, was Ryanair mit einem Überschuss von EUR 2.4 Milliarden machen würde, sagte M. O’Leary in einem Interview für die „Wirtschaftswoche“ am 12. März 2007, dass Ryanair das meiste Geld dafür benötigen würde, Wettbewerber im Falle eines Preiskriegs abzuschrecken. http://www.wiwo.de/pswiwo/fn/ww2/sfn/bm_artikel/bmpara/1567bmpara/41525420.

⁶²⁸ Siehe z. B. die Beschreibungen von Jet2.com (Befragung vom 1.2.2007, Blatt Nr. 6170); Aer Arann (Befragung vom 1.2.2007, Blatt Nr. 6170) und easyJet (Befragung vom 15.2.2007, Blatt Nr. 6170).

⁶²⁹ Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

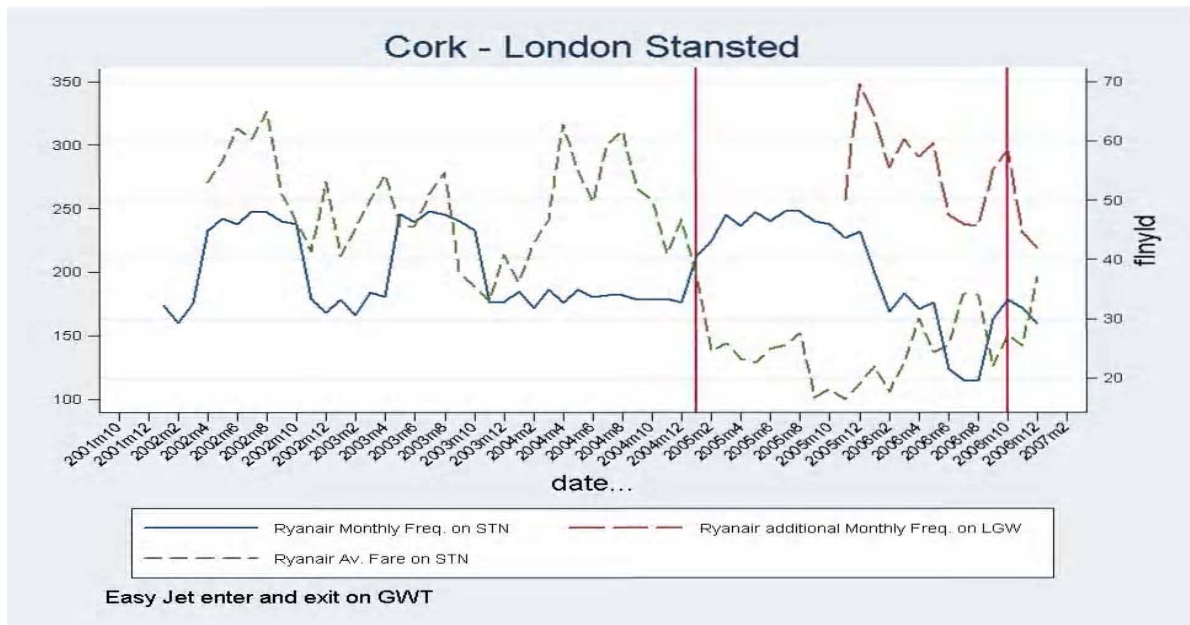
⁶³⁰ Der Vorsitzende von Ryanair, Michael O’Leary, reagierte öffentlich auf den Eintritt von easyJet auf die Flugstrecke über die Irische See: „Wir können nicht erwarten, den sechsten Kandidaten aus Großbritannien zu begrüßen, der gekommen ist, um die Bevölkerung im Westen Irlands zu befreien. Er wird sich in die Schlange derer einreihen, die bereits wieder gegangen sind.“ (Betonung hinzugefügt). Artikel in englischer Sprache in der Irish Times, 24. September 2004.

⁶³¹ Siehe dazu die Vorlage des irischen Verkehrsministeriums vom 24.11.2006, Blatt Nr. 6233, und vom 7.2.2007, Blatt Nr. 6233.

⁶³² Siehe zur Bestätigung der Daten in Bezug auf den irischen Betrieb von easyJet die E-Mail gesendet von easyJet am 16. Mai 2007, Blatt Nr. 9859.

638. In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte hat Ryanair darauf hingewiesen, dass es seine Kapazitätsreduzierung bereits im Juli 2006 angekündigt hat, d. h. drei Monate bevor easyJet seinen Rückzug bekannt gab. Die Verringerung der Frequenz sei daher keine Reaktion auf den Ausstieg von easyJet gewesen⁶³³. Ryanair hat jedoch keine weiteren Nachweise für diese Behauptung erbracht. Die Kommission stellt fest, dass die Behauptung von Ryanair seinen eigenen Aussagen widerspricht, auf den Eintritt von easyJet *reagiert* zu haben⁶³⁴. Zudem, nach Angaben von easyJet, kündigte easyJet seinen Ausstieg aus den Strecken von Gatwick nach Cork, Shannon und Knock schon im Juli 2006 an⁶³⁵, dem gleichen Monat, in dem Ryanair seine Kapazitäten verringerte. Somit wurde die Behauptung von Ryanair nicht bestätigt.

Grafik 3: Eintrittseffekte Cork - London



639. Die obige Grafik stellt die Entwicklung der Preise und Frequenzen nach dem Eintritt von easyJet auf der Strecke Gatwick-Cork dar⁶³⁶. Sie verwendet Daten bezüglich der monatlichen Frequenzen und durchschnittlichen Preise von Ryanair. Die horizontale Achse stellt die Zeit in Monaten von 2001 bis 2007 dar. Auf der vertikalen Achse sind die Anzahl der monatlichen Frequenzen (auf der linken Seite) und der durchschnittliche Preis (auf der rechten Seite) dargestellt. STN bedeutet Stansted und LGW bezieht sich auf Gatwick. Die vertikalen roten Balken zeigen den Zeitpunkt des Eintritts und des Austritts von easyJet auf dieser Strecke dar.

640. Zum einen kann wie bei vielen anderen Strecken ein saisonaler Effekt beobachtet werden. Aufgrund von Nachfrageschwankungen fallen die Frequenzen und Durchschnittspreise in

633 Siehe Erwiderung von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Absatz 194.

634 Siehe Interview mit Ryanair (Besuch bei Ryanairs Hauptsitz) vom 6.2.2007, Blatt Nr. 6170. Dies wird weiterhin auch durch eine Reihe von internen Dokumenten von Ryanair bestätigt: das Dokument 8 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...] (Blatt Nr. 629), Seite 8.2: „[...]“; Dokument 5 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...] (Blatt Nr. 629): „[...]“; Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...] (Blatt Nr. 629): „[...]“; Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...] (Blatt Nr. 629): „[...]“; Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...] (Blatt Nr. 629), gibt in Bezug auf die Strecken von Cork/Shannon/Knock nach London Folgendes an: „[...]“.

635 Siehe E-Mail von easyJet vom 16. Mai 2007.

636 Die Kommission legt dieser und der folgenden Grafik die Frequenz- und Preisdaten zugrunde, die von der DAA bzw. von Ryanair übermittelt wurden.

der Wintersaison, während sie in der Sommersaison wieder steigen. Zum anderen kann beobachtet werden, dass im Zeitraum Sommer 2004, d. h. vor dem Eintritt von easyJet, sich dieses Muster geändert hat. Die Frequenzen sind nicht wie zuvor gestiegen (dies gilt auch für Aer Lingus). Als Folge waren die durchschnittlichen Preise höher als im Sommer 2003. Dies entspricht der Anmerkung von easyJet, dass das Unternehmen vor seinem Eintritt hohe Preise auf der Strecke beobachtet hatte⁶³⁷.

641. Zum Zeitpunkt des Eintritts von easyJet erhöhte Ryanair seine Frequenzen in Stansted. Jedoch kann dies als Reaktion auf den saisonalen Effekt betrachtet werden. Im Sommer 2005 ging ebenfalls die Anzahl der Frequenzen von Aer Lingus auf das Niveau von Sommer 2003 zurück. Nichtsdestotrotz und in Anbetracht der Tatsache, dass sich aufgrund des Eintritts von easyJet die Gesamtzahl der Frequenzen erhöht hat, wäre es für Ryanair profitabler seine Frequenzen zu verringern (oder weniger stark als in den vorherigen Jahren zu erhöhen), während es seinen hohen Auslastungsfaktor aufrechterhält. Da das Unternehmen seine Frequenzen nicht angepasst hat, haben sich seine Preise aufgrund der insgesamt Steigerung der Kapazitäten auf dem Markt erheblich verringert.
642. Im Winter 2005/2006 fand eine erhebliche Veränderung statt, als sich die Gesamtzahl der Frequenzen des Unternehmens auf der Strecke Cork-London aufgrund der Eröffnung der Strecke nach Gatwick erheblich erhöhte. Dieser Anstieg fand zu einem Zeitpunkt statt, als gemäß dem saisonalen Effekt eine Verringerung der Kapazitäten zu erwarten gewesen wäre. Darüber hinaus fand eine Umverteilung der Frequenzen von Stansted nach Gatwick statt. Aus diesem Grund näherte sich Ryanair dem Wettbewerber von einer Städtepaar-überschneidung zu einer Flughafenüberschneidung. Zu diesem Zeitpunkt veranschlagte Ryanair einen durchschnittlichen Preis von [10-20]* € (gemäß seiner eigenen Daten) in Gatwick⁶³⁸. Letztendlich konnte man nach dem Ausstieg von easyJet eine Verringerung der Frequenzen durch Ryanair sowohl auf beiden Strecken nach London als auch auf der Strecke nach Gatwick beobachten.
643. Ryanair hat darauf hingewiesen, dass es normal ist, dass die monatlichen Preise von Ryanair auf der Strecke Cork-Stansted nach der Ankunft von easyJet fielen, da es seine Politik ist, immer die niedrigsten Preise in jedem Markt zu bieten⁶³⁹. Freilich sei eine Preissenkung angesichts des Eintritts normales Geschäftsverhalten. Jedoch muss man neben der Preisreaktion auch die Kapazität beachten. In Anbetracht der Tatsache, dass ein Eintritt zu einer Erhöhung der Gesamtkapazität auf der Strecke führt, würde das etablierte Unternehmen gewöhnlich seine eigene Kapazität verringern⁶⁴⁰. Es ist jedoch diese Reaktion bezüglich der Kapazitäten, die die Entwicklung auf dem Markt Cork-London in Einklang mit der vorherigen Beschreibung einer Abschreckungsstrategie in Bezug auf einen Eintritt bringt. Ryanair hat nicht nur seine Kapazitäten auf dem Markt erheblich erhöht, sondern die Kapazitäten darüber hinaus direkt auf den Flughafen seines Wettbewerbers verlagert. Infolgedessen fielen die Preise mehr, als dies im Falle einer Anpassung der Kapazitäten geschehen wäre. Letztlich stiegen die Preise nach dem Ausstieg des Wettbewerbers.

637 In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte weist Ryanair darauf hin, dass kurz vor dem Eintritt von easyJet die Preise bereits unter 50 € lagen (S. 244). Jedoch ist ersichtlich, dass dies auf den saisonalen Effekt zurückzuführen ist. Zudem hatte easyJet seine Entscheidung für den Eintritt vermutlich einige Monate zuvor getroffen.

638 Die Steigerung der Frequenzen wurde von verschiedenen Werbeaktionen begleitet. Beispielsweise gab Ryanair im Oktober 2005 bekannt, dass ein Ticket auf allen Flügen des Unternehmens im Zeitraum vom 3. November 2005 bis zum 9. Februar 2006 ab 29 Pence zu kaufen wäre (ausschließlich Steuern und anderer Gebühren).

639 Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, S. 243.

640 Unter der Annahme, dass es keine weiteren Änderungen auf dieser bestimmten Strecke gibt (wie Nachfrageverschiebungen etc).

644. In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte weist Ryanair darauf hin, dass trotz seiner Verringerung der Frequenz nach dem Ausstieg von easyJet die Gesamtkapazität von Ryanair zwischen Cork und London nach dem Ausstieg [25-35]* % höher und sein durchschnittlicher Preis [15-25]* % niedriger als die entsprechenden Monate vor dem Eintritt von easyJet waren⁶⁴¹. Diese Beobachtung steht in Einklang mit den Daten aus Grafik 3. Jedoch zeigt Grafik 3 auch, dass Ryanair vor dem Eintritt von easyJet seine Kapazitäten verringert und die Preise erheblich erhöht hat⁶⁴², was easyJet ursprünglich zum Eintritt ermutigt hatte. Daher lagen die Kapazität nach dem Ausstieg höher und die Preise niedriger als während des Zeitraums vor dem Eintritt. Diese Änderung war höchstwahrscheinlich eine Folge von dem Einstieg von easyJet. In jedem Fall bleibt die Tatsache bestehen, dass Ryanair aggressiv auf den Neubewerber reagiert hat und ihn veranlasste, diese Strecke aufzugeben, was für die Kommission wichtig zur Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eines erfolgreichen Eintritts ist.

Shannon-London Stansted

645. Auf der Strecke Shannon-London flog Ryanair vor dem Eintritt von easyJet nach Stansted und Aer Lingus nach Heathrow. Im Zeitraum von 2003-2006 blieben die wöchentlichen Frequenzen von Aer Lingus stabil bei 27 in der Sommersaison und 21 in der Wintersaison. Im Sommer 2003 betrieb Ryanair 29 Frequenzen, die im Sommer 2004 auf nur 14 verringert wurden. Der durchschnittliche Preis für ein Flugticket von Ryanair stieg von [40-50]* EUR auf [50-60]* EUR⁶⁴³. In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte weist Ryanair darauf hin, dass diese Verringerung der Kapazität auf einen Kostenstreit mit dem Flughafen Shannon zurückzuführen ist.

646. easyJet gab am 23. September 2004 bekannt, den Betrieb von Gatwick nach Shannon aufzunehmen⁶⁴⁴. Am 30. November 2005 gab Ryanair bekannt, dass es mit dem Flughafen Shannon eine Vereinbarung getroffen hat, eine wichtige Basis am Flughafen Shannon einzurichten⁶⁴⁵. easyJet nahm Flüge auf der Strecke Gatwick-Shannon im Januar 2005 mit einer täglichen Frequenz auf⁶⁴⁶. Im Mai 2005 ist Ryanair ebenfalls auf die Strecke Gatwick-Shannon mit 7 Frequenzen pro Woche eingetreten, während das Unternehmen seine Frequenzen in Stansted auf 21 erhöhte. Im Vergleich zum Sommer 2004 sank der Durchschnittspreis von [50-60]* € auf [10-20]* € im Sommer 2005 und [10-20]* € im Winter 2005/2006⁶⁴⁷. Wie in der Grafik zu sehen ist, begann Ryanair auch seinen Betrieb zum Flughafen London-Luton, während easyJet auf diesem Markt aktiv war. Aus diesem Grund ist die Gesamtzahl der Frequenzen von Ryanair erheblich gestiegen. Im Juli 2006 gab easyJet bekannt, die Strecke aufzugeben und stellte den Betrieb am 1. Oktober 2006 ein. Im Oktober 2006 beendete auch Ryanair seine Flüge zum Flughafen Luton. Dem Ausstieg von easyJet folgend, verringerte Ryanair somit seine Gesamtfrequenz von Shannon nach London erheblich. Wie in dem Fall Cork-Stansted weisen die Erhöhung der Frequenzen nach dem Eintritt und die Verringerung der Frequenzen nach dem Ausstieg ein

641 Siehe Erwiderung von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Absatz 191.

642 Wie in Grafik 3 zu sehen ist, zeigen das Frequenz- und das Preisniveau von Ryanair keine Gesamtverbesserung nach dem Ausstieg, da sie nur seinem Frequenz- und Preisniveau im Zeitraum 2002-2003 entsprechen.

643 Die Zahlen bezüglich der Preise und Kapazitäten in diesem und den folgenden Abschnitten basieren auf einer Antwort von Ryanair vom 8. Dezember 2006 auf den Fragebogen der Kommission vom 6. Dezember 2006.

644 Siehe zur Bestätigung der Daten in Bezug auf den irischen Betrieb von easyJet die E-Mail gesendet von easyJet am 16. Mai 2007.

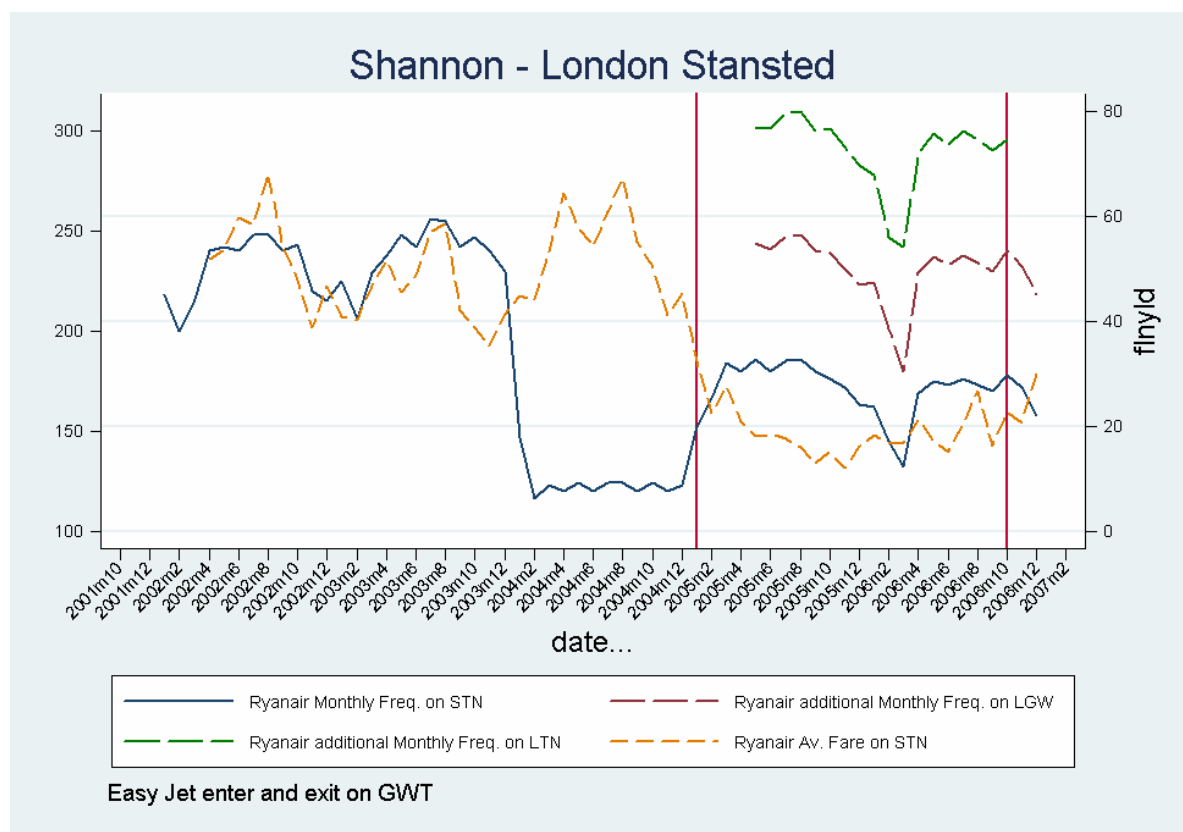
645 In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte (S. 244) behauptet Ryanair, dass diese Bekanntmachung vor der Bekanntmachung durch easyJet erfolgte, Flüge von Gatwick nach Shannon anzubieten.

646 easyJet betrieb dann zwei tägliche Frequenzen im Sommer 2005 und wieder eine im Winter 2005/6 und Sommer 2006.

647 Ryanair führte verschiedene Werbemaßnahmen ein, inklusive ein Angebot von 20.000 „kostenlosen“ Plätzen (exklusive Steuern) auf Strecken SNN-Großbritannien, inklusive SNN-LGW, LTN und STN, in Zusammenhang mit der Ankündigung von SNN als seine 12. europäische Basis <http://www.ryanair.com/site/EN/news.php?yr=05&month=apr&story=pro-en->.

strategisches Verhalten seitens Ryanair hin⁶⁴⁸. In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte stellt Ryanair fest, dass im Vergleich zu der Situation vor dem Eintritt von easyJet die Gesamtzahl der Frequenzen auf dem Markt immer noch höher lag, nachdem der Wettbewerber ausgestiegen war⁶⁴⁹. Dies impliziert jedoch nicht, dass sein vorheriges Verhalten nicht bezweckte, easyJet vom Eintritt abzuschrecken. Es kann auch die Folge eines allgemeinen Anstiegs der Nachfrage auf diesem Markt in diesem Zeitraum sein.

Grafik 4: Eintrittseffekte Shannon - London



Gatwick-Knock (LGW-NOC)

647. easyJet gab am 23. September 2004 bekannt, dass es Flüge auf der Route Gatwick-Knock anbieten würde und nahm den Betrieb am 28. Januar 2005 auf. easyJet betrieb eine tägliche Frequenz auf der Strecke bis Ende Sommer 2006. Ryanair gab laut dem irischen Verkehrsministerium im November 2004 bekannt, dass es auf der Strecke mit einer täglichen Frequenz im Januar 2005 eintreten würde, zusätzlich zu seinem bestehenden täglichen Betrieb der Strecke Stansted-Knock. Der Betrieb von Ryanair begann am 19. Januar 2005, 10 Tage vor dem Beginn des Betriebs von easyJet auf dieser Strecke.

648 Dies wird weiterhin auch durch eine Reihe von internen Dokumenten von Ryanair bestätigt: Dokument 3 Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...]*, Seite 3.3 (Blatt Nr. 629), gibt in Bezug auf die Strecken von Cork/Shannon/Knock nach London Folgendes an: „[...]“; Dokument 8 Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...]* (Blatt Nr. 629), Seite 8.2: „[...]“; Dokument 5 Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...]* (Blatt Nr. 629): „[...]“; Dokument 3 Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...]* (Blatt Nr. 629): „[...]“.

649 Ryanair erwähnt auch, dass die Verringerung der Preise durch Aer Lingus auf der Strecke Shannon-Heathrow als Reaktion auf den Eintritt von easyJet gleichermaßen „aggressiv“ war. Dies konnte nicht bestätigt werden, ein ähnliches Verhalten von Aer Lingus würde jedoch nur die Sorge verstärken, dass der Ruf der fusionierten Einheit eine Eintrittsbarriere darstellen würde.

648. Nach der Antwort von Ryanair hat easyJet im Juli 2006 bekannt gegeben, dass das Unternehmen sich von dieser Strecke zurückziehen werde, und seinen Betrieb am 1. Oktober 2005 eingestellt⁶⁵⁰. Ebenfalls im Juli 2006 gab Ryanair bekannt, dass es seine Flüge auf der Strecke Gatwick-Knock einstellen würde. Es verschob seine Kapazität auf die Strecke Knock-Luton.
649. Ryanair weist darauf hin, dass seine Frequenz auf dieser Strecke sich nicht nach dem Ausstieg verringerte, während die Preise um ca. [35-45]* % niedriger im Vergleich zu dem Zeitraum vor dem Eintritt waren. Wie jedoch für die anderen oben erwähnten Strecken festgestellt wurde, stellt dies nicht in Frage, dass das Verhalten von Ryanair ein strategischer Schritt war, um seinen Wettbewerber dazu zu zwingen, diese Strecke aufzugeben⁶⁵¹. Hinsichtlich der Preise muss man die saisonalen Auswirkungen berücksichtigen, wie im Hinblick auf Grafik 3 erklärt wurde, da der Zeitraum nach dem Ausstieg in den Winter fällt, wo die Nachfrage auf diesen Strecken niedriger ist und infolgedessen die Preise auch dazu tendieren, niedriger zu sein.

7.8.5.2. Beispiel des Eintrittsversuchs von MyTravelLite

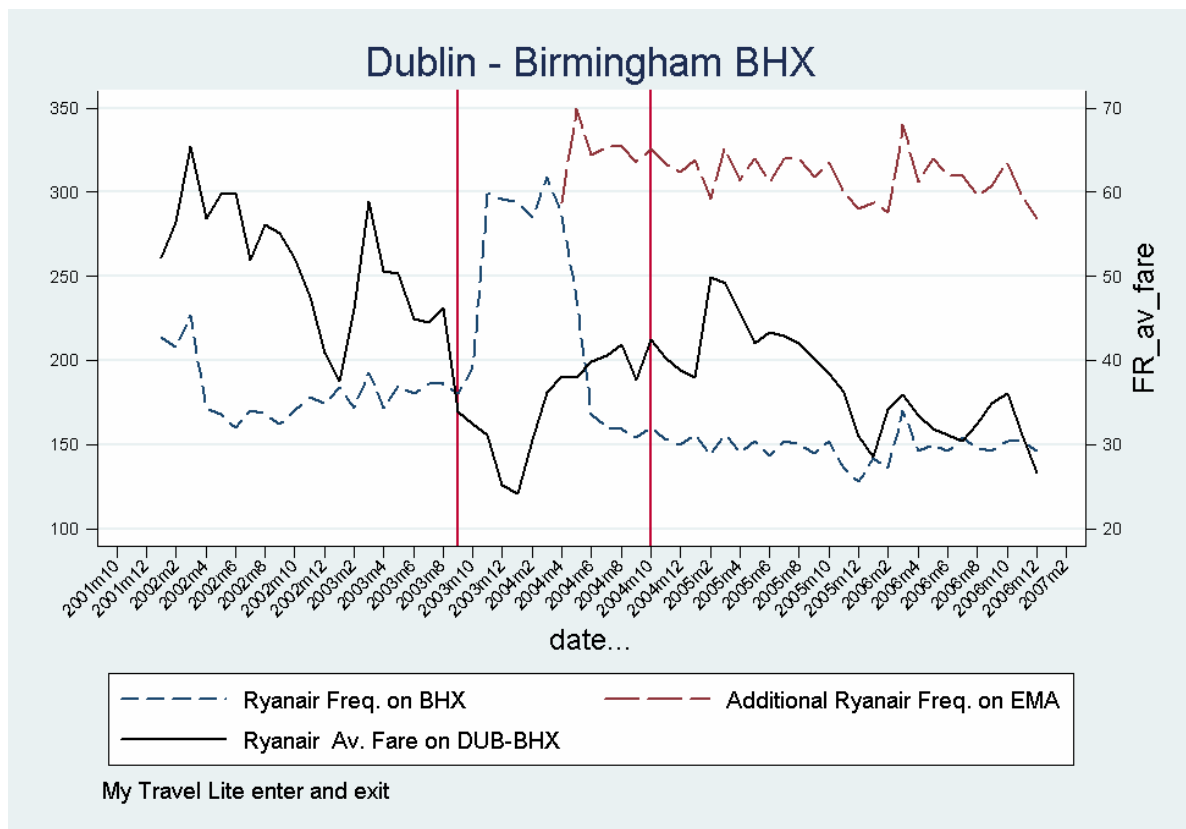
Dublin-Birmingham (DUB-BHX)

650. MyTravelLite nahm den Betrieb auf der Strecke Dublin-Birmingham am 30. September 2003 mit zwei täglichen Frequenzen auf⁶⁵². Vor diesem neuen Eintritt betrieb Ryanair laut dem Verkehrsministerium etwa 40-45 Frequenzen in der Woche. MyTravelLite hatte bekannt gegeben, dass die Preise für ein Ticket bei 1,99 € (exklusive Steuern) beginnen würden. Laut dem Verkehrsministerium verringerte Ryanair seine Preise bis auf 0,99 € und erhöhte seine täglichen Frequenzen von drei auf fünf Flüge am Tag, was etwa 70 Frequenzen pro Monat entspricht. Diese starke Erhöhung der Kapazität infolge des Eintritts, die von dem steilen Abfall der durchschnittlichen Preise begleitet wurde, bestätigt abermals ein strategisches Verhalten seitens Ryanair.
651. Jedoch weist Ryanair in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte (S. 45) darauf hin, dass weitere Entwicklungen durch einen Konflikt zwischen Ryanair und dem Flughafen Birmingham eingestellt wurden. Infolge einer starken Preiserhöhung durch Letzteren in April 2004 verschob Ryanair seine Kapazitäten von Birmingham zum Flughafen East Midland. Die Verringerung der Kapazität in Birmingham ist daher nicht auf die Aufgabe der vorherigen Strategie von Ryanair hinsichtlich MyTravelLite zurückzuführen, sondern auf externe Ereignisse (Konflikt mit dem Flughafen). Aufgrund der Nähe der Flughäfen Birmingham und East Midland zueinander blieb jedoch der Wettbewerbsdruck bestehen, der auf MyTravelLite ausgeübt wurde. Am 19. Juli 2004 gab MyTravelLite seinen Ausstieg aus der Strecke ab dem 31. Oktober 2004 bekannt.
652. Seit dem Ausstieg von MyTravelLite gab es keine weiteren Eintrittsversuche auf dieser

650 Vorlage des Verkehrsministeriums vom 7. Februar 2007, Blatt Nr. 6230, S. 29. In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte behauptet Ryanair, dass easyJet seinen Rückzug von dieser Strecke erst im September 2006 bekannt gab.

651 Dies wird weiterhin auch durch eine Reihe von internen Dokumenten von Ryanair bestätigt: Dokument 3 Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...]*, Seite 3.3 (Blatt Nr. 629), gibt in Bezug auf die Strecken von Cork/Shannon/Knock nach London Folgendes an: „[...]***“; Dokument 8 Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...]* (Blatt Nr. 629), Seite 8.2: „[...]***“; Dokument 5 Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...]* (Blatt Nr. 629): „[...]***“; Dokument 3 Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holding plc vom [...]* (Blatt Nr. 629): „[...]***“.

652 Siehe zur Bestätigung der Daten in Bezug auf den irischen Betrieb von MyTravelLite's die E-Mail gesendet von MyTravel am 15. Mai 2007, Blatt Nr. 9283.

Grafik 5: Eintrittseffekte Dublin - Birmingham

7.8.5.3. Beispiel des Eintrittsversuchs von Go Fly

Dublin-Glasgow (DUB-GLA, DUB-PIK)

653. Ryanair begann seinen Betrieb auf der Strecke Dublin-Glasgow im Mai 1994 in Konkurrenz zu Aer Lingus. Laut easyJet, die Go Fly am 1. August 2002 übernahmen⁶⁵⁴, begann Go Fly am 19. September 2001 Flüge auf dieser Strecke anzubieten und führte 38 Flüge pro Woche durch. Der Einstiegspreis von Go Fly auf der Strecke betrug 35 £ für einen Hin- und Rückflug (einschließlich Steuern und Gebühren), der Höchstpreis lag bei 140 £ für einen Hin- und Rückflug (einschließlich Steuern und Gebühren). Wie der folgenden Grafik entnommen werden kann, stiegen die Preise von Ryanair vor dem Eintritt steil an. Nach dem Eintritt erhöhte Ryanair dann die Anzahl der Flüge auf dieser Strecke⁶⁵⁵, was zu einem steilen Abfall seiner durchschnittlichen Preise führte. Zu dem Zeitpunkt gab der Vorsitzende von Ryanair seine Absicht bekannt, die Preise auf 1,50 £ pro Flugticket zu verringern und das Angebot bis zum Winter zu verlängern, wenn Go Fly weiterhin seine Preise senken würde⁶⁵⁶.

653 Siehe auch irisches Verkehrsministerium, Vorlage vom 24.11.2006, „Neuer Versuch mit Ryanair zu konkurrieren ist nach der Fusion unwahrscheinlich“, Blatt Nr. 2333, Seite 2.

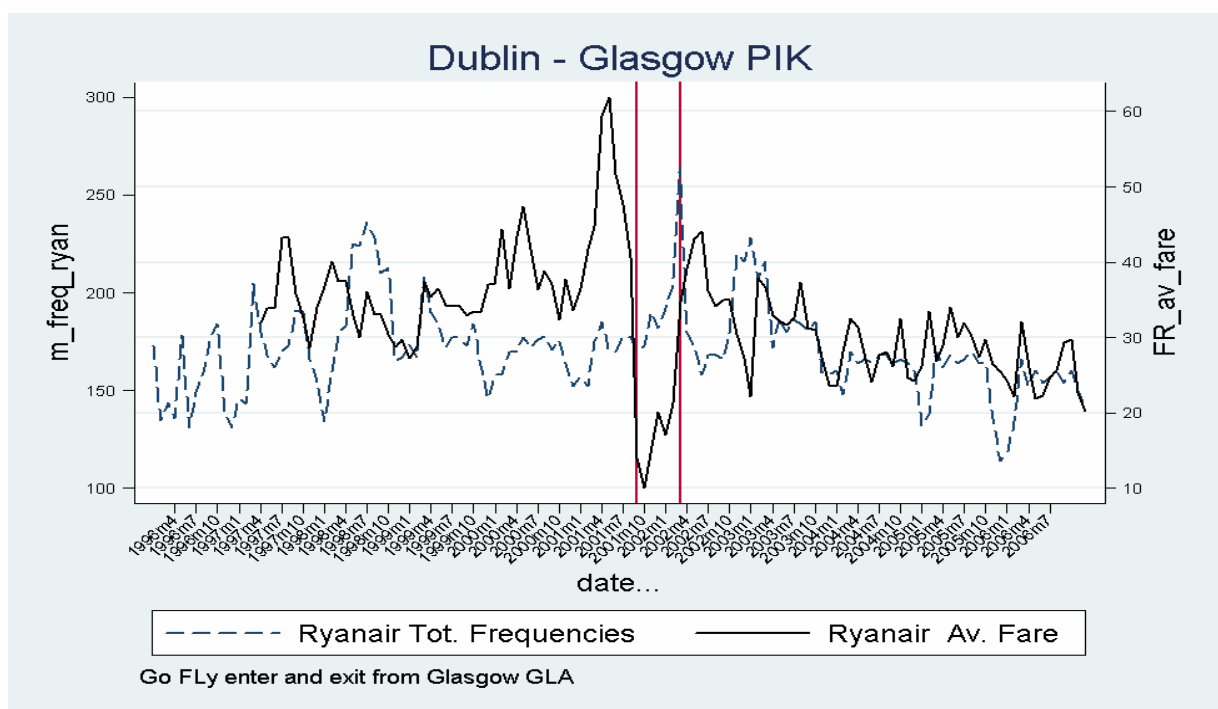
654 Siehe zur Bestätigung der Daten in Bezug auf den irischen Betrieb von Go Fly die E-Mail gesendet von easyJet am 16. Mai 2007, Blatt Nr. 9859.

655 Laut dem irischen Verkehrsministerium (DOT), indem Extraflüge an Wochenenden eingerichtet wurden. DOT, Vorlage vom 7.2.2007, Blatt Nr. 6230, Seite 10.

656 Siehe <http://archives.tcm.ie/irishexaminer/2001/07/14/story7930.asp>.

654. Am 21. März 2002 beendete Go Fly seine Dienstleistungen zwischen Dublin und Glasgow. Das irische Verkehrsministerium zitiert aus einer Rede des ehemaligen Vorsitzenden von Go Fly, Cassani, dass „das Ergebnis ist, dass keine Fluggesellschaft mehr auf die Strecke nach Dublin wird eintreten können, und die irischen Verbraucher ihr Leben lang nur noch mit Ryanair fliegen werden können [...]. Warum sollte man noch als David gegen Goliath antreten? [...] Wenn irgendjemand eine Fluggesellschaft ab Dublin gründen würde, würde ich ihm nur eines mit auf den Weg geben: Stell' sicher, dass du viel Geld zur Verfügung hast. Es wäre kommerzieller Selbstmord [gegen Ryanair anzutreten]“⁶⁵⁷.
655. Tatsächlich scheint die Erhöhung der Kapazitäten von Ryanair nach dem Eintritt von Go Fly in diesem Beispiel, die zu einem Preisabfall führte, in Abwesenheit jeglicher anderer Erklärung, dem gleichen Muster einer „Vergeltungsmaßnahme“ zu folgen wie in den obigen Beispielen.

Grafik 6: Eintrittseffekte Dublin - Glasgow



Dublin-Edinburgh (DUB-EDI)

656. Seit mehreren Jahren hatte Ryanair (erfolglos) versucht, Rabatte vom Flughafen BAA Edinburgh zu erhalten⁶⁵⁸. Go Fly gab eine neue Strecke von Edinburgh nach Dublin am 4. Juli 2001 bekannt und nahm den Betrieb am 19. September 2001 auf. Einer Vereinbarung mit dem Flughafen Edinburgh acht Tage später am 12. Juli 2001 folgend, gab Ryanair ebenfalls bekannt seinen Betrieb auf der gleichen Strecke mit vier täglichen Flügen ab 30. August 2001 aufzunehmen⁶⁵⁹. Go Fly bot für diese Strecke Preise

657 Zitat aus Barbara Cassanis Monographie „Go - an airline adventure“, London 2003, S. 260; Als Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte betont Ryanair, dass Frau Cassani auch anerkannt habe, dass die Kosten von Ryanair wesentlich geringer als bei GoFly waren. Siehe diesbezüglich auch das Bulletin der Strategic Aviation Special Interest Group7/2001, Seite 5: „Ryanair hat bekannt gegeben, dass es den eigenen Strecken von Dublin nach Edinburgh und nach Glasgow mehr Kapazitäten hinzufügen muss, um dem Wettbewerber GO entgegenzutreten zu können, was zweifellos einen Preiskrieg mit GO entfachen wird. Ryanair wird 20 % Kapazitäten auf der Strecke Dublin-Edinburgh hinzufügen und wird während des Angebotszeitraums 37p pro Strecke exklusive Steuern berechnen“, siehe <http://www.sasig.org/pdfs/bullet2001/July01.pdf>.

658 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, S. 259.

659 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, S. 259.

(einschließlich Steuern) von 17,50 £ bis 80 £ an. In den ersten 29 Tagen des Septembers 2001 betrug der Preis für einen Hin- und Rückflug von Ryanair 29,99 £ für 70 % der Flüge und höchstens 99,99 £ für die übrigen Flüge auf dieser Strecke (einschließlich Steuern)⁶⁶⁰. Laut dem Verkehrsministerium⁶⁶¹ hat Go Fly seine Preise auf 10 £ für einen einfachen Flug (einschließlich Steuern) verringert, und Ryanair hat als Antwort für einen bestimmten Zeitraum in 2001 einen einfachen Flug auf der Strecke Dublin-Edinburgh für 5 £ (einschließlich Steuern) angeboten.

657. Go Fly beendete die Dienstleistungen zwischen Dublin und Edinburgh am 21. März 2002. Seit dem Ausstieg von Go Fly gab es keine neuen Wettbewerber auf dieser Strecke. Ryanair behielt seine vier täglichen Frequenzen in 2002 und 2003 bei. Ryanair verringerte seine Kapazität auf diesem Markt im April 2004. Laut Ryanair was dies eine Reaktion auf eine Preiserhöhung vom Flughafen Edinburgh. Die Kommission stellt jedoch fest, dass der fortwährende Preiskonflikt mit dem Flughafen Edinburgh Ryanair nicht daran hinderte, auf den Eintritt von Go Fly auf der Strecke Dublin - Edinburgh zu antworten, was zu einem fehlgeschlagenen Eintrittsversuch auf einer Strecke von/nach Irland führte. Es ist daher unwahrscheinlich, dass das Problem der Flughafengebühren der einzige Grund für den Rückzug von Ryanair war, nachdem der Wettbewerber die Strecke aufgegeben hatte.

7.8.5.4. Schlussfolgerung

658. Die Analyse vorheriger Eintrittsbeispiele bestätigt die Sichtweise von Wettbewerbern, dass Ryanair systematisch Preise reduziert und Frequenzen erhöht, wenn Wettbewerber auf den irischen Markt eintreten.
659. Obwohl Preissenkungen eine zu erwartende Reaktion auf einen Eintritt sind, kann eine Erhöhung der Kapazität, wenn sie nicht durch andere Ereignisse gerechtfertigt ist, nur mit dem Ziel erklärt werden, den Wettbewerber zu verdrängen. Mehrere der zuvor erwähnten Beispiele zeigen, dass Ryanair ein derartiges strategisches Verhalten in der Vergangenheit gegen Eintritte angewendet hat. Dies wurde durch öffentliche Bekanntmachungen durch Ryanair begleitet, nach denen Ryanair Wettbewerber abschrecken würde. Die Androhung von Maßnahmen Eintrittsabschreckung bildet eine tatsächliche Eintrittsbarriere für neue Wettbewerber, wie in den Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse) dargestellt wird.
660. Es wäre für eine noch stärkere Ryanair/Aer Lingus-Einheit *nach* der beabsichtigten Fusion sogar noch einfacher, aggressiv auf einen Eintritt zu reagieren, da die fusionierte Einheit den dominanten Betreiber auf buchstäblich allen Strecken von und nach Irland darstellen würde. Bereits heute bieten Ryanair und Aer Lingus eine höhere Anzahl an Frequenzen als ihre Wettbewerber auf allen 35 sich überschneidenden Strecken (mit Ausnahme von einer Strecke) an⁶⁶². Die Tatsache, dass die fusionierte Einheit nur große Flugzeuge mit 190 Sitzplätzen betreiben würde und eine hohe Anzahl an Sitzplätzen „zur freien Verfügung“⁶⁶³ hätte (z. B. für das Angebot von sehr niedrigen Preisen), und dass die fusionierte Einheit nicht nur über Basen in Irland verfügen würde, sondern an mehr als 15 anderen Zielen, würde der fusionierten Einheit einen hohen Grad an Flexibilität verleihen,

660 <http://rte.ie/business/2001/0712/go.html>.

661 Siehe irisches Verkehrsministerium, Vorlage vom 24.11.2007, „Neuer Versuch mit Ryanair zu konkurrieren ist nach der Fusion unwahrscheinlich“, Blatt Nr. 2333, Seite 4.

662 Auf der Strecke Dublin-Paris hat CityJet (mit kleinem Flugzeug) mehr Verbindungen, aber trotzdem immer noch nur 20 % der Passagiere, wobei die Fusionierenden Parteien 80 % halten. Detaillierter siehe nachfolgend.

663 Siehe auch die Befragung von Aer Arann vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

um schnell auf jeden Eintrittsversuch auf dem irischen Markt reagieren zu können.

7.8.6 Wettbewerber finden andere Märkte attraktiver als den kleinen irischen Markt

661. Wie bereits zuvor beschrieben ist die Wahrscheinlichkeit eines Eintritts eng mit den Erwartungen des potenziellen Wettbewerbers in Bezug auf die Rentabilität der Strecke verknüpft, auf die er eintreten möchte⁶⁶⁴.
662. Jede Entscheidung einer Fluggesellschaft, auf eine bestimmte Strecke einzutreten, bedeutet, dass ein Flugzeug von einer anderen Strecke abgezogen werden muss, oder dass ein zusätzliches Flugzeug verwendet werden muss, welches sonst für eine andere Strecke verwendet werden könnte. Somit verursacht jede Entscheidung, eine Strecke von oder nach Irland zu eröffnen, Opportunitätskosten (wie zuvor beschrieben⁶⁶⁵), die die potenziellen neuen Wettbewerber gegen den erwarteten Nutzen eines Eintritts auf eine Strecke von oder nach Irland abwägen müssen.
663. Der Markttest der Kommission hat ergeben, dass der irische Markt von vielen Wettbewerbern nicht als ein besonders attraktiver Markt angesehen wird, und dass viele potenzielle Wettbewerber, die die Kommission befragt hat, angegeben haben, dass sie eher versuchen würden, Strecken zu anderen Zielen zu eröffnen als nach Irland⁶⁶⁶.
664. Erstens würde ein Eintritt auf diesem Markt erheblich höhere Marketingausgaben erfordern als ein Eintritt auf anderen Märkten, auf denen keine zwei starken Billigfluggesellschaften mit einer starken Basis vorhanden sind⁶⁶⁷.
665. Zweitens wird der irische Markt mit nur 4 Millionen Einwohnern, was nicht einmal der Hälfte der Bevölkerung des Großraumes London entspricht⁶⁶⁸, als ein relativ *kleiner Markt* angesehen. Die Größe des Marktes und der zu erzielende Umsatz auf der Insel mit Strecken nach und von Dublin sowie den anderen beiden potenziellen Flughäfen sind daher beschränkt.
666. Drittens wird von vielen Wettbewerbern, wenn man die verschiedenen potenziellen Märkte für Expansionen betrachtet, im Allgemeinen nicht erwartet, dass der kleine irische Markt sich in der Zukunft sehr schnell vergrößert und gewinnbringender wird, zumindest nicht in Bezug auf die Hauptstrecken zwischen Irland und Großbritannien. Viele Wettbewerber haben ihre Präferenz bekundet, ihren Betrieb in Gebieten aufzunehmen, in denen sie mehr potenzielle Kunden mit ihren Flügen erreichen können und die schneller wachsen als der irische Markt (z. B. Osteuropa oder Skandinavien⁶⁶⁹).
667. Viertens ist die geografische Lage von Irland kein Vorteil für einen neuen Eintritt, sondern hält Wettbewerber eher von einem Eintritt ab. In der Tat liegt Irland nicht zentral in Europa, sondern am nordwestlichen Rand des Kontinents und verfügt somit für viele

664 Horizontal Merger Guidelines, Absatz 69: „Um einen Eintritt wahrscheinlich zu machen, muss es ausreichend profitabel sein, die Preiseffekte von zusätzlichem Output auf dem Markt und die potentiellen Antworten der zuständigen Stellen mit einzubeziehen.“

665 Siehe z.B. Interview mit easyJet vom 15.2.2007, Blatt Nr. 6170.

666 Siehe Protokoll der Interviews mit den Wettbewerbern, Blatt Nr. 6170 und 8091.

667 Siehe Abschnitt 7.8.4.

668 Siehe Interview mit CityJet vom 21.2.2007, Blatt Nr. 6170: „[Irland ist] ein Tropfen auf den heißen Stein“; Interview mit easyJet vom 15.2.2007.

669 Siehe zum Beispiel die Befragung von Air Berlin vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170 „Derzeit gibt es eine Vielzahl an besseren potenziellen Strecken in Europa bezüglich eines Eintritts von Air Berlin mit besseren Gewinnaussichten als im Falle der irischen Strecken, wie beispielsweise Strecken nach Russland oder nach Skandinavien“.

mitteleuropäischen Fluggesellschaften nicht über eine ideale Lage. Wichtiger ist, dass Dublin kein „Ziel im Vorbeifliegen“⁶⁷⁰ ist, sondern weiter entfernt liegt und nur Kurzstreckenflüge nach Großbritannien⁶⁷¹ möglich sind, während Basen in größeren und zentral gelegeneren Ballungsräumen die Möglichkeit bieten, mehr Flugverkehr mit anderen kürzeren und längeren Strecken in alle Richtungen von dieser Basis aus zu verbinden. Des Weiteren können viele wichtige Strecken ab Irland wie beispielsweise die Strecken nach London als voll entwickelt betrachtet werden.

668. Fünftens muss im Hinblick auf die Bereitstellung von Dienstleistungen nach Dublin beachtet werden, dass die Anreize für eine Netzwerkfluggesellschaft in Bezug auf den Betrieb einer Strecke zwischen Dublin und ihrem Drehkreuz sich von denen einer Linienfluggesellschaft unterscheiden. Die Netzwerkfluggesellschaften verwenden diese Operationen hauptsächlich, um ihr Drehkreuz zu beschicken. Von daher ist der Wettbewerbsdruck, den sie auf Linienfluggesellschaften ausüben, möglicherweise eingeschränkter. Der Markttest der Kommission hat ebenfalls ergeben⁶⁷², dass eine Reihe solcher Fluggesellschaften eine Expansion oder einen Eintritt auf einzelne Strecken nach/von Irland nicht als Teil ihrer kommerziellen Strategie ansehen.
669. Schließlich hat Irland insbesondere für Billigfluggesellschaften den Nachteil, dass es in der Region um Dublin keinen „Sekundärflughafen“ gibt, sondern dass der gesamte Verkehr zum wichtigsten Ballungsraum des Landes über den „Primärflughafen“ in Dublin abgewickelt wird. Wie von Ryanair festgestellt, „gibt es keinen Sekundärflughafen in Dublin. Dublin ist das Tor zu Irland...“⁶⁷³. Dies führt nicht nur zu relativ hohen Flughafengebühren. Es führt auch dazu, dass ein potenzieller neuer Wettbewerber in direkte Konkurrenz zu Ryanair und Aer Lingus auf ihren Heimatflughäfen treten müsste, auf denen beide Fluggesellschaften eine bedeutende Anzahl an großen Flugzeugen stationiert haben. Die Überlastung eines Flughafens stellt eine bedeutende Barriere in Bezug auf einen Eintritt dar.

7.8.7 Die Überlastung eines Flughafens ist eine zusätzliche Barriere in Bezug auf einen Eintritt

670. Eine weitere Barriere für potenzielle Neubewerber auf Strecken von oder nach Dublin, die von der Kommission identifiziert wurde, betrifft die Flughafenkapazitäten auf beiden Seiten der Strecken. Um den Betrieb auf einer bestimmten Strecke aufnehmen zu können, müssen potenzielle Neubewerber in der Lage sein, eine ausreichende Terminalkapazität (Abflugschalter, Wartebereiche usw.), ausreichende Standplatzkapazitäten (idealerweise mit sogenannten „Kontaktstandplätzen“, die direkt mit den Terminals verbunden sind⁶⁷⁴) und, was in der Praxis am wichtigsten ist, ausreichende Start- und Landebahnkapazitäten zu erhalten. Fluggesellschaften können sogenannte „Zeitnischen“⁶⁷⁵ vom Flughafen anfordern, die es der Fluggesellschaft ermöglichen, die Start- und Landebahn für eine bestimmte „Bewegung“, d. h. dem Abflug oder der Ankunft ihrer Flugzeuge, zu nutzen

670 Siehe zum Beispiel die Befragung von easyJet vom 15. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

671 Siehe zum Beispiel die Befragung von Air Berlin vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170: „[Air Berlin verfolgt eine] Strategie bezüglich der Konzentration seines Betriebs auf Gebiete mit einem großen Einzugsbereich, was der Fluggesellschaft ermöglicht, Flugverkehr von anderen Punkten mit diesem Ziel zu verbinden“.

672 Siehe Antworten auf Frage 38 des Fragebogens an die Wettbewerber vom 06.11.2006.

673 Mitteilung, Seite 104.

674 Passagiere können auch per Bus zu ihrem Flugzeug transportiert werden; dies verursacht jedoch eine zusätzliche Verzögerung und wird von Fluggesellschaften, die sich auf Geschäftsreisende konzentrieren, nicht gern genutzt, siehe z.B. Interview mit CityJet (Air France) und AerArann vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170 und Interview mit CityJet (Air France) vom 21.2.2007, Blatt Nr. 6170.

675 Es wird auch der Begriff „Air Transport Movements“ („ATMs“) [Lufttransportbewegungen – LTB] verwendet, siehe z.B. Satzung des Dublin Airport Coordination Committee.

(Zeitnischen für Landung und Start). Auf vielen Flughäfen überschreitet die Nachfrage an derartigen Zeitnischen die Verfügbarkeit derselben, da die Anzahl der möglichen „Bewegungen“ (Ankünfte oder Abflüge) auf einem Flughafen begrenzt ist, hauptsächlich aufgrund seiner eingeschränkten Kapazitäten der Start- und Landebahnen und der Anforderung von Sicherheitsmaßnahmen zwischen den einzelnen Bewegungen. Das Ausmaß des Mangels an Zeitnischen hängt von dem Überlastungsgrad eines Flughafens ab. Die Zuordnung von Zeitnischen wird durch die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft⁶⁷⁶ geregelt (die „Zeitnischenverordnung“). Gemäß der Zeitnischenverordnung kann zwischen verschiedenen Überlastungsgraden unterschieden werden, für die unterschiedliche Regeln bezüglich der Zuweisung von Zeitnischen erforderlich sind. Auf Flughäfen, die an einer gegenwärtigen oder potenziellen Überlastung zu einigen Tageszeiten leiden, werden Zeitnischen gemäß den Regeln für „Flughäfen mit vereinfachten Zeitplänen“ zugeordnet, die ein System einer freiwilligen Zusammenarbeit zwischen Fluggesellschaften darstellen, in dem ein „Flugplanmoderator“ ernannt wird, um die Operationen von Fluggesellschaften zu vereinfachen, d. h. um Zeitnischen zuzuweisen. Für Flughäfen, die an einem hohen Überlastungsgrad leiden, hält die Zeitnischenverordnung den Status eines sogenannten „koordinierten Flughafens“ bereit. Gemäß den Regeln der Zeitnischenverordnung werden Zeitnischen dann nicht auf einer freiwilligen Basis mit der Hilfe eines Flugplanvermittlers zugewiesen, sondern durch einen Zeitnischenkoordinator.

671. Die Kommission hat in früheren Fällen befunden, dass die eingeschränkte Verfügbarkeit von Zeitnischen eine erhebliche Barriere bezüglich des Eintritts von potenziellen Wettbewerbern darstellen kann⁶⁷⁷. Ohne den Zugriff auf eine ausreichende Anzahl von Zeitnischen zu kommerziell attraktiven Tageszeiten ist ein neuer Bewerber oftmals nicht in der Lage, eine regelmäßige Dienstleistung in einer ausreichenden Größe bereitzustellen und wäre aus diesem Grund ebenfalls nicht in der Lage, einen effektiven Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Zeitnischen für die Landung und den Start sind aus diesem Grund entscheidende Faktoren für einen Neubewerber, der eine neue Dienstleistung betreiben oder eine bereits bestehende Dienstleistung von oder nach Irland expandieren möchte. Die Kommission hat analysiert, ob und in welchem Maße die Überlastung eines Flughafens eine Rolle als eine Eintrittsbarriere im vorliegenden Fall spielt.

7.8.7.1. Einschränkungen bezüglich der Kapazitäten am Flughafen Dublin

672. Der Markttest der Kommission hat ergeben, dass im Hinblick auf den Flughafen Dublin die Probleme bezüglich der Kapazität durch potenzielle Wettbewerber⁶⁷⁸ und andere Dritte⁶⁷⁹ hauptsächlich in Bezug auf die Verfügbarkeit der Start- und Landebahnen, d. h. die Verfügbarkeit von ausreichenden Zeitnischen, von (Kontakt-)Standplätzen und in Bezug auf die Durchlaufkapazitäten im Terminal entstehen.

676 ABl. L 14, 22.1.1993, S. 1–6, in der letzten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 793/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 für die Verordnung des Rates (EWG) Nr. 95/93 zu den allgemeinen Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen in Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 138, 30.4.2004, S. 50–60).

677 Siehe z.B. die Fälle M.3940 - Lufthansa/Eurowings, M.3770 -Lufthansa/Swiss; M.3280 - Air France/KLM.

678 Siehe z.B. die Antworten auf die Fragen 35 und 42 des Fragebogens für die Wettbewerber vom 6.11.2007.

679 Siehe Antworten auf Frage 7, Fragebogen für Flughäfen, 09.11.2006; siehe auch die Aussagen der Dritten, zusammengefasst im Bericht „Kapazitätsüberprüfung Flughafen Dublin“ vom 6.12.2006, angefertigt von Jacobs Consultancy für die Irish Commission for Aviation Regulation (der „Jacobs-Bericht“).

673. Ryanair räumt ein, dass möglicherweise morgens für kurze Zeit einige Überlastungsprobleme auftreten können, das Unternehmen ist jedoch der Ansicht, dass der Flughafen Dublin im Allgemeinen nicht als überlastet angesehen werden kann. Nach Meinung von Ryanair gibt es am Flughafen Dublin noch genügend Spielraum für zusätzliche Frequenzen und somit für potenzielle neue Wettbewerber. Was die Kapazitäten der Start- und Landebahnen betrifft, argumentiert Ryanair, dass Überlastungsprobleme nur für einen sehr kurzen Zeitraum am Morgen auftreten würden (15 Minuten⁶⁸⁰). Die bestehenden Probleme wären hauptsächlich auf das schlechte Management des Flughafens zurückzuführen. Nicht nur verwenden die zuständigen Regulatoren, d. h. die Dublin Airport Authority (DAA), zu konservative Standards⁶⁸¹, sondern die vorhandenen Start- und Landebahnen am Flughafen Dublin könnten auch effektiver genutzt werden, zum Beispiel durch die Verwendung einer vorhandenen kleineren Start- und Landebahn⁶⁸² für den allgemeinen Flugverkehr sowie für alle kleineren Flugzeuge⁶⁸³.
674. Was die Überlastung der Terminals betrifft, hat Ryanair betont, dass die Probleme bezüglich der Überlastung im Ankunftsbereich, die insbesondere im letzten Sommer zu Sicherheitsproblemen geführt haben, wahrscheinlich nicht wieder auftreten werden, da die Verbraucher zunehmend die elektronischen Check-In-Schalter nutzen würden und die 24 neuen Schalter im neu gestalteten Bereich „Area 14“ eine große Anzahl der Passagiere aufnehmen würden.
675. Auch wenn der Flughafen Dublin überlastet wäre, bringt Ryanair vor, dass dies keine relevante Eintrittsbarriere darstellen würde, da die meisten der sich überschneidenden Strecken nur Urlaubs- oder Freizeitstrecken betreffen und die Kunden auf diesen Strecken im Allgemeinen keine Präferenz für eine bestimmte Abflugzeit hätten. Andere, zeitabhängigere Passagiere können die beiden Teilstrecken ihrer Reise getrennt voneinander bei verschiedenen Fluggesellschaften buchen, wenn eine Fluggesellschaft nicht in der Lage wäre, die bevorzugten Abflug- und Ankunftszeiten anzubieten.
676. Der Markttest der Kommission hat jedoch bestätigt, dass potenzielle Neubewerber durch die vorhandenen Überlastungsprobleme am Flughafen Dublin abgeschreckt werden, die wahrscheinlich nicht in der nahen Zukunft gelöst werden können.

Die Entscheidungen der CAR vom Februar 2007

677. Es muss beachtet werden, dass der zuständige Regulator für den irischen Flughafen, die Irish Commission for Aviation Regulation CAR (irische Kommission zur Regelung des Luftverkehrs) eine detaillierte Studie bezüglich der derzeitigen und zukünftigen Kapazitäten am Flughafen Dublin („Jacobs-Bericht“) in Auftrag gegeben hat, die von einem unabhängigen Beratungsunternehmen durchgeführt wurde. Der Zweck des Jacobs-Berichts lag darin, die Commission for Aviation Regulation bezüglich des geeigneten Status der Flugpläne am Flughafen Dublin in Einklang mit Artikel 3(3) der Zeitnischenverordnung zu informieren. Wenn man die Ergebnisse der Studie und die Kommentare der hauptsächlich betroffenen dritten Parteien berücksichtigt, hat die CAR

680 Siehe RBB-Dokument vom 20.2.2007, Seite 13.

681 z.B. ein Kriterium für die Definition einer „Verspätung“ von nur 8 Minuten, siehe RBB-Dokument vom 20.2.2007, Seite 12.

682 Runway 11/29 ist zu kurz für Flugzeuge vom Typ Boeing oder Airbus. Sie kann nur von Regionalflugzeugen oder Flugzeugen für kurze Landebahnen, wie beispielsweise die BAe146/Avro RJ 85- 100, genutzt werden.

683 Siehe Protokoll der Versammlung mit Ryanair in Dublin vom 6.2.2007; RBB-Dokument vom 20.2.2007, Seite 13.

den Flughafen Dublin in zwei Entscheidungen vom 12. und 13. Februar 2007⁶⁸⁴ gemäß Artikel 3 der Zeitnischenverordnung als einen „koordinierten Flughafen“ für die geplanten Saisons Sommer und Winter 2007 bezeichnet⁶⁸⁵.

678. In der Entscheidung hat die CAR folgendes explizit festgestellt:

„Die Kommission hat die Schlussfolgerung des Berichts akzeptiert, dass die Spitzennachfrage am Flughafen Dublin im Sommer [und Winter] 2007 höher sein wird als die Kapazitäten des Flughafens, und dass der Flughafen infolgedessen unter „erheblichen Verzögerungen“ leiden wird, und dass derartige Probleme nicht kurzfristig gelöst werden können⁶⁸⁶.“

679. Was die Bedenken von Ryanair bezüglich der Angemessenheit dieser Entscheidung und der Art und Weise betrifft, wie der Flughafen Dublin organisiert ist, muss hier betont werden, dass es nicht die Aufgabe der Kommission ist, eine Entscheidung bezüglich des Problems zu treffen, wie der Flugverkehr am Flughafen Dublin am besten organisiert werden sollte. Die Aufgabe der Kommission im Zusammenhang mit diesem Fusionsverfahren liegt darin, zu beurteilen, ob die Bedingungen, die von Wettbewerbern vorgefunden werden, einen Eintritt eines neuen Wettbewerbers wahrscheinlich machen oder nicht.

680. Die Kommission stellt fest, dass die Ansicht der CAR, dass der irische Flughafen in der Tat überlastet ist, sowohl von dem gegenwärtigen Zeitplanmoderator ACL sowie von der DAA⁶⁸⁷ und der irischen Regierung⁶⁸⁸ geteilt wird, d. h. den zuständigen Behörden bezüglich der Verwaltung des Flughafens Dublin. Die zuvor genannten Entscheidungen, die auf detaillierten Studien und Ansichten aller hauptsächlich beteiligten Gruppen am Flughafen Dublin basieren, enthalten aus diesem Grund deutliche Hinweise auf die Existenz von Überlastungsproblemen in Dublin.

681. Die Tatsache, dass bezüglich einer früheren Entscheidung der CAR noch immer gerichtliche Verfahren geführt werden, hat keinen direkten Einfluss auf die vorliegende Entscheidung, die rechtlich gültig ist und die Ansicht des öffentlichen Regulators widerspiegelt.

682. Die Entscheidungen der CAR stehen im Einklang mit den Ergebnissen der von der Kommission durchgeführten Analyse in Bezug auf die Überlastung des Flughafens Dublin.

Überlastung der Start- und Landebahn

683. Was das Problem der Überlastung der Start- und Landebahnen betrifft, hat die CAR im Detail alternative Vorschläge analysiert, wie die vorhandenen Kapazitäten erhöht werden

684 Es sollte angemerkt werden, dass die CAR den Flughafen Dublin bereits im April 2005 mit Wirksamkeit zum Sommer 2006 als koordinierten Flughafen bestimmt hat. Diese Entscheidung war jedoch Gegenstand einer gerichtlichen Überprüfung durch Ryanair und wurde in erster Instanz als ungültig erklärt; das Verfahren ist immer noch schwebend.

685 Siehe <http://www.aviationreg.ie/images/ContentBuilder/2007-02-13%20cp3%202007%20final.pdf>.

686 Siehe Pressemitteilung der CAR vom 12.2.2007: <http://www.aviationreg.ie/images/ContentBuilder/2007-02-12%20press%20release%20summer%2007%20designation%20of%20dublin%20airport.pdf>.

687 Siehe Jacobs-Bericht.

688 Siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 2.2.2007 („Auswirkungen von Ryanairs Dominanz auf dem Flughafen Dublin“), Blatt Nr. 6444.

können (z. B. durch die Verringerung der Staffelungsabstände von Flugzeugen oder die Errichtung einer neuen Rollbahn). Diese Vorschläge wurden als nicht angemessen befunden, um die Überlastungsprobleme für die verschiedenen Nutzer des Flughafens zu lösen, teilweise aus Sicherheitsgründen (z. B. Änderung der Staffelungsabstände), teilweise aus dem Grund, dass sie keine rechtzeitige und effektive Lösung darstellen würden (neue Rollbahnen⁶⁸⁹). Keine andere dritte Partei außer Ryanair hat sich darauf berufen, dass eine geänderte Nutzung der kleinen Start- und Landebahn 11/29 (Bereitstellung des gesamten Flugverkehrs mit kleinen Flugzeugen auf dieser Start- und Landebahn) eine effektive Gegenmaßnahme in Bezug auf das Problem der Überlastung darstellen würde. Dies steht im Einklang mit den Ergebnissen der Kommission. In der Tat hat die DAA die Kommission darüber informiert, dass die kleine Start- und Landebahn bereits von kleineren Flugzeugen verwendet wird, was auch von den betroffenen Wettbewerbern bestätigt wurde⁶⁹⁰.

684. Die CAR hat befunden, dass Probleme bezüglich der Überlastung insbesondere für die Zeit zwischen 5:00 Uhr und 8:00 Uhr morgens erwartet wurden, ohne zwischen bestimmten Überlastungszeiten unterscheiden zu müssen. Der Jacobs-Bericht, eine der Hauptquellen für die Entscheidung der CAR bezüglich der Kapazitäten von Start- und Landebahnen⁶⁹¹, kommt zu dem Schluss, dass Verzögerungen auch zwischen 21:00 Uhr und 22:00 Uhr erwartet werden⁶⁹². Die Entscheidung der CAR kommt zu dem Schluss, dass während der (morgentlichen) Spitzenzeiten „einer von 10 Flügen während dieses Zeitraums eine Verzögerung von 32-45 Minuten aufweist (...)“.
685. Diese Ergebnisse des zuständigen Regulators sind selbst Hinweis genug, dass der Flughafen Dublin während Spitzenzeiten als überlastet angesehen werden kann. Jedoch zeigen auch die Ergebnisse der Antworten von Flughäfen und Wettbewerbern auf den Markttest der Kommission deutlich, dass die Wettbewerber sich der Überlastungsprobleme am Flughafen Dublin bewusst sind und diese Überlastungsprobleme als eine Eintrittsbarriere betrachten⁶⁹³.
686. Auch wenn erwartet werden kann, dass eine neue Start- und Landebahn, die in Dublin im Jahre 2011 oder 2012 eröffnet werden soll, die Situation in Bezug auf die eingeschränkten Start- und Landebahnkapazitäten zu Spitzenzeiten verbessert, wird diese Maßnahme nicht ausreichen, um zu einem rechtzeitigen Eintritt von potenziellen Wettbewerbern zu führen, der erforderlich wäre, um die identifizierten Wettbewerbsprobleme zu lösen (auch unter der Annahme, dass diese Einschränkungen die einzige Eintrittsbarriere darstellen).
687. Die maximale Anzahl an abfliegenden Start- und Landebahnbewegungen (Abflüge) am Flughafen Dublin beträgt derzeit 25 pro Stunde während der morgentlichen Spitzenzeiten.

689 Entscheidung der CAR vom 12. Februar 2007, Seite 21f; Jacobs-Bericht, Seite 62.

690 Siehe auch die Befragung von Aer Arann vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

691 Die CAR bezieht sich auch auf eine Studie des Luftverkehrsberatungsunternehmens NATS für die DAA.

692 Jacobs-Bericht, Seite 58.

693 6 von 25 Wettbewerbern, die auf die Markttest der Kommission in Bezug auf dieses Problem geantwortet haben, erwähnten keine „Überlastungsprobleme“ oder „fehlende Flughafenkapazitäten in Dublin“, wenn sie aufgefordert wurden, potenzielle Eintrittsbarrieren zu beschreiben. Von diesen sechs Wettbewerbern flogen jedoch nur zwei den Flughafen Dublin an. Siehe auch die Befragung von CityJet, Blatt Nr. 6170: „Der Flughafen Dublin ist nach Meinung von CityJet zwischen 6 Uhr und 9 Uhr morgens und zwischen 16 Uhr und 19 Uhr abends „vollständig überlastet“. CityJet erachtet die zweite kleinere Start- und Landebahn nicht als eine Alternative. Auch aufgrund der derzeitigen Kapazitäten und dem Mangel an gerechten Regelungen am Flughafen Dublin hat CityJet vor kurzem seine Expansion vom Flughafen London City zu anderen europäischen Städten bekannt gegeben (wie zum Beispiel Madrid, Mailand Linate, Genf, Zürich, Nizza, Belfast City). Ein Betrieb auf diesen Strecken von Dublin aus wäre aufgrund der dortigen Kapazitäten und dem unzureichenden Zugang zu Einrichtungen wie beispielsweise Kontaktstandplätzen nicht möglich.“

Dies hat sich ab dem Beginn der von der IATA geplanten Saison Sommer 2007 bis auf ein Maximum von 31 Abflügen pro Stunde erhöht. ACL gibt jedoch an, dass, zu bestimmten Spitzenzeiten jedoch, insbesondere morgens, die Startbahnen weiterhin überfüllt sind. Darüber hinaus gibt die ACL nach einem Vergleich der Situation mit der Situation an den Flughäfen London-Gatwick und Stansted an, dass ein Maximum von 31 Abflugbewegungen einer relativ hohen Anzahl entspricht. Aus diesem Grund können nur geringfügige Anstiege der maximalen Anzahl von Start- und Landebahnbewegungen erwartet werden.

Unzureichende Standplatzkapazitäten

688. Was das Problem der eingeschränkten Verfügbarkeit von Standplätzen betrifft, kommt die CAR zu dem Schluss (indem sie den Jacobs-Bericht zitiert): „Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Standplätze im Winter 2007 wird die Spitzenanforderungen nicht erfüllen.“ Zusätzlich stellt die Entscheidung fest, dass „zwischen 40 % und 50 % der Standplätze wahrscheinlich weit entfernt liegen“. Der Jacobs-Bericht bezieht sich auch auf eine weitere Studie bezüglich der Verfügbarkeit von Standplätzen, die zu dem Schluss gekommen ist, dass es in den Jahren von 2007 bis 2010 zu einem Rückgang der Verfügbarkeit von Standplätzen kommen wird⁶⁹⁴.
689. Dies steht ebenfalls im Einklang mit den Ergebnissen der Kommission, da insbesondere kleine Wettbewerber erwähnt haben, dass sie ebenfalls erheblichen Schwierigkeiten in Bezug auf den Erhalt von angemessenen (Kontakt-) Standplätzen gegenüberstehen, die mit dem Flughafengebäude verbunden sind, und dass es einen erheblichen Wettbewerbsnachteil im Vergleich zu Ryanair und Aer Lingus darstellt, wenn eine Fluggesellschaft nicht über Standplätze verfügt, die an den Terminal angebunden sind⁶⁹⁵.

Überlastung in Bezug auf den Terminal

690. Was die Existenz von Überlastungsproblemen in Bezug auf den Terminal betrifft, stellen die Entscheidungen der CAR fest (erneut auf der Basis des Jacobs-Berichts), dass „die Abflughalle am Flughafen Dublin zu einem erheblichen Maße überlastet ist. *In den Spitzenräumen von 3 Uhr bis 8 Uhr morgens im Sommer 2006, (...), wurde die Kapazitätsgrenze der Abflughalle in 82 % der Spitzenzeiten erreicht.*“ Der Jacobs-Bericht erwartet, dass auch in Bezug auf die Sicherheit und die Immigration im Sommer 2007 die Überlastungsprobleme weiterhin gegenwärtig sein werden. Da jedoch der Jacobs-Bericht und die CAR erwarten, dass die von der DAA vorgeschlagenen Kapazitätserweiterungen diese Probleme lösen werden, und da sich Wettbewerber hauptsächlich auf Kapazitätsprobleme in Bezug auf die Start- und Landebahn und die Standplätze beziehen, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Überlastungsprobleme in Bezug auf den Terminal als potenzielle Eintrittsbarrieren am Flughafen Dublin zum Zwecke dieser Entscheidung nicht berücksichtigt werden müssen.

Schlussfolgerung

691. Im Hinblick auf das zuvor Genannte kommt die Kommission aus diesem Grund zu dem

694 Jacobs-Bericht, Seite 55.

695 Siehe Protokolle der Interviews mit Aer Arann und CityJet, Blatt Nr. 6170.

vorläufigen Schluss, dass die Überlastung am Flughafen Dublin zu bestimmten Spitzenzeiten wahrscheinlich vor dem Eintritt auf Strecken von oder nach Dublin abschrecken wird.

7.8.7.2. Einschränkungen auf anderen Flughäfen

692. Was die Kapazitäten an anderen Flughäfen auf den sich überschneidenden Strecken betrifft, stellen die folgenden Flughäfen „koordinierte Flughäfen“ im Sinne der Zeitnischenverordnung dar: London-Heathrow, London-Gatwick, London-Stansted, Manchester, Paris CDG, Lyon St Exupéry, Frankfurt, Amsterdam, Mailand-Linate, Mailand-Malpensa, Rom-Fiumicino, Rom-Ciampino, Madrid, Barcelona, Wien und Brüssel-Zaventem. Wie im Weiteren⁶⁹⁶ detailliert beschrieben wird, sind die Überlastungsprobleme auf vielen dieser Flughäfen ernstzunehmender als in Irland, da einige dieser Flughäfen (wie beispielsweise London Heathrow /Gatwick oder Frankfurt) ganztägig überlastet sind. Andere Flughäfen sind nur zu bestimmten Tageszeiten überlastet.
693. Sekundärflughäfen sind im Allgemeinen nicht überlastet. Jedoch impliziert die Tatsache, dass Kunden, insbesondere Kunden von Billigfluggesellschaften, in den meisten Fällen bereit sind, Primärflughäfen mit Sekundärflughäfen zu tauschen, im Gegensatz zur Behauptung von Ryanair nicht, dass Fluggesellschaften überlastete Primärflughäfen durch Sekundärflughäfen leicht ersetzen könnten.⁶⁹⁷ Auch wenn viele dieser koordinierten Flughäfen im Prinzip aus der Perspektive der Nachfrageseite durch Sekundärflughäfen ersetzbar sind, stellt die Möglichkeit, zu einem weniger überlasteten Flughafen zu fliegen, für viele Fluggesellschaften keine Alternative dar, insbesondere für solche Fluggesellschaften, deren Dienstleistungs- oder Betriebsmodell die Nutzung von Sekundärflughäfen nicht ermöglicht.
694. Der Überlastungsgrad auf beiden Seiten jeder analysierten Strecke wird im Einzelnen auf einer Fall-zu-Fall-Basis im Kontext der Analyse der Wettbewerbssituation auf den entsprechenden Strecken diskutiert werden.

7.8.7.3. Die Überlastung eines Flughafens ist im vorliegenden Fall ein abschreckender Faktor für potenzielle Neubewerber

695. Was das Argument von Ryanair betrifft, dass die Überlastung eines Flughafens eine eingeschränktere Rolle als in anderen Fällen spielt, da viele der Strecken sich auf Urlaubs/Freizeitstrecken beziehen, stimmt die Kommission mit Ryanair überein, dass Privatreisende wahrscheinlich eher dazu bereit sind, Abflug- und Ankunftszeiten außerhalb der Spitzenzeiten zu akzeptieren als zeitabhängige Geschäftspassagiere.
696. Die Kommission teilt ebenfalls die Ansicht von Ryanair, dass der Flughafen Dublin nicht während des ganzen Tages überlastet ist⁶⁹⁸, und dass außerhalb der Spitzenzeiten normalerweise keine Probleme im Hinblick auf Überlastungen auftreten.
697. Jedoch schließt die Tatsache, dass es für potenzielle Wettbewerber möglich ist, auf

⁶⁹⁶ Siehe Abschnitt 7.9.

⁶⁹⁷ Siehe Erwiderung von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Seite 249.

⁶⁹⁸ Siehe z.B. die Antworten auf Frage 5 des Flughafen-Fragebogens vom 09.11.2006.

Strecken außerhalb der Spitzenzeiten einzutreten, nicht aus, dass der Betrieb außerhalb von Spitzenzeiten den potenziellen Neubewerbern einen wirtschaftlichen Nachteil verschafft, was diese potenziellen Konkurrenten weiterhin von einem Eintritt abschreckt und sie daran hindert, in direkten Wettbewerb zu Aer Lingus und Ryanair zu treten.

698. Dies gilt insbesondere für die Strecken, auf denen Ryanair und Aer Lingus bereits mit hohen Frequenzen operieren, wie zum Beispiel viele Strecken zwischen Irland und Großbritannien. Der Markttest der Kommission hat ergeben, dass das Angebot eines großen Bereichs an Zeitnischen, einschließlich der Zeitnischen am frühen Morgen und späten Abend, es Ryanair und Aer Lingus ermöglicht, eine große Anzahl an zeitabhängigen Passagieren/Geschäftskunden auf diesen Flügen zu gewinnen⁶⁹⁹. Ein Wettbewerber, der nicht in der Lage ist, Flüge während Spitzenzeiten anzubieten, kann die Nachfrage dieser Kunden nicht erfüllen und würde aus diesem Grund automatisch weniger Passagiere gewinnen, was dazu führt, dass sein Betrieb weniger Gewinn abwirft. Da viele der potenziellen Wettbewerber sehr auf zeitabhängige Passagiere konzentriert sind, für die sie besondere Ticketkategorien anbieten, kann von diesen Fluggesellschaften nicht erwartet werden, dass sie im Vergleich zu Ryanair und Aer Lingus erfolgreich operieren, ohne über die Sicherheit zu verfügen, eine ausreichende Anzahl von Zeitnischen am frühen Morgen und am späten Abend auf beiden Seiten der Strecke zu erhalten. Die Tatsache, dass potenzielle Wettbewerber, insbesondere die Wettbewerber, die kleinere Flugzeuge nutzen, wissen, dass sie keinen Kontaktstandplatz erhalten werden, sondern dazu gezwungen sein werden, ihre Passagiere mit dem Bus zu entfernt gelegenen Standplätzen zu befördern (während die großen Flugzeuge von Ryanair und Aer Lingus bessere Chancen haben, einen Kontaktstandplatz zu erhalten), stellt eine weitere Abschreckung für alle potenziellen Wettbewerber auf diesen Strecken dar.
699. Auf „Freizeit“-Strecken sind zeitabhängige Passagiere weniger relevant für Wettbewerber, die auf eine neue Strecke eintreten möchten. Passagiere, die auf „Freizeit“-Strecken fliegen, sind im Allgemeinen eher dazu bereit, Flugzeiten außerhalb der Spitzenzeiten zu akzeptieren. Zur gleichen Zeit ist die Möglichkeit, Zeitnischen am frühen Morgen und am späten Abend anzubieten, auch für diese Flüge nicht irrelevant, da dies den Passagieren ermöglicht, den gesamten Tag ihres Urlaubs oder ihres Kurzbesuchs zu nutzen. Die Möglichkeit, Zeitnischen am frühen Morgen anzubieten, kann aus diesem Grund die Attraktivität des Angebots eines Wettbewerbers erhöhen.
700. Das Risiko, nicht in der Lage zu sein, Zeitnischen während Spitzenzeiten zu erhalten, ist ebenfalls ein allgemeines Problem, das für alle Strecken gilt, ungeachtet dessen, ob diese Strecken zwischen Großbritannien und Irland oder kontinentale „Freizeit“-Strecken darstellen. Dies liegt daran, dass Fluggesellschaften (insbesondere Billigfluggesellschaften) im Allgemeinen auf 3 bis 4 Hin- und Rückflüge für ein Flugzeug pro Tag abzielen und ihren Betrieb daher so früh wie möglich aufzunehmen versuchen (d. h. während den Spitzenzeiten), um die Ausnutzung ihrer Flugzeuge zu maximieren. Wie zuvor bereits dargestellt wurde, müsste ein Neubewerber, der erfolgreich mit Aer Lingus und Ryanair konkurrieren möchte, idealerweise von einer Basis in Dublin aus operieren. Von einem derartigen Neubewerber würde jedoch erwartet werden, dass dieser in der Lage ist, eine große Anzahl an Zeitnischen am frühen Morgen oder am späten Abend zu nutzen, um die Ausnutzung seiner Flotte zu maximieren. Die Überlastung am Flughafen Dublin schreckt aus diesem Grund Fluggesellschaften davon ab, eine Basis am Flughafen Dublin

699 Der geschätzte Prozentsatz an Geschäftsreisende/zeitabhängigen Passagieren liegt zwischen 20 % und 30 % auf diesen Strecken.

zu errichten.

7.8.8 Die starke Position der fusionierten Einheit am Flughafen Dublin verhindert möglicherweise die weitere Expansion von Wettbewerbern

701. Die Fusion hätte ebenfalls eine Auswirkung auf die Nutzungsweise des Flughafens Dublin, da sie die beiden Fluggesellschaften vereinen würde, die bei weitem die größten Nutzer des Flughafens darstellen. Der Erwerb von Aer Lingus durch Ryanair würde einen Nutzer erzeugen, der für den größten Anteil am Flugverkehr (etwa 70 % aller Passagiere) verantwortlich wäre, während der zweitgrößte Nutzer (Aer Arann) nur wenig mehr als 5 % aller Passagiere am Flughafen Dublin befördern würde und andere Wettbewerber sogar über einen noch geringeren Anteil am Gesamtverkehr verfügen würden. Im Einklang mit den Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse) hat die Kommission aus diesem Grund beurteilt, ob die fusionierte Einheit ihren erheblichen potenziellen Anteil am Flughafen Dublin dazu verwenden könnte, den Eintritt oder die Expansion ihrer Konkurrenten zu verhindern⁷⁰⁰.
702. Eine Vielzahl von Dritten hat ihre Bedenken geäußert, dass die vorrangige Position von Ryanair/Aer Lingus als ein Nutzer in Dublin dazu verwendet werden könnte, die vorhandenen Barrieren in Bezug auf einen Eintritt in Dublin weiter zu vergrößern⁷⁰¹. Einige Wettbewerber haben ihre Bedenken ausgedrückt, dass die fusionierte Einheit versuchen könnte, ihren Einfluss als ein bedeutender Nutzer dazu auszunutzen, um bevorrechtigte Flughafengebühren zu erhalten, insbesondere am Flughafen Dublin⁷⁰². In der Tat war Ryanair in der Lage, derartige bevorrechtigte Bedingungen an anderen Flughäfen auszuhandeln⁷⁰³. Die internen Dokumente von Ryanair bestätigen, dass [...] ⁷⁰⁴. Des Weiteren zeigen die internen Dokumente von Ryanair außerdem, dass [...] ⁷⁰⁵. Es muss beachtet werden, dass die Flughafengebühren als eine Preisobergrenze reguliert werden, und dass aus diesem Grund die Preisregulierung mögliche Rabatte nicht ausschließt. In diesem Kontext könnte eine einzigartige Position der fusionierten Einheit eine bedeutende Rolle bei den Verhandlungen mit dem Flughafen Dublin spielen.
703. Einige Wettbewerber haben sich auch über einen erhöhten Einfluss von Ryanair auf die Zuordnung von *vorhandenen Flughafeneinrichtungen* beschwert, insbesondere die bereits bestehenden Kontaktstandplätze, die besonders für Fluggesellschaften von Bedeutung sind, die sich auf Geschäftskunden konzentrieren⁷⁰⁶. Ein Konkurrent könnte zum Beispiel von einem Eintritt abgeschreckt werden, wenn die fusionierte Einheit ihre Position dazu

700 Siehe Punkt 36 der Horizontal Merger Guidelines.

[Die Fähigkeit der fusionierten Einheit, die Expansion durch Wettbewerber zu erschweren]

„Einige vorgeschlagene Fusionen würden, falls erlaubt, den effektiven Wettbewerb wesentlich erschweren, indem das fusionierte Unternehmen in einer Position belassen wird, in der es die Möglichkeit und den Anreiz hätte, die Expansion von kleineren Unternehmen und potentiellen Mitbewerbern zu erschweren oder anderweitig die Fähigkeiten von Mitbewerbern zu beschränken. [...]“

701 Siehe z.B. die Antworten auf Frage 49 des Wettbewerber-Fragebogens vom 6.11.2006; siehe auch das Interview mit Aer Arann vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170; Interview mit CityJet (Air France) vom 21.2.2007; Interview mit Jet2.com vom 1.2.2007, Blatt Nr. 6170; Interview mit Air Berlin vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170; siehe auch Übermittlung von „Auswirkungen von Ryanairs Dominanz auf dem Flughafen Dublin auf die Entwicklung des Flughafens und auf den Wettbewerb“ vom Verkehrsministerium Irlands vom 2.2.2007, Blatt Nr. 6444.

702 Siehe auch die Antworten auf Frage 49 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6. November 2006.

703 Siehe in diesem Zusammenhang auch das Interview mit Aer Arann vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170.

704 Siehe Dokument 1 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc vom [...]*, Seite 1.4-1.5 (Blatt Nr. 629).

705 Siehe Dokument 1 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc vom [...]* (Blatt Nr. 629), Seite 1.5. mit folgendem Inhalt: „[...]“ Siehe auch Dokument 1 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc vom [...]*, Seite 1.7 (Blatt Nr. 629).

706 Siehe z.B. die Interviews mit Aer Arann vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170 oder mit CityJet vom 21.2.2007, Blatt Nr. 6170. CityJet sagt in dieser Hinsicht: „Wenn man den Fokus von CityJet auf die ertragsreichen Geschäftsreisenden, die für den höheren Preis einen gewissen Service und Komfort erwarten, berücksichtigt, dann ist diese Unannehmlichkeit für die Passagiere insbesondere für CityJet schädlich.“

verwenden würde, einen einfacheren Zugang zu bevorrechtigten Kontaktstandplätzen nahe dem Terminal zu erhalten, da dies kleinere Fluggesellschaften zur Verwendung von weiter entfernten Standplätzen auf dem Rollfeld zwingen würde, die nur mit dem Bus erreichbar wären, wohingegen Ryanair seine Flugzeuge direkt am Terminal parken und Kontaktstandplätze oder Fluggastbrücken verwenden könnte⁷⁰⁷. In diesem Zusammenhang wird festgestellt, dass es für Billigfluggesellschaften von Bedeutung ist, einen Standplatz nahe den Flugsteigen zu erhalten, um schnelle Umlaufzeiten sicherzustellen.

704. Viele dritte Parteien haben ebenfalls behauptet, dass die bevorteilte Position der fusionierten Einheit dieser ebenfalls ermöglichen könnte, *weitere Expansionspläne am Flughafen Dublin zu blockieren* und damit die bestehenden Überlastungsprobleme zum Nachteil der Wettbewerber aufrechterhalten könnte, die auf Strecken von und nach Dublin eintreten möchten⁷⁰⁸. Insbesondere könnte die fusionierte Einheit seine erhöhte Nachfragemacht dazu verwenden, Druck auf die Flughafenbehörde auszuüben, nicht mit der Entwicklung eines neuen Terminals und einer neuen Start- und Landebahn fortzufahren.
705. *Ryanair* behauptet, nicht über genügend Macht zu verfügen, um die Flughafengebühren oder die Expansionspläne der Dublin Airport Authority zu beeinflussen. Das Unternehmen bezog sich vor allem auf das Beispiel des Flughafens Stansted, wo *Ryanair* nicht in der Lage war, die Expansionspläne des Flughafens zu beeinflussen, auch wenn *Ryanair* diese Pläne vehement abgelehnt hatte⁷⁰⁹. *Ryanair* hat ebenfalls Nachweise bezüglich der Expansionspläne des Flughafens Dublin zur Verfügung gestellt.
706. Der Markttest der Kommission hat angedeutet, dass die starke Position als Nutzer in Dublin verwendet werden könnte, um einen Einfluss auf Entscheidungen in Bezug auf die Infrastruktur des Flughafens auszuüben, der Wettbewerber weiterhin von einem Eintritt oder einer Expansion abschrecken könnte. Auch wenn die Fusion *Ryanair* keine neuen gesetzlichen Befugnisse verleiht, gegen Entscheidungen in Bezug auf Gebühren, Einrichtungen oder Expansionen Einspruch zu erheben, wird festgestellt, dass der rechtliche Rahmen die CAR und die DAA dazu verpflichten, die Ansicht seines bis dahin größten Kunden zu berücksichtigen⁷¹⁰. Nach der Fusion wird die fusionierte Einheit mehr als 15-mal größer sein als ihr nächster Wettbewerber in Dublin. Dies wird dem neuen Unternehmen nicht nur einen erhöhten faktischen Einfluss im Entscheidungsprozess

707 Siehe Punkt 71 der Horizontal Merger Guidelines,

„Barrieren für den Eintritt können unterschiedliche Formen annehmen:

(a) [...]

(b) Die etablierten Anbieter können auch technische Vorteile genießen, wie bevorzugter Zugang zu wesentlichen Einrichtungen, [...] was es für jedes Unternehmen erschweren würde, erfolgreich in Wettbewerb zu treten.“

708 Siehe Antworten auf Frage 49 des Wettbewerber-Fragebogens vom 6.11.2006; Übermittlung vom Verkehrsministerium Irlands vom 2.2.2007; siehe auch die Interviews mit Jet2.com vom 1.2.2007, Blatt Nr. 6170: „... die starke Position der fusionierten Einheit auf dem Flughafen Dublin kann auch Grund für Bedenken in Bezug auf den Einfluss auf Flugzeiten, Landerechte und den Einfluss auf den Flughafen im Allgemeinen sein“;

Interview mit Aer Arann vom 13.2.2007, Blatt Nr. 6170: „*Ryanair/Aer Lingus* könnte seine Dominanz als ein Flughafenkunde auf den irischen Flughäfen nutzen, um den Eintritt für Wettbewerber zu erschweren (...).“;

Interview mit Air Berlin, Blatt Nr. 6170: „[Air Berlin] drückte Bedenken aus, dass die fusionierte Einheit ihre Stärke als Kunde auf irischen Flughäfen nutzen könnte, diese Flughäfen zu veranlassen, andere Wettbewerber in Bezug auf Flughafengebühren zu benachteiligen, d.h. günstigere Gebühren als die Wettbewerber.“; siehe auch Interview mit CityJet (Aer France) vom 21.2.2007.

Interview mit CityJet (Aer France) vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170: „... ermöglicht es ihnen, die Politik am Flughafen Dublin noch mehr zu dominieren.“

709 Es sollte jedoch auch angemerkt werden, dass *Ryanairs* Bezug auf die Situation in Stansted nicht in der Lage ist, die Bedenken der Kommission in dieser Hinsicht zu zerstreuen.

710 Siehe Absatz 33 des Irish Aviation Regulation Act 2001, wie ergänzt durch Absatz 22 des Irish State Airports Act 2004:

(1) Bei der Fällung einer Entscheidung sind die Ziele der Kommission wie folgt—

(a) Vereinfachung einer effizienten und wirtschaftlichen Entwicklung und des Betriebs des Flughafens Dublin mit Erfüllung der Anforderungen der gegenwärtigen und zukünftigen Nutzer des Flughafens Dublin,

(b) Schutz der angemessenen Interessen der gegenwärtigen und zukünftigen Nutzer des Flughafens Dublin in Bezug auf den Flughafen Dublin (...).“ (Text von der Kommission hervorgehoben).

verleihen. Es wird auch über mehr juristische Möglichkeiten verfügen, den Entscheidungsprozess zu seinen eigenen Gunsten zu beeinflussen. Beispielsweise wird das Gewicht der fusionierten Einheit im Dublin Airport Coordination Committee (DACC) nach der Fusion erheblich zunehmen. Gemäß der Satzung der DACC würde eine Fluggesellschaft, die mehr als 56 % der sogenannten „Flugbewegungen“⁷¹¹ betreibt, die Mehrheit der Stimmen halten. Dies wird der Fall für die fusionierte Einheit nach der Fusion sein. Die Fusion würde daher zu einer Situation führen, in der ein Unternehmen die Mehrheit der Stimmen in der DACC halten würde, während nur eine kleine und fragmentierte Anzahl von anderen Fluggesellschaften in der DACC vertreten wäre. Während es den Tatsachen entspricht, dass die DACC nicht selbst der Flughafenregulator ist, nimmt sie nichtsdestotrotz eine bedeutende Beratungsfunktion in dem Prozess im Hinblick auf die Definition der Kapazitäten und Dienstleistungsanforderungen am Flughafen Dublin ein⁷¹².

707. Die Bedenken der Konkurrenten von Ryanair⁷¹³, dass die fusionierte Einheit ihre Mehrheit in der DACC und ihre einzigartige starke Position am Flughafen Dublin dazu verwenden könnte, den Regulator dahingehend zu beeinflussen, den Flughafen gemäß den Anforderungen von Ryanair zu formen, könnten aus diesem Grund nicht unbegründet sein. Während Ryanair in der Tat nur sehr grundlegende Flughafendienstleistungen für sein Billigflugmodell bevorzugt, folgen die meisten potenziellen Neubewerber einem anderen Geschäftsmodell, für das sie einen höheren Grad an Dienstleistungen bevorzugen (z. B. Aufenthaltsbereiche, Kontaktstandplätze, moderne Gebäude usw.). Dieser Konflikt kann durch das Beispiel des gegenwärtigen Rechtsstreits bezüglich der Expansionspläne der DAA am Flughafen Dublin illustriert werden (betreffend den neuen „Terminal 2“ sowie eine neue Start- und Landebahn). Während Fluggesellschaften, die die Mehrheit der Verbraucher am Flughafen Dublin repräsentieren, derzeit für die Expansionspläne der DAA stimmen, erhebt die fusionierte Einheit (Ryanair) einen deutlichen Widerspruch gegen die Expansion. Die bis heute andauernde Ablehnung von Ryanair wird nach der Fusion noch mehr Gewicht erhalten, wenn das Unternehmen mehr als zwei Drittel der Nutzer am Flughafen Dublin repräsentiert. Die Chancen, die Expansionspläne so zu beeinflussen, dass sie mehr auf das Geschäftsmodell von Ryanair zugeschnitten sind, werden aus diesem Grund durch die Fusion erhöht.
708. Es kann daher der Schluss gezogen werden, dass der Zusammenschluss der fusionierten Einheit es auch ermöglicht, ihr Gewicht im Konsultationsprozess bezüglich Flughafenengebühren, der Zuweisung von Flughafeneinrichtungen oder Expansionsplänen zu verstärken. Dies kann einen Eintritt/eine Expansion für ihre Wettbewerber erheblich erschweren.

7.8.9 *Analyse der tatsächlichen und potenziellen Wettbewerber von Ryanair und Aer Lingus*

709. Ryanair argumentiert, dass eine Vielzahl von Fluggesellschaften in der Lage wären, auf die irischen Strecken einzutreten oder ihren gegenwärtigen Betrieb auszuweiten, wenn Ryanair/Aer Lingus ihre Preise erhöhen würden. Diese tatsächlichen oder potenziellen konkurrierenden Fluggesellschaften schließen u. a. ein: Aer Arann, Air Berlin, bmi/bmibaby, Lufthansa, British Airways, Clickair, easyJet, Flybe und SkyEurope, die in

711 Lufttransportbewegungen („LTB“) werden definiert als „die geplante Zeit der Ankunft oder des Abflugs, verfügbar für oder zugewiesen an eine Flugzeugbewegung zu einem bestimmten Datum in Dublin“, siehe Absatz 11 der Satzung.

712 Siehe insbesondere Absatz 3.1.1 und Absatz 3.1.2 der Satzung.

713 Siehe z. B. die Antworten auf Frage 49 des Fragebogens an Wettbewerber vom 6. November 2006; siehe auch die Befragung von Aer Arann vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170, die Befragung von CityJet (Air France) vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170, die Befragung von Jet2.com vom 1. Februar 2007, Blatt Nr. 6170 und die Befragung von Air Berlin vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

den folgenden Abschnitten⁷¹⁴ beschrieben werden. Dieser Abschnitt beschreibt die Wettbewerber, die von der Kommission zu den wichtigsten Wettbewerbern bei den sich überlagernden Strecken gezählt werden, um einen allgemeinen Überblick über ihre Möglichkeiten und Anreize zu geben, auf die Märkte einzutreten, die von der beabsichtigten Transaktion betroffen sind. Die Tatsache, dass Wettbewerber nicht in diesem Abschnitt erwähnt werden, bedeutet nicht, dass sie von der Kommission nicht beachtet werden, da der Wettbewerbsdruck durch einzelne Wettbewerber in jedem Fall in Abschnitt 7.9 besprochen wird (Analyse nach einzelnen Strecken).

710. Die Kommission stellt fest, dass Ryanair auch auf US-Fluggesellschaften als seine „Hauptwettbewerber“ hinweist, die noch nicht auf dem Kurzstreckenmarkt in Europa präsent sind. Ryanair bezieht sich ebenfalls auf das kürzlich getroffene Open-Skies-Abkommen, das zu vermehrten Aktivitäten von US-Fluggesellschaften in Europa führen würde. Während die Kommission nicht bestreitet, dass das Open-Skies-Abkommen eine Verstärkung der Aktivitäten von US-Fluggesellschaften in Europa zur Folge hat, kann man jedoch erwarten, dass die Aktivitäten der US-Fluggesellschaften sich, zumindest für die Anfangszeit und bis sie sich in Europa etabliert haben, auf den Langstreckenmarkt konzentrieren werden. Tatsächlich erhielt die Kommission keine Hinweise aus dem Markttest, dass US-Beförderer bei kurz- oder selbst mittelfristiger Sicht als glaubwürdige Wettbewerber auf den europäischen Kurzstreckenmärkten angesehen werden. Daher kann die Kommission sich nicht auf den potenziellen Eintritt nichteuropäischer Fluggesellschaften beziehen und wird dies in diesem Abschnitt nicht weiter analysieren.
711. In den folgenden Abschnitten werden zunächst die konkurrierenden Fluggesellschaften diskutiert werden, die über eine Basis an den relevanten irischen Flughäfen verfügen (CityJet und Aer Arann); anschließend folgt eine Analyse der wichtigsten Wettbewerber, die in Europa aktiv sind.

7.8.9.1. CityJet (Air France)

712. CityJet ist eine nach irischen Gesetzen eingetragene Fluggesellschaft, ist jedoch seit 1999 eine 100-prozentige Tochtergesellschaft von Air France. Wie aus der Eigentümerschaft und der strahlenförmigen Struktur seines derzeitigen Netzwerkes nach und von Paris CDG deutlich wird, stellt das Unternehmen CityJet hauptsächlich eine Fluggesellschaft für Zubringerverkehr für den Drehkreuzbetrieb seines Mutterunternehmens Air France am Flughafen Paris CDG und die Partner von Air France in der Fluggesellschaftsallianz Skyteam dar.
713. CityJet betreibt eine Flotte von 20 Flugzeugen vom Typ BAe 146 mit einer Sitzplatzkapazität von jeweils 93 Passagieren, was mehr oder weniger der Hälfte der Sitzplatzkapazität eines Flugzeugs vom Typ Boeing 737-800 entspricht, wie es von Ryanair betrieben wird. Flugzeuge vom Typ BAe 146 sind besonders geeignet für den Betrieb auf einer kurzen Start- und Landebahn, da sie über vier Düsentriebwerke verfügen. Es muss hier betont werden, dass die betrieblichen Stückkosten für diese Flugzeuge erheblich höher sind als für die Flugzeuge, die Ryanair und Aer Lingus verwenden. Obwohl CityJet im Prinzip Zugriff auf größere Flugzeuge von Air France hat, hat es nicht

714 Abschnitt 7.8.9.1-7.8.9.11.

die Absicht, große Flugzeuge auf den irischen Strecken einzusetzen⁷¹⁵.

714. In Irland verfügt CityJet über eine Basis in Dublin mit insgesamt 3 stationierten Flugzeugen, die auf zwei Strecken fliegen: Dublin – London City und Dublin - Paris CDG mit Flügen hoher Frequenz. Aus diesem Grund ist der Umfang der Aktivitäten dieser Fluggesellschaft in Dublin viel stärker eingeschränkt, verglichen mit der gesamten Anzahl an Flugzeugen, die in Dublin stationiert sind, und mit den Strecken, die von der fusionierten Einheit betrieben werden.
715. In Bezug auf die Dienstleistungsdifferenzierung ist CityJet eindeutig ein Beförderer mit umfassenden Dienstleistungen. Das Unternehmen beschreibt sich selbst als „eine Linienfluggesellschaft mit dem Dienstleistungsangebot einer Netzwerkfluggesellschaft zu geringen Preisen [...]“ und als „eine Netzwerkfluggesellschaft und regionale Fluggesellschaft für Geschäftsreisende“⁷¹⁶. Des Weiteren bestätigt CityJet⁷¹⁷, dass das Unternehmen sich hauptsächlich auf Transferpassagiere (insbesondere auf Passagiere von und nach Paris CDG) sowie auf Geschäftsreisende auf Direktverbindungen konzentriert, die einen erheblichen Anteil der Direktverbindungsdienstleistungen von CityJet ausmachen. In Anbetracht der wesentlich geringeren Kapazitäten seiner Flugzeuge muss CityJet einen höheren Durchschnittsertrag erzielen als Ryanair/Aer Lingus, um einen Gewinn abzuwerfen; dies wird sichergestellt, indem sich das Unternehmen auf Transferpassagiere und Geschäftsreisende konzentriert, die zu Schlüsselzeiten fliegen.
716. Der Flughafen London City, zu dem CityJet seine Flüge betreibt, ist aufgrund seiner kurzen Start- und Landebahn betrieblichen Einschränkungen unterworfen. Das bedeutet, dass weder Ryanair noch Aer Lingus mit ihrer derzeitigen Flotte zwischen Dublin und dem Flughafen London City operieren können. Somit hat CityJet die Möglichkeit, seine Dienstleistungen deutlich von den Dienstleistungen von Ryanair oder Aer Lingus zu unterscheiden. Diese Unterscheidung auf der Basis des bedienten Flughafens wird gestützt durch die Unterscheidung in Bezug auf den Grad der Dienstleistungen, und zwar in dem Maße, dass CityJet ein Produkt vom Typ „umfangreiche Dienstleistungen“ mit zwei Dienstleistungskategorien anbietet. Diese „gehobenere“ Positionierung von CityJet entspricht der Tatsache, dass der Zielflughafen von CityJet, London City, hauptsächlich Geschäftsreisende bedient⁷¹⁸.
717. Die Kommission beobachtet in diesem Zusammenhang, dass CityJet vor kurzem die Eröffnung von 6 neuen Strecken von und nach London City (Belfast, Genf, Mailand Linate, Madrid, Nizza und Zürich) ab dem 26. März bekannt gegeben hat. CityJet hat angegeben, dass aufgrund der Überlastung und dem erschwerten Zugang zur Infrastruktur wie beispielsweise zu Kontaktstandplätzen eine derartige Expansion von Dublin aus nicht

⁷¹⁵ Siehe das Protokoll mit CityJet (Air France) vom 21.2.2007 („CityJet muss einen höheren Gewinn als Ryanair/Aer Lingus erzielen“); gemäß der Präsentation von Morten, Beyer and Agnew, Inc. auf der Morgan Stanley Conference – Regional Jet Market Update im März 2004, Folie 18, sind die betrieblichen Stückkosten (in Bezug auf USD pro ASM (verfügbarer Sitz-Kilometer) eines Flugzeugs vom Typ BAe 146 etwa zwei Mal so hoch wie die für die von Ryanair und Aer Lingus betriebenen Flugzeuge. Auch wenn gemäß den Folien der Präsentation die gesamten Betriebskosten pro Abflug (Folie 15) und die Kosten pro Blockstunde (Folie 16) für Flugzeuge vom Typ BAe 146 geringer sind, sind die Stückkosten pro Sitzplatz und Kilometer am relevantesten aus der Perspektive des vom Kunden gezahlten Endpreises und somit für die Wettbewerbsfähigkeit der Fluggesellschaft. Die gleiche Präsentation (siehe die Folien 19-25) erkennen ebenfalls an, dass regionale Fluggesellschaften mit Düsenflugzeugen einer Bedrohung von Seiten der Billigfluggesellschaften ausgesetzt sind, und dass als ein Ergebnis viele der regionalen Operationen mit Düsenflugzeugen möglicherweise nicht mehr profitabel sind. Siehe: http://www.mba.aero/presentations/040301_regional_jet_market_update.pdf, Blatt Nr. 13020.

⁷¹⁶ Quelle: Antworten von CityJet auf die Fragen 2 und 3, Wettbewerber-Fragebogen vom 15.11.2006, Blatt Nr. 1990.

⁷¹⁷ Siehe Interview mit CityJet (Air France) vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

⁷¹⁸ Quelle: Antwort des Flughafens London-City auf Frage 16 des Fragebogens bezüglich der Substituierbarkeit von Flughäfen.

möglich wäre⁷¹⁹.

718. In einem Telefongespräch mit der Kommission vom 21. Februar hat CityJet angegeben, dass das Unternehmen in Zukunft daran interessiert sein könnte, bestimmte Strecken ab Dublin in Betrieb zu nehmen, die am besten für sein Modell bezüglich der Konzentration auf Geschäftsreisende geeignet sind. CityJet hat diese Strecken nicht spezifiziert, hat jedoch angegeben, dass ein Eintritt auf diese Strecken zurzeit für das Unternehmen nicht möglich ist, da CityJet nicht in der Lage sei, einen Zugang zu den notwendigen Spitzenzeitnischen und anderer Infrastruktur in Dublin und auf den Zielflughäfen zu erhalten (z. B. Kontaktstandplätze), die für ihre hoch frequentierten Dienstleistungen für Geschäftsreisende und Transferpassagiere erforderlich wären. CityJet hat darauf bestanden, dass insbesondere der fehlende Zugang zu den Kontaktstandplätzen in Dublin insofern besonders nachteilig für das Unternehmen wäre, als dass ein entfernt gelegener/luftseitiger Betrieb mit dem Bus als eine Unbequemlichkeit von seinen gewinnbringenden Geschäftsreisenden angesehen wird. CityJet hat angegeben, dass ein Eintritt auf die anderen, sich überschneidenden Strecken von und nach Dublin (insbesondere die Strecken auf den europäischen Kontinent) „von weniger Priorität für CityJet wäre“⁷²⁰. Es muss ebenfalls beachtet werden, dass ein Eintritt auf eine Reihe der kontinentaleuropäischen Strecken, die kein Drehkreuz bilden oder sogar zu den Freizeitstrecken zählen, nicht in Einklang mit dem Geschäftsmodell von CityJet stünde.
719. Die Kommission stellt auch fest, dass seine Regressionsanalyse zeigt, dass CityJet keinen Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus ausübt. Mit Hinblick auf das Geschäftsmodell von CityJet wird dies auch der Fall hinsichtlich Ryanair sein. Weitere Informationen erhalten Sie in Anhang IV.
720. Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass ein Eintritt von CityJet auf sich überschneidende Strecken, die es derzeit nicht bedient, unwahrscheinlich ist. Schließlich stellt die Kommission fest, dass, wenn ein Eintritt von CityJet stattfinden würde oder CityJet auf der Strecke London-Dublin expandieren würde, der hervorgehende Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit begrenzt wäre in Anbetracht (i) der niedrigeren Sitzkapazität der von CityJet betriebenen Flugzeuge und daher entstehenden Kostennachteile und (ii) der Tatsache, dass CityJet einerseits und Ryanair oder Aer Lingus andererseits nicht als große Konkurrenten erscheinen aufgrund der umfassenden Differenzierung bei Dienstleistungen und im Geschäftsmodell.

7.8.9.2. Aer Arann

721. Aer Arann definiert sich selbst als eine regionale Fluggesellschaft. Das Unternehmen betreibt 35 Strecken in ganz Großbritannien und Irland und bietet nur zwei Ziele in Westfrankreich während der Sommersaison an.
722. Aer Arann, obwohl es sich selbst als „Billigfluggesellschaft“ vermarktet, ähnelt dennoch hinsichtlich seines Geschäftsmodells eher Beförderern wie zum Beispiel CityJet, da es einen großen Anteil an Geschäfts- und Transferpassagieren befördert und kleine Flugzeuge verwendet, was es im Allgemeinen nicht ermöglicht, die gleichen niedrigen Preise

719 Die Kommission bestreitet nicht, dass CityJet (Air France) angegeben hat, an einer Expansion der Strecke London-Dublin interessiert zu sein, falls attraktive Zeitnischen zur Verfügung stehen sollten; CityJet hat aber auch angegeben, dass „der Eintritt in andere Strecken, hauptsächlich kontinentale Strecken, weiter unten in der Prioritätenliste von CityJet steht.“ Das ist darauf zurückzuführen, weil „Irland kein sehr attraktiver Markt ist, um einen Betrieb zu starten, [da] die durchschnittlichen Erträge ziemlich gering sind.“ Weiterhin weist CityJet unter anderem auf die Schwierigkeit der Erlangung von Kontaktplätzen als weiteres Hindernis für einen Eintritt von CityJet hin, siehe Protokoll des Interviews mit CityJet (Air France) vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

720 Ebd.

anzubieten wie von Fluggesellschaften, die größere Flugzeuge einsetzen. Die Nähe zu geschäftsorientierten Netzwerkbeförderern wird weiterhin gestützt durch seine Partnerschaft mit Beförderern mit umfangreichen Dienstleistungen wie British Airways, Air France oder SAS, und, wichtiger, durch die Tatsache, dass es uneingeschränkte (voll flexible) Flugtickets verkauft.

723. Aer Arann betreibt eine Flotte von Turbo-Prop-Flugzeugen vom Typ ATR 42 und 72. Im Vergleich zum Flugzeug vom Typ Boeing 737 oder Airbus 320 werden Flugzeuge vom Typ ATR 42/72 für den Kurzstreckenbetrieb verwendet und haben eine begrenzte Reichweite und Fluggeschwindigkeit. Ihre Sitzplatzkapazitäten mit 50 Sitzplätzen beim Flugzeug vom Typ ATR 42 und 66 Sitzplätzen beim Flugzeug vom Typ ATR 72 sind sehr gering. Aufgrund des verwendeten Flugzeugtyps ist es praktisch ausgeschlossen, dass Aer Arann in der Lage wäre, auf Strecken außerhalb von Irland, Großbritannien und den nächstgelegenen kontinentaleuropäischen Flugzielen einzutreten.
724. Aer Arann hat 4 Flugzeuge (2 Flugzeuge vom Typ ATR42 und 2 Flugzeuge vom Typ ATR72) in Dublin und 3 Flugzeuge (1 Flugzeug vom Typ ATR42 und 2 Flugzeuge vom Typ ATR72) in Cork stationiert. Aer Arann hat außerdem 4 Flugzeuge in Galway stationiert, 1 Flugzeug in Waterford und 1 Flugzeug auf der Isle of Man. Aus diesem Grund ist der Umfang der Aktivitäten dieser Fluggesellschaft in Dublin sehr viel eingeschränkter verglichen mit der gesamten Anzahl an Flugzeugen der fusionierten Einheit, die in Dublin stationiert sind, sowie mit den Strecken, die von der fusionierten Einheit betrieben werden. Die Möglichkeit für Aer Arann, im Hinblick auf seine Basis in Cork auf die Strecke Cork-London einzutreten, wird im Weiteren auch in der relevanten Analyse der Strecke Cork-London diskutiert werden.
725. Als ein Ergebnis der Unterschiede in Bezug auf die betriebenen Flugzeugtypen erklärt Aer Arann, dass seine Betriebskosten pro Sitzplatz höher sind als die von Ryanair⁷²¹. Die Kommission beobachtet, dass, wenn Aer Arann auf eine Strecke in Wettbewerb zu Ryanair eintreten sollte, das Unternehmen auf einer drei Mal höheren Frequenz operieren müsste als Ryanair, um die gleichen Sitzplatzkapazitäten auf der Strecke anbieten zu können. Dies ist auf die geringeren Sitzplatzkapazitäten der Flugzeuge von Aer Arann zurückzuführen. Aer Arann erklärt, dass das Unternehmen nicht auf eine Strecke eintreten würde, auf der Ryanair bereits aktiv ist⁷²². Ryanair selbst gibt in Bezug auf den Ausstieg von Air Southwest auf der Strecke Dublin-Bristol zu, dass der Betrieb eines Turbo-Prop-Flugzeugs mit 50 Sitzplätzen wahrscheinlich „in wirtschaftlicher Hinsicht nicht aufrechtzuerhalten war“⁷²³. Die Kommission beobachtet in diesem Zusammenhang, dass dies durch das Verhalten von Aer Arann in den letzten Jahren bestätigt wird, da es zumindest in den letzten 5 Jahren kein Beispiel für einen Eintritt von Aer Arann auf eine Strecke gibt, die bereits von Ryanair betrieben wurde⁷²⁴.
726. Die Kommission stellt auch fest, dass die von der Kommission durchgeführte Regressionsanalyse zeigt, dass Aer Arann keinen Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus ausüben würde, und es angenommen werden kann, dass im Hinblick auf das Geschäftsmodell von Aer Arann dies auch der Fall in Bezug auf Ryanair wäre. Weitere Informationen erhalten Sie in der Beschreibung der Regressionsanalyse in Anhang IV.

721 Quelle: Telefoninterview mit Aer Arann, 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

722 Quelle: Dass.

723 Siehe RBB-Dokument „Ryanair/Aer Lingus: Positionspapier zu Eintrittsbarrieren“ vom 20. Februar, 2007, Blatt Nr. 4135, Seite 29.

724 Auch wenn Aer Arann und Ryanair gegenwärtig zwischen Cork und Shannon operieren, war es doch Ryanair, was im November 2005 den Wettbewerb mit dem bestehenden Betrieb von Aer Arann aufgenommen hat.

727. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass ein möglicher Eintritt von Aer Arann auf eine oder mehrere der relevanten Strecken (Märkte) für den vorliegenden Zweck sehr unwahrscheinlich ist. In Anbetracht dieser Unwahrscheinlichkeit ist die Kommission darüber hinaus der Meinung, dass die Bedrohung eines möglichen Eintritts von Aer Arann auf eine oder mehrere der relevanten Strecken in diesem Fall nicht zu einem effektiven Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit führen würde. Es muss betont werden, dass im Hinblick auf seine Kostennachteile aufgrund der Flotte und seines unterschiedlichen Geschäftsmodells das Unternehmen Aer Arann auch auf den Strecken von Irland nach Großbritannien nicht in der Lage wäre, einen vergleichbaren Ersatz für die Dienstleistungen von Aer Lingus auf der Strecke Irland – Großbritannien zu bieten.

7.8.9.3. easyJet

728. easyJet ist als eine der ersten und am schnellsten wachsenden Billigfluggesellschaften in der Europäischen Union seit den 1990er Jahren ein historischer Konkurrent von Ryanair. Ausgehend von seiner ursprünglichen Basis auf dem Flughafen London Luton hat easyJet ein europaweites Netzwerk von 289 Direktverbindungsstrecken auf 74 Strecken entwickelt. Das Unternehmen hat über Großbritannien hinaus in Richtung Westeuropa und vor kurzem auch nach Marokko expandiert.

729. Wie in den Aufgabenbereichen⁷²⁵ und den Geschäftsprinzipien⁷²⁶ deutlich wird, ist easyJet eine Billigfluggesellschaft: Verwendung des Internets zur Reduzierung der Vertriebskosten, Maximierung der Ausnutzung von erheblichen Eigenmitteln (insbesondere Flugzeuge), Flüge mit „virtuellen Tickets“, keine kostenlosen Mahlzeiten, effiziente Nutzung der Flughäfen, papierloser Betrieb.

730. In Bezug auf die Unterscheidung, die Fluggesellschaften zwischen ihren entsprechenden Dienstleistungen versuchen vorzunehmen, positioniert easyJet seine Dienstleistungen auf einem etwas gehobeneren Markt als Ryanair, wie unter anderem durch die entsprechenden Präferenzen der Fluggesellschaft für Primärflughäfen oder die Tatsache deutlich wird, dass das Unternehmen keine zusätzlichen Gebühren für das erste aufgegebene Stück Gepäck verlangt. In dieser Hinsicht können die jeweiligen Dienstleistungen von easyJet, Aer Lingus und Ryanair als untereinander ersetzbar betrachtet werden.

731. EasyJet betreibt eine gemischte Flotte von Flugzeugen vom Typ Airbus 319 und vom Typ Boeing 737-300 und Boeing 737-700. Die letztgenannten Flugzeugtypen werden allmählich durch Flugzeuge des erstgenannten Typs ausgetauscht. Abgesehen von der Tatsache, dass sie eine geringere Sitzplatzkapazität aufweisen, ähneln die von easyJet betriebenen Flugzeuge den Flugzeugen von Typ Boeing 737-800 von Ryanair oder dem Airbus 320-321 von Aer Lingus.

732. Ryanair betrachtet easyJet als seinen „Hauptwettbewerber“⁷²⁷. EasyJet ist jedoch nicht ein tatsächlicher Wettbewerber auf einer der 35 sich überschneidenden Strecken, da easyJet keine Flüge von der Republik Irland aus anbietet. Im Hinblick auf die vielen gemeinsamen Punkte zwischen easyJet, Ryanair und Aer Lingus kann easyJet möglicherweise als ein potenzieller Konkurrent für die fusionierte Einheit auf mehreren der relevanten Strecken in diesem Fall gesehen werden. Die Kommission beobachtet jedoch, dass, obwohl Ryanair

725 „Um unseren Kunden einen sicheren, hochwertigen und direkten Lufttransportservice zu bieten. [...]“, Quelle: <http://www.easyjet.com/EN/About/index.html>, 02. März 2007.

726 Quelle: www.easyjet.com/EN/About/Information/index.html, 02. März 2007.

727 Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Seite 251.

und easyJet seit den 1990er Jahren gleichzeitig und mit hoher Geschwindigkeit in ganz Europa expandiert haben, easyJet nicht auf irischen Strecken aktiv ist. Des Weiteren erkennen die internen Dokumente von Ryanair an, dass „[...]“⁷²⁸. easyJet hat zudem versucht, im Januar 2005 auf die Strecken zwischen London auf der einen Seite und Shannon und Cork in der Republik Irland auf der anderen Seite einzutreten, sah sich jedoch einer energischen Wettbewerbsreaktion von Ryanair gegenüber, so dass das Unternehmen die Strecken ein Jahr später wieder verließ. Wie in Abschnitt 7.8.5 erklärt, weisen die Art und Intensität dieser Reaktion sowie die internen Dokumente von Ryanair stark darauf hin, dass Ryanair beabsichtigte, easyJet vom Eintritt in den irischen Markt abzuschrecken.

733. Ryanair argumentiert⁷²⁹, dass der nicht erfolgreiche Eintritt auf die irischen regionalen Flughäfen easyJet nicht davon abgeschreckt hat, mit Ryanair zu konkurrieren, wie durch die Tatsache dargestellt wurde, dass easyJet vor kurzem zwei Basen in Städten eröffnet hat (Mailand im März 2006 und Madrid im Februar 2007), in denen Ryanair bereits über eine Basis verfügte. Jedoch unterscheidet sich die Position von Ryanair in Mailand (4 stationierte Flugzeuge und etwa 15 bediente Strecken) und Madrid (4 stationierte Flugzeuge und 24 bediente Ziele) von seiner viel stärkeren Position und dem Ruf des Unternehmens in Dublin und in Irland. Des Weiteren hat easyJet nur im Falle von Madrid eine Basis auf dem gleichen Flughafen errichtet, da sich das Unternehmen in Mailand entschieden hat, eine Basis auf dem Flughafen Malpensa einzurichten, während Ryanair über eine Basis in Bergamo verfügt (auch wenn berücksichtigt werden muss, dass diese Flughäfen in Bezug auf Kurzstrecken aus der Sicht von Billigflug-Kunden untereinander ersetzbar sind, wie zuvor im Abschnitt bezüglich der Marktdefinition beschrieben wurde⁷³⁰).
734. Darüber hinaus hat easyJet weder in geringem noch in großem Maße konkrete Pläne, auf den irischen Markt einzutreten, um Aer Lingus im Falle einer Fusion mit Ryanair zu ersetzen. Wie easyJet in einer Befragung erklärte, müsste jeder Eintritt in Dublin ausreichend groß sein und würde „bedeutende Investitionen erfordern“⁷³¹. Der Beginn eines Betriebs ab Dublin würde laut easyJet einen mit erheblichen Kosten verbundenen Werbeaufwand erfordern, um mit zwei etablierten Marken in Irland wie Ryanair und Aer Lingus zu konkurrieren. easyJet bestätigt, dass es noch immer nicht profitabel wäre, auf eine Strecke nur auf der Basis der Passagiere aus Großbritannien einzutreten, denen easyJet ein Begriff ist (auch wenn die Passagiere auf den Strecken Irland / Großbritannien jeweils zu 50 % aus Großbritannien und aus Irland stammen). Ein bedeutender Anteil der aus Irland stammenden Passagiere wäre ebenfalls erforderlich. Jeder potenzielle Eintritt müsste aus diesem Grund auf einer Vielzahl von Strecken stattfinden und nicht nur auf einer oder zwei Strecken. In diesem Zusammenhang muss beachtet werden, dass für einen Eintritt mit einer größeren Anzahl an Strecken von und nach Dublin (und insbesondere im Falle der verkehrsreichen Strecken von Irland nach Großbritannien) ebenfalls erhebliche Kapazitäten auf dem Flughafen Dublin einschließlich Zeitnischen zu Spitzenzeiten erforderlich wären, die einen Eintritt aufgrund der Kapazitätseinschränkungen schwieriger und unwahrscheinlicher machen würden.
735. easyJet gab an, dass es eine Vielzahl von profitableren und weniger risikoreichen Strecken

728 Siehe Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...]*, Seite 3.6 (Blatt Nr. 629).

729 Siehe RBB-Dokument „Ryanair/Aer Lingus: Positionspapier zu Eintrittsbarrieren“ vom 20. Februar 2007, Blatt Nr. 4135, Seite 29.

730 Siehe Abschnitt 6.3.4.21.

731 Quelle: Telefongespräch mit easyJet, 15. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

in Europa gibt, auf denen das Unternehmen seine Flugzeuge nutzen kann, und dass die Opportunitätskosten bezüglich eines Eintritts nach Irland einfach zu hoch sind. Darüber hinaus hat easyJet angegeben, dass der irische Markt relativ klein ist, nur über drei (größere) Flughäfen verfügt und kein „Ziel im Vorbeifliegen“ darstellt, sondern sich an der äußersten Grenze des europäischen Marktes befindet, und dass bereits zwei etablierte Marken gegenwärtig sind. Aufgrund dieser verschiedenen Aspekte wäre ein Eintritt laut easyJet schwieriger als auf anderen Strecken in Europa.

736. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission nicht der Ansicht, dass die Etablierung einer Basis von easyJet auf einer oder mehreren der relevanten Strecken in diesem Fall kurzfristig oder mittelfristig sehr wahrscheinlich ist. Dies liegt insbesondere daran, dass es nicht sicher ist, ob ein derartiger Eintritt ausreichend Gewinn abwerfen würde, wenn man die Preiseffekte einer Hinzufügung von Kapazitäten und die potenziellen Reaktionen einer fusionierten Einheit aus Ryanair und Aer Lingus berücksichtigt. Daraus folgt, dass easyJet wahrscheinlich keinen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auf den relevanten Märkten ausüben wird.

7.8.9.4. SkyEurope

737. SkyEurope ist eine nach slowakischen Gesetzen eingetragene Billigfluggesellschaft. Das Unternehmen stellt eine typische Billigfluggesellschaft dar und betreibt „Direktverbindungen“ sowohl zu Primärflughäfen als auch zu Sekundärflughäfen auf einer ausschließlichen Basis eines einfachen Fluges (keine Rückflugtickets) und bietet nur grundlegende Dienstleistungen an Bord an.
738. Das Unternehmen betreibt 12 Flugzeuge (ab dem 25. März 2007 14 Flugzeuge) auf 5 Basen in Zentral- und Osteuropa zu 99 Zielen in 19 Ländern. Seine Flotte besteht ausschließlich aus Flugzeugen vom Typ Boeing 737, von denen in den Jahren 2007 und 2008 weitere 12 Stück geliefert werden sollen.
739. Ryanair argumentiert, dass SkyEurope ein potenzieller und ähnlicher Wettbewerber auf Strecken von und nach Dublin sei, insbesondere für Ziele in Zentral- und Osteuropa.
740. SkyEurope gibt zu, dass die Nachfrage nach Flugdienstleistungen zwischen Städten in Irland und Zielen in Zentral- oder Osteuropa derzeit steigt. Diese Nachfrage scheint aufgrund der großen Zahl an Arbeitskräften zu entstehen, die von den neuen Mitgliedsstaaten der EU nach Irland einwandern. In seiner Antwort auf den Markttest über die Verpflichtungsangebote von Ryanair sagt SkyEurope klar, dass es nicht erwägt, eine Basis in Dublin einzurichten. SkyEurope hatte schon in vorherigen Vorlagen auf die Eintrittsbarrieren zu den irischen Märkten hingewiesen⁷³².
741. Es kann daher angenommen werden, dass SkyEurope nach einer möglichen Fusion von Ryanair nicht auf eine überschneidende Strecke auf dem irischen Markt eintritt. Zudem kann sich die Kommission, aufgrund der Tatsache, dass selbst die gesamte gegenwärtige Flotte (12 Flugzeuge) von SkyEurope nicht ausreichen würde, um die 35 sich überschneidenden Strecken abzudecken, so SkyEurope (was im Einklang mit den Ergebnissen des Markttests steht⁷³³), in diesem Fall nicht auf die bloße Möglichkeit eines Eintritts von SkyEurope stützen.

⁷³² Siehe die Antwort von SkyEurope vom 6. Dezember 2006 auf den Fragebogen bezüglich beabsichtigter Verpflichtungen, Blatt Nr. 2596, Fragen 2 und 12.

⁷³³ Weitere Informationen finden Sie in Abschnitt 8.2.2.1.

742. Zusätzlich haben auch die internen Dokumente von Ryanair den Druck bestätigt, der auf SkyEurope [...] ⁷³⁴. Was des Weiteren die finanzielle Situation von SkyEurope betrifft, stellt Ryanair in seinen internen Dokumenten fest, dass [...] ⁷³⁵.
743. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass der Eintritt oder die Expansion von SkyEurope in Konkurrenz zu der stärkeren fusionierten Einheit auf einer oder mehreren der relevanten Strecken in diesem Fall kurzfristig oder mittelfristig nicht wahrscheinlich ist. Dies liegt insbesondere daran, dass es nicht sicher ist, ob ein derartiger Eintritt ausreichend Gewinn abwerfen würde, wenn man die Preiseffekte einer Hinzufügung von Kapazitäten und die potenziellen Reaktionen einer fusionierten Einheit aus Ryanair und Aer Lingus berücksichtigt.

7.8.9.5. British Airways

744. British Airways ist die größte internationale Linienfluggesellschaft in Großbritannien mit über 550 Zielen weltweit (es muss jedoch beachtet werden, dass trotz dieser Tatsache Ryanair laut seinen internen Dokumenten wesentlich mehr Passagiere auf seinen europäischen Strecken befördert als British Airways in seinem gesamten weltweiten Netzwerk: [...] ⁷³⁶). British Airways ist eine Fluggesellschaft mit einem umfassenden Dienstleistungsangebot und betreibt ein Drehkreuz am Flughafen London Heathrow. Das Unternehmen ist Mitglied der Fluggesellschaftsallianz One World.
745. Die Flotte von British Airways besteht aus regionalen Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen sowie aus Langstreckenflugzeugen. Insbesondere auf europäischen Strecken besteht sie aus Flugzeugen vom Typ Boeing 737 und Airbus 319/320/321 sowie regionalen Flugzeugen mit einer geringeren Sitzplatzkapazität und Reichweite.
746. British Airways konkurriert mit Ryanair auf der Strecke von Dublin nach London, die British Airways vom Flughafen London Gatwick aus bedient. Ryanair argumentiert, dass British Airways in seiner Eigenschaft als eine der wichtigsten Fluggesellschaften in Europa, seinem Drehkreuz und seinen bedeutenden Aktivitäten in Großbritannien auf Strecken zwischen verschiedenen Städten in Großbritannien auf der einen Seite und Dublin oder anderen Städten in Irland auf der anderen Seite eintreten könnte. Ein gegenwärtiger oder potenzieller Eintritt von British Airways würde insbesondere auf Strecken zwischen Irland und Großbritannien einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben. Ryanair benennt British Airways als seinen zweitwichtigsten Wettbewerber ⁷³⁷.
747. Die Kommission stellt jedoch fest, dass British Airways, trotz seiner Größe und finanziellen Stärke, nur auf einer einzigen Strecke in Wettbewerb mit den fusionierenden Parteien steht, wo es einen beschränkten Marktanteil von unter 10 % auf der Strecke Dublin-London hält.
748. Im Markttest hat British Airways darauf hingewiesen, keine konkrete Absicht zu haben, auf anderen Strecken als der Strecke Dublin-London (was eine attraktive Strecke für British Airways sein könnte, um Passagiere zu seinem Drehkreuz London Heathrow zu

734 Siehe Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc vom [...]*, Blatt Nr. 629, Seite 3.4. mit folgendem Inhalt: „[...]“.

735 Siehe Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc vom [...]*, Seite 3.7 (Blatt Nr. 629).

736 Siehe Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc vom [...]*, Seite 3.6 (Blatt Nr. 629).

737 Siehe Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Seite 251.

leiten) einzutreten oder zu expandieren⁷³⁸. British Airways tendiert zudem dazu, in diesem Zusammenhang ähnlich wie andere große Netzwerkfluggesellschaften in der Europäischen Union, sich von Dienstleistungen in Bezug auf regionale oder Kurzstreckenlinienflüge auf Direktverbindungen zurückzuziehen. Am 3. November 2006 hat British Airways bekannt gegeben⁷³⁹, dass das Unternehmen im Prinzip eine Vereinbarung geschlossen hat, den regionalen Betrieb seiner Tochterfluggesellschaft BA Connect an Flybe zu verkaufen. Bei dieser Gelegenheit soll Willie Walsh, Vorstandsvorsitzender von British Airways erklärt haben: „Regionale Direktverbindungsdienstleistungen bilden keinen strategischen Bereich unseres Geschäfts, und wir sind der Meinung, dass derartige Aktivitäten besser von einer regionalen Billigfluggesellschaft betrieben werden sollten. Trotz der Bemühungen des gesamten Teams von BA Connect sehen wir keine Aussichten auf eine Rentabilität in der derzeitigen Form. Die Dienstleistungen in London City ergänzen unser Hauptgeschäft am Flughafen Heathrow. Aus diesem Grund werden sie aus dem beabsichtigten Verkauf ausgeschlossen.“⁷⁴⁰

749. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission nicht der Ansicht, dass der Eintritt/die Expansion von British Airways auf einer oder mehreren der relevanten Strecken zwischen Irland und Großbritannien, außer der Strecke Dublin-London, kurzfristig oder mittelfristig ausreichend wahrscheinlich ist, um die Bedenken der Kommission hinsichtlich des Wettbewerbs auf den überschneidenden Strecken zu zerstreuen. Dies liegt insbesondere daran, dass ein derartiger Eintritt von der derzeitigen Strategie von British Airways abweichen würde, wie aus der Ausgliederung von BA Connect ersichtlich wird.

7.8.9.6. Air Berlin

750. Air Berlin definiert sich selbst als eine deutsche Charter- und Linienfluggesellschaft für Billigflugdienstleistungen und umfangreiche Dienstleistungen⁷⁴¹. Das Unternehmen betreibt mehrere Basisflughäfen in Deutschland sowie eine Basis in Palma de Mallorca und London Stansted.
751. Air Berlin bedient beliebte Ferenziele entlang der Mittelmeerküste, den Kanarischen Inseln und Nordafrika sowie die größten europäischen Städte. Palma de Mallorca stellt das Hauptziel im Streckennetz von Air Berlin dar, zu dem das Unternehmen einen „Pendelverkehr“ mit täglichen Flügen ab 12 deutschen Flughäfen betreibt. Die wöchentlichen Flüge nach Mallorca werden im Sommer 2007 wahrscheinlich die Zahl von 360 überschreiten. Zusätzlich zu seinem ursprünglichen Fokus auf beliebte Ferenziele hat Air Berlin im Oktober 2002 den City Shuttle eingeführt, mit dem das Unternehmen die deutschen Flughäfen mit großen europäischen Städten wie Amsterdam, Barcelona, Bournemouth, Budapest, Kopenhagen, Helsinki, London-Stansted, Madrid, Mailand-Bergamo, Manchester, Paris, Rom, Wien und Zürich verbindet⁷⁴².
752. Air Berlin hat sich am qualitativen Ende des Spektrums der Billigfluggesellschaften positioniert, wie aus den verschiedenen Qualitätspreisen ersichtlich wird, die die Fluggesellschaft bereits erhalten hat. Anders als bei anderen Billigfluggesellschaften ist der

738 Siehe zum Beispiel Antwort auf die Fragen 3 und 4 der Markttest zu den Verpflichtungsangeboten (endgültige Verpflichtungen).

739 Quelle: http://www.britishairways.com/travel/bapress/public/en_gb. Am 5. März 2007 hat British Airways mit einer Pressemitteilung angekündigt, dass es den Verkauf von BA Connect an FlyBe abgeschlossen hat.

740 Siehe Pressemitteilung von British Airways “Vorgeschlagener Verkauf von BA connect an Flybe” vom 03.11.2006, Ref. 108/SR/06, verfügbar unter der Webseite: http://www.britishairways.com/travel/bapress/public/en_gb

741 Quelle: Antworten von Air Berlin auf die Fragen 2 und 3, Wettbewerber-Fragebogen vom 15.11.2006

742 Quelle: <http://www.air-berlin.com>

Betrieb von Air Berlin nicht nur auf Direktverbindungen beschränkt, da das Unternehmen drei seiner Basisflughäfen als Drehkreuz betreibt: Nürnberg, Palma de Mallorca und London Stansted. Air Berlin hat außerdem die erste Allianzvereinbarung zwischen Billigfluggesellschaften mit Niki im Hinblick auf die Entwicklung der österreichischen und osteuropäischen Märkte geschlossen.

753. Air Berlin betreibt eine gemischte Flotte von Flugzeugen vom Typ Airbus 320 (15 Flugzeuge), vom Typ Boeing 737 (40 Flugzeuge) und mit wenigen Flugzeugen vom Typ Fokker 100 (3 Flugzeuge). Air Berlin hat sich zum Kauf von 60 Flugzeugen vom Typ Airbus 320 verpflichtet und verfügt über Kaufoptionen von weiteren 40 Flugzeugen. Das Unternehmen ist daher deutlich in Richtung Wachstum ausgerichtet.
754. Air Berlin erklärt, dass das Unternehmen „*nicht an der Eröffnung direkter Strecken von Dublin nach kontinentalen Flugzielen interessiert ist*⁷⁴³.“ Dies würde nicht den Expansionsplänen von Air Berlin entsprechen. Darüber hinaus wären andere europäische Strecken wie zum Beispiel nach Skandinavien oder Russland gewinnbringender und zukunftssträchtiger⁷⁴⁴. Der Markttest zu den Verpflichtungsangeboten hat bestätigt, dass Air Berlin nicht einmal in „Erwägung“ zieht, auf eine Strecke von/nach Dublin einzutreten⁷⁴⁵.
755. Des Weiteren scheint es aus den internen Dokumenten von Ryanair ersichtlich zu sein, dass sogar Ryanair Aer Berlin nicht als einen ernstzunehmenden Konkurrenten ansieht, wie das Unternehmen feststellt: „[...]“⁷⁴⁶.
756. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass ein Eintritt von Air Berlin auf eine oder mehrere der relevanten Strecken (Märkte) für die vorliegenden Zwecke nicht sehr wahrscheinlich ist. In Anbetracht dieser Unwahrscheinlichkeit ist die Kommission darüber hinaus ebenfalls der Meinung, dass die Bedrohung eines möglichen Eintritts von Air Berlin auf einen oder mehrere irische Flughäfen von Flughäfen in Deutschland oder von London-Stansted nicht zu einem effektiven Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit führen würde.

7.8.9.7. bmi (British Midland Airways)

757. British Midland Airways (bmi) definiert sich selbst als eine Liniennetzwerkfluggesellschaft mit umfangreichen Dienstleistungen⁷⁴⁷ (bmi verfügt über eine Tochtergesellschaft, bmibaby, im Billigflugsegment des Marktes – weitere Informationen erhalten Sie im Weiteren in Abschnitt 7.8.9.8.). Das Unternehmen betreibt den Flughafen London Heathrow als sein Drehkreuz mit Langstreckenflügen sowie Dienstleistungen auf der Kurzstrecke und der Mittelstrecke. Zusätzlich bietet bmi regionale Direktverbindungsleistungen unter der Marke „bmi regional“ von Aberdeen, Edinburgh, Glasgow, Leeds Bradford, Manchester und East Midlands an. bmi ist Mitglied der Star Alliance. Lufthansa und SAS besitzen 30 % minus eine Aktie bzw. einen Aktienanteil von 20 % an bmi.
758. Wie aus der Art seiner Dienstleistungen, der strahlenförmigen Struktur (um London

743 Befragung von Air Berlin, 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

744 Befragung von Air Berlin, 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

745 Siehe Markttest, Antwort auf Fragen 3 und 4.

746 Siehe Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc vom [...]*, Seite 3.5 (Blatt Nr. 629).

747 Quelle: Antworten von bmi auf die Fragen 2 und 3, Wettbewerber-Fragebogen vom 15.11.2006, Blatt Nr. 22283.

Heathrow herum) seiner Dienstleistungen⁷⁴⁸ (außer den regionalen Dienstleistungen) oder seiner Eigentümerstruktur hervorgeht, positioniert sich bmi als Netzwerkfluggesellschaft mit umfangreichen Dienstleistungen, die sich auf den Betrieb zu und von dem größten europäischen Flughafen London Heathrow konzentriert. Dies wird auch durch die Vorlage von bmi bestätigt, die Heathrow als die Hauptbetriebsbasis der Fluggesellschaft für ihre Hauptdienstleistungen angibt⁷⁴⁹. Des Weiteren stellen Unternehmensverträge ein wichtiges Element der gesamten Verkaufsaktivitäten von bmi dar, die zu einem erheblichen Teil zum Jahresumsatz der Fluggesellschaft beitragen sowie einen höheren Grad an Gewinnen im Vergleich zu Verkäufen von Urlaubstickets erzielen⁷⁵⁰.

759. bmi betreibt eine Flotte von Flugzeugen vom Typ Airbus 330 (Langstrecke), Airbus 319, 320 und 321 (Kurz- und Mittelstrecke) sowie vom Typ Embraer 135 und 145 (regionale Strecken).

760. bmi konkurriert mit Ryanair und Aer Lingus auf der Strecke zwischen Dublin und London, auf der bmi eine Dienstleistung zwischen Dublin und London Heathrow betreibt⁷⁵¹. Die Kommission kann die Möglichkeit nicht ausschließen, dass bmi möglicherweise an einer Expansion seiner Kapazitäten und/oder Frequenzen zwischen Dublin und London Heathrow interessiert ist. In ähnlicher Weise kann die Kommission ebenfalls nicht ausschließen, dass bmi möglicherweise an der Erschließung einer Dienstleistung zwischen Shannon und London Heathrow oder zwischen Cork und London Heathrow interessiert ist. All diese Optionen erscheinen auf den ersten Blick mit dem Drehkreuzbetrieb von bmi am Flughafen Heathrow oder mit seiner Position auf dem Markt vereinbar zu sein. Die Kommission hat jedoch festgestellt, dass London Heathrow einer der größten Flughäfen der Welt ist. Er ist erheblich überbelastet. Aus diesem Grund versuchen Fluggesellschaften mit einem Zeitnischenportfolio am Flughafen London Heathrow, ihre Gewinnmöglichkeiten aus diesem Portfolio zu maximieren. In Abhängigkeit von der Nachfrage nach Umsteigedienstleistungen auf Langstreckenflüge, die von bmi über Heathrow angeboten werden, kann der Betrieb der Strecken von Shannon oder Cork nach London Heathrow aus diesem Grund möglicherweise erhebliche Opportunitätskosten mit sich bringen. Es erscheint aus diesem Grund unwahrscheinlich, dass bmi in Betracht ziehen würde, den derzeit von Aer Lingus auf die relevanten Strecken zwischen London und Dublin, Cork oder Shannon ausgeübten Wettbewerbsdruck zu ersetzen.

761. Was die Stärke der fusionierten Einheit betrifft, hat bmi festgestellt, dass das Unternehmen erwartet, dass die Fusion von Ryanair und Aer Lingus einen zusätzlichen Wettbewerbsdruck auf die Dienstleistungen von bmi ausübt, auch wenn dies schwierig zu beurteilen ist, ohne zu wissen, was die Transaktion beinhaltet⁷⁵². Was einen möglichen Eintritt betrifft, hat bmi angegeben, dass eine Preiserhöhung durch die Wettbewerber auf einer Strecke, die derzeit nicht von bmi bedient wird, nicht allein ein Grund dafür ist, dass bmi (oder eine andere Fluggesellschaft) in Betracht ziehen würde, auf eine solche Strecke einzutreten, da es geeignetere Kriterien gibt, die berücksichtigt werden müssen (z. B. Einhaltung der Netzwerkexpansionsstrategie von bmi, Verfügbarkeit von Zeitnischen, Verfügbarkeit von Flugzeugen, finanzielle Ressourcen, kommerzielle Realisierbarkeit und behördliche /

748 Es ist anzumerken, dass bmi zusätzlich zu den Dienstleistungen, die es mit den eigenen Flugzeugen betreibt, auch verschiedene Dienstleistungen von/nach London Heathrow über Codeshare-Vereinbarungen betreibt. Dies ist insbesondere der Fall bei Strecken von/zu Orten in Deutschland und Skandinavien, dem Heimmarkt der zwei Gesellschafter der Fluggesellschaft.

749 Quelle: Antworten von bmi auf Frage 2, Wettbewerber-Fragebogen vom 15.11.2006, Blatt Nr. 22283.

750 Quelle: Antworten von bmi auf Frage 16, Wettbewerber-Fragebogen vom 15.11.2006, Blatt Nr. 22283.

751 bmi bietet auch Anschlussflüge (via London Heathrow) zwischen Dublin und einigen Provinzstädten in Großbritannien, die von Ryanair mit einem Direktservice von Dublin aus bedient werden. Wie in Absatz „5.5. Gemeinsamer Markt für direkte Flüge und indirekte Flüge?“ vorstehend dargelegt, werden indirekte Verbindungen als ein bestimmter Markt für die gegenwärtigen Zwecke angesehen.

752 Quelle: Antworten von bmi auf Frage 50, Wettbewerber-Fragebogen vom 15.11.2006, Blatt Nr. 22283.

beidseitige Angelegenheiten⁷⁵³. Es muss beachtet werden, dass bmi in den letzten 5 Jahren auf keiner neuen Strecke zwischen Irland und Großbritannien in Wettbewerb zu Ryanair oder Aer Lingus getreten ist⁷⁵⁴.

762. Was einen potenziellen Eintritt auf die Strecken von Irland nach Großbritannien betrifft, sind sowohl bmi als auch bmibaby zuversichtlich, dass sie eine wettbewerbsfähige Dienstleistung im Vergleich zu Ryanair /Aer Lingus bereitstellen können, dass jedoch „*die Möglichkeit, einen Wettbewerbsdruck auszuüben und Dienstleistungen auf einer bestimmten Strecke von Irland nach Großbritannien einzuführen oder auszuweiten möglicherweise durch erhebliche Barrieren bezüglich eines Markteintritts auf beiden Seiten eingeschränkt wird...*“⁷⁵⁵.
763. bmi betreibt unter der Marke „bmi regional“ auch Nischendienstleistungen für Passagiere auf Linienflügen innerhalb von Großbritannien und Europa sowie Fracht- und Postdienstleistungen und Ad-Hoc-Charterflugdienstleistungen von regionalen Flughäfen in Großbritannien⁷⁵⁶. Jedoch kann bmi regional aufgrund seines Geschäftsmodells der umfangreichen Dienstleistungen und einer Flotte von kleinen Flugzeugen (Flugzeuge vom Typ Embraer 145 mit maximal 49 Sitzplätzen und Flugzeuge vom Typ Embraer 135 mit maximal 37 Sitzplätzen) nicht als ein potenzieller Neubewerber angesehen werden, der in der Lage ist, einen wesentlichen Wettbewerbsdruck auf die absatzstarken Dienstleistungen der fusionierten Einheit zwischen Irland und Großbritannien auszuüben.
764. bmi hat bestätigt, dass weder von bmi noch von bmi regional erwartet werden kann, dass sie auf irgendeiner Strecke in Wettbewerb zu der fusionierten Einheit⁷⁵⁷ eintreten werden. Die Aktivitäten von bmi konzentrieren sich auf den Flughafen London Heathrow, und aus diesem Grund würde das Unternehmen keine anderen Strecken erschließen als die derzeit bediente Strecke zwischen Dublin und London. Das Unternehmen hat ebenfalls bestätigt, dass es sehr kostenintensiv wäre, eine Marke in Irland zu etablieren, die in der Lage wäre, effektiv mit Aer Lingus und Ryanair zu konkurrieren. Des Weiteren würde ein Eintritt / eine Expansion nach Irland Opportunitätskosten beinhalten, da bmi zu diesem Zweck Flugzeuge nutzen müsste, die derzeit auf anderen Strecken betrieben werden. Die Expansionsstrategie von bmi konzentriert sich eher auf Mittelstrecken nach Kontinentaleuropa (z. B. Moskau oder zu Ferenzielen durch den kürzlichen Erwerb von BMed).⁷⁵⁸
765. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass ein Eintritt von bmi oder bmi regional auf einer oder mehreren der relevanten Strecken (Märkte) für die vorliegenden Zwecke unwahrscheinlich ist.

7.8.9.8. bmibaby

766. bmibaby ist die Billigtochtergesellschaft von British Midland Airways (siehe oben). Das Unternehmen definiert sich selbst als eine Billigfluggesellschaft im Linienflugverkehr⁷⁵⁹. Sie betreibt vier Basen in Großbritannien (Manchester, East Midlands, Birmingham und Cardiff). Das Unternehmen wurde im Jahre 2002 von British Midland Airways als Antwort

753 Quelle: Antworten von bmi auf Frage 33, Wettbewerber-Fragebogen vom 15.11.2006, Blatt Nr. 22283.

754 Siehe Antwort von bmi/bmi regional/bmibaby vom 26. Februar 2007 auf Folgefragen, Blatt Nr. 4348, Frage 3.

755 Siehe Antwort von bmi/bmi regional/bmibaby vom 26. Februar 2007 auf Folgefragen, Blatt Nr. 4348, Frage 8. Siehe auch Antwort von bmi auf Markttest, Frage 3.

756 Siehe Antwort von bmi auf Frage 3, Wettbewerber-Fragebogen vom 15.11.2006, Blatt Nr. 22283.

757 Siehe Protokoll des Interviews mit bmi/bmibaby vom 9. März 2007, Blatt Nr. 6170 und die Antworten von BMI auf die Markttest der Kommission zu den Endgültigen Verpflichtungen.

758 Siehe Protokoll des Interviews mit bmi/bmibaby vom 9. März 2007, Blatt Nr. 6170.

759 Quelle: Antworten von bmibaby auf die Fragen 2 und 3, Wettbewerber-Fragebogen vom 15.11.2006, Blatt Nr. 22283.

auf den intensiven Wettbewerb durch Billigfluggesellschaften in Großbritannien, einschließlich Ryanair, gegründet. bmibaby bedient 24 Flugziele in 8 EU-Mitgliedstaaten. Es fliegt keinen der Flughäfen Londons an⁷⁶⁰.

767. bmibaby betreibt eine Flotte von 19 Flugzeugen vom Typ Boeing 737.

768. bmibaby bedient die Flughäfen Knock und Cork in der Republik Irland von den Flughäfen Manchester und Birmingham aus. Die Dienstleistungen von bmibaby auf den Strecken Knock-Manchester und Cork-Birmingham konkurrieren mit den Dienstleistungen, die Ryanair zwischen Cork und East Midlands (als ein Ersatz für Birmingham) und zwischen Knock und Liverpool (als ein Ersatz für Manchester) anbietet. Auf diesen Strecken findet daher der Wettbewerb zwischen Ryanair und bmibaby auf der Basis einer differenzierten Dienstleistung statt, was die bedienten Flughäfen betrifft. Es ist beachtenswert, dass bmibaby und Ryanair im Zeitraum von März 2004 bis März 2005 nach dem Eintritt von Ryanair auf die Strecke Dublin–East Midlands auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis miteinander konkurriert haben. Im März 2005 hat bmibaby die Strecke aufgegeben. bmi selbst bestätigt, dass der Markteintritt von Ryanair auf die Strecke East Midlands–Dublin bmibaby dazu veranlasst hat, seine Dienstleistungen einzustellen⁷⁶¹. bmi hat diesen Ausstieg folgendermaßen kommentiert: *„Die Entscheidung, die Dienstleistungen einzustellen, war eine kaufmännische Entscheidung, da die Strecke keinen wirtschaftlichen Gewinn mehr im direkten Vergleich mit den Dienstleistungen von Ryanair erzielt hat. Der Auslastungsfaktor und die Gesamtgewinne von bmibaby waren nicht länger ausreichend, um Linienflugdienstleistungen aufrechtzuerhalten.“*⁷⁶² Des Weiteren ist das Unternehmen seit Beginn seiner Linienflugdienstleistungen im März 2002 nur auf einer Strecke in direkten Wettbewerb zu Ryanair getreten (London Gatwick–Cork ab dem Jahre 2004). Jedoch hat das Unternehmen diese Strecke im Jahre 2005 „unter ähnlichen Umständen wie bei dem Ausstieg von bmibaby aus der Strecke East Midlands–Dublin“ aufgegeben⁷⁶³. Im gleichen Zeitraum ist bmibaby nur auf einer Strecke in Wettbewerb zu Aer Lingus getreten (Birmingham–Cork ab dem Jahre 2005)⁷⁶⁴. Es muss ebenfalls beachtet werden, dass bmibaby keine Strecke nach oder von Dublin aus betreibt, und dass die Überschneidungen zwischen den fusionierenden Parteien auf Strecken zu und von den regionalen Städten in Großbritannien, die von bmibaby bedient werden, nur auf Dublin beschränkt sind.

769. Was einen potenziellen Eintritt auf die Strecken von Irland nach Großbritannien betrifft, sind sowohl bmi als auch bmibaby zuversichtlich, dass sie eine wettbewerbsfähige Dienstleistung im Vergleich zu Ryanair/Aer Lingus bereitstellen können, dass jedoch *„die Möglichkeit, einen Wettbewerbsdruck auszuüben und Dienstleistungen auf einer bestimmten Strecke von Irland nach Großbritannien einzuführen oder auszuweiten, möglicherweise durch erhebliche Barrieren bezüglich eines Markteintritts auf beiden Seiten eingeschränkt wird...“*⁷⁶⁵.

770. Die Telefonkonferenz mit bmi/bmibaby hat ergeben, dass, auch wenn bmibaby wahrscheinlich eher auf eine der sich überschneidenden Strecken eintreten wird als bmi oder bmi regional, es keine Pläne für einen solchen Eintritt gibt⁷⁶⁶. bmibaby hat bestätigt,

⁷⁶⁰ Quelle: <http://www.bmibaby.com>.

⁷⁶¹ Siehe Antwort von BMI am 17. November 2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 22283, Frage 34.

⁷⁶² Siehe Antwort von bmi/bmi regional/bmibaby am 26. Februar 2007 auf die Folgefragen, Blatt Nr. 4348, Frage 4.

⁷⁶³ Siehe Antwort von bmi/bmi regional/bmibaby am 26. Februar 2007 auf die Folgefragen, Blatt Nr. 4348, Frage 3.

⁷⁶⁴ Siehe Antwort von bmi/bmi regional/bmibaby am 26. Februar 2007 auf die Folgefragen, Blatt Nr. 4348, Frage 3.

⁷⁶⁵ Siehe Antwort von bmi/bmi regional/bmibaby am 26. Februar 2007 auf die Folgefragen, Blatt Nr. 4348, Frage 8.

⁷⁶⁶ Siehe Protokoll der Befragung von bmi/bmibaby vom 9. März 2007, Blatt Nr. 6170, und Antwort von bmi auf die Markttest der Kommission zu den Final Comments.

dass es in der Vergangenheit schwierig für bmibaby war, mit Ryanair zu konkurrieren. Des Weiteren müsste ein Eintritt mit einer hohen Anzahl von Frequenzen sowohl am Morgen als auch am Abend stattfinden, um auch Geschäftsreisende zu bedienen. Diesbezüglich stellt jedoch die Überlastung auf den relevanten Flughäfen eine Eintrittsbarriere dar. bmibaby hat angegeben, dass insbesondere der Flughafen Birmingham überlastet ist, und dass daher die Kapazitäten einen entscheidenden Faktor in der Frage bezüglich des Eintritts auf neue Strecken darstellen würden⁷⁶⁷. Des Weiteren hat die Befragung von bmi/bmibaby ergeben, dass bmibaby auf eine Expansion auf europäische Freizeitziele abzielt (Strandurlaub/Städtereisen)⁷⁶⁸.

771. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass der mögliche Eintritt von bmibaby auf eine oder mehrere der relevanten Strecken (Märkte) für die vorliegenden Zwecke sehr unwahrscheinlich ist.

7.8.9.9. Flybe/BA Connect

772. Flybe betrachtet sich selbst als eine regionale Billigfluggesellschaft mit Flügen nach Großbritannien, die über Basen in einer Reihe von regionalen Städten in Großbritannien verfügt. Jedoch konzentriert sich Flybe im Vergleich zu Ryanair und Aer Lingus eher auf Geschäftsreisende, da sie separat flexiblere Ticketkategorien (Economy Plus), Aufenthaltsbereiche auf einer Reihe von Flughäfen in Großbritannien, Vielfliegerprogramme, Geschäfte mit Unternehmen oder eigene Check-In-Schalter für Economy Plus-Passagiere anbieten. Der Fokus von Flybe/BA Connect auf Geschäftsreisende wird auch durch die kürzliche Entscheidung der britischen Kartellbehörde in Bezug auf die Fusion bestätigt, die insbesondere den Einfluss der Fusion auf Geschäftsreisende analysierte⁷⁶⁹. Derzeit befindet sich Flybe im Übernahmeverfahren von BA Connect, einer regionalen Fluggesellschaft in Besitz von British Airways mit einem ähnlichen Geschäftsfokus wie Flybe.
773. In Irland betreibt Flybe derzeit drei Strecken von und nach Dublin (Exeter, Southampton und Norwich) sowie drei Strecken nach Galway (Southampton, Belfast und Birmingham). Jedoch konkurriert Flybe auf keiner Strecke direkt mit Ryanair, sondern nur indirekt auf der Strecke Dublin–Southampton, wo Ryanair die Strecke Dublin–Bournemouth betreibt.
774. Flybe betreibt drei verschiedene Flugzeugtypen: Flugzeuge vom Typ Q400 mit 78 Sitzplätzen, Flugzeuge vom Typ Embraer 195 mit 118 Sitzplätzen und Flugzeuge vom Typ BAe 146-300 mit 112 Sitzplätzen. BA Connect betreibt eine Reihe anderer Flugzeuge, die im Allgemeinen viel kleiner sind als die Flugzeuge von Flybe (etwa 50 Sitzplätze und nur wenige größere Flugzeuge). Die Flugzeuge von Flybe/BA Connect sind daher erheblich kleiner als die Flugzeuge, die von Ryanair und Aer Lingus betrieben werden und weniger in der Lage, effektiv mit den Billigflugdienstleistungen der fusionierenden Parteien zu konkurrieren. Flybe hat angedeutet, dass die kleinen Flugzeuge von BA Connect mit 50 Sitzplätzen nach und nach durch größere und effizientere Flugzeuge ausgetauscht werden. Das Unternehmen hat ebenfalls angegeben, dass es im Hinblick auf diesen Austausch unwahrscheinlich ist, dass eine Expansion auf neue Strecken zumindest in den nächsten zwei Jahren möglich wäre⁷⁷⁰.
775. Die Strategie von Flybe (einschließlich BA Connect) liegt darin, sich auf regionale

767 Siehe Protokoll des Interviews mit bmi/bmibaby vom 9. März 2007, Blatt Nr. 6170.

768 Ebd.

769 Entscheidung des Britischen Büros zum Fairen Handel im Fall Flybe/BA Connect, veröffentlicht am 15. Februar 2007 http://www.offt.gov.uk/advice_and_resources/resource_base/Mergers_home/decisions/2007/Flybe.

770 Siehe Protokoll des Interviews mit Flybe vom 12. März 2007, Blatt Nr. 6170.

Strecken nach und von kleinen Städten in Großbritannien zu konzentrieren. Im Allgemeinen versucht Flybe, keine Hauptstädte anzufliiegen, sondern bevorzugt regionale Flugziele⁷⁷¹ zu bedienen. Flybe hat bestätigt, dass das Unternehmen keine Pläne bezüglich einer weiteren Expansion seiner Aktivitäten nach Irland verfolgt, selbst wenn sich die Preise auf den Strecken von/nach Dublin erhöhen würden⁷⁷². Es würde eher seine Aktivitäten in Nordirland (Belfast) verstärken. Selbst nach dem Austausch seiner Flotte sind andere Flugziele für Flybe „interessanter“ als die irischen Flugziele⁷⁷³.

776. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass ein möglicher Eintritt von Flybe/BA Connect auf eine oder mehrere der relevanten Strecken (Märkte) für die vorliegenden Zwecke sehr unwahrscheinlich ist.

7.8.9.10. Clickair

777. Clickair ist eine vor kurzem gegründete Fluggesellschaft und begann seinen Betrieb im Oktober 2006. Die Gründungsparteien, von denen jede einen Anteil von 20 % an den gesamten Aktien besitzt, sind die Fluggesellschaften Iberia Líneas Aéreas, Cobra (ein Dienstleistungsunternehmen der Grupo ACS), der Reiseveranstalter Iberostar, Nefinsa und der Risikokapitalfonds Quercus Equity (Grupo Agrolimen).
778. Clickair verfügt derzeit über eine Basis auf dem Flughafen Barcelona (BCN), das Unternehmen plant jedoch die Errichtung von weiteren Basen in anderen spanischen Städten. Bis Ende 2007 plant die Fluggesellschaft, 2-3 Flugzeuge auch in Sevilla und Valencia zu stationieren. Insgesamt plant Clickair die Stationierung von 24 Flugzeugen vom Typ Airbus 320 bis Ende des Jahres 2007 (von denen 21-22 in Barcelona stationiert werden sollen)⁷⁷⁴. Laut der Website von Clickair hängt die Errichtung von Subbasen von der potenziellen Entwicklung der Punkt-zu-Punkt-Strecken ab, die über einen anderen Ausgangs- und Zielort verfügen als Barcelona⁷⁷⁵.
779. Clickair kann als Fluggesellschaft mit einem mittleren Dienstleistungsgrad betrachtet werden, die das Billigflugmodell mit einigen traditionellen Merkmalen einer Netzwerkfluggesellschaft verbindet. Auf seiner Website beschreibt Clickair seinen Auftrag folgendermaßen: „Unser Ziel ist es, ein neues, flexibles und bequemes Produkt zu kreieren, das die Vorteile einer Billigfluggesellschaft mit der Flexibilität und den Mehrwertleistungen von konventionellen Unternehmen miteinander kombiniert, um eine der erstklassigen Optionen sowohl für Freizeit- als auch für Geschäftsreisende zu werden.“⁷⁷⁶ Clickair verfügt ebenfalls über eine Code-Sharing-Vereinbarung mit Iberia für all seine Flüge und nimmt am Vielfliegerprogramm von Iberia teil⁷⁷⁷. Diese Code-Sharing-Vereinbarung ermöglicht es Clickair, seine Dienstleistungen über GDS-gestützte Verkaufsstellen anzubieten. Laut Clickair wird der Anteil der Flugtickets, die unter der Code-Sharing-Vereinbarung mit Iberia verkauft werden, in der Tat von Bedeutung sein und in jedem Falle „größer als bei einer üblichen Marketing-Code-Sharing-Vereinbarung von Fluggesellschaft zu Fluggesellschaft, die möglicherweise einige Prozentpunkte zu dem

771 Siehe Protokoll des Interviews mit Flybe vom 12. März 2007, Blatt Nr. 6170.

772 Siehe Protokoll der Befragung von Flybe vom 12. März 2007, Blatt Nr. 6170 und die Antwort von Flybe auf die Markttest der Kommission zu den Final Comments.

773 Siehe die Antwort von Flybe vom 11. Dezember 2006 auf den Fragebogen an Wettbewerber, Frage 33, sowie die Protokolle der Befragung von Flybe vom 12. März 2007, Blatt Nr. 6170.

774 Siehe Protokoll des Interviews mit Clickair vom 26. März 2007.

775 Siehe <http://www.clickair.com/view/default.aspx?lang=2&menu=81&pagina=0>, Blatt Nr. 13021.

776 Siehe: www.clickair.com, Blatt Nr. 13021.

777 Siehe: <http://grupo.iberia.es/portal/site/grupoiberia/menuitem.8d4d9fb9661bc259f54c0f10d21061ca/>.

*Anteil auf den einzelnen Märkten beiträgt“.*⁷⁷⁸

780. Hinsichtlich möglicher Eintrittspläne nach Dublin hat Clickair ausgesagt, dass es *„im Prinzip an der Ausweitung seiner Strecken und an weiterem Wachstum über alle nicht inländischen Märkte interessiert ist (...). Dies schließt im Prinzip den irischen Markt ein. Dublin wäre jedoch kein „Kernmarkt“ für Clickair. Insbesondere nach einer Fusion von Ryanair und Aer Lingus würde Irland eine weniger attraktive Wahlmöglichkeit werden. Es läge nicht unter den „Top 5“, nicht einmal unter den „Top 10“ der Liste möglicherweise zukünftig potenziellen Flugzeugbasen für Clickair*⁷⁷⁹.“ In seiner Antwort auf den Markttest zu den Verpflichtungsangeboten gab Clickair an, dass das Unternehmen möglicherweise erwägen würde, auf zwei der 35 überschneidenden Strecken (Malaga, Barcelona⁷⁸⁰) einzutreten, aber schloss aus, dass es eine Basis in Dublin öffnen würde (*„in Erwägung zu ziehen, mit Ryanair auf seiner eigenen Basis zu konkurrieren, wäre für fast jedes Unternehmen finanziell betrachtet unverantwortlich“*)⁷⁸¹. Clickair hat daher zurzeit keine konkreten Pläne darüber, wann und auf welche Strecke es bereit ist, einzutreten. Clickair stellt im Gegenteil fest, dass es der starken „Heimatfluggesellschaft“ gegenüberstünde, gegen die zu konkurrieren schwierig wäre. Gemäß Clickair hätte *die Heimatfluggesellschaft den Vorteil in Bezug auf die Größe, der der Heimatfluggesellschaft die Fähigkeit verleiht, die beabsichtigten Preise des neuen Wettbewerbers wesentlich zu unterbieten*. Clickair hat ebenfalls argumentiert, dass eine kritische Masse von mindestens 5 Flugzeugen in Dublin erforderlich wäre, um eine ausreichende Anzahl an Kunden zu gewinnen, um eine Chance zu erhalten, mit der fusionierten Einheit zu konkurrieren, und dass ein Eintritt mit nur 2 oder 3 Flugzeugen nicht ausreichend wäre⁷⁸². Des Weiteren hat Clickair seinen Betrieb erst vor kurzem aufgenommen und verfügt daher nicht über eine solch etablierte Marke wie Ryanair und Aer Lingus, und es ist derzeit nicht klar, in welchem Maße das Unternehmen in der Lage sein wird, erfolgreich auf die Kurzstreckenmärkte einzutreten. Auch wenn die Marke Iberia etabliert ist und Clickair im Hinblick auf ihre Code-Sharing-Vereinbarungen unterstützen könnte, wird Iberia nicht als eine Marke für Billigflugangebote angesehen. Des Weiteren stammen die meisten Passagiere auf den Strecken zwischen Dublin und Spanien aus Irland, und es muss daher bezweifelt werden, ob Clickair in der Lage wäre, seinen Betrieb mit einem mittleren Dienstleistungsgrad erheblich gegen die starken Marken der fusionierten Einheit in Irland zu expandieren, da das Unternehmen die große Mehrheit seiner Kunden in Irland gewinnen müsste, wo es nur über einen geringen Bekanntheitsgrad verfügt. Clickair hat erklärt, dass die Marketingkosten bezüglich der Gewinnung von Kunden auf einer neuen Strecke von und nach Dublin nicht nur für den Eintritt sehr hoch wären. Jedes neue Unternehmen müsste auch seine Marketinginvestitionen aufrechterhalten, da die fusionierte Einheit fortwährend gegen den neuen Wettbewerber kämpfen würde⁷⁸³.
781. Clickair ersetzt ab Sommer 2007 die Fluggesellschaft Iberia auf der Strecke Dublin–Barcelona. Was einen möglichen Eintritt auf andere, sich überschneidende Strecken betrifft, ist dieser aufgrund ihres Betriebsmittelpunktes am Flughafen Barcelona weniger wahrscheinlich. Wenn das Unternehmen eine Basis am Flughafen Sevilla errichten würde, könnte die Strecke Dublin–Sevilla potenziell von Clickair bedient werden, jedoch ist es zweifelhaft, ob Clickair in der Lage wäre, einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die

⁷⁷⁸ Siehe die Protokolle der Befragung von Clickair vom 26. März 2007, Blatt Nr. 8091.

⁷⁷⁹ Siehe die Protokolle der Befragung von Clickair vom 26. März 2007, Blatt Nr. 8091.

⁷⁸⁰ Clickair gab an, dass es auch in Betracht ziehen würde, eine Strecke zum „Norden Spaniens“ zu öffnen.

⁷⁸¹ Siehe Antwort auf die Markttest, Antworten zu Fragen 3 b) und d) und zu Frage 6 a).

⁷⁸² Siehe Protokoll des Interviews mit Clickair vom 26. März 2007.

⁷⁸³ Ebd.

fusionierte Einheit auszuüben (weitere Informationen finden Sie im Weiteren in Abschnitt 7.9.3 – Dublin–Sevilla). Clickair behauptet weiterhin, dass im Falle eines Eintritts ohne Basis (z. B. W-Flüge) der neue Wettbewerber einem erheblichen Nachteil gegenüberstünde, da die Kosten für solch einen Wettbewerber höher wären⁷⁸⁴.

782. Im Hinblick auf das zuvor Genannte ist die Kommission der Ansicht, dass der mögliche neue Eintritt von Clickair auf eine oder mehrere der relevanten Strecken nicht ausreichend wahrscheinlich ist. Es ist nicht sicher, ob die relativ entfernte Bedrohung eines möglichen Eintritts von Clickair auf eine oder mehrere der relevanten Strecken zu einem effektiven Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit führen würde.

7.8.9.11. Andere Wettbewerber

783. Die Kommission erhielt keine Hinweise von anderen Fluggesellschaften, dass sie auf Strecken von/nach Irland eintreten würden. Die Kommission ist daher nicht in der Lage, mit dem notwendigen Grad der Wahrscheinlichkeit zu folgern, dass der tatsächliche oder potenzielle Eintritt einer anderen Fluggesellschaft von ausreichender Größenordnung den erheblichen Wettbewerbsverlust zwischen den fusionierenden Parteien kompensieren würde.

7.8.10 Schlussfolgerung bezüglich eines Eintritts

784. Die Kommission befindet, dass eine Anzahl bedeutender Eintrittsbarrieren für den Betrieb von Flügen von oder nach Dublin im Wettbewerb zu Ryanair/Aer Lingus vorliegen. Diese Barrieren gehen weit über das Problem des zum Teil überlasteten Flughafens hinaus und sind insbesondere mit der gut etablierten Position von Ryanair und Aer Lingus an ihrer Heimatbasis verknüpft. Die Untersuchung zeigte, dass aufgrund dieser Barrieren ein Eintritt nicht wahrscheinlich ist, er ist sogar unwahrscheinlich auf fast allen sich überschneidenden Strecken. Mangels potenzieller neuer Wettbewerber bei der großen Mehrheit der sich überschneidenden Strecken und aufgrund der Tatsache, dass Wettbewerber einmütig angaben, dass sie *nicht einmal in Betracht ziehen* würden, in einem bedeutenden Umfang in den direkten Wettbewerb mit der fusionierten Einheit zu treten (insbesondere durch das Einrichten einer Basis in Dublin), folgert die Kommission, dass ein Eintritt nicht wahrscheinlich, zeitgerecht und ausreichend ist, um einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit darzustellen und die potenziellen wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auszuschalten.

7.9 Analyse von Strecke zu Strecke

7.9.1 Übersicht

785. Im Allgemeinen können zwei Hauptgruppen von sich überschneidenden Strecken mit unterschiedlichen Merkmalen unterschieden werden: Strecken zwischen Irland und Großbritannien und Strecken zwischen Irland und dem europäischen Kontinent. Auch wenn diese Hauptgruppen weiter gemäß einer Vielzahl von Kriterien unterteilt werden können, verfügen sie über einige gemeinsame Merkmale und werden daher im Weiteren im Einzelnen diskutiert.

784 Ebd.

7.9.2 Strecken zwischen Irland und Großbritannien

786. Die Strecken zwischen Irland und Großbritannien gehören zu den wichtigsten Strecken, was die Anzahl der Passagiere betrifft. Insbesondere die Strecke Dublin-London ist eine „verkehrsreiche“ Strecke mit mehr als 300 Verbindungen, die von allen Fluggesellschaften jede Woche zwischen Dublin und London betrieben werden. Jedoch befinden sich auch andere Strecken in Großbritannien, insbesondere Manchester, Birmingham, Glasgow oder Edinburgh, unter den wichtigsten Strecken nach und von Irland.
787. Des Weiteren beinhalten die meisten Strecken von Irland nach Großbritannien einen erheblichen Anteil an Geschäftsreisenden. Wie im Folgenden für jede Strecke detailliert dargestellt wird, befördern sowohl Ryanair als auch Aer Lingus einen bedeutenden Anteil an Geschäftskunden, und es scheint für die Strecken zwischen Irland und Großbritannien entscheidend zu sein, Dienstleistungen bereitzustellen, die auch Geschäftsreisende anziehen. Wie im Abschnitt bezüglich der Marktdefinition beschrieben wurde, werden diese Kunden von Ryanair und Aer Lingus nicht durch spezielle Angebote geworben (zum Beispiel Business-Class-Dienstleistungen, Aufenthaltsbereiche)⁷⁸⁵, sondern vielmehr durch die Bereitstellung von hoch frequentierten Dienstleistungen zu wichtigen Spitzenzeiten des Tages. Aus diesem Grund müsste ein neuer Eintritt oder eine Expansion ebenfalls Dienstleistungen mit hohen Frequenzen zu bequemen Zeiten bereitstellen, um viele gewinnbringendere Geschäftspassagiere oder „zeitabhängigere“ Passagiere zu gewinnen, so dass ein rentabler Betrieb gewährleistet werden kann⁷⁸⁶.
788. Wie in Abschnitt 6.8. beschrieben, kann der Prozentsatz der spät buchenden Passagiere (zum Beispiel 7 Tage vor Abflug) als einer der Hinweise für die Bedeutung von zeitabhängigen Passagieren auf der Strecke betrachtet werden. Sowohl Aer Lingus als auch Ryanair legten ihre Berechnungen zum Anteil der spät buchenden Passagiere auf ihren Flügen für einzelne Strecken vor, die in der folgenden Analyse von Strecke zu Strecke aufgezeigt werden. Es sollte jedoch festgehalten werden, dass Ryanair tatsächlich zwei Zusammenstellungen der Daten zu späten Buchungen vorgelegt hat: eine Zusammenstellung basierend auf den durchschnittlichen Anteil der Passagiere, die in den letzten sieben Tagen Flüge an einem bestimmten Tag buchten⁷⁸⁷ und eine zweite basierend auf Auslastungsfaktoren am Monatsende und zehn Tage vor Monatsende für die letzten 60 Monate⁷⁸⁸. Die zweite Zusammenstellung der Daten liefert im Allgemeinen niedrigere Anteile bei spät buchenden Passagieren als die erste. In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte verwendete Ryanair für die Analyse einzelner Strecken die zweite Zusammenstellung von Daten über späte Buchungen und argumentierte unter anderem, dass eine Strecke primär zu den Freizeitstrecken gehört, bei der dieser Anteil unter 10 % liegt⁷⁸⁹. Die zweite Zusammenstellung von Daten über späte Buchungen, die von Ryanair geliefert wurden, scheint keinen guten Anhaltspunkt für den tatsächlichen Umfang der späten Buchungen zu geben, da sie eher den Trend von Spätbuchungen in den letzten Monaten zeigen sollte. Tatsächlich wies Ryanair bei der Abgabe dieser zweiten Zusammenstellung von Daten selbst darauf hin, dass sie *„einen deutlichen Anhaltspunkt über den Trend zeitabhängiger Passagiere über einen Zeitraum von 60 Monaten und auf Basis sich überschneidender Strecken bietet, die mit Ryanair*

785 Auch wenn Aer Lingus immer noch über einige Unternehmensverträge verfügt, so stellen diese doch nur weniger als 5 % des Gesamtumsatzes von Aer Lingus dar - siehe E-Mail von Aer Lingus vom 27. März 2007, Blatt Nr. 6350.

786 Siehe insbesondere die Antworten auf die Markttest von Vorgeschlagenen Mitteln – Wettbewerber vom 30. November 2006, Fragen 5, 6 und 7.

787 Siehe Tabelle der Streckenanalyse von Ryanair, per E-Mail gesendet am 02.02.2007, letzte Spalte, Blatt Nr. 2620.

788 Siehe Daten für späte Buchungen von Ryanair per E-Mail am 12.02.2007, Blatt Nr. 10928, gesendet.

789 Siehe Erwiderung von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 468, Tabelle 19 sowie die Daten, die in der Analyse einzelner Strecken geliefert werden.

*fliegen und zehn Tage im Voraus buchen*⁷⁹⁰. Da sie zudem den Prozentsatz von Spätbuchern als einen Prozentsatz der Gesamtkapazität liefert (das heißt alle Sitze des Fluges), ist dieser per Definition niedriger als der Prozentsatz von Spätbuchern als Prozentsatz der Gesamtanzahl an Passagieren (das heißt nur die verkauften Sitze des Fluges). Da der durchschnittliche Auslastungsfaktor (das heißt der Prozentsatz verkaufter Sitze) auf Flügen von Ryanair im Durchschnitt etwas über 80 % auf allen Strecken liegt⁷⁹¹, wäre der Prozentsatz von spät buchenden Passagieren als Prozentsatz der Gesamtanzahl an Passagieren höher als in der zweiten Zusammenstellung dargestellt⁷⁹². Obwohl die Daten einen guten Anhaltspunkt für den Trend geben, stellen die zweiten Daten der Spätbuchungen jedoch eine Unterbewertung des tatsächlichen Umfangs der späten Buchungen dar. Da diese Daten, ungleich der ersten Zusammenstellung, zudem auf Buchungen basieren, die zehn Tage vor Abflug getätigt wurden, wären sie schwer mit den Daten von Aer Lingus zu vergleichen, die auf Buchungen sieben Tage vor Abflug basieren⁷⁹³. Aus diesen Gründen verwendet die folgende Analyse von einzelnen Strecken die erste Zusammenstellung von Daten über Spätbuchungen, da sie ein besserer (wenn auch nicht perfekter) Indikator des tatsächlichen Umfangs spät buchender Passagiere auf einzelnen Strecken ist.

789. Die Strecken zwischen Irland und Großbritannien stellen eher entwickelte Strecken dar. Gemäß der Dublin Airport Authority stieg der gesamte Verkehr zwischen Dublin und Großbritannien im Jahre 2006 um 4 % im Vergleich zum Vorjahr und mehr als 8,6 Mio. beförderte Fluggäste im Jahre 2006⁷⁹⁴. Des Weiteren stellen sowohl Ryanair als auch Aer Lingus etablierte Fluggesellschaften auf dieser Strecke dar, die ihre Dienstleistungen bereits seit vielen Jahren auf den meisten sich überschneidenden Strecken anbieten und daher über einen sehr hohen Markenbekanntheitsgrad sowohl in Irland als auch in Großbritannien verfügen.
790. Im Allgemeinen würde die fusionierte Einheit eine sehr starke Position auf den Strecken zwischen Irland und Großbritannien erhalten. Gemäß den Informationen des Börsengangprospektes von Aer Lingus stellten die fusionierenden Parteien im Juli insgesamt etwa 78 % der gesamten Kapazitäten zwischen Irland und Großbritannien (Ryanair 54 %, Aer Lingus 24 %); der nächste wichtigste Wettbewerber bmi hatte einen Anteil von 5 % inne, wohingegen easyJet nur über 3 % (das Unternehmen hat im Oktober 2006 alle Strecken nach Irland aufgegeben) und British Airways nur über 2 % der Anteile verfügten. Die Tatsache, dass die fusionierenden Parteien die führenden Fluggesellschaften auf der Strecke Irland-Großbritannien darstellen, wird von Ryanair selbst im Formular „20F“ bestätigt, das bei der US Securities and Exchange Commission für das Jahr 2006 eingereicht wurde: „... Ryanair verfügt über den führenden Marktanteil (in Bezug auf das Fluggastvolumen) auf den meisten seiner Linienflugstrecken zwischen Irland und kleineren Städten in

⁷⁹⁰ Siehe Daten für späte Buchungen von Ryanair, gesendet per E-Mail am 12.02.2007, Blatt Nr. 10928.

⁷⁹¹ Gemäß dem Jahresbericht von Ryanair für das am 31. März 2006 endende Jahr betrug der Auslastungsfaktor 83 % (siehe Formular CO, Anhang 16, Seite 10).

⁷⁹² In seiner E-Mail vom 12.02.2007, Blatt Nr. 10928, nennt Ryanair ein Beispiel, dass „ein Anstieg von 70 % auf 74 % für einen kompletten Monat auf Basis von Buchungen, die in den letzten zehn Tagen des Monats getätigt wurden, 12 % (4 % x 3) der zutreffenden Flüge darstellen, auf denen die Buchungen entfielen“. Wenn angenommen wird, dass der letztliche Auslastungsfaktor von 74 % mehr oder weniger gleichmäßig über den Monat verteilt ist, dann wäre der Anteil der Passagiere, die in den letzten zehn Tagen des Monats buchen, auf der Basis dieser Daten etwa 16 % aller tatsächlichen Passagiere auf diesen Flügen, und nicht 12 %, was sich auf alle Sitze bezieht (obwohl etwa 26 % der Sitze nicht besetzt waren).

⁷⁹³ Es sollte beachtet werden, dass die Kommission Ryanair speziell nach Daten über Buchungen sieben Tage oder weniger vor Abflug gebeten hat (siehe E-Mail „M.4439 - Ryanair/Aer Lingus - follow-up issues“ (M.4439 - Ryanair/Aer Lingus – Anschlussfragen), gesendet an Ryanair am 30.01.2007, Blatt Nr. 5232).

⁷⁹⁴ Siehe Pressemitteilung von DAA „Mehr als 2,7 Millionen zusätzliche Passagiere am Flughafen Dublin im Jahr 2006“ vom 24. Januar 2007, verfügbar unter: http://www.dublinairport.com/about-us/media-centre/press-releases/2006_pax_figures.html, Blatt Nr. 13020.

Großbritannien und beförderte etwa 45 % des gesamten Linienflugverkehrs zwischen Dublin und London. Dieser Anteil kann positiv mit dem Anteil von Aer Lingus plc („Aer Lingus“) von 33 % verglichen werden, dem größten Konkurrenten auf den Strecken von Irland nach Großbritannien.“⁷⁹⁵

Dublin – London

791. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-London beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [4.250.000 – 4.300.000]*, und derzeit werden ca. 320 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere im Vergleich zu der Situation in 2006 fiel um [0-10]* % und blieb auch in den vorherigen Jahren nahezu unverändert. Aus diesem Grund kann diese Strecke als entwickelt betrachtet werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich⁷⁹⁶, wie auch von Ryanair selbst bestätigt wird⁷⁹⁷, und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen bedeutsamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Ausführungen von Ryanair⁷⁹⁸ Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (zum Beispiel im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährigen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.
792. Auf dieser Strecke überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 64 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Stansted (STN), 42 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Gatwick (LGW) und 23 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Luton (LTN), während Aer Lingus etwa 88 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Heathrow (LHR) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen⁷⁹⁹. In der Sommersaison 2007 erhöht Ryanair seine Verbindungen nach Stansted auf etwa 68 Verbindungen pro Woche und erhält seine Verbindungen nach Gatwick und Luton aufrecht, während Aer Lingus seine wöchentlichen Verbindungen nach Heathrow auf etwa 90 Verbindungen pro Woche erhöht. Abgesehen von den fusionierenden Parteien fliegt auch bmi zwischen den Flughäfen Dublin und Heathrow mit etwa 47 Verbindungen pro Woche, British Airways betreibt etwa 27 Verbindungen pro Woche in der Wintersaison 2006/2007 und 26 Verbindungen pro Woche in der Sommersaison 2007 nach Gatwick, und CityJet betreibt etwa 28 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen London-City (LCY) sowohl in der

795 Siehe Formular 20F der US Securities and Exchange Commission, eingereicht am 27. September 2006, Seite 19 (siehe Antwort von Ryanair auf die Anfrage der Kommission nach Informationen vom 22.12.2006, Anhang 2.7, Blatt Nr. 629). Ähnliche Aussagen finden sich auch im Formular 20F an die US SEC in den vergangenen Jahren (siehe Blatt Nr. 629). Ryanair argumentiert, dass das Formular 20F kein Dokument zum Kartellrecht sei und keine Kartellanalyse in der Mitteilung ersetzen kann. Die Aussage in Formular 20F zeigt jedoch klar, dass Ryanair Aer Lingus als Hauptkonkurrenten auf den Strecken Irland – Großbritannien betrachtet und die eigene Leistung (Marktanteil) systematisch mit der von Aer Lingus vergleicht.

796 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

797 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

798 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

799 Siehe Abschnitt 6.3.

Wintersaison 2006/2007 als auch in der Sommersaison 2007⁸⁰⁰.

793. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten im Winter 2006/2007 und im Sommer 2007 als auch auf der Basis der im Sommer 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Es muss jedoch beachtet werden, dass sowohl bmi als auch British Airways einen Anteil der Passagiere befördert, die in Heathrow bzw. Gatwick auf ihre Mittel- und Langstreckenflüge umsteigen. Dagegen befördert Ryanair keine Transferpassagiere, während der Anteil der Transferpassagiere von Aer Lingus auf dieser Strecke (trotzdem er von Bedeutung ist)⁸⁰¹ immer noch geringer ist als der Anteil der Passagiere auf Direktverbindungen. Aus diesem Grund ist es im Falle dieser Strecke im Einklang mit der Definition des relevanten Marktes sowie zur besseren Reflexion der Wettbewerbssituation auf dem Markt für Flüge zwischen Dublin und London (und zur Unterscheidung dieser Flüge beispielsweise von Flügen zwischen Dublin und New York über London) angebracht, den Marktanteil exklusive der umsteigenden Passagiere zu berechnen, wie in der letzten Spalte der nachstehenden Tabelle angegeben.

Flug-gesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere	
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	Sommer 2006 - alle Passagiere	Sommer 2006 – exkl. Transferpassagiere
Ryanair	STN,LGW,LTN	[40-50]* %,	[40-50]* %	[40-50]* %	[50-60]* %
Aer Lingus	LHR	[30-40]* %	[30-40]* %	[30-40]* %	[20-30]* %
ZUSAMMEN		[70-80]* %	[70-80]* %	[70-80]* %	[80-90]* %
BMI	LHR	[10-20]*%	[10-20]* %	[10-20]* %	[10-20]* %
British Airways	LGW	[0-10]* %	[0-10]* %	[0-10]* %	[0-10]* %
CityJet	LCY	[0-10]* %	[0-10]* %	[0-10]* %	[0-10]* %

794. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der aktiven Fluggesellschaften auf der Strecke Dublin-London von 5 auf 4 verringern; außerdem würden drei kleinere Wettbewerber auf der Strecke verbleiben. Die fusionierte Einheit würde somit über einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verfügen, der selbst Beweis

800 Auch wenn Aer Lingus über eine Code-Sharing-Vereinbarung für diese Strecke mit British Airways und American Airlines verfügt, ist diese nur auf Passagiere beschränkt, die am Flughafen Heathrow umsteigen (siehe Antwort von Aer Lingus vom 20.11.2007 zum Zusatzfragebogen, Blatt Nr. 4122, Frage 15). Aus diesem Grund verkaufen British Airways und American Airlines keine Flugtickets für eine Direktverbindung zwischen Dublin und Heathrow auf Flügen von Aer Lingus, auch wenn British Airways und American Airlines Sitzplätze auf Flügen von Aer Lingus nach Heathrow als Teil ihrer (normalerweise Langstrecken-)Strecken (z. B. Dublin-New York über Heathrow) verkaufen. Daher können diese beiden Fluggesellschaften nicht als Wettbewerber auf dem Markt für Direktverbindungen auf der Strecke Dublin-London angesehen werden (abgesehen von den eigenen Flügen von British Airways nach London Gatwick, die bereits zuvor erwähnt wurden).

801 Ryanair beförderte keine Transferpassagiere, während der Anteil von Transferpassagieren auf Aer-Lingus-Flügen nach Heathrow im Sommer 2006 bei ca. [20-30]* % der Gesamtzahl der beförderten Passagiere lag, siehe Antwort von Aer Lingus vom 20.11.2006 zum Fragebogen an Wettbewerber, Blatt Nr. 4122.

für eine dominante Position ist⁸⁰². Darüber hinaus würde die Transaktion die beiden größten Konkurrenten auf der Strecke Dublin-London, Ryanair und Aer Lingus, vereinen⁸⁰³.

795. Der Hauptwettbewerber für die fusionierte Einheit auf dieser Strecke ist bmi mit einem Marktanteil von [10-20]* %. Auch wenn Ryanair andere Flughäfen als Aer Lingus in London anfliegt und bmi den gleichen Flughafen wie Aer Lingus bedient, gibt es erhebliche Unterschiede zwischen den Dienstleistungen, die von Aer Lingus bzw. bmi angeboten werden, und somit ist auch der Wettbewerbsdruck auf Ryanair größer. bmi stellt eine Netzwerkfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot dar und bietet sowohl Flüge in der Economy Class als auch in der Business Class auf der Strecke Dublin-London an. Des Weiteren betreibt bmi ein Netzwerk von Mittelstrecken- und Langstreckendienstleistungen ab dem Flughafen Heathrow und verwendet die Kurzstrecken einschließlich der Strecke Dublin-London zur Beschickung seines Drehkreuzes in Heathrow, auch wenn die Mehrheit der Passagiere von bmi auf dieser Strecke keine Transferpassagiere darstellt. Dagegen ist Aer Lingus eine Billigfluggesellschaft mit Direktverbindungsdienstleistungen, die nur eine einzige Ticketkategorie auf dieser Strecke betreibt. Auch wenn Aer Lingus ebenfalls einige Transferpassagiere zwischen Dublin und Heathrow auf der Basis seiner Code-Sharing-Vereinbarung mit British Airways befördert, stellt die große Mehrheit seiner Kunden auf dieser Strecke Passagiere auf Direktverbindungen dar⁸⁰⁴. Des Weiteren betreibt Aer Lingus nach London beinahe doppelt so viele Verbindungen pro Woche wie bmi und befördert doppelt so viele Passagiere. Darüber hinaus ist Aer Lingus die einzige Fluggesellschaft auf der Strecke, die beinahe die Zahl der 130 Verbindungen pro Woche, die Ryanair nach London betreibt, erreicht.
796. Was British Airways betrifft, gelten die gleichen Überlegungen wie für bmi, sowie die zusätzliche Tatsache, dass British Airways den Flughafen Gatwick anfliegt, den auch Ryanair anfliegt, und dass die von British Airways angebotenen Frequenzen noch geringer sind. Die von CityJet angebotenen Dienstleistungen unterscheiden sich weiterhin von denen der anderen Wettbewerber, da CityJet mit kleineren Flugzeugen⁸⁰⁵ zum Flughafen

802 Siehe Urteil des Gerichts erster Instanz, Rechtssache T-210/01 Fall - *General Electric/Kommission*, vom 14. Dezember 2005, Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 115: „*Wenngleich die Bedeutung der Marktanteile von einem Markt zum anderen unterschiedlich sein kann, stellen zudem besonders hohe Anteile [von über 50 %] – von außergewöhnlichen Umständen abgesehen – für sich genommen den Beweis für das Vorliegen einer beherrschenden Stellung dar.*“ (Text in Klammern von der Kommission hinzugefügt). Siehe auch die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

803 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 796 und Folgendes).

804 Aer Lingus beförderte auf dieser Strecke ca. [20-30]* % Transferpassagiere. Siehe Antwort von Aer Lingus vom 20.11.2006 des Wettbewerber-Fragebogens, Blatt Nr. 4122.

805 CityJet verwendet Flugzeuge vom Typ BAe 146 mit 93 Sitzplätzen. Ryanair argumentiert in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, dass diese Flugzeuge für den derzeitigen regionalen Flugbetrieb von Ryanair und Aer Lingus vollkommen angemessen sind. Jedoch wies CityJet selbst darauf hin, dass „*in Anbetracht der wesentlich geringeren Kapazitäten seiner Flugzeuge CityJet einen höheren Durchschnittsertrag erzielen muss als Ryanair/Aer Lingus, um einen Gewinn abzuwerfen; dies wird sichergestellt, indem sich das Unternehmen auf Transferpassagiere und Geschäftsreisende konzentriert, die zu Schlüsselzeiten fliegen (Schwerpunkt auf Zeitplan und Produkt).*“ (Siehe die Protokolle der Befragung von CityJet vom 21.02.07, Blatt Nr. 6170). Dies deutet eindeutig darauf hin, dass CityJet nicht in der Lage ist, mit seinen kleineren Flugzeugen um die gleichen Passagiere wie Ryanair und Aer Lingus in den Wettbewerb zu treten, insbesondere was die nicht zeitabhängigen Direktflugpassagiere (hauptsächlich Freizeit) betrifft, die mehr als die Hälfte der Direktflugpassagiere von sowohl Ryanair als auch Aer Lingus (siehe Absatz 799 unten) darstellen.

London-City fliegt. Der Flughafen London City mit seiner Nähe zum Stadtzentrum⁸⁰⁶ ist insbesondere für Geschäftsreisende ein idealer Zielflughafen⁸⁰⁷. Er hat eine kurze Start- und Landebahn und kann daher nicht von den größeren Flugzeugen angefliegen werden, wie sie von Ryanair und Aer Lingus verwendet werden. CityJet bedient vorwiegend Geschäftsreisende und bietet daher ein umfassendes Dienstleistungspaket an. Während sowohl Ryanair⁸⁰⁸ als auch Aer Lingus⁸⁰⁹ eine bedeutende Anzahl an Geschäftskunden bedienen (denen sie unter allen vorhandenen Fluggesellschaften die höchsten Frequenzen bieten können), verfügen beide Fluggesellschaften mehrheitlich über Kunden, die sich nicht auf einer Geschäftsreise befinden und daher weniger zeitabhängig sind (bei denen auch die Ersetzbarkeit von Flughäfen im Allgemeinen höher ist und die aus diesem Grund bereit sind, zwischen den Dienstleistungen von Ryanair und Aer Lingus zu verschiedenen Londoner Flughäfen zu wechseln).

797. Ryanair argumentiert des Weiteren, dass die unabhängigen MIDT/OAG-Daten, die im Formular CO genannt sind, den deutlichen Unterschied der aggregierten Preise zwischen Ryanair und Aer Lingus auf sich überschneidenden Strecken zeigt, einschließlich Dublin-London. Sie behaupten, dass „obwohl diese Datensätze nicht korrekt hinsichtlich einiger Aspekte waren, was die Internetbuchungen betrifft, so wären Sie nicht so falsch, dass sie ein völlig anderes Bild abgeben“⁸¹⁰. Die Preisdaten von Aer Lingus, die Ryanair für die sich überschneidenden Strecken angab, basieren zumeist auf Quellen wie dem MIDT, OAG und anderen (siehe Absätze 107 und folgende im Formular CO), die sich hauptsächlich auf Daten aus dem Global Booking System stützen, und sind daher, wie von Ryanair bestätigt, nicht korrekt hinsichtlich der Preise, die über das Internet erhältlich sind. In Anbetracht der Tatsache, dass Aer Lingus mehr als 70 % seiner Tickets direkt über das Internet verkauft, ist zweifelhaft, ob diese Daten verlässlich sind (nicht nur hinsichtlich dieser Strecke, sondern auch hinsichtlich der Preisdaten für alle sich überschneidenden Strecken). Dies wird auch durch die Tatsache bestätigt, dass auf der Basis dieser Daten ein Durchschnittspreis für alle Strecken (gewichtet durch die Anzahl der Passagiere von Aer Lingus auf jeder dieser Strecken), für die Ryanair diese Preisdaten lieferte, sich auf etwa 139 EUR ohne Steuern für die Sommersaison 2005 und auf etwa 157 EUR ohne Steuern für die Wintersaison 2005/2006 belaufen würde. In Anbetracht der Tatsache, dass diese Strecken etwa für 70 % aller Passagiere von Aer Lingus stehen und sich der Gesamtdurchschnitt der Kurzstrecken-

806 Dies wurde ebenfalls bestätigt durch die von der Kommission in Auftrag gegebene Kundenbefragung, gemäß derer 72,4 % der Passagiere, die zum Flughafen London-City geflogen sind, als einen Grund für die Wahl dieses bestimmten Fluges die Tatsache angegeben haben, dass der Flughafen London-City sich am nächsten zu ihrem Reiseziel befände. Im Falle der Passagiere mit einem Flug nach Heathrow betrug diese Zahl nur 31,8 %.

807 Gemäß der von der Kommission in Auftrag gegebenen Kundenbefragung betrug der Anteil der Geschäftsreisenden nach London-City etwa 60 %.

808 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren 21 % der Linienpassagiere zwischen Stansted und Irland, 18 % zwischen Luton und Irland und 19 % zwischen Gatwick und Irland Geschäftsreisende. Auch wenn diese Zahlen im Falle von Gatwick auch die Passagiere von British Airways und easyJet (die zu diesem Zeitpunkt zwischen irischen Regionalflughäfen und London operiert haben) beinhalten, kann auf Grundlage der Zahlen für Stansted und Luton, die nur von Ryanair bedient werden, angenommen werden, dass ca. 20 % der Ryanair-Passagiere Geschäftsreisende sind. Dies wird auch durch die Tatsache bestätigt, dass ca. 20 % der Buchungen von Ryanair-Flügen von/nach Stansted und Luton und 15 % der Buchungen von/nach Gatwick innerhalb von 7 Tagen vor dem Flug vorgenommen werden. Diese Zahlen wurden umfassend durch die Kundenbefragung der Kommission bestätigt, auch wenn für Stansted ein niedrigerer Anteil an Geschäftsreisenden (14 %) und für Luton ein höherer Anteil (28 %) angegeben wurde. Auch wenn Ryanair in der Antwort zur Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007 (Absatz 704) auf die Aussage des Flughafens Manchester hinweist, in der gesagt wird, dass die CAA-Studien auf begrenzten Passagierbefragungen aufbauen und für bestimmte Ziele weniger verlässlich sein könnten, so kann dies immer noch, zumindest als Ersatz in der gegenwärtigen Situation, als unabhängige Quelle für Informationen genutzt werden, solange keine sonstigen klaren Daten vorhanden sind.

809 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren 36 % der Linienpassagiere zwischen Heathrow und Irland Geschäftsreisende. Da nur ca. [15-30]* % der Buchungen für Aer Lingus Flüge von/nach Heathrow innerhalb von 7 Tagen vor dem Flug vorgenommen werden (auf Grundlage der Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935), was den Zahlen von Ryanair für Stansted und Luton entspricht, kann der Anteil der Geschäftsreisenden bei Aer Lingus eigentlich geringer als 36 % sein und der restliche Anteil der Geschäftsreisenden für Heathrow wird von BMI eingenommen. Dies würde auch dem Geschäftsmodell der zwei vorstehend beschriebenen Fluggesellschaften entsprechen.

810 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 653.

preise von Aer Lingus 2005 ohne Steuern nur auf 66,81 EUR belief⁸¹¹, wird deutlich, dass diese Preisdaten den tatsächlichen Preisdurchschnitt von Aer Lingus grob übertrieben darstellen. Des Weiteren wird dies auch durch den Vergleich dieser Preisdaten mit den Daten der tatsächlichen Durchschnittspreise von Aer Lingus für die Zwecke der quantitativen Analyse der Kommission bestätigt.

798. In Anbetracht der Ungenauigkeiten der Daten hinsichtlich der Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, können diese Daten daher weder für diese Strecke noch für die anderen sich überschneidenden Strecken, die in diesem Abschnitt analysiert werden, als verlässlich angesehen werden. Was diese Strecke betrifft, wird die Unzulänglichkeit dieser Daten durch die Tatsache veranschaulicht, dass gemäß ihnen der Durchschnittspreis von Aer Lingus sich von 130,56 EUR in der Wintersaison 2004/2005 und 108,84 EUR in der Sommersaison 2005 auf 185,44 EUR in der Wintersaison 2005/2006 (das heißt um etwa 70 %) ohne ersichtlichen Grund erhöhte⁸¹². Dies steht auch nicht im Einklang mit der Bewertung der Situation in den internen Dokumenten von Ryanair hinsichtlich dieser Strecke während der Wintersaison 2005/2006⁸¹³.
799. Des Weiteren argumentiert Ryanair, dass Aer Lingus auf einen großen Anteil (über 60 %) von zeitabhängigen Passagieren auf dieser Strecke abzielt. Diese Angaben basieren auf einer Untersuchung 2005 vom CAA, wonach Aer Lingus 4,2 % Geschäftstransferpassagiere, 22,6 % Freizeittransferpassagiere, 34,1 % Geschäftspassagiere mit Direktverbindung und 39,1 % Freizeitpassagiere mit Direktverbindung befördert. Während Ryanair sowohl alle Transferpassagiere als auch Passagiere mit Direktverbindungen als zeitabhängig betrachtet, behauptet das Unternehmen, dass insgesamt 60,9 % der Passagiere von Aer Lingus auf dieser Strecke zeitabhängig sind, verglichen mit 20,1 % zeitabhängiger Passagiere von Ryanair in Gatwick, 43,6 % in Stansted und 26,0 % in Luton.⁸¹⁴.
800. Wie in Abschnitt 6 erläutert, betrifft zum Zwecke der Beurteilung der aktuellen Transaktion der relevante Markt nur Direktverbindungen im Linienflugverkehr und daher nicht Transferpassagiere, trotz der möglichen Bedeutung aus der Sicht der kommerziellen Strategie und dem Fokus der Fluggesellschaft auf die Strecke. Es ist weiterhin aus Gründen, die in Abschnitt 6.8 erläutert wurden, nicht angemessen, zum Zwecke dieses Falls zwischen zeit- und nicht zeitabhängigen Passagieren zu unterscheiden. Selbst wenn die Unterscheidung zwischen Geschäfts- und Freizeitpassagieren auf der Basis der von Ryanair in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vorgelegten Daten berücksichtigt wird, betrüge der Anteil der Geschäftspassagiere von Aer Lingus als Prozentsatz ihrer Gesamtzahl der Passagiere mit Direktverbindung dennoch 46,6 %. Daher können mehr als 50 % der Passagiere von Aer Lingus auf dieser Strecke als Freizeitpassagiere erachtet werden. Der Anteil an Geschäftspassagieren von Ryanair würde sich auf 30,8 % in Stansted, 17,2 % in Luton und 13,9 % in Gatwick belaufen. Der Anteil der Geschäftspassagiere ist daher auch für Ryanair erheblich und beläuft sich auf

811 Siehe Aer Lingus Jahresbericht 2005, Formular CO, Anhang 17.

812 Gemäß den Daten von Ryanair im Formular CO blieben die Anzahl der Frequenzen, die sowohl Aer Lingus als auch seine Wettbewerber anboten, weitgehend in diesem Zeitraum stabil und die Preise von Ryanair und anderen Wettbewerbern (die Netzwerkfluggesellschaften mit umfassenden Dienstleistungsangebot sind und für die die MIDT/OAG-Daten möglicherweise verlässlicher sind) sanken sogar im gleichen Zeitraum oder stiegen nicht in vergleichbarem Umfang an (wie aus der Grafik in Tabelle 21 auf Seite 151 der Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007 entnommen werden kann).

813 Siehe insbesondere Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...] (Blatt Nr. 629), Seite 3.2. in Abschnitt 3.3.1 – Dublin nach London: „[...]“.* Siehe auch Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...] (Blatt Nr. 629), Seite 3.4.

814 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absätze 669 ff. und Tabelle 22.

dieser Strecke im Durchschnitt auf etwa 24,4 % (gewichtet nach Passagierzahlen nach Gatwick, Stansted und Luton). Andererseits wäre der Anteil an Geschäftspassagieren sowohl für bmi (49,1 %) als auch British Airways (55,1 %) höher. Obwohl Aer Lingus einen höheren Anteil an Geschäftspassagieren befördert, ist der Anteil an Freizeitpassagieren daher dennoch höher. Dies steht auch im Einklang mit der Neupositionierung von Aer Lingus in Richtung des Modells einer Billigfluggesellschaft, wie in den Abschnitten 6.1. und 7.3 detaillierter beschrieben wurde.

801. Ryanair argumentiert auch, dass es eine „enorme Anzahl Passagiere [gibt], die EI [Aer Lingus] nach Heathrow für eine Verbindung zum Rest der Welt befördert“⁸¹⁵, was die Zielsetzung von Aer Lingus sehr von dem Betrieb von Ryanair auf der London-Strecke unterscheidet. Jedoch zeigen die von Ryanair vorgelegten Daten⁸¹⁶, dass Ryanair selbst in der Sommersaison 2005 fast 15 % „Transfer“⁸¹⁷-Passagiere beförderte, das heißt etwa [160.000-180.000]* „Transfer“-Passagiere, die von Ryanair in der Sommersaison 2005 befördert wurden, verglichen mit etwa 250.000 Transferpassagieren von Aer Lingus⁸¹⁸. Trotz dieses Unterschiedes ist es nicht angemessen, die Anzahl „Transfer“-Passagiere von Ryanair als gering zu betrachten, obwohl Aer Lingus enorme Zahlen von Transferpassagieren auf dieser Strecke befördert. Auf jeden Fall ist der analysierte relevante Markt begrenzt auf Passagiere mit Direktverbindungen, und Ryanair und Aer Lingus stehen miteinander im Wettbewerb hinsichtlich einer erheblichen Anzahl Passagiere mit Direktverbindung auf der Strecke Dublin-London.
802. Daher sind Ryanair und Aer Lingus die einzigen Billigfluggesellschaften (vorwiegend bei Direktverbindungen), die auf der Strecke Dublin-London aktiv sind. Die Tatsache, dass Ryanair und Aer Lingus von den Verbrauchern als die größten Konkurrenten auf dieser Strecke wahrgenommen werden, wurde ebenfalls durch die Ergebnisse der von der Kommission in Auftrag gegebenen Kundenbefragung bestätigt⁸¹⁹. Des Weiteren bestätigen auch interne Dokumente von Ryanair, die der Kommission von Ryanair übermittelt wurden, dass Aer Lingus als der größte Konkurrent auf der Strecke Dublin-London angesehen wird. [...] *⁸²⁰ Oder: [...] *⁸²¹ Dies scheint im eindeutigen Gegensatz zu der Behauptung von Ryanair zu stehen, dass „es unwahrscheinlich ist, dass die

815 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 675.

816 Siehe Tabelle 22 auf Seite 152 der Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

817 Es sollte beachtet werden, dass Ryanair, ungleich Aer Lingus, nur Direktverbindungen anbietet. Wenn es sich auf „Transfer“-Passagiere bezieht, sind dies Passagiere, die zwei separate Tickets kaufen. Zum Zwecke dieser Entscheidung werden die Passagiere als Passagiere mit Direktverbindung betrachtet, da Transferpassagiere wie im Wortlaut dieser Entscheidung angegeben nicht zwei Tickets für die unterschiedlichen Sektoren ihrer Strecke kaufen, sondern nur ein Ticket mit „Transfer“, siehe Abschnitt 6.3.

818 Diese Zahl ist ungefähr und basiert nur auf den von Ryanair im Formular CO angegebenen Daten, wonach Aer Lingus im Sommer 2005 eine Einfachflug-Kapazität von 17.327 Sitzen pro Woche anbot. Bei 31 Wochen in der Sommersaison 2005 (vom 27.03.2005 bis 30.10.2005) würde dies etwa 1.074.274 Sitze pro Saison Hin- und Rückflug bedeuten. Betrachtet man den Anteil der Transferpassagiere von 26,8 % (siehe Tabelle 22 auf Seite 152 der Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007) und unter der rein hypothetischen Annahme eines Auslastungsfaktors von Aer Lingus von 85 % (Ryanair konnte nicht den Auslastungsfaktor von Aer Lingus nennen, aber nahm an, dass dieser nicht erheblich höher als der Auslastungsfaktor von Ryanair sei, der zwischen 80 und 86 % liegt), würde dies etwa 245.000 Transferpassagiere von Aer Lingus in der Sommersaison 2005 bedeuten.

819 Von allen Passagieren, die Aer Lingus nutzen, betrachten 18 % auch Ryanair als eine Alternative, während nur 9 % einen anderen der verbleibenden Wettbewerber als Alternative betrachteten. Im Fall von Ryanair haben 45 % der Passagiere nach Gatwick, 30 % der Passagiere nach Stansted und 25 % der Passagiere nach Luton auch Aer Lingus als eine Alternative betrachtet, während nur 26 %, 12 % bzw. 2 % einen anderen der verbleibenden Wettbewerber als Alternative betrachteten. Ryanair argumentiert, dass die Ergebnisse der Kundenumfrage „stark verzerrt“ in Bezug auf die Flüge von Aer Lingus nach London Heathrow sind, wo die Umfrage an Wochenenden durchgeführt wurde (siehe Ryanairs Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 70, erster Anstrich). Wie vorstehend jedoch dargelegt, ist es unwahrscheinlich, dass die Abweichung (falls vorhanden) „stark“ ist (siehe Absatz 6.3.4. – Flughäfen London). Die beeinträchtigt weiterhin auch nicht den hohen Anteil der Kunden von Ryanair, die Aer Lingus als eine Alternative betrachten. Siehe auch Anhang I und II.

820 Siehe die Protokolle der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...] * (dargelegt als Dokument Nr. 1 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...] *), Seite 1.3 (Blatt Nr. 629).

821 Siehe Protokoll der Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc am [...] * (dargelegt als Dokument Nr. 1 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung vom [...] *), Seite 1.3 (Blatt Nr. 629).

*Dienstleistungen von EI [Aer Lingus] in Heathrow sich auf die Dienstleistungen von FR [Ryanair] in Luton, Stansted oder Gatwick auswirken*⁸²² oder dass es unwahrscheinlich ist, dass die Dienstleistungen von Ryanair von/nach Luton, Stansted oder Gatwick einen Druck auf die Dienstleistungen von Aer Lingus von/nach Heathrow ausüben⁸²³.

803. Daher würde Ryanair durch die beabsichtigte Transaktion seinen engsten Rivalen auf der Strecke Dublin-London in Hinblick auf das Betriebsmodell, Passagierkonzentration sowie Marktanteil und angebotene Kapazität erwerben. Trotz der verbleibenden Differenzierung zwischen Ryanair und Aer Lingus insbesondere hinsichtlich der bedienten Flughäfen und in Anbetracht des weiteren Wechsels von Aer Lingus hin zu einem Modell der Billigfluggesellschaft, wie es Ryanair betreibt⁸²⁴, würde die beabsichtigte Fusion zu einer Aufhebung der Wettbewerbsrivalitäten zwischen den beiden fusionierenden Parteien führen, die eine bedeutende Quelle für den Wettbewerb auf dieser Strecke bis heute dargestellt hat, und die sich in der Zukunft wahrscheinlich noch verstärken würden.
804. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Überdies stellt die Strecke Dublin-London eine extrem ausgelastete Strecke dar, was sowohl die Anzahl der Passagiere als auch die Gesamtzahl der von den fusionierenden Parteien betriebenen Frequenzen betrifft. Aus diesem Grund müsste jeder neue Eintritt über einen erheblichen Umfang in Bezug auf die betriebenen Kapazitäten und Frequenzen verfügen, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Ryanair argumentiert in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, dass eine hohe Anzahl der Frequenzen keinen substantziellen Wettbewerbsvorteil darstellt, da Preise auf der Grundlage eines Einfachfluges festgesetzt werden und sich seine Passagierbasis aus nicht zeitabhängigen Passagieren mit Direktverbindungen bildet. Obwohl Zeitnischen und die Anzahl der Frequenzen möglicherweise nicht auf allen Strecken wichtig sind, ist dies dennoch auf einer Strecke wie der London-Strecke der Fall. Die fusionierte Einheit würde mehr als 220 Verbindungen pro Woche mit mehr als 3 Millionen Passagieren / Jahr anbieten und vier Londoner Flughäfen bedienen. Des Weiteren buchen, obwohl die Preise auf Basis eines Einfachfluges festgesetzt sind, etwa [60-80]* % der Kunden von Ryanair einen Rückflug, das heißt den Hin- und den Rückflug zusammen⁸²⁵. Daher ist die Anzahl der angebotenen Frequenzen von entscheidender Bedeutung sowohl auf dieser Strecke als auch auf anderen „verkehrsreichen“ und stärker geschäftsorientierten Strecken (die in diesem Abschnitt analysiert werden), wo jeder neue Wettbewerber ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben müsste, indem er eine vergleichbare Auswahl an Abflug- und Ankunftszeiten bietet.
805. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit ist es von Bedeutung, dass eine auf solchen Strecken aktive Fluggesellschaft (einschließlich Ryanair und Aer Lingus) einen bestimmten Anteil an Geschäftsreisenden oder zeitabhängigeren Passagieren gewinnt (siehe Absatz 799 und folgende bezüglich der Bedeutung der Geschäftsreisenden auf dieser Strecke), indem sie Flüge zu allen Spitzenzeiten des Tages anbietet. Als solche buchen Kunden im Allgemeinen das Flugticket zeitlich näher an ihrem Abflugtag und somit normalerweise

822 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 677, erster Anstrich.

823 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 677, zweiter Anstrich.

824 Siehe z. B. die Einführung der Gebühr für Gepäckaufgabe Anfang 2007.

825 Siehe E-Mail von Ryanair vom 8.11.2006.

zu einem höheren Preis⁸²⁶, wodurch sie den Durchschnittsgewinn eines Fluges erhöhen und für den Erhalt des wettbewerbsfähigen Betriebs von Bedeutung sind. Des Weiteren würde ein höherer Anteil an Geschäftsreisenden der Fluggesellschaft im Allgemeinen auch ermöglichen, niedrigere Preise für die Passagiere anzubieten, die rechtzeitig im Voraus buchen (während der gesamte Durchschnittsgewinn und Auslastungsfaktor beibehalten wird), und somit effektiver auch in Bezug auf die preisempfindlicheren Passagiere konkurrieren und einen ausreichenden Auslastungsfaktor erzielen zu können. Auf den Strecken, auf denen der Anteil der Geschäftsreisenden erheblich ist (wie beispielsweise die Strecke Dublin–London), ist es für Fluggesellschaften wichtiger, einen wesentlichen Anteil dieser gewinnbringenderen Passagiere anzuziehen, um im Vergleich zu den anderen Fluggesellschaften wettbewerbsfähig zu sein, als auf Strecken, auf denen der Anteil an Geschäftsreisenden gering ist. Aus diesem Grund stellen die eingeschränkten Kapazitäten auf dem Flughafen Dublin während Spitzenzeiten (wie in Abschnitt 7.8 beschrieben) sowie die Kapazitäten der vollständig koordinierten Flughäfen Heathrow (tagsüber stark überlastet), Gatwick (tagsüber überlastet) und Stansted (zu Spitzenzeiten überlastet) eine erhebliche Barriere bezüglich eines Eintritts auf diese Strecke dar⁸²⁷. Auch wenn die Flughäfen Luton und London-City nicht überlastet sind, beseitigen die zur Verfügung stehenden Kapazitäten auf diesen Flughäfen nicht die zusätzlichen Barrieren bezüglich eines Eintritts auf diese Strecke. Wie in Absatz 796 detailliert beschrieben, bedient der Flughafen London-City vorwiegend Geschäftspassagiere, die mit kleineren Flugzeugen fliegen, und kann daher nicht für einen großen Eintritt verwendet werden, der das gesamte Spektrum der Passagiere abdeckt, die von Ryanair und Aer Lingus bedient werden. Zudem stellen sowohl der Flughafen London-City als auch der Flughafen Luton aus der Sicht der Angebotsseite keine Alternativen für die überlasteten Londoner Flughäfen (insbesondere nicht für Heathrow) für eine Vielzahl potenzieller neuer Wettbewerber dar, insbesondere aufgrund ihrer bereits bestehenden Basen/Drehkreuze und Netzwerkaktivitäten⁸²⁸.

806. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Londoner Flughäfen: British Airways mit 87 stationierten Kurzstreckenflugzeugen in Heathrow, 33 stationierten Kurzstreckenflugzeugen in Gatwick und 10 stationierten regionalen Düsenflugzeugen in London-City, easyJet mit 18 stationierten Flugzeugen in Gatwick, 13 Flugzeugen in Stansted und 17 Flugzeugen in Luton, bmi mit 14 stationierten Flugzeugen in Heathrow und Globespan mit einem stationierten Flugzeug in Stansted. Air Berlin nutzt obendrein, auch wenn das Unternehmen nicht über stationierte Flugzeuge in London verfügt, den Flughafen Stansted als ein Drehkreuz für seine Flüge zu einigen Zielen in Großbritannien und zu einer Vielzahl an Ferenzielen.
807. Jedoch scheint auf der Basis der Phase-II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über ausreichend Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, um im Falle einer

826 Obwohl weder Aer Lingus noch Ryanair zwischen verschiedenen Kundengruppen unterscheiden, veranschlagen sie einen höheren Preis, wenn das Buchungsdatum näher am Abflugstermin liegt. Siehe Abschnitt 7.4. für eine detaillierte Erklärung des Ertragsmanagements der Parteien.

827 Siehe Antwort von BAA vom 17.11.2006, Blatt Nr. 22229, und von Airport Coordination Ltd. vom 17.11.2006, Blatt Nr. 22175, auf den Fragebogen für Flughäfen.

828 Siehe Abschnitt 6.4.

Preiserhöhung⁸²⁹ durch die fusionierte Einheit auf dieser Strecke einzutreten oder ihre Aktivitäten auf dieser Strecke wesentlich zu erhöhen. *Globespan* ist sowohl eine Billigfluggesellschaft als auch eine Charterfluggesellschaft und operiert hauptsächlich zwischen Städten in Großbritannien und Ferienzeilen am Mittelmeer, in der Schweiz und der Tschechischen Republik; des Weiteren betreibt das Unternehmen auch einige Langstreckendienstleistungen⁸³⁰. Im Hinblick auf seinen Fokus auf den Urlaubs- und Langstreckenflugverkehr ist *Globespan* kein potenzieller Neubewerber auf der Strecke Dublin–London. Einige Netzwerkfluggesellschaften mit Operationen in Heathrow sind möglicherweise theoretisch in der Lage und potenziell geneigt, auf die Strecke zwischen Dublin und London einzutreten oder ihre Aktivitäten auf dieser Strecke auszuweiten. Sie sind jedoch dazu insbesondere aufgrund der starken Kapazitätsbeschränkung am Flughafen Heathrow sowie des Mangels an Kapazitäten zu Spitzenzeiten am Flughafen Dublin tatsächlich nicht in der Lage. Des Weiteren ist es zweifelhaft, dass die traditionellen Netzwerkfluggesellschaften einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf den Billigflugbetrieb mit Direktverbindungen der fusionierten Einheit ausüben könnten, da sie ein erheblich anderes Geschäftsmodell mit Fokus auf die Beschickung ihrer Drehkreuze mit der Zielgruppe des gewinnbringenderen Kundensegments verfolgen. Auch würde ihre Kostenstruktur ihnen möglicherweise nicht ermöglichen, eine Alternative bedeutenden Ausmaßes für klassische „Billigflug“-Kunden anzubieten, die vergleichbar ist mit den Dienstleistungen von Ryanair oder Aer Lingus⁸³¹. Was easyJet betrifft, ist die Fluggesellschaft auch (abgesehen von der Überlastung zu Spitzenzeiten am Flughafen Dublin) teilweise durch die Situation in Bezug auf die Kapazitäten in Gatwick und durch die Situation zu Spitzenzeiten in Stansted eingeschränkt (auch wenn ihre dritte Basis in Luton nicht eingeschränkt ist, verringert die Gesamtsituation in London die Möglichkeiten eines effizienten Eintritts mit einer ausreichenden Anzahl an Frequenzen). Ferner ist es im Hinblick auf den nicht erfolgreichen Eintritt von easyJet auf die Strecken von London zu regionalen irischen Flughäfen und insbesondere die Reaktion von Ryanair auf diesen Eintritt (für weitere Informationen siehe Abschnitt 7.8) zweifelhaft, ob easyJet oder eine andere neue Fluggesellschaft dazu bereit und in der Lage wäre, die (noch stärkere) fusionierte Einheit auf den Strecken von London nach Irland kurz- oder mittelfristig herauszufordern. In diesem Zusammenhang finden Sie in Abschnitt 7.8.9 weitere Informationen bezüglich der Möglichkeiten und Anreize von easyJet hinsichtlich eines Eintritts auf irische Strecken. Was die Fluggesellschaft Air Berlin betrifft, ist es zweifelhaft, ob das Unternehmen sein derzeitiges „W“-Modell⁸³² über London Stansted, das für einige Ziele in Großbritannien verwendet wird, erfolgreich bezüglich eines Eintritts auf die Strecke Dublin–London⁸³³ anwenden kann. Dieses Modell würde es Air Berlin nicht ermöglichen, mit einer ausreichenden Anzahl an Frequenzen einzutreten, um einen starken Wettbewerber darzustellen, und es würde dem Unternehmen ebenfalls nicht ermöglichen, die wichtigen Frequenzen am frühen Morgen und am späten Abend zu nutzen. Weder easyJet noch Air Berlin verfügen zudem über einen bestehenden Betrieb in Irland; jedoch würde ein Eintritt auf den Markt in Dublin erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erfordern. Da etwa 50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland

829 Der Begriff Preiserhöhung zum Zwecke dieses Abschnitts zur Analyse Strecke für Strecke beinhaltet (in Übereinstimmung mit Absatz 8 und Fußnote 7 der Horizontal Merger Guidelines, ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5) auch die Senkung von Output, Wahl oder Qualität, niedrigere Innovation oder niedrigeres Absenken der Preise, als dies sonst ohne die Fusion der Fall gewesen wäre.

830 Tatsächlich sind die einzigen Linienstrecken von *Globespan* von Stansted aus Stansted–Teneriffa und Stansted–Larnaka (Zypern), siehe www.flyglobespan.com, Blatt Nr. 13020.

831 Weitere Informationen finden Sie in Abschnitt 7.8.9 bezüglich der Möglichkeiten und Anreize von konkurrierenden Fluggesellschaften, auf eine der sich überschneidenden Strecken einzutreten.

832 Siehe Absatz 7.8.3.4.

833 Air Berlin nutzt in Deutschland stationierte Flugzeuge, um einige Ziele in London bzw. Großbritannien (Manchester, Glasgow, Cardiff) durch Flüge am Morgen von deutschen Basen nach Stansted und dann weiter an die britischen Ziele und zurück und am Abend wieder zurück nach Deutschland anzufliegen.

stammen⁸³⁴, ist es für einen erfolgreichen neuen Eintritt von Bedeutung, einen erheblichen Anteil an aus Irland stammenden Verbrauchern zu gewinnen. Es muss auch beachtet werden, dass mit insgesamt 40 Flugzeugen von Ryanair, die in Stansted und Luton stationiert sind, die fusionierte Einheit über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten dieser Strecke verfügen würde, was zu einer höheren Flexibilität und zu Kostenvorteilen führt. Darüber hinaus stellt die Strecke Dublin–London eine entwickelte Strecke dar, was einen Eintritt für eine neue Fluggesellschaft mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger werden lässt. Letztendlich gibt es keine Beispiele (auch keine Versuche) für einen neuen Eintritt auf dieser Strecke in den letzten Jahren durch eine andere Linienfluggesellschaft.

808. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 im Detail beschrieben, kann die verbleibende konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis auf dem Flughafen Dublin (Aer Arann) nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen werden, der in der Lage wäre, einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben⁸³⁵. Obendrein hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der derzeit nicht entweder in Dublin oder in London über eine Basis verfügt.
809. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts oder der Expansion der Kapazitäten durch die gegenwärtigen Wettbewerber nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
810. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die beabsichtigte Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der entstehenden dominanten Position auf der Strecke Dublin-London erheblich beeinträchtigen würde.

Dublin – Birmingham

811. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Birmingham beförderten Fluggäste im Jahr 2006 betrug [800.000-850.000]*, und derzeit werden insgesamt ca. 65 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr 2005 um [10-20]* %. Jedoch ist kein deutlicher Wachstumstrend zu erkennen, da die Gesamtzahl der Passagiere zwischen 2004/2005 um [10-20]* % gefallen ist. Insgesamt kann die Strecke als entwickelt angesehen werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich⁸³⁶, wie auch von Ryanair selbst bestätigt wird⁸³⁷, und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen bedeutsamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben

834 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren ca. 64 % der Passagiere zwischen Heathrow und Irland, 50 % der Passagiere zwischen Gatwick und Irland, 56 % der Passagiere zwischen Luton und Irland und 46 % der Passagiere zwischen Stansted und Irland nichtbritische Passagiere. Die von den Parteien bereitgestellten Daten bestätigen einen wesentlichen Anteil von irischen Passagieren (Ryanair [30-40]* % für Stansted, [40-50]* % für Gatwick und [30-40]* % für Luton, Aer Lingus [45-60]* % für Heathrow – auf der Grundlage der Daten, die am 26.01.2007 von Aer Lingus übermittelt wurden, Blatt Nr. 1965). Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammen [30-40]* % der Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 vom Ziel – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

835 Im Hinblick auf die kleineren Flugzeuge und das Geschäftsmodell von Aer Arann würde das Unternehmen aus den gleichen Gründen wie CityJet in keinem Fall einen großen Konkurrenten für Ryanair und Aer Lingus darstellen.

836 Der Anteil der Charterfluggesellschaften an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienfluggesellschaften als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

837 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

würden (siehe auch Abschnitt 6.7.). Zudem können im Gegensatz zu den Ausführungen von Ryanair⁸³⁸ Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (zum Beispiel im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährlichen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.

812. Auf dieser Strecke überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus sowohl auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis als auch auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 17 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Birmingham International (BHX) sowie etwa 21 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen East Midlands (EMA). Aer Lingus betrieb etwa 27 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Birmingham International. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen⁸³⁹. Die geplanten Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben im Falle von Ryanair gleich und verringern sich im Falle von Aer Lingus auf etwa 21 Verbindungen pro Woche. Mit Ausnahme der Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. Was die vergangenen Beispiele bezüglich eines Eintritts in diese Strecke betrifft, ist MyTravelLite im September 2003 auf der Strecke Dublin–Birmingham eingetreten, hat sie aber nach nur einem Jahr im Oktober 2004 wieder aufgegeben. Ebenso gab bmibaby die Strecke Dublin–Birmingham (auf der die Fluggesellschaft den Flughafen East Midlands bediente) im März 2005 auf (etwa ein Jahr, nachdem Ryanair seinen Betrieb auf der Strecke Dublin–East Midlands begonnen hatte⁸⁴⁰). bmibaby war auf dieser Strecke seit 2002 aktiv, nachdem das Unternehmen den traditionellen Flugbetrieb von bmi auf dieser Strecke ersetzt hatte. bmi selbst erkennt an, dass der Markteintritt von Ryanair auf die Strecke Birmingham–Dublin bmibaby dazu veranlasst hat, seine Dienstleistungen einzustellen⁸⁴¹.
813. Die Marktanteile der Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst⁸⁴².

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	BHX, EMA	[60-70]* %	[60-70]* %	[60-70]* %
Aer Lingus	BHX	[30-40]* %	[30-40]* %	[30-40]* %
ZUSAMMEN		100%	100%	100%

814. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der aktiven Fluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Birmingham von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und

838 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

839 Siehe Abschnitt 6.3.

840 In der Antwort vom 26. Februar 2007 zu den Folgefragen, Blatt Nr. 4348, Frage 4, merkte bmi in Hinblick auf den Rückzug aus der Strecke East Midlands – Dublin Folgendes an: „Die Entscheidung, den Service einzustellen, war eine wirtschaftliche Entscheidung, da die Strecke keinen lohnenswerten wirtschaftlichen Ertrag in direktem Wettbewerb mit Ryanair abgeworfen hat. Die Belastung und der Gesamtertrag von bmibaby war nicht mehr länger tragbar, um einen Linienservice aufrechtzuerhalten.“

841 Siehe Antwort von bmi vom 17. November 2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Frage 34, Blatt Nr. 22283.

842 Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde⁸⁴³.

815. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Wie in Abschnitt 7.8.5 erwähnt, gibt es ein früheres Beispiel eines nicht erfolgreichen Eintritts von MyTravelLite im Jahre 2003/2004 gegen Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke; seitdem hat es jedoch keinen neuen Eintrittsversuch mehr gegeben. Die Strecke Dublin–Birmingham stellt des Weiteren eine sehr ausgelastete Strecke dar, was sowohl die Anzahl der Passagiere als auch die Gesamtzahl der von den fusionierenden Parteien betriebenen Frequenzen betrifft (zusammen würden sie etwa über 9 Verbindungen pro Tag verfügen). Aus diesem Grund müsste ein neuer Eintritt über eine beträchtliche Größe in Bezug auf die betriebenen Kapazitäten und Frequenzen verfügen, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit⁸⁴⁴ ausüben zu können. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit ist es von Bedeutung, dass eine Fluggesellschaft, die auf dieser Strecke aktiv ist, einen bestimmten Anteil an Geschäftsreisenden oder zeitabhängigeren Passagieren gewinnt⁸⁴⁵, indem sie Flüge zu allen Spitzenzeiten des Tages anbietet. Aus diesem Grund stellen die eingeschränkten Kapazitäten am Flughafen Dublin zu Spitzenzeiten (wie in Abschnitt 7.8 ausführlicher beschrieben) eine zusätzliche erhebliche Barriere in Bezug auf einen Eintritt dar. Des Weiteren stellt die Strecke Dublin–Birmingham eine entwickelte Strecke dar, was einen Eintritt einer neuen Fluggesellschaft mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger macht.
816. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz am Zielflughafen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Flughäfen Birmingham und East Midlands: BA Connect mit 15 stationierten Flugzeugen (4 Flugzeuge mit 110 Sitzplätzen und 11 Flugzeugen mit 49 Sitzplätzen), easyJet mit 3 stationierten Flugzeugen, Flybe mit 5 stationierten Flugzeugen, bmi/bmibaby mit 5-8 Flugzeugen, Monarch mit 2 stationierten Flugzeugen und Thomsonfly mit 3 stationierten Flugzeugen. Jedoch scheint auf der Basis der Phase II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über die Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit ausüben zu können. Keine dieser Fluggesellschaften hat bestätigt, dass sie in der näheren Zukunft dazu bereit wäre, auf die Strecke

843 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus wesentlich höher sind als die Preise von Ryanair, und dass deren Geschäftsmodell wesentlich abweicht, und dass daher nur geringe Einschränkungen zwischen den zwei Fluggesellschaften bestehen (siehe z.B. Ryanairs Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 217 ff). Wie bereits im Detail vorstehend besprochen, stehen die zwei Fluggesellschaften auf demselben Markt im Wettbewerb (siehe Absatz 6) und üben auf sich gegenseitig wettbewerbsbezogene Einschränkungen aus (siehe insbesondere Absätze 7.3 und 7.4). Weiterhin können die Preise von Aer Lingus für die einzelnen Strecken aufgrund der von Ryanair im Formular CO bereitgestellten MIDT/OAG-Daten nicht als verlässliche Schätzungen der tatsächlichen Preise angesehen werden (siehe Absatz 796 und nachfolgende Absätze).

844 Ryanair argumentiert in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, dass die Stärke der Strecke nicht wichtig ist, da es nur erforderlich ist, dass der Eintritt die verlorene Kapazität ersetzt. Diese Annahme ist aber inkorrekt, da, um einen potentiellen Eintritt als mildernden Faktor gegen wesentliche Beschränkungen des Wettbewerbs zu betrachten, der neue Mitbewerber ausreichend Wettbewerbsdruck für die fusionierte Einheit bieten müsste. Wenn die fusionierte Einheit eine große Anzahl von Verbindungen auf einer starken Strecke wie Dublin – Birmingham oder einer anderen starken Strecke, die in diesem Absatz analysiert wurde, hat, dann wird ein kleiner Mitbewerber nicht ausreichend Wettbewerbsdruck erzeugen können. Weiterhin würde diese Annahme auch bedeuten, dass, falls nach der Fusion keine Kapazitäten verloren gehen (Ryanair und Aer Lingus arbeiten weiter mit den gleichen Kapazitäten), auch keine Notwendigkeit für einen Eintritt bestehen würde, um die Wettbewerbsbedenken auszuräumen, was augenscheinlich inkorrekt ist.

845 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2003 (weder Birmingham noch East Midlands war in den CAA-Studien 2004 oder 2005 enthalten), die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren 23 % der Passagiere zwischen Birmingham und Irland und 27,5 % zwischen East Midlands und Irland Geschäftsreisende. Es wird außerdem angemerkt, dass Ryanair selbst eine wesentliche Anzahl von eher zeitsensiblen Kunden auf dieser Strecke bedient, da ca. [15-30]* % der Buchungen von Ryanair-Flügen auf dieser Strecke innerhalb von 7 Tagen vor dem Flug erfolgen. Weiterhin buchen [15-30]* % der Passagiere von Aer Lingus innerhalb der letzten 7 Tage auf dieser Strecke (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

Dublin-Birmingham einzutreten. Im Übrigen (wie in Abschnitt 7.8 näher beschrieben) verfügen die meisten dieser Fluggesellschaften über unterschiedliche Strategien in Bezug auf ihre Aktivitäten und betrachten andere Strecken als gewinnbringendere und weniger risikoreiche Alternativen bezüglich der Nutzung ihrer Flugzeuge. Flybe und BA Connect sind regionale britische Fluggesellschaften, die normalerweise kleinere Flugzeuge betreiben und daher keinen effektiven Wettbewerb mit den größeren Operationen von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke eingehen können. Monarch und Thomsonfly sind sowohl Billigfluggesellschaften als auch Charterfluggesellschaften, die vorwiegend zwischen britischen Städten und Urlaubszielen vor allem im Mittelmeerraum fliegen. Wie in Abschnitt 7.8 ausführlicher beschrieben, können auch easyJet und bmi/bmibaby kurzfristig oder mittelfristig nicht als glaubhafte potenzielle neue Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen werden. Außerdem verfügen viele dieser Fluggesellschaften (mit Ausnahme von bmi auf der Strecke Dublin–London sowie vier Strecken von bmibaby zu regionalen irischen Flughäfen und sechs Strecken von Flybe nach Dublin und Galway – siehe Abschnitt 7.8) über keinen bestehenden Betrieb in Irland, so dass ein Eintritt auf den Markt in Dublin erhebliche Investitionen in Bezug auf die Bekanntheit der Marke und Marketing erfordern würde. Da zwischen 30 % und 40 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland stammen⁸⁴⁶, ist es in Bezug auf einen erfolgreichen neuen Eintritt weniger von Bedeutung, aus Irland stammende Verbraucher anzuziehen. Da jedoch Ryanair über eine starke Präsenz (und eine Basis) auf beiden Seiten dieser Strecke verfügt, befände sich jeder neue Wettbewerber, der noch nicht in Irland aktiv ist, immer noch in einer potenziell nachteiligeren Position im Vergleich zu Ryanair. Es muss ebenfalls beachtet werden, dass die fusionierte Einheit mit 2 von Ryanair auf dem Flughafen East Midlands stationierten Flugzeugen den Vorteil hätte, über eine Basis auf beiden Seiten dieser Strecke zu verfügen, was zu einer höheren Flexibilität und zu Kostenvorteilen führt. Letztendlich gibt es keine Beispiele für einen dauerhaften Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren, abgesehen von der Expansion durch Ryanair auf den Flughafen East Midlands im April 2004. Im Gegenteil: die Beispiele des erfolglosen Eintritts von MyTravelLite und des Ausstiegs von bmibaby durch die Expansion von Ryanair auf dieser Strecke zeigen, dass ein Eintritt im Wettbewerb mit Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke nicht einfach ist.

817. Es könnte argumentiert werden, dass CityJet potenziell dazu in der Lage wäre, auf die Strecke Dublin-Birmingham einzutreten, da das Unternehmen sowohl über ein in Dublin stationiertes Flugzeug als auch über ein über Nacht geparktes Flugzeug in Birmingham verfügt, und da diese Strecke mit einem erheblichen Geschäftsverkehr möglicherweise im Einklang mit dem Geschäftsmodell⁸⁴⁷ des Unternehmens steht. Jedoch läge der potenzielle Fokus von CityJet auf dieser Strecke auf Geschäftsreisende, die mit dem Flugzeug mit 93 Sitzplätzen bedient werden⁸⁴⁸. Aus diesem Grund müsste CityJet seine Dienstleistungen mit höheren Frequenzen und zu allen Spitzenzeiten durchführen, um in der Lage zu sein, mit Ryanair/Aer Lingus zu konkurrieren. Aufgrund der Einschränkungen bezüglich der Zeiträume zu Spitzenzeiten auf dem Flughafen Dublin kann der Eintritt von CityJet auf der Strecke Dublin-Birmingham als nicht wahrscheinlich angesehen werden. Um auf eine derartige Strecke mit dem Fokus auf Geschäftsreisende

846 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2003, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren ca. 30 % der Passagiere zwischen Birmingham/East Midlands und Irland nichtbritische Passagiere. Die von den Parteien bereitgestellten Daten zeigen gegenwärtig sogar noch einen höheren Anteil an irischen Passagieren (Ryanair [40-50]* % für Birmingham und [30-40]* % für East Midlands, Aer Lingus [30-45]* %) – basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965. Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammten [50-60]* % der Passagiere nach BHX und [60-70]* % der Passagiere nach EMA im Jahr 2005 vom Ziel – siehe Übermittlung des Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

847 Siehe Antwort von CityJet auf den Wettbewerber-Fragebogen vom 6. November 2006, Blatt Nr. 1990, und das Protokoll des Interviews mit CityJet vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

848 Siehe die Protokolle der Befragung von CityJet vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

einzutreten, würde CityJet sowohl die Zeiträume zu Spitzenzeiten als auch einen Zugang zu anderen Infrastrukturen wie zum Beispiel Kontaktstandplätzen benötigen⁸⁴⁹. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellt die verbleibende konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis am Flughafen Dublin (Aer Arann) wahrscheinlich keinen potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Darüber hinaus hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der derzeit nicht entweder in Dublin oder in Birmingham/East Midlands über eine Basis verfügt. Ryanair argumentiert, dass Fluggesellschaften wie Air Malta, Hapag Lloyd Express, KLM und Lufthansa, die Birmingham von anderen Bestimmungsorten anfliegen und bereits einen Betrieb in Dublin (mit Verkäufen in Irland) unterhalten, Strecken erweitern oder neu eröffnen könnten⁸⁵⁰. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass sie in der Lage wären, einen bedeutenden Wettbewerbsdruck auf der Strecke Dublin-Birmingham auf die fusionierte Einheit auszuüben, da sie weder in Dublin noch in Birmingham Flugzeuge stationieren und da ein Eintritt auf eine Strecke ohne Basis auf einer Seite im Allgemeinen weniger effizient und als solches eher ungewöhnlich ist (siehe auch Abschnitt 7.8). Des Weiteren sind diese Fluggesellschaften eher Netzwerkfluggesellschaften mit umfassenden Dienstleistungsangebot und Geschäftsmodellen, die sich in den meisten Fällen von denen von Ryanair und Aer Lingus erheblich unterscheiden, und die wahrscheinlich die fusionierte Einheit nicht bedeutend einschränken würden.

818. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
819. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die beabsichtigte Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der entstehenden dominanten Position auf der Strecke Dublin-Birmingham erheblich beeinträchtigen würde.

Dublin – Edinburgh

820. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Edinburgh beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [400.000-450.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 36 Frequenzen pro Woche auf dieser Strecke von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Jahr 2005 um [10-20]* %. Jedoch ist kein deutlicher Wachstumstrend zu erkennen, da die Wachstumsrate für das Jahr 2004/2005 nur bei etwa [0-10]* % lag und die Strecke daher als entwickelt angesehen werden kann. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich⁸⁵¹, wie auch von Ryanair selbst bestätigt wird⁸⁵², und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen bedeutsamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Ausführungen von Ryanair⁸⁵³ Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport-

849 Siehe die Protokolle der Befragung von CityJet vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

850 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 520.

851 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

852 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

853 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährigen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.

821. Auf dieser Strecke überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis. Ryanair betrieb in der Wintersaison 2006/2007 etwa 23 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Edinburgh (EDI), während Aer Lingus etwa 13 wöchentliche Verbindungen zum gleichen Flughafen betrieb. Die geplanten Verbindungen für die Sommersaison 2007 sehen etwa 21 Verbindungen pro Woche für Ryanair und 7 Verbindungen pro Woche für Aer Lingus vor. Mit Ausnahme der Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. Was die vergangenen Beispiele bezüglich eines Eintritts auf dieser Strecke betrifft, ist Go Fly im September 2001 auf die Strecke eingetreten, hat sie jedoch bereits im März 2002 nach nur 6 Monaten wieder aufgegeben⁸⁵⁴.
822. Die Marktanteile der Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst⁸⁵⁵.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	EDI	[60-70]* %	[70-80]* %	[70-80]* %
Aer Lingus	EDI	[30-40]* %	[20-30]* %	[20-30]* %
ZUSAMMEN		100%	100%	100%

823. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der aktiven Fluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Edinburgh von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde⁸⁵⁶.
824. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Wie in Abschnitt 7.8.5 beschrieben, gibt es ein früheres Beispiel eines nicht erfolgreichen Eintritts von Go Fly im Jahre 2001/2002 gegen Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke; seitdem hat es jedoch keinen Eintrittsversuch mehr gegeben. Ferner stellt die Strecke Dublin-Edinburgh eine sehr ausgelastete Strecke dar, was sowohl die Anzahl der Passagiere als auch die Gesamtzahl der von den fusionierenden Parteien betriebenen Frequenzen betrifft (zusammen würden sie über etwa 5 Verbindungen pro Tag verfügen). Aus diesem Grund müsste jeder neue Eintritt über einen erheblichen Umfang in Bezug auf die betriebenen Kapazitäten und Frequenzen verfügen, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit ist es von Bedeutung,

854 Für weitere Details siehe Abschnitt 7.8.5.

855 Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

856 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus wesentlich höher sind als die Preise von Ryanair, und dass deren Geschäftsmodell wesentlich abweicht, und dass daher nur geringe Einschränkungen zwischen den zwei Fluggesellschaften bestehen (siehe z.B. die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 217 ff). Wie bereits im Detail vorstehend besprochen, stehen die zwei Fluggesellschaften auf demselben Markt im Wettbewerb (siehe Abschnitt 6) und üben auf sich gegenseitig wettbewerbsbezogene Einschränkungen aus (siehe insbesondere die Abschnitte 7.3 und 7.4). Weiterhin können die Preise von Aer Lingus für die einzelnen Strecken aufgrund der von Ryanair im Formular CO bereitgestellten MIDT/OAG-Daten nicht als verlässliche Schätzungen der tatsächlichen Preise angesehen werden (siehe Absatz 796 und nachfolgende Absätze).

dass eine Fluggesellschaft, die auf dieser Strecke aktiv ist, einen bestimmten Anteil an Geschäftsreisenden oder zeitabhängigeren Passagieren gewinnt⁸⁵⁷, indem sie Flüge zu allen Spitzenzeiten des Tages anbietet. Aus diesem Grund stellen die eingeschränkten Kapazitäten am Flughafen Dublin zu Spitzenzeiten (wie in Abschnitt 7.8 ausführlicher beschrieben) eine zusätzliche erhebliche Barriere in Bezug auf einen Eintritt dar. Überdies stellt die Strecke Dublin–Edinburgh eine entwickelte Strecke dar, was einen Eintritt einer neuen Fluggesellschaft mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger macht.

825. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz am Zielflughafen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz auf dem Flughafen Birmingham: BA Connect mit 3 stationierten Flugzeugen, easyJet mit 3 stationierten Flugzeugen, Flybe mit 3 stationierten Flugzeugen, Loganair mit 1-2 stationierten Flugzeugen und Globespan mit 4 stationierten Flugzeugen⁸⁵⁸. Auf der Basis der Phase-II-Untersuchung scheint jedoch keine dieser Fluggesellschaften über ausreichend Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit auszuüben. Im Übrigen (wie in Abschnitt 7.8 näher beschrieben) verfügen die meisten dieser Fluggesellschaften über unterschiedliche Strategien in Bezug auf ihre Aktivitäten und betrachten andere Strecken als gewinnbringendere und weniger risikoreiche Alternativen bezüglich der Nutzung ihrer Flugzeuge. Flybe, BA Connect und Loganair sind regionale britische Fluggesellschaften, die normalerweise kleinere Flugzeuge betreiben und die daher keinen effektiven Wettbewerb mit den größeren Operationen von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke eingehen können. Flybe/BA Connect gaben ebenfalls an, dass sie keine Pläne zum Ausbau ihres Betriebs von/nach Dublin unterhalten und dass ihr Expansionsschwerpunkt auf den Strecken zwischen Großbritannien und dem europäischen Kontinent liegt⁸⁵⁹. Globespan ist sowohl eine Billigfluggesellschaft als auch eine Charterfluggesellschaft, die vorwiegend zwischen britischen Städten und Urlaubszielen im Mittelmeerraum, in der Schweiz und der Tschechischen Republik fliegt sowie einige Langstreckendienstleistungen anbietet. Obwohl das Unternehmen einen Langstreckenflug von Dublin nach Toronto anbietet, unterhält es keine Kurzstreckenverbindungen in Dublin, und ihre Antwort deutet an, dass die Stärke der fusionierten Einheit eine Barriere darstellen würde, die es davon abhält, eine konkurrierende Dienstleistung auf den betroffenen Strecken anzubieten⁸⁶⁰. Wie in Abschnitt 7.8 beschrieben, kann auch easyJet kurzfristig oder mittelfristig nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen

857 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren 27,8 % der Linienpassagiere zwischen Edinburgh und Irland Geschäftsreisende. Es wird außerdem angemerkt, dass Ryanair selbst eine wesentliche Anzahl von eher zeitsensiblen Kunden auf dieser Strecke bedient, da ca. [10-20]* % der Buchungen von Ryanair-Flügen innerhalb von 7 Tagen vor dem Flug erfolgen. Weiterhin buchen [15-30]* % der Passagiere von Aer Lingus innerhalb der letzten 7 Tage auf dieser Strecke (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

858 Ryanair argumentiert, dass auch bmi über 4 Flugzeuge verfügt, die in Edinburgh stationiert sind, auch wenn dies nicht durch die von bmi bereitgestellten Informationen bestätigt wurde (siehe Antwort von bmi vom 26.01.2007 auf den Wettbewerber-Fragebogen (Grundwettbewerb), Blatt Nr. 1933, Frage 3).

859 Siehe z. B. die Antwort von Flybe vom 11.12.2007 auf den Fragebogen an Wettbewerber, Blatt Nr. 3533, Frage 33, sowie die Protokolle der Befragung von Flybe vom 13.03.2007, Blatt Nr. 6170.

860 Siehe die Antwort von Globespan Airways vom 15.11.2006 auf den Fragebogen an Wettbewerber, Blatt Nr. 21876, insbesondere Fragen 42, 43 und 52.

werden. Ebenso verfügt keine dieser Fluggesellschaften⁸⁶¹ über einen bestehenden Betrieb in Irland, und ein Eintritt auf den Markt in Dublin würde erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erfordern. Da beinahe 50 % aller Passagiere auf dieser Strecke aus Irland stammen⁸⁶², ist es für einen neuen Eintritt unbedingt erforderlich, einen erheblichen Anteil an irischen Verbrauchern zu gewinnen. Ryanair argumentiert, dass sich der gemeinsame Anteil der Kapazitäten von Ryanair und Aer Lingus in Edinburgh nur auf 4 % beläuft⁸⁶³. Dies zeigt jedoch nur, dass andere bedeutende Fluggesellschaften Flüge von/nach Edinburgh anbieten, ist aber nicht direkt relevant für die Beurteilung der Strecke Dublin-Edinburgh, dahingehend dass der Markttest nicht darauf schließen ließ, dass ein Eintritt dieser anderen Fluggesellschaften ausreichend wahrscheinlich und rechtzeitig sein würde⁸⁶⁴.

826. Es könnte argumentiert werden, dass CityJet potenziell dazu in der Lage wäre, auf die Strecke Dublin-Edinburgh einzutreten, da das Unternehmen sowohl über ein in Dublin stationiertes Flugzeug als auch über ein über Nacht geparktes Flugzeug in Edinburgh verfügt, und da diese Strecke mit einem erheblichen Geschäftsverkehr möglicherweise im Einklang mit dem Geschäftsmodell des Unternehmens steht⁸⁶⁵. Jedoch läge der potenzielle Fokus von CityJet auf dieser Strecke auf Geschäftsreisenden, die mit dem Flugzeug mit 93 Sitzplätzen bedient werden. Aus diesem Grund müsste CityJet seine Dienstleistungen mit höheren Frequenzen und zu allen Spitzenzeiten durchführen, um in der Lage zu sein, mit Ryanair/Aer Lingus zu konkurrieren. Aufgrund der Einschränkungen bezüglich der Zeitnischen zu Spitzenzeiten auf dem Flughafen Dublin kann der Eintritt von CityJet auf der Strecke Dublin-Edinburgh als nicht wahrscheinlich angesehen werden. Um auf eine derartige Strecke mit dem Fokus auf Geschäftsreisende einzutreten, würde CityJet sowohl die Zeitnischen zu Spitzenzeiten als auch einen Zugang zu anderen Infrastrukturen wie zum Beispiel Kontaktstandplätzen benötigen⁸⁶⁶. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellt die verbleibende konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis am Flughafen Dublin (Aer Arann) wahrscheinlich keinen potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Obwohl Ryanair argumentiert, dass Aer Arann eine von einigen starken glaubhaften neuen Wettbewerbern sei⁸⁶⁷, wurde dies nicht durch die Analyse der Kommission bestätigt und Aer Arann gibt eindeutig an, dass es *„nicht auf eine Strecke eintreten würde, auf der Ryanair schon präsent ist, selbst wenn die Preise von Ryanair nach einer Fusion von Ryanair und Aer Lingus steigen...“*⁸⁶⁸ Ryanair

861 Mit Ausnahme eines kleinen Betriebs der schottischen Regionalfluggesellschaft Loganair, die unter einer Franchise von British Airways zwischen Glasgow und Dublin indirekt über Londonderry mit einem kleinen 34-sitzigen Flugzeug Typ Saab 340 fliegt. Die Strecke Dublin – Londonderry wird von Loganair unter einem Public Service Obligation (PSO) Vertrag mit der irischen Regierung für Strecken betrieben, die nicht wirtschaftlich betrieben werden können, aber im öffentlichen Interesse liegen. Weiterhin liegt das Primärgeschäft von Loganair im Transfer von den regionalen schottischen Flughäfen zum Netzwerk des Franchisepartners British Airways (siehe Antwort von Loganair vom 08.11.2006 zum Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 21059, und www.loganair.co.uk, Blatt Nr. 13020).

862 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren 48,3 % der Passagiere zwischen Edinburgh und Irland nichtbritische Passagiere. Dies entspricht den Zahlen, die von den Parteien übermittelt wurden (Ryanair [40-50]* %, Aer Lingus [45-60]* % – basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965). Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammen [25-35]* % der Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 vom Ziel – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

863 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 549.

864 Da es im Allgemeinen keine Hinweise gibt, dass sich die Situation diesbezüglich für jegliche andere sich überschneidende Strecke unterscheidet, findet eine ähnliche Schlussfolgerung auch für alle anderen Strecken Anwendung, die in diesem Abschnitt analysiert werden und bei denen Ryanair argumentiert, dass der gemeinsame Anteil der fusionierten Einheit am Zielflughafen nur gering sein würde und dass eine Vielzahl anderer Fluggesellschaften von/nach dem Zielflughafen fliegen (jedoch nicht auf der betroffenen Strecke). Sollte es jedoch spezifische Argumente bezüglich eines bestimmten Beförderers oder bestimmter Beförderer geben, werden diese detaillierter in der Analyse der entsprechenden Strecke untersucht.

865 Siehe Antwort von CityJet auf den Wettbewerber-Fragebogen vom 6. November 2006, Blatt Nr. 1990, und das Protokoll des Interviews mit CityJet vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

866 Siehe Protokoll des Interviews mit CityJet vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

867 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 552.

868 Siehe die Protokolle der Befragung von Aer Arann vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

argumentiert auch, dass Aer Arann eine Vorgeschichte hat bezüglich des Eintritts auf Strecken von Ryanair, aber liefert hierfür keinen Nachweis. Wie in Abschnitt 7.8 dargestellt, hat die Kommission, im Gegensatz dazu, keine Beispiele für die letzten Jahre gefunden, bei denen Aer Arann auf eine Strecke eintritt, die bereits von Ryanair betrieben wird. Die von der Kommission durchgeführte Regressionsanalyse zeigt auch, dass Aer Arann wahrscheinlich keinen bedeutenden Wettbewerbsdruck auf die Preispolitik von Ryanair und Aer Lingus ausüben wird⁸⁶⁹. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der derzeit nicht entweder in Dublin oder in Edinburgh über eine Basis verfügt.

827. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
828. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die beabsichtigte Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der entstehenden dominanten Position auf der Strecke Dublin-Edinburgh erheblich beeinträchtigen würde.

Dublin – Glasgow

829. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Glasgow beförderten Fluggäste im Jahr 2006 betrug [400.000-450.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 49 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Jahr 2005 um [0-10]* % und blieb damit wie in den Vorjahren relativ stabil. Die Strecke kann daher als entwickelt angesehen werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich⁸⁷⁰, wie auch von Ryanair selbst bestätigt wird⁸⁷¹, und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen bedeutsamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Ausführungen von Ryanair⁸⁷² Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährlichen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.
830. Auf dieser Strecke überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. Ryanair betrieb in der Wintersaison 2006/2007 etwa 17 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Prestwick (PIK), während Aer Lingus etwa 18 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Glasgow International (GLA) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen⁸⁷³. Die geplanten Verbindungen für die Sommersaison 2007 sehen etwa 19 Verbindungen pro Woche für Ryanair und etwa 13 Verbindungen pro Woche für Aer

869 Weitere Informationen finden Sie in Abschnitt 7.4.3 und Anhang IV.

870 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

871 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

872 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

873 Siehe Abschnitt 6.3.

Lingus vor. Abgesehen von den Parteien verfügt derzeit nur Loganair über etwa 14 Verbindungen pro Woche zwischen Dublin und Glasgow, jedoch nicht direkt, sondern mit einem Zwischenstopp in Londonderry (LDY)⁸⁷⁴. Was die vergangenen Beispiele bezüglich eines Eintritts auf dieser Strecke betrifft, ist Go Fly im September 2001 auf die Strecke eingetreten, hat sie jedoch bereits im März 2002 nach nur 6 Monaten wieder aufgegeben⁸⁷⁵.

831. Die Marktanteile der Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst⁸⁷⁶. Es muss jedoch beachtet werden, dass aufgrund der Tatsache, dass der Betrieb von Loganair indirekt ist und einige Passagiere nur nach oder von Londonderry aus fliegen, der Marktanteil auf der Basis der Kapazitäten die Bedeutung von Loganair für die Strecke Dublin-Glasgow überbewertet. Aus diesem Grund reflektieren die Marktanteile auf der Basis der beförderten Passagiere die Situation auf dieser Strecke besser.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	PIK	[40-50]* %	[50-60]* %	[60-70]* %
Aer Lingus	GLA	[40-50]* %	[30-40]* %	[30-40]* %
ZUSAMMEN		[90-100]* %	[90-100]* %	[90-100]* %
Loganair	GLA (über LDY)	[0-10]* %	[0-10]* %	[0-10]* %

832. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der Fluggesellschaften, die auf der Strecke Dublin-Glasgow aktiv sind, von 3 auf 2 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von [90-100]* % verleihen, was einer Monopolstellung auf dieser Strecke gleichkommt. Der sehr hohe gemeinsame Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke stellt selbst den Beweis für eine beherrschende Marktstellung dar⁸⁷⁷. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus miteinander vereinen, die beiden größten Konkurrenten, die auf dieser Strecke aktiv sind⁸⁷⁸. Die indirekten⁸⁷⁹, geringvolumigen Dienstleistungen von Loganair können nicht als vergleichbar mit den erheblichen Operationen von Ryanair und Aer Lingus nach der Fusion angesehen werden. Aus diesem Grund würde die Fusion auch zur Aufhebung der Wettbewerbsrivalitäten zwischen den fusionierenden Parteien führen, die eine wichtige Quelle für den Wettbewerb auf dieser Strecke dargestellt haben.

874 Loganair fliegt zwischen Glasgow und Dublin unter einer Franchise von British Airways indirekt via Londonderry mit einem kleinen 34-sitzigen Flugzeug vom Typ Saab 340 (siehe Antwort von Loganair vom 08.11.2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 21059, und www.loganair.co.uk, Blatt Nr. 13020).

875 Für weitere Details siehe Abschnitt 7.8.5.

876 Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

877 Siehe die Rs. T-210/01 - *General Electric gegen Kommission* des Gerichts erster Instanz vom 14. Dezember 2005, Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 115, sowie die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

878 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 796 und Folgende).

879 Die Gesamtdauer des indirekten Flugs via Londonderry ist 2 Stunden, 10 Minuten im Vergleich zu 55 und 50 Minuten für den direkten Flug zum Flughafen Glasgow bzw. Prestwick (siehe Online-Zeitplan auf www.dublinairport.com, Blatt Nr. 13020).

833. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Wie in Abschnitt 7.8.5 beschrieben, gibt es ein früheres Beispiel für einen erfolglosen Eintritt von Go Fly im Jahre 2001/2002 gegen Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke, und seitdem hat es keinen neuen Eintrittsversuch mehr gegeben. Ferner stellt die Strecke Dublin–Glasgow eine ausgelastete Strecke dar, was sowohl die Anzahl der Passagiere als auch die Gesamtzahl der von den fusionierenden Parteien betriebenen Frequenzen betrifft (zusammen würde sie über etwa 7 Verbindungen pro Tag verfügen). Aus diesem Grund müsste jeder neue Eintritt über einen erheblichen Umfang in Bezug auf die betriebenen Kapazitäten und Frequenzen verfügen, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit ist es von Bedeutung, dass eine Fluggesellschaft, die auf dieser Strecke aktiv ist, einen bestimmten Anteil an Geschäftsreisenden oder zeitabhängigeren Passagieren gewinnt⁸⁸⁰, indem sie Flüge zu allen Spitzenzeiten des Tages anbietet. Aus diesem Grund stellen die eingeschränkten Kapazitäten am Flughafen Dublin zu Spitzenzeiten (wie in Abschnitt 7.8 beschrieben) eine zusätzliche erhebliche Barriere in Bezug auf einen Eintritt dar. Im Übrigen ist die Strecke Dublin-Glasgow eine entwickelte Strecke, was einen Eintritt durch eine neue Fluggesellschaft mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger macht.
834. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz am Zielflughafen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Flughäfen Glasgow und Prestwick: BA Connect mit bis zu 4 stationierten Flugzeugen, easyJet mit 4 stationierten Flugzeugen, Flybe mit bis zu 3 stationierten Flugzeugen, bmi/bmibaby mit 2 Flugzeugen, Loganair mit 3-7 stationierten Flugzeugen und Globespan mit 4 stationierten Flugzeugen. Auf der Basis der Phase II-Untersuchung scheint jedoch keine dieser Fluggesellschaften über ausreichend Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit auszuüben. Insbesondere hat keine dieser Fluggesellschaften bestätigt, dass sie in der näheren Zukunft dazu bereit wäre, auf die Strecke Dublin-Glasgow einzutreten, auch wenn die fusionierte Einheit die Preise erhöhen würde. Im Übrigen (wie in Abschnitt 7.8 näher beschrieben) verfügen die meisten dieser Fluggesellschaften über unterschiedliche Strategien in Bezug auf ihre Aktivitäten und betrachten andere Strecken als gewinnbringendere und weniger risikoreiche Alternativen bezüglich der Nutzung ihrer Flugzeuge. Flybe, BA Connect und Loganair sind regionale britische Fluggesellschaften, die normalerweise kleinere Flugzeuge betreiben und die daher keinen effektiven Wettbewerb mit den größeren Operationen der fusionierten Einheit auf dieser Strecke eingehen können. Globespan ist sowohl eine Billigfluggesellschaft als auch eine Charterfluggesellschaft, die vorwiegend zwischen britischen Städten und Urlaubszielen im Mittelmeerraum, in der Schweiz und der Tschechischen Republik fliegt sowie einige Langstreckendienstleistungen anbietet. Im Hinblick auf ihren Fokus auf Ferienzele und Langstreckendienstleistungen stellt Globespan keinen potenziellen Neubewerber auf der Strecke Dublin-Glasgow dar. Wie in Abschnitt 7.8

880 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren 37 % der Linienpassagiere zwischen Glasgow und Irland und 8 % der Linienpassagiere zwischen Prestwick und Irland Geschäftsreisende. Es wird außerdem angemerkt, dass Ryanair selbst eine wesentliche Anzahl von eher zeitsensiblen Kunden auf dieser Strecke bedient, auch wenn Prestwick bedient wird, da ca. [10-20]* % der Buchungen von Ryanair-Flügen Dublin – Prestwick innerhalb von 7 Tagen vor dem Flug erfolgen. Daher gibt es trotz des geringeren Anteils an Geschäftsreisenden am Flughafen Prestwick Anzeichen dafür, dass Ryanair noch einen bedeutenden Anteil an zeitsensibleren Kunden bedient. Weiterhin buchen [15-30]* % der Passagiere von Aer Lingus innerhalb der letzten 7 Tage auf dieser Strecke (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

beschrieben, können auch easyJet⁸⁸¹ und bmi/bmibaby kurzfristig oder mittelfristig nicht als potenzielle neue Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen werden. Weiterhin verfügt keine dieser Fluggesellschaften mit einer Basis in Glasgow oder Prestwick, die noch nicht auf der Strecke aktiv sind (mit Ausnahme von bmi auf der Strecke Dublin-London, die jedoch eine besondere Strecke darstellt, wie bereits im entsprechenden Abschnitt beschrieben wurde), über bestehende Operationen in Dublin, so dass ein Eintritt auf den Markt in Dublin erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erfordern würde. Da etwa 50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland stammen⁸⁸², ist es für einen erfolgreichen neuen Eintritt unverzichtbar, einen erheblichen Anteil an irischen Verbrauchern zu gewinnen. Es muss auch beachtet werden, dass die fusionierte Einheit mit 5 von Ryanair in Prestwick stationierten Flugzeugen über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten dieser Strecke verfügen würde, was ihr eine höhere Flexibilität und erhebliche Kostenvorteile verleiht. Wie im Detail in Abschnitt 7.8 erklärt wird, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Flughafen Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keine potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, die nicht entweder über eine Basis in Dublin oder in Glasgow/Prestwick verfügen.

835. Auch wenn Loganair bereits über einen Betrieb zwischen Dublin und Glasgow verfügt, ist es unwahrscheinlich, dass das Unternehmen über die Möglichkeiten und Anreize verfügen würde, diesen Betrieb in solch einer Weise auszuweiten, dass es einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnte. Zum einen sind die Operationen von Loganair nicht direkt und werden hauptsächlich von kleineren Flugzeugen (mit 34 Sitzplätzen) als die von Ryanair (189 Sitzplätze) und Aer Lingus (174 Sitzplätze) durchgeführt. Obendrein wird die Strecke Dublin–Londonderry von Loganair unter einem Vertrag bezüglich der Verpflichtung zu gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen (Public Service Obligation / PSO) betrieben, der von der irischen Regierung für Strecken angeboten wird, die nicht kommerziell betrieben werden können, die jedoch in Bezug auf das öffentliche Interesse von Bedeutung sind. Die Regierung subventioniert diese Operationen und entscheidet außerdem über den Flugplan und die maximalen Preise. Darüber hinaus besteht das hauptsächliche Geschäft von Loganair darin, die regionalen schottischen Flughäfen mit dem Netzwerk seines Franchisepartners British Airways zu verbinden. Damit ist der Betrieb in Dublin kein Teil des Kerngeschäftes der Fluggesellschaft.
836. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts oder der Expansion der Kapazitäten durch die gegenwärtigen Wettbewerber nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.

881 Ryanair argumentiert in seiner Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007 (Absatz 608), dass easyJet in seiner Antwort auf das Paket der Abhilfemaßnahmen vom 29. November 2006 einen Eintritt auf die Strecke Dublin – Glasgow nicht ausgeschlossen hat. Ohne sich speziell auf diese Strecke zu beziehen, gab easyJet jedoch nur an, dass „easyJet die Strecken fortwährend bewertet und die zuvor genannten Strecken könnten in die Bewertungsoptionen unseres Netzwerks möglicherweise eingeschlossen werden.“ Mit Hinblick auf andere Vorlagen von easyJet einschließlich des Protokolls der Befragung von easyJet vom 15.02.2007, Blatt Nr. 6170, kann easyJet jedoch nicht als ausreichend wahrscheinlicher und rechtzeitiger neuer Wettbewerber auf dieser Strecke betrachtet werden. Weitere Informationen finden Sie im Abschnitt 7.8.

882 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren ca. 56 % der Passagiere in Glasgow und 60 % der Passagiere in Prestwick nach/von Irland nichtbritische Passagiere. Die von den Parteien bereitgestellten Daten bestätigen einen großen Anteil an irischen Passagieren (Ryanair [40-50]* %, Aer Lingus [30-45]* % – basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965). Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammen [45-55]* % der Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 vom Ziel – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

837. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Glasgow erheblich beeinträchtigen würde.

Dublin – Manchester

838. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Manchester beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [1.250.000 – 1.300.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 95 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Jahr 2005 um [0-10]* % und wies in den vorherigen Jahren ein ähnliches oder geringeres Wachstum auf. Insgesamt kann die Strecke als entwickelt angesehen werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich⁸⁸³, wie auch von Ryanair selbst bestätigt wird⁸⁸⁴, und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen bedeutsamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Ausführungen von Ryanair⁸⁸⁵ Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährlichen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.
839. Auf dieser Strecke überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus sowohl auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis als auch auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. Ryanair betrieb in der Wintersaison 2006/2007 etwa 24 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Manchester (MAN), 18 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Liverpool (LPL) sowie 19 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Leeds Bradford (LBA), während Aer Lingus etwa 27 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Manchester betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen⁸⁸⁶. Die geplanten Verbindungen für die Sommersaison 2007 sehen etwa 26, 21 und 19 Verbindungen pro Woche für Ryanair in Bezug auf die Flughäfen Manchester, Liverpool und Leeds Bradford vor. Aer Lingus plant im gleichen Zeitraum etwa 24 wöchentliche Verbindungen. Abgesehen von den Parteien betreibt derzeit nur Luxair eingeschränkte Dienstleistungen zwischen Manchester und Dublin mit bis zu 7 Verbindungen pro Woche (als Teil der Flüge von Luxemburg nach Dublin über Manchester und zurück). Seit Oktober 2004 hat Aer Lingus diese Strecke auch zwischen Dublin und dem Flughafen Liverpool betrieben, jedoch den Flughafen Liverpool im Juni 2006 verlassen. Derzeit betreibt das Unternehmen seine Aktivitäten nur auf dem Flughafen Manchester. Es gibt keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf dieser Strecke in den letzten Jahren.
840. Die Marktanteile der Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst⁸⁸⁷. Es muss jedoch beachtet werden, dass

883 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

884 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

885 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

886 Siehe Abschnitt 6.3.

887 Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

aufgrund der Tatsache, dass der Betrieb von Luxair sich auf Flüge mit einem Zwischenstopp von Luxemburg über Manchester konzentriert und einige Passagiere zwischen Dublin und Luxemburg fliegen, der Marktanteil auf der Basis der Kapazitäten die Bedeutung von Luxair für die Strecke Dublin-Manchester überbewertet. Aus diesem Grund reflektieren die Marktanteile auf der Basis der beförderten Passagiere die Situation auf dieser Strecke besser.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	MAN,LPL,LBA	[70-80]* %	[70-80]* %	[70-80]* %
Aer Lingus	MAN	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %
ZUSAMMEN		[90-100]* %	[90-100]* %	[90-100]* %
Luxair	MAN	[0-10]* %	[0-10]* %	[0-10]* %

841. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der Fluggesellschaften, die auf der Strecke Dublin-Manchester aktiv sind, von 3 auf 2 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von beinahe 100 % verleihen. Der sehr hohe gemeinsame Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke stellt selbst den Beweis für eine beherrschende Marktstellung dar⁸⁸⁸. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus miteinander vereinen (die beiden größten aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke)⁸⁸⁹, da die geringvolumigen Dienstleistungen von Luxair nicht mit dem erheblichen Betrieb von Ryanair und Aer Lingus zu vergleichen sind. Des Weiteren konzentrieren sich die Dienstleistungen von Luxair auf dieser Strecke auf Geschäftsreisende⁸⁹⁰ und werden mit erheblich kleineren Flugzeugen bereitgestellt⁸⁹¹. Aus diesem Grund würde die Fusion auch die Wettbewerbsrivalitäten zwischen den fusionierenden Parteien aufheben, die eine bedeutende Quelle in Bezug auf den Wettbewerb auf dieser Strecke darstellten⁸⁹².
842. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Darüber hinaus stellt die Strecke Dublin-Manchester eine ausgelastete Strecke dar, was sowohl die Anzahl der Passagiere als auch die Gesamtzahl der von den fusionierenden Parteien betriebenen Frequenzen betrifft (zusammen würden sie etwa über 12 Verbindungen pro Tag verfügen). Aus diesem Grund müsste jeder neue Eintritt über einen erheblichen Umfang in Bezug auf die betriebenen Kapazitäten und Frequenzen verfügen, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit ist es von Bedeutung, dass eine Fluggesellschaft auf dieser Strecke einen bestimmten Anteil der Geschäftsreisenden oder zeitunabhängigeren Passagiere

⁸⁸⁸ Siehe das Urteil des Gerichts erster Instanz in der Rs. T-210/01 - *General Electric gegen Kommission* vom 14. Dezember 2005, Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 115 sowie die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

⁸⁸⁹ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 796 und Folgende).

⁸⁹⁰ Siehe Antwort von Luxair vom 24. November 2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 23152, insbesondere Frage 3.

⁸⁹¹ Luxair operiert auf dieser Strecke mit einem Flugzeug Embraer RJ145 mit 49 Sitzen (und in geringerem Maße mit einem Flugzeug Embraer RJ 135 mit 37 Sitzen) (siehe Online-Flugplan unter www.dublinairport.com und www.luxair.lu, Blatt Nr. 13020).

⁸⁹² Die Tatsache, dass ein Wettbewerb zwischen Ryanair und Aer Lingus in der Tat vorliegt, wird auch zum Beispiel durch die folgende Aussage im Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...] auf Seite 3.4 (Blatt Nr. 629) bestätigt: „[...]“.

gewinnt⁸⁹³, indem sie Flüge zu allen Spitzenzeiten des Tages anbietet⁸⁹⁴. Aus diesem Grund stellen die eingeschränkten Kapazitäten auf dem Flughafen Dublin zu Spitzenzeiten (wie in Abschnitt 7.8 ausführlicher beschrieben) sowie die Überlastung zu Spitzenzeiten auf dem vollständig koordinierten Flughafen Manchester⁸⁹⁵ zusätzliche Barrieren in Bezug auf einen neuen Eintritt dar. Ryanair argumentiert, dass die fusionierte Einheit wahrscheinlich nicht alle Zeitnischen am frühen Morgen behält, die es derzeitig betreibt, und dass daher ein neuer Wettbewerber aus Manchester in der Lage wäre, diese Lücke in dem Markt auszuschöpfen⁸⁹⁶. Selbst unter der Annahme, dass die Parteien einige Zeitnischen an diesem Flughafen abgeben würden (der Kommission wurden keine konkreten Pläne vorgelegt, die dies besagen): Manchester ist ein Zeitnischen-koordinierter Flughafen und es ist schwierig, eine Voraussage zu treffen, welcher Fluggesellschaft diese bestimmten Zeitnischen zugewiesen würden, wenn Sie von Ryanair /Aer Lingus aufgegeben würden. Des Weiteren ist nicht eindeutig, warum diese Zeitnischen am frühen Morgen von einer anderen Fluggesellschaft speziell für diese Strecke genutzt werden würden und nicht für eine andere Strecke von/nach Manchester⁸⁹⁷. Zudem kann die Strecke Dublin–Manchester als eine entwickelte Strecke betrachtet werden, was einen Eintritt einer neuen Fluggesellschaft mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger macht.

843. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz am Zielflughafen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Flughäfen Manchester, Liverpool und Leeds Bradford: BA Connect mit 16⁸⁹⁸ stationierten Flugzeugen, easyJet mit 8 stationierten Flugzeugen, Jet2 mit 16 stationierten Flugzeugen, bmi/bmibaby mit 8 stationierten Flugzeugen und Monarch mit 3 stationierten Flugzeugen. Jedoch scheint auf der Basis der Phase II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über die Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit ausüben zu können. Keine dieser Fluggesellschaften hat bestätigt, dass sie in der näheren Zukunft dazu bereit wäre, auf die Strecke Dublin-Manchester einzutreten, auch wenn die fusionierte Einheit die Preise erhöhen würde. Im Übrigen (wie in Abschnitt 7.8 näher beschrieben) verfügen die meisten dieser Fluggesellschaften über unterschiedliche Strategien in Bezug auf ihre Aktivitäten und betrachten andere Strecken als gewinnbringendere und weniger risikoreiche Alternativen bezüglich der Nutzung ihrer Flugzeuge. BA Connect ist eine britische regionale Fluggesellschaft, die hauptsächlich kleinere Flugzeuge betreibt und somit keinen

893 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren 37,0 % der Linienpassagiere zwischen Manchester und Irland und 31,1 % zwischen Leeds Bradford und Irland Geschäftsreisende. Gemäß der gleichen Studie für das Jahr 2003 lag der Anteil der Geschäftsreisenden zwischen Liverpool und Irland bei 21,8%. Es wird außerdem angemerkt, dass Ryanair selbst eine wesentliche Anzahl von eher zeitsensiblen Kunden auf dieser Strecke bedient, da ca. [10-20]* % und [15-25]* % der Buchungen von Ryanair-Flügen innerhalb von 7 Tagen vor dem Flug erfolgen. In Bezug auf Aer Lingus wurden [15-30]* % der Buchungen in den letzten 7 Tagen vorgenommen (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

894 Auch wenn es korrekt ist, dass ein wesentlicher Anteil der Passagiere auf diesen Strecken als nicht zeitsensibel angesehen werden kann (wie in Ryanairs Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007 dargelegt), ist der Anteil der eher „zeitsensiblen Passagiere“ sowohl für Ryanair als auch für Aer Lingus bedeutend und kann nicht vernachlässigt werden (siehe Fußnote 893).

895 Siehe die Antwort von Airport Coordination Ltd. vom 17.11.2006 auf den Fragebogen für Flughäfen, Blatt Nr. 22175.

896 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 710.

897 Insbesondere in Hinblick auf die Erkenntnisse, dass viele Wettbewerber andere inhereuropäische Strecken als attraktiver ansehen (siehe Abschnitt 7.8.6).

898 BA Connect hat in Manchester 7 Dash 8 mit 50 Sitzen, 8 Embraer 145 mit 49 Sitzen und 1 BAE mit 95 Sitzen (siehe Antwort von British Airways vom 7. Februar 2007 auf Folgefragen, Blatt Nr. 2997, Frage 4).

effektiven Wettbewerbsdruck auf den Betrieb von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke ausüben könnte. Monarch ist sowohl eine Billigfluggesellschaft als auch eine Charterfluggesellschaft, die hauptsächlich zwischen Städten in Großbritannien und Ferenzielen im Mittelmeerraum fliegt. In ähnlicher Weise ist auch Jet2 eine Billigfluggesellschaft, die vorwiegend zwischen Städten in Großbritannien und Ferenzielen fliegt. Auch wenn das Unternehmen einige Dienstleistungen zu größeren europäischen Städten und auch nach Cork (von Newcastle⁸⁹⁹) bereitstellt, konzentriert es sich vorwiegend auf Verbraucher in Großbritannien und wäre nicht bereit, auf den irischen Markt zu expandieren, auf dem sowohl Ryanair als auch Aer Lingus eine etablierte Fluggesellschaft darstellen, die eine große Anzahl an Reisezielen anbieten⁹⁰⁰. Wie in Abschnitt 7.8 beschrieben wird, können auch easyJet und bmi/bmibaby kurzfristig oder mittelfristig nicht als glaubhafte potenzielle neue Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen werden. Keine dieser Fluggesellschaften verfügt zudem (mit Ausnahme von bmi auf der Strecke Dublin–London) über einen bestehenden Betrieb in Irland, so dass ein Eintritt auf den Markt in Dublin erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erfordern würde. Da beinahe 50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland stammen⁹⁰¹, ist es für einen erfolgreichen neuen Eintritt von Bedeutung, einen erheblichen Teil der aus Irland stammenden Verbraucher zu gewinnen. Es muss beachtet werden, dass die fusionierte Einheit mit den 7 von Ryanair in Liverpool stationierten Flugzeugen über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten dieser Strecke und somit über eine höhere Flexibilität und entsprechende Kostenvorteile verfügen würde. Letztendlich gibt es keine Beispiele für einen erfolgreichen und dauerhaften Eintritt auf dieser Strecke in den letzten Jahren durch eine andere Linienfluggesellschaft.

844. Es könnte argumentiert werden, dass CityJet potenziell dazu in der Lage wäre, auf die Strecke Dublin-Manchester einzutreten, da das Unternehmen sowohl über ein in Dublin stationiertes Flugzeug verfügt als auch eine 100-prozentige Tochtergesellschaft von Air France mit erheblichen Operationen nach und von Manchester darstellt, und da diese Strecke mit erheblichem Geschäftsverkehr potenziell im Einklang mit ihrem Geschäftsmodell stehen könnte⁹⁰². Jedoch läge der potenzielle Fokus von CityJet auf dieser Strecke auf Geschäftsreisenden, die mit dem Flugzeug mit 93 Sitzplätzen bedient werden. Aus diesem Grund müsste CityJet seine Dienstleistungen mit höheren Frequenzen und zu allen Spitzenzeiten durchführen, um in der Lage zu sein, mit Ryanair/Aer Lingus zu konkurrieren. Aufgrund der Einschränkungen bezüglich der Zeitnischen zu Spitzenzeiten sowohl auf dem Flughafen Dublin als auch auf dem Flughafen Manchester kann der Eintritt von CityJet auf die Strecke Dublin-Manchester als sehr unwahrscheinlich angesehen werden. Um auf eine derartige Strecke mit dem Fokus auf Geschäftsreisende einzutreten, würde CityJet sowohl die Zeitnischen zu Spitzenzeiten als auch einen Zugang zu anderen Infrastrukturen wie zum Beispiel Kontaktstandplätzen benötigen⁹⁰³. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellt die verbleibende konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis am Flughafen Dublin (Aer Arann) wahrscheinlich keinen potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Obwohl

899 Jet2 ist die einzige Fluggesellschaft, die Cork – Newcastle bedient, da weder Ryanair noch Aer Lingus hier präsent ist.

900 Siehe Protokoll des Interviews mit Jet2 vom 1. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

901 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren ca. 50,2 % der Passagiere zwischen Manchester und Irland und 43,4% zwischen Leeds Bradford und Irland nichtbritische Passagiere. Die entsprechende Zahl für Liverpool im Jahr 2003 ist 40,9%. Dies wird größtenteils durch die Daten der Parteien bestätigt (Ryanair [40-50]* % für MAN, [40-50]* % für LPL und [30-40]* % für LBA, Aer Lingus [30-45]* % - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965). Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammen [35-45]* % der Passagiere nach MAN/LPL und [35-45]* % der Passagiere nach LBA im Jahr 2005 vom Ziel – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

902 Siehe Antwort von CityJet zum Wettbewerber-Fragebogen vom 6. November 2006, Blatt Nr. 1990, und Protokoll des Interviews mit CityJet vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

903 Siehe das Interview mit CityJet vom 21. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

Ryanair argumentiert, dass Aer Arann bereits Flüge zwischen Manchester und Galway sowie Kerry und Waterford anbietet, stehen diese nicht im Wettbewerb zu eine der Parteien und der Markttest hat keinen Hinweis darauf erbracht, dass Aer Arann wahrscheinlich auf die Strecke Dublin – Manchester eintreten und einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würde (siehe Abschnitt 7.8). Die von der Kommission durchgeführte Regressionsanalyse zeigt auch, dass Aer Arann wahrscheinlich keinen bedeutenden Wettbewerbsdruck auf die Preispolitik von Ryanair und Aer Lingus ausüben wird⁹⁰⁴. Darüber hinaus hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der derzeit nicht entweder in Dublin oder in Manchester / Liverpool / Leeds Bradford über eine Basis verfügt.

845. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts oder der Expansion der Kapazitäten durch die gegenwärtigen Wettbewerber nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
846. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Manchester erheblich beeinträchtigen würde.

Dublin – Newcastle

847. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Newcastle beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [250.000-300.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 26 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Jahr 2005 um [20-30]* % und war auch in den Vorjahren relativ stabil. Der hohe Anstieg im Jahre 2006 könnte möglicherweise dem Eintritt von Aer Lingus auf dieser Strecke im Oktober 2006 zugewiesen werden, der eine zusätzliche Nachfrage generiert hat. Jedoch kann die Strecke eher als entwickelt angesehen werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich⁹⁰⁵, wie auch von Ryanair selbst bestätigt wird⁹⁰⁶, und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen bedeutsamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Ausführungen von Ryanair⁹⁰⁷ Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährlichen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.
848. Auf dieser Strecke überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus sowohl auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis als auch auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. Ryanair betrieb in der Wintersaison 2006/2007 etwa 14 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Newcastle (NCL) sowie etwa 5 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Durham Tees Valley (MME), während Aer Lingus etwa 7 wöchentliche Verbindungen

904 Weitere Informationen finden Sie in Abschnitt 7.4.3 und Anhang IV.

905 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

906 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

907 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

zum Flughafen Newcastle betrieb⁹⁰⁸. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen⁹⁰⁹. Die geplanten Verbindungen für die Sommersaison 2007 sehen die gleichen Zahlen sowohl für Ryanair als auch für Aer Lingus vor. Mit Ausnahme der Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. Was einen Eintritt in den letzten Jahren betrifft, ist Aer Lingus im Oktober 2006 erneut auf dieser Strecke eingetreten, nachdem das Unternehmen die Strecke im März 2001 bereits verlassen hatte. Ferner eröffnete Brymon Airways (im Besitz von British Airways) im März 2001 die Strecke Dublin-Newcastle in Konkurrenz zu den derzeitigen Flügen von Ryanair zum Flughafen Durham Tees Valley. Diese Flüge wurden zunächst unter dem Namen von Brymon Airways und anschließend bis Januar 2003 unter dem Namen von BA City Express (heute BA Connect) betrieben. Danach hat das Unternehmen die Strecke aufgegeben. Es muss beachtet werden, dass Ryanair seinen Betrieb zwischen den Flughäfen Dublin und Newcastle ebenfalls im Januar 2003 aufgenommen hat. Darüber hinaus hat die britische regionale Fluggesellschaft Gill Airways ihren Betrieb zwischen Dublin und Newcastle im Januar 2001 aufgenommen, diesen jedoch im September 2001 aufgrund der Insolvenz des Unternehmens wieder eingestellt⁹¹⁰. Es gibt keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf dieser Strecke in den letzten Jahren.

849. Die Marktanteile der Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst⁹¹¹. Da Aer Lingus seinen Betrieb auf dieser Strecke erst im Oktober 2006 aufgenommen hat, war Ryanair in der Sommersaison 2006 die einzige aktive Fluggesellschaft auf dieser Strecke.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	NCL,MME	[70-80]* %	[70-80]* %	100%
Aer Lingus	NCL	[20-30]* %	[20-30]* %	-
ZUSAMMEN		100%	100%	-

850. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der Fluggesellschaften, die auf der Strecke Dublin-Newcastle aktiv sind, von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und

908 Ryanair behauptet in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, dass „es sein kann, dass EI [Aer Lingus] die Strecke nur zwischen Oktober und März betreibt: in der nahen Zukunft“ (siehe Absatz 741). Die Kommission stellt jedoch fest, dass Aer Lingus für die Sommersaison 2007 den Betrieb dieser Strecke vorsieht und Flugpläne hat.

909 Siehe Abschnitt 6.3.

910 Siehe Artikel von BBC News „Britische Regionalfluggesellschaft ohne Geld“ vom 20. September 2001, verfügbar unter <http://news.bbc.co.uk/1/hi/business/1554570.stm>, Blatt Nr. 13022.

911 Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde⁹¹².

851. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Des Weiteren stellt die Strecke Dublin-Newcastle eine ausgelastete Strecke dar, was sowohl die Anzahl der Passagiere als auch die Gesamtzahl der von den fusionierenden Parteien betriebenen Frequenzen betrifft (zusammen würden sie etwa über 4 Verbindungen pro Tag verfügen). Aus diesem Grund müsste jeder neue Eintritt über einen erheblichen Umfang in Bezug auf die betriebenen Kapazitäten und Frequenzen verfügen, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit ist es von Bedeutung, dass eine Fluggesellschaft, die auf dieser Strecke aktiv ist, einen bestimmten Anteil an Geschäftsreisenden oder zeitabhängigeren Passagieren gewinnt⁹¹³, indem sie Flüge zu allen Spitzenzeiten des Tages anbietet. Aus diesem Grund stellen die eingeschränkten Kapazitäten am Flughafen Dublin zu Spitzenzeiten (wie in Abschnitt 7.8 ausführlicher beschrieben) eine zusätzliche erhebliche Barriere in Bezug auf einen Eintritt dar. Da es sich bei der Strecke Dublin-Newcastle um eine eher entwickelte Strecke handelt, wäre ein Eintritt einer neuen Fluggesellschaft mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger.
852. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz am Zielflughafen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Flughäfen Newcastle und Durham Tees Valley: easyJet mit 6 stationierten Flugzeugen und Jet2 mit 3 stationierten Flugzeugen. Auf der Basis der Phase-II-Untersuchung scheint keine dieser Fluggesellschaften über ausreichend Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, um im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit auf dieser Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auszuüben. Insbesondere hat keine dieser Fluggesellschaften bestätigt, dass sie in der näheren Zukunft dazu bereit wäre, auf die Strecke Dublin-Newcastle einzutreten, auch wenn die fusionierte Einheit die Preise erhöhen würde. Im Übrigen (wie in Abschnitt 7.8 näher beschrieben) verfügen die meisten dieser Fluggesellschaften über unterschiedliche Strategien in Bezug auf ihre Aktivitäten und betrachten andere Strecken als gewinnbringendere und weniger risikoreiche Alternativen bezüglich der Nutzung ihrer Flugzeuge. Jet2 ist eine Billigfluggesellschaft, die hauptsächlich zwischen Städten in Großbritannien und Ferenzielen fliegt. Auch wenn das Unternehmen einige Dienstleistungen zu größeren europäischen Städten und auch nach Cork (von Newcastle⁹¹⁴) bereitstellt, konzentriert es sich vorwiegend auf Verbraucher in Großbritannien und wäre nicht bereit, auf den irischen Markt zu expandieren, auf dem sowohl Ryanair als auch Aer Lingus eine etablierte Fluggesellschaft darstellen, die

912 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 796 und Folgende).

913 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren 38,4 % der Linienpassagiere zwischen Newcastle und Irland und 18,4 % zwischen Durham Tees Valley und Irland Geschäftsreisende. Es wird außerdem angemerkt, dass Ryanair selbst eine wesentliche Anzahl von eher zeitsensiblen Kunden auf dieser Strecke bedient, da ca. [10-20]* % und [10-20]* % der Buchungen von Ryanair-Flügen innerhalb von 7 Tagen vor dem Flug nach Newcastle bzw. Durham Tees Valley erfolgen. In Bezug auf Aer Lingus wurden [0-15]* % der Buchungen innerhalb der letzten 7 Tage vorgenommen (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935) - diese Zahl basiert jedoch allein auf den wenigen Monaten nach Oktober 2006 und kann die Wichtigkeit von eher zeitsensiblen Passagieren unterschätzen.

914 Jet2 ist die einzige Fluggesellschaft, die Cork – Newcastle bedient, da weder Ryanair noch Aer Lingus hier präsent ist.

eine große Anzahl an Reisezielen anbieten⁹¹⁵. Wie in Abschnitt 7.8 beschrieben, kann auch easyJet kurzfristig oder mittelfristig nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen werden. Weiterhin verfügt keine dieser Fluggesellschaften über einen bestehenden Betrieb in Irland (nur Jet2 verfügt über einen eingeschränkten Betrieb auf einer regionalen Strecke nach Irland), so dass ein Eintritt auf den Markt in Dublin erhebliche Investitionen in Bezug auf die Bekanntheit der Marke und die Werbung erfordern würde. Da zwischen 40-50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland stammen⁹¹⁶, ist es für einen erfolgreichen neuen Eintritt weniger bedeutend, einen erheblichen Teil der aus Irland stammenden Verbraucher zu gewinnen. Ryanair argumentiert, dass weniger als die Hälfte der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland stammen, und da Jet2 und easyJet über einen hohen Markenbekanntheitsgrad auf der anderen Seite der Strecke verfügen, diese leicht mit Ryanair auf dieser Basis konkurrieren könnten. Dies lässt jedoch die Tatsache außer Acht, dass Ryanair nicht nur in Irland sondern auch in Großbritannien über eine gut etablierte Marke verfügt⁹¹⁷. Obwohl Ryanair argumentiert, dass Aer Arann auf diese Strecke eintreten könnte⁹¹⁸, stellen, wie im Detail in Abschnitt 7.8 beschrieben, wahrscheinlich weder Aer Arann noch die andere konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis am Flughafen Dublin (CityJet) potenzielle neue Wettbewerber auf dieser Strecke dar, die in der Lage wären, einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Selbst wenn sie eintreten würden, ermöglicht ihnen insbesondere ihr derzeitiges Geschäftsmodell (kleinere regionale Flugzeuge und bei CityJet Fokus auf gewinnbringendere Geschäftskunden) nicht, einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Die von der Kommission durchgeführte Regressionsanalyse zeigt auch, dass Aer Arann und CityJet wahrscheinlich keinen bedeutenden Wettbewerbsdruck auf die Preispolitik von Ryanair und Aer Lingus ausüben werden⁹¹⁹. Letztendlich gibt es keine Beispiele für einen erfolgreichen und dauerhaften Eintritt auf dieser Strecke in den letzten Jahren durch eine andere Linienfluggesellschaft.

853. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
854. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Newcastle erheblich beeinträchtigen würde.

Shannon – London

855. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Shannon-London beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [850.000 – 900.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 50 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere ist im Vergleich zum Vorjahr 2005 leicht (um weniger als [0-10]* %)

915 Siehe Protokoll des Interviews mit Jet2 vom 1. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

916 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren ca. 42,1% der Passagiere zwischen Newcastle und Irland und 21,1% zwischen Durham Tees Valley und Irland nichtbritische Passagiere. Dies entspricht größtenteils den Zahlen, die von den Parteien übermittelt wurden (Ryanair [25-40]* % für NCL und [20-35]* % für MME, Aer Lingus [45-60]* % - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965). Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammen [65-75]* % der Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 vom Ziel – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

917 Siehe zum Beispiel die Protokolle der Befragung von easyJet vom 15.02.07, Blatt Nr. 6170.

918 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 742.

919 Weitere Informationen finden Sie in Abschnitt 7.4.3 und Anhang IV.

gesunken. Im Jahre 2005 gab es einen erheblichen Anstieg der Passagierzahlen, was möglicherweise dem Eintritt von easyJet und dem darauf folgenden Preiskrieg zuzuschreiben ist, der in Abschnitt 7.8.5 und in Absatz 857 näher beschrieben wird. In den Jahren zuvor waren die Passagierzahlen jedoch stabil. Aus diesem Grund kann diese Strecke als entwickelt betrachtet werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich⁹²⁰, wie auch von Ryanair selbst bestätigt wird⁹²¹, und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen bedeutsamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Ausführungen von Ryanair⁹²² Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährigen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.

856. Auf dieser Strecke überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 20 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Stansted (STN) und etwa 7 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Gatwick (LGW), während Aer Lingus etwa 21 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Heathrow (LHR) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen⁹²³. In der Sommersaison 2007 bleibt die Anzahl der Verbindungen von Ryanair gleich⁹²⁴, während Aer Lingus seine Verbindungen ab Heathrow auf etwa 27 Verbindungen pro Woche steigert. Abgesehen von den Parteien gibt es derzeit keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke⁹²⁵. Ryanair argumentiert, dass Ryanair und Aer Lingus ein differenziertes Produkt auf dieser Strecke bieten, bei dem der Preis von Aer Lingus sich „konstant im Bereich des Doppelten des Preises von FR [Ryanair] bewegt“, Bezug nehmend auf eine Grafik, die die Preise von Aer Lingus basierend auf MIDT/OAG-Daten aufzeigt. Jedoch geben diese Preisdaten, wie bereits oben aufgezeigt (siehe Analyse der Strecke Dublin – London, Absatz 796 und Folgende), nicht die korrekten Internetverkäufe wieder und stellen im Allgemeinen die tatsächlichen Preise von Aer Lingus grob übertrieben dar. Des Weiteren wären gemäß dieser Daten die Preise auf dieser Strecke nicht nur von Aer Lingus sondern auch von easyJet zum Beispiel für die Wintersaison 2005/2006 mehr als achtmal höher als die tatsächlichen Durchschnittspreise von Ryanair (141,25 EUR bei Aer Lingus, 130,31 EUR bei easyJet, verglichen mit [10-20]* EUR bei Ryanair nach Stansted und [10-20]* EUR bei Ryanair nach Gatwick), was hinsichtlich der Geschäftsmodelle dieser Fluggesellschaften, ihrer Kostenbasis (siehe Abschnitt 7.3.3) und dem „Preiskrieg“⁹²⁶ auf dieser Strecke nach dem Eintritt von easyJet unwahrscheinlich erscheint. Des Weiteren können hinsichtlich anderer Differenzierungen von Dienst-

920 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

921 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

922 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

923 Siehe Abschnitt 6.3.

924 Wie auch in der Wintersaison 2007/2008, führt Ryanair eine tägliche Verbindung zwischen Shannon und dem Flughafen London Luton (LTN) ein. Siehe hierzu Pressemitteilung vom 31.05.2007 von Ryanair, die auf folgender Website abgerufen werden kann: <http://www.ryanair.com/site/EN/news.php?yr=07&month=may&story=rte-en-310507>.

925 Auch wenn Aer Lingus auf dieser Strecke eine Codeshare-Vereinbarung mit British Airways und American Airlines hat, ist man hier nur auf Passagiere im Transfer nach Heathrow beschränkt (siehe Antwort von Aer Lingus vom 20.11.2007 auf zusätzlichen Fragebogen, Blatt Nr. 4122, Frage 15). Auch wenn British Airways und American Airlines Plätze auf Aer-Lingus-Flügen nach Heathrow als Teil ihrer (normalerweise Lang-)Strecken verkaufen (z.B. Shannon – New York via Heathrow), verkaufen Sie keine Direkttickets zwischen Shannon und Heathrow auf Aer-Lingus-Flügen und können somit nicht als Wettbewerber im Direktverbindungsmarkt Shannon – London betrachtet werden.

926 Siehe Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...]*, Blatt Nr. 629, Seite 3.6, erster Satz des letzten Absatzes, der besagt: „[...]“.

leistungen zwischen Ryanair und Aer Lingus ähnliche Argumente wie in der Analyse der Strecke Dublin – London angeführt werden, jedoch mit dem Unterschied, dass dies eine Monopolstrecke ist, mit Ryanair und Aer Lingus als einzige Fluggesellschaften auf dieser Strecke, und daher keine anderen tatsächlichen Wettbewerber als stärkere Wettbewerber zu Ryanair oder Aer Lingus in Betracht gezogen werden könnten.

857. Was den Eintritt von Wettbewerbern in der Vergangenheit betrifft, ist easyJet auf dieser Strecke im Januar 2005 vom Flughafen Gatwick aus eingetreten (gleichzeitig mit den Strecken Cork–London und Knock–London). Es muss hierbei betont werden, dass Ryanair sehr aggressiv auf den Eintritt von easyJet auf dieser Strecke reagiert hat. Als Antwort auf den Eintritt von easyJet⁹²⁷ hat Ryanair im Mai 2005 (nach der Errichtung einer Basis am Flughafen Shannon Ende November 2004⁹²⁸) auch seinen Betrieb zwischen Shannon und Gatwick sowie zwischen Shannon und Luton⁹²⁹ aufgenommen und reagierte durch eine Senkung der Preise⁹³⁰. Die Absicht von Ryanair [...] wird auch aus der folgenden Aussage in den internen Dokumenten von Ryanair deutlich, die sich auf die Strecken von Shannon, Cork und Knock nach London beziehen: „[...]“⁹³¹ Nach der Reaktion von Ryanair hat easyJet im August 2005⁹³² die Anzahl seiner Frequenzen zwischen Shannon und London um die Hälfte reduziert und zuletzt alle irischen regionalen Strecken im Oktober 2006 verlassen. Nach dem Ausstieg von easyJet hat Ryanair seine Flüge zwischen Shannon und Luton eingestellt und so die Gesamtzahl seiner wöchentlichen Verbindungen zwischen Shannon und London um etwa 20 % von 34 auf 27 Verbindungen verringert. Abgesehen von dem Versuch von easyJet gab es keinen anderen Eintritt von einer Fluggesellschaft in Konkurrenz zu Ryanair auf der Strecke Shannon-London in den letzten Jahren. Auch wenn sowohl Virgin Express als auch City Flyer Express auf der Strecke aktiv waren, bevor Ryanair im April 2000 seinen Betrieb aufgenommen hat, verließen beide Fluggesellschaften die Strecke nach dem Eintritt von Ryanair (Virgin Express im März 2001 und City Flyer Express im Oktober 2001), und nur Aer Lingus verblieb auf dieser Strecke in Wettbewerb mit Ryanair.
858. Die Marktanteile der Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst⁹³³.

927 Ryanair stellt im Dokument 5 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holding plc vom [...] (Blatt Nr. 629) Folgendes fest: „[...]“ Weiterhin wird im Dokument 8 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holding plc vom [...] (Blatt Nr. 629) auf Seite 8.2 Folgendes festgestellt: „[...]“

928 Siehe Pressemitteilung von Ryanair vom 30. November 2004 „Ryanair investiert \$240 Millionen in Shannon“, verfügbar unter <http://www.ryanair.com/site/EN/news.php?yr=04&month=nov&story=rte-en-301104>, Blatt Nr. 13020.

929 Bis zu diesem Zeitpunkt betrieb Ryanair nur Flüge zwischen Shannon und Stansted.

930 Ryanair stellt im Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holding plc vom [...] (Blatt Nr. 629) Folgendes fest: [...]“

931 Siehe Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holding plc vom [...], Seite 3.5, Blatt Nr. 629. Siehe auch Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holding plc vom [...], Seite 3.3, Blatt Nr. 629, wo in Bezug auf die Strecken von Cork/Shannon/Knock nach London Folgendes angemerkt wird: „[...]“

932 Siehe auch Pressemitteilung von Ryanair vom 9. August 2005 „Ryanair schlägt easyJet jedes Mal – CAA-Statistiken beweisen es“, verfügbar unter <http://www.ryanair.com/site/EN/news.php?yr=05&month=aug&story=pax-en-090805>, Blatt Nr. 13020

933 Auch wenn Aer Lingus einen wichtigen Anteil an Transferpassagieren auf dieser Strecke befördert (im Sommer 2006 belief sich dieser Anteil auf [20-30]* % aller Passagiere, siehe Antwort von Aer Lingus vom 20.11.2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 4122), ist dies immer noch wesentlich niedriger als der Anteil der Direktverbindungspassagiere, und aufgrund der Monopolstellung der fusionierten Einheit auf der Strecke würde der Ausschluss von Transferpassagieren keinen wesentlichen Unterschied für den resultierenden kombinierten Marktanteil darstellen.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	STN,LGW	[50-60]* %	[50-60]* %	[50-60]* %
Aer Lingus	LHR	[40-50]* %	[40-50]* %	[30-40]* %
ZUSAMMEN		100%	100%	[90-100]* %
easyJet	LGW	-	-	[0-10]* %

859. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der Fluggesellschaften, die auf der Strecke Shannon-London aktiv sind, von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion mit anschließender Monopolstellung dar, die den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke ausschalten würde⁹³⁴.
860. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Überdies stellt die Strecke Shannon-London eine ausgelastete Strecke dar, was sowohl die Anzahl der Passagiere als auch die Gesamtzahl der von den fusionierenden Parteien betriebenen Frequenzen betrifft. Aus diesem Grund müsste jeder neue Eintritt über einen erheblichen Umfang in Bezug auf die betriebenen Kapazitäten und Frequenzen verfügen, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit ist es von Bedeutung, dass eine Fluggesellschaft, die auf dieser Strecke aktiv ist, einen bestimmten Anteil an Geschäftsreisenden oder zeitabhängigeren Passagieren gewinnt⁹³⁵, indem sie Flüge zu allen Spitzenzeiten des Tages anbietet. Aus diesem Grund stellen die eingeschränkten Kapazitäten auf den vollständig koordinierten Flughäfen Heathrow (während des Tages stark überlastet), Gatwick (während des Tages überlastet) und Stansted (zu Spitzenzeiten überlastet), auch wenn ausreichend Kapazitäten auf dem Flughafen Shannon vorhanden zu sein scheinen, eine erhebliche Barriere in Bezug auf einen Eintritt auf dieser Strecke dar⁹³⁶. Auch wenn die Flughäfen Luton und London-City nicht überlastet sind, beseitigen diese verfügbaren Kapazitäten nicht die Barrieren bezüglich eines Eintritts auf dieser Strecke. Wie bereits im Detail in der Analyse der Strecke Dublin-London beschrieben wurde, bedient der Flughafen London-City vorwiegend Geschäftsreisende, die mit kleineren Flugzeugen fliegen, die nicht für einen großen Eintritt genutzt werden können, der das gesamte Spektrum der Passagiere abdecken könnte, die von Ryanair und Aer Lingus bedient werden. Zudem stellen sowohl der Flughafen London-City als auch der Flughafen Luton aus der Sicht der Angebotsseite keine Alternativen für die überlasteten Londoner Flughäfen (insbesondere nicht für Heathrow) für eine Vielzahl potenzieller neuer Wettbewerber dar, insbesondere aufgrund ihrer bereits bestehenden Basen/Drehkreuze und Netzwerkaktivitäten.
861. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen

⁹³⁴ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 796 und Folgende).

⁹³⁵ Gemäß den Daten von Ryanair werden [10-20]* % und [5-15]* % der Buchungen auf Ryanair-Flügen auf dieser Strecke nach Stansted bzw. Gatwick in den letzten 7 Tagen vor dem Flug vorgenommen.

⁹³⁶ Siehe Antwort von BAA vom 17.11.2006, Blatt Nr. 22229, und von Airport Coordination Ltd vom 17.11.2006, Blatt Nr. 22175, auf den Fragebogen für Flughäfen.

ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Londoner Flughäfen: British Airways mit 87 stationierten Kurzstreckenflugzeugen in Heathrow, 33 stationierten Kurzstreckenflugzeugen in Gatwick und 10 stationierten regionalen Düsenflugzeugen in London-City, easyJet mit 18 stationierten Flugzeugen in Gatwick, 13 Flugzeugen in Stansted und 17 Flugzeugen in Luton, bmi mit 14 stationierten Flugzeugen in Heathrow und Globespan mit einem stationierten Flugzeug in Stansted. Air Berlin nutzt obendrein, auch wenn das Unternehmen nicht über stationierte Flugzeuge in London verfügt, den Flughafen Stansted als ein Drehkreuz für seine Flüge zu einigen Zielen in Großbritannien und zu einer Vielzahl an Ferienzeilen.

862. Jedoch scheint auf der Basis der Phase-II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über ausreichend Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, um im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit auf dieser Strecke einzutreten. Die Argumente in Bezug auf einzelne Fluggesellschaften, die in der Analyse der Strecke Dublin-London beschrieben wurden, gelten auch für die Strecke Shannon-London. Es ist im Hinblick auf den erfolglosen Eintritt von easyJet auf die Strecke Shannon-London im Jahre 2005/2006 und insbesondere der Reaktion von Ryanair auf diesen Eintritt (weitere Informationen finden Sie in Abschnitt 7.8) zudem zweifelhaft, ob easyJet oder eine andere Fluggesellschaft dazu bereit und in der Lage wäre, das weiter gestärkte Unternehmen Ryanair auf der Strecke Shannon-London kurzfristig oder mittelfristig herauszufordern. Da etwa 40-50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland stammen⁹³⁷, ist es für einen erfolgreichen neuen Eintritt von geringerer Bedeutung, einen erheblichen Teil der aus Irland stammenden Verbraucher zu gewinnen. Da jedoch Ryanair eine starke Präsenz (und tatsächlich sogar eine Basis) an beiden Enden dieser Strecke besitzt, würde jeder neue Wettbewerber, der noch nicht in Irland präsent ist, sich im Vergleich zu Ryanair möglicherweise sogar in einer noch ungünstigeren Position befinden. Es muss beachtet werden, dass die fusionierte Einheit mit den 4 von Ryanair und den 2 von Aer Lingus stationierten Flugzeugen in Shannon sowie den insgesamt 40 von Ryanair in Stansted und Luton stationierten Flugzeugen über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten dieser Strecke und somit eine höhere Flexibilität und Kostenvorteile verfügen würde. Die Strecke Shannon-London stellt ferner eine entwickelte Strecke dar, was einen Eintritt einer neuen Fluggesellschaft mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger macht, wie durch den Eintritt von easyJet demonstriert wurde, der den Anstieg der insgesamt auf dieser Strecke beförderten Passagierzahlen nur auf Kosten sehr geringer Gewinne möglich machte⁹³⁸. Außerdem gibt es keine Beispiele (auch keine Versuche) für einen neuen Eintritt auf dieser Strecke in den letzten Jahren durch eine andere Linienfluggesellschaft. Letztendlich gibt es abgesehen von Ryanair und Aer Lingus keine anderen Linienfluggesellschaften mit einer Basis am Flughafen von Shannon. Der Markttest hat keinen neuen potenziellen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder in Shannon oder in London über eine Basis verfügt. Ryanair argumentierte, dass Centralwings leicht eine W-Strecke mit Flugzeugen auf eine seiner Basen in Polen, zum Beispiel Warschau-Shannon-Stansted-Shannon-Warschau, betreiben könnte. Ein neuer Eintritt auf dieser Grundlage ist jedoch, wie in Abschnitt 7.8.2. beschrieben, weniger wahrscheinlich und weniger effizient. Des Weiteren ist es auch in Anbetracht der Länge der vorgeschlagenen W-Strecke zweifelhaft, ob sie betrieben werden könnte, ohne die Besatzung aufgrund der Begrenzung von Arbeitsstunden austauschen zu

937 Gemäß den Daten von Ryanair liegt der Anteil der irischen Kunden bei [35-50]* % für Stansted und 35-50)* % für Gatwick.
938 Siehe insbesondere Absatz 857.

müssen⁹³⁹. Ferner wäre Centralwings daher nur in der Lage, eine tägliche Verbindung auf dieser Strecke anzubieten, verglichen mit fast 8 täglichen Verbindungen von Ryanair und Aer Lingus zusammen. Es ist daher nicht wahrscheinlich, dass – selbst wenn Centralwings in der Lage und bereit wäre, auf diese Strecke einzutreten – das Unternehmen in der Lage wäre einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben.

863. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
864. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position auf der Strecke Shannon-London erheblich beeinträchtigen würde.

Cork – London

865. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Cork-London beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [1.000.000 – 1.050.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 62 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere ist im Vergleich zum Vorjahr 2005 leicht (um weniger als [0-10]* %) gesunken. Im Jahr 2005 gab es einen erheblichen Anstieg der Passagierzahlen, was möglicherweise dem Eintritt von easyJet und dem darauf folgenden Preiskrieg zuzuschreiben ist, der in Abschnitt 7.8.5 sowie in Absatz 867 näher beschrieben wird. In den Jahren zuvor waren die Passagierzahlen jedoch stabil. Aus diesem Grund kann diese Strecke als entwickelt betrachtet werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich⁹⁴⁰, wie auch von Ryanair selbst bestätigt wird⁹⁴¹, und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen bedeutsamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Ausführungen von Ryanair⁹⁴² Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährigen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.
866. Auf dieser Strecke überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 20 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Stansted (STN) und etwa 7 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Gatwick (LGW)⁹⁴³, während Aer Lingus etwa 28 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Heathrow (LHR) betrieb. Aus der Perspektive

939 Selbst bei Annahme von kurzen 40-minütigen Umlaufzeiten würde das Flugzeug und seine Besatzung mehr als 11 Stunden benötigen, um wieder auf ihre Basis in Warschau zurückzugelangen (die Flugzeit für Shannon – Warschau beträgt etwa 190 Minuten und für Shannon - Stansted etwa 85 Minuten – siehe www.shannonairport.com, Blatt Nr. 13020).

940 Der Anteil der Charterfluggastpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienfluggastpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

941 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

942 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

943 Es muss angemerkt werden, dass Ryanair auch 7 wöchentliche Verbindungen zwischen Kerry und Stansted operiert. Da Kerry wesentlich mehr als 100 km und eine Stunde Fahrtzeit von Cork entfernt ist (Quelle: www.viamichelin.com, Blatt Nr. 13020), scheint es keinen Ersatz für Cork darzustellen. Selbst wenn Kerry in Betracht gezogen wird, würde die Analyse dieser Strecke nicht geändert werden, da außer Ryanair keine anderen Fluggesellschaften und keine anderen Linienfluggesellschaften zwischen Kerry und London verkehren.

der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen⁹⁴⁴. In der Sommersaison 2007 bleibt die Anzahl der Verbindungen von Ryanair gleich, während Aer Lingus seine Verbindungen ab Heathrow auf etwa 34 Verbindungen pro Woche steigert. Abgesehen von den Parteien gibt es derzeit keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke⁹⁴⁵.

867. Was den Eintritt von Wettbewerbern in der Vergangenheit betrifft, ist easyJet auf diese Strecke im Januar 2005 vom Flughafen Gatwick aus eingetreten (gleichzeitig mit den Strecken Shannon-London und Knock-London). Es muss hierbei betont werden, dass Ryanair sehr aggressiv auf den Eintritt von easyJet auf dieser Strecke reagiert hat. Als Antwort auf den Eintritt von easyJet⁹⁴⁶ hat Ryanair im November 2005 (nach der Errichtung einer Basis am Flughafen Cork im September 2005) auch einen Betrieb zwischen Cork und Gatwick aufgenommen⁹⁴⁷ und reagierte durch eine Senkung der Preise⁹⁴⁸. Die Absicht von Ryanair [...] wird auch aus der folgenden Aussage in den internen Dokumenten von Ryanair deutlich, die sich auf die Strecken von Shannon, Cork und Knock nach London beziehen: „[...]“.⁹⁴⁹ Nach der Reaktion von Ryanair hat easyJet im Oktober 2006 alle irischen regionalen Strecken verlassen. Nach dem Ausstieg von easyJet hat Ryanair seine wöchentlichen Verbindungen zwischen Cork und Gatwick von 14 auf 7 Verbindungen reduziert und so seine insgesamt betriebenen Kapazitäten auf dieser Strecke um etwa 20 % verringert. Abgesehen von dem Versuch von easyJet ist bmibaby im März 2004 auf die Strecke Cork-London (Gatwick) eingetreten, hat die Strecke jedoch im Januar 2005 nach nur einem Jahr wieder aufgegeben. Darüber hinaus betrieb in der Vergangenheit City Flyer Express für wenige Jahre Flüge zwischen Cork und Gatwick, hat diese jedoch im Oktober 2001 wieder eingestellt. Aus diesem Grund verbleibt trotz der Versuche von bmibaby und easyJet in den letzten Jahren nur Aer Lingus auf dieser Strecke in Wettbewerb mit Ryanair.
868. Die Marktanteile der Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst⁹⁵⁰.

944 Siehe Abschnitt 6.3.

945 Auch wenn Aer Lingus auf dieser Strecke eine Codeshare-Vereinbarung mit British Airways und American Airlines hat, ist man hier nur auf Passagiere im Transfer nach Heathrow beschränkt (siehe Antwort von Aer Lingus vom 20.11.2007 auf zusätzlichen Fragebogen, Blatt Nr. 4122, Frage 15). Auch wenn British Airways und American Airlines Plätze auf Aer Lingus Flügen nach Heathrow als Teil ihrer (normalerweise Lang-)Strecken verkaufen (z.B. Cork – New York via Heathrow), verkaufen Sie keine Direkttickets zwischen Cork und Heathrow auf Aer Lingus Flügen und können somit nicht als Wettbewerber im Direktverbindungsmarkt Cork – London betrachtet werden.

946 Ryanair gibt im Dokument Nr. 5 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holding plc vom [...] (Blatt Nr. 629) Folgendes an: „[...]“.⁹⁴⁹ Das Dokument Nr. 8 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung vom [...] (Blatt Nr. 629) auf Seite 8.2 gibt zudem Folgendes wieder: „[...]“.

947 Bis zu diesem Zeitpunkt betrieb Ryanair nur Flüge zwischen Cork und Stansted.

948 Im Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holding plc vom [...] (Blatt Nr. 629) gibt Ryanair Folgendes an: „[...]“.

949 Siehe Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holding plc vom [...], Seite 3.5 (Blatt Nr. 629). Siehe auch das Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holding plc vom [...], Seite 3.3 (Blatt Nr. 629), das mit Bezug auf die Strecken von Cork/Shannon/Knock nach London folgendes feststellt: „[...]“.

950 Auch wenn Aer Lingus einen bedeutenden Anteil an Transferpassagieren auf dieser Strecke befördert (im Sommer 2006 belief sich dieser Anteil auf [20-30]* % aller Passagiere, siehe Antwort von Aer Lingus vom 20.11.2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 4122), ist dies immer noch wesentlich niedriger als der Anteil der Direktverbindungspassagiere, und aufgrund der Monopolstellung der fusionierten Einheit auf der Strecke würde der Ausschluss von Transferpassagieren keinen wesentlichen Unterschied für den resultierenden kombinierten Marktanteil darstellen.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	STN,LGW	[50-60]* %	[40-50]* %	[40-50]* %
Aer Lingus	LHR	[40-50]* %	[50-60]* %	[40-50]* %
ZUSAMMEN		100%	100%	[80-90]* %
easyJet	LGW	-	-	[10-20]* %

869. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der Fluggesellschaften, die auf der Strecke Cork-London aktiv sind, von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde⁹⁵¹.
870. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Die Strecke Cork–London stellt eine ausgelastete Strecke dar, was sowohl die Anzahl der Passagiere als auch die Gesamtzahl der von den fusionierenden Parteien betriebenen Frequenzen betrifft. Aus diesem Grund müsste jeder neue Eintritt über einen erheblichen Umfang in Bezug auf die betriebenen Kapazitäten und Frequenzen verfügen, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit ist es von Bedeutung, dass eine Fluggesellschaft, die auf dieser Strecke aktiv ist, einen bestimmten Anteil an Geschäftsreisenden oder zeitabhängigeren Passagieren gewinnt⁹⁵², indem sie Flüge zu allen Spitzenzeiten des Tages anbietet. Aus diesem Grund stellen die eingeschränkten Kapazitäten auf den voll koordinierten Flughäfen Heathrow (während des Tages stark überlastet), Gatwick (während des Tages überlastet) und Stansted (zu Spitzenzeiten überlastet), auch wenn ausreichend Kapazitäten auf dem Flughafen Cork vorhanden zu sein scheinen, eine erhebliche Barriere in Bezug auf einen Eintritt auf diese Strecke dar⁹⁵³. Auch wenn die Flughäfen Luton und London-City nicht überlastet sind, beseitigen diese verfügbaren Kapazitäten nicht die Barrieren bezüglich eines Eintritts auf diese Strecke. Wie bereits im Detail in der Analyse der Strecke Dublin-London beschrieben wurde, bedient der Flughafen London-City vorwiegend Geschäftsreisende, die mit kleineren Flugzeugen fliegen, die nicht für einen großen Eintritt genutzt werden können, der das gesamte Spektrum der Passagiere abdecken könnte, die von Ryanair und Aer Lingus bedient werden. Zudem stellen sowohl der Flughafen London-City als auch der Flughafen Luton aus der Sicht der Angebotsseite keine Alternativen für die überlasteten Londoner Flughäfen (insbesondere nicht für Heathrow) für eine Vielzahl potenzieller neuer Wettbewerber dar, insbesondere aufgrund ihrer bereits bestehenden Basen/Drehkreuze und Netzwerkaktivitäten.
871. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen

951 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 796 und Folgende).

952 Gemäß den Daten von Ryanair werden [10-20]* % und [5-15]* % der Buchungen auf Ryanair-Flügen auf dieser Strecke nach Stansted bzw. Gatwick in den letzten 7 Tagen vor dem Flug vorgenommen.

953 Siehe Antwort von BAA vom 17.11.2006, Blatt Nr. 22229, und von Airport Coordination Ltd. vom 17.11.2006, Blatt Nr. 22175, auf dem Fragebogen für Flughäfen.

ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Londoner Flughäfen: British Airways mit 87 stationierten Kurzstreckenflugzeugen in Heathrow, 33 stationierten Kurzstreckenflugzeugen in Gatwick und 10 stationierten regionalen Düsenflugzeugen in London-City, easyJet mit 18 stationierten Flugzeugen in Gatwick, 13 Flugzeugen in Stansted und 17 Flugzeugen in Luton, bmi mit 14 stationierten Flugzeugen in Heathrow und Globespan mit einem stationierten Flugzeug in Stansted. Air Berlin nutzt obendrein, auch wenn das Unternehmen nicht über stationierte Flugzeuge in London verfügt, den Flughafen Stansted als ein Drehkreuz für seine Flüge zu einigen Zielen in Großbritannien und zu einer Vielzahl an Ferenzielen.

872. Jedoch scheint auf der Basis der Phase-II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über ausreichend Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, um im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit auf dieser Strecke einzutreten. Die Argumente in Bezug auf einzelne Fluggesellschaften, die in der Analyse der Strecke Dublin-London in den Absätzen 794 bis 806 beschrieben werden, gelten auch für die Strecke Cork-London. Es ist im Hinblick auf den erfolglosen Eintritt von easyJet auf der Strecke Cork-London im Jahre 2005/2006 (sowie von bmibaby im Jahre 2004) und insbesondere der Reaktion von Ryanair auf den Eintritt von easyJet (weitere Informationen finden Sie in Abschnitt 7.8) zudem zweifelhaft, ob easyJet oder eine andere Fluggesellschaft dazu bereit und in der Lage wäre, das weiter gestärkte Unternehmen Ryanair auf der Strecke Cork-London kurzfristig oder mittelfristig herauszufordern. Da nur wenig mehr als 40 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland stammen⁹⁵⁴, ist es für einen erfolgreichen neuen Eintritt weniger von Bedeutung, einen erheblichen Teil der aus Irland stammenden Verbraucher zu gewinnen. Da jedoch Ryanair über eine starke Präsenz (und eine Basis) auf beiden Seiten dieser Strecke verfügt, befände sich jeder neue Wettbewerber, der noch nicht in Irland aktiv ist, in einer nachteiligeren Position im Vergleich zu Ryanair. Es muss ebenfalls beachtet werden, dass die fusionierte Einheit mit dem einen von Ryanair und den 4 von Aer Lingus stationierten Flugzeugen in Cork sowie den insgesamt 40 von Ryanair in Stansted und Luton stationierten Flugzeugen über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten dieser Strecke und somit eine höhere Flexibilität und Kostenvorteile verfügen würde. Die Strecke Cork–London stellt ferner eine entwickelte Strecke dar, was den Eintritt einer neuen Fluggesellschaft mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger macht, wie durch den Eintritt von easyJet demonstriert wurde, der den Anstieg der insgesamt auf dieser Strecke beförderten Passagierzahlen nur auf Kosten sehr geringer Gewinne möglich machte⁹⁵⁵.
873. Ryanair argumentierte zudem, dass einige Billigfluggesellschaften (Wizzair, bmibaby, Centralwings, Jet2, Malev und Air Southwest), die nicht auf ein der Seiten der Strecke stationiert seien, jedoch Cork von anderen Flughäfen anfliegen, als wahrscheinliche neue Wettbewerber gesehen werden könnten⁹⁵⁶. Es ist nicht ersichtlich, warum Malev von Ryanair als eine Billigfluggesellschaft betrachtet wird, da es eine ungarische Fluggesellschaft ist, die der oneworld Allianz angehört und umfangreiche Passagier-, Fracht- und Charterdienstleistungen anbietet⁹⁵⁷. Es bietet einen einzigen Flug nach Cork von seinem Drehkreuz in Budapest an und selbst wenn es dies wünschte und in der Lage wäre auf die Strecke Cork – London einzutreten, ist es nicht ersichtlich, wie es einen erheblichen

954 Gemäß den Daten von Ryanair beträgt der Anteil der irischen Kunden 41,5 % für Stansted und 40,4 % für Gatwick.

955 Siehe insbesondere Absatz 867.

956 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absätze 839-840.

957 Siehe <http://www.malev.hu/bp/eng/I%5FCORPORATE%FENG/>.

Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnte. Ryanair argumentiert weiterhin, dass Jet2 eine erhebliche Wettbewerbsbedrohung für die Parteien darstellt, da es vom Vorsitzenden der DAA als Verantwortlicher für die Erhöhung des Passagierolumens auf den Strecken von Cork nach Kleinstädten in Großbritannien angepreist wird⁹⁵⁸. Jedoch betreibt Jet2 nur eine einzige Strecke zum Flughafen Cork (von seiner Basis in Newcastle) mit etwa 5 Verbindungen pro Woche. Es ist nicht klar, wie dies eine Basis für Jet2 bieten könnte, um auf die Strecke Cork-London einzutreten, auf der die Parteien gemeinsam insgesamt mehr als 60 Verbindungen pro Woche betreiben. Des Weiteren argumentiert Ryanair, dass bmibaby 20 Flugzeuge auf den Flughäfen Londons stationiert hat, was jedoch falsch ist, da bmibaby keine Flugzeuge auf den Flughäfen Londons⁹⁵⁹ stationiert hat. Die Flugzeuge, auf die sich Ryanair bezieht, sind wahrscheinlich Flugzeuge von bmi (siehe Abschnitt 7.8.9). Des Weiteren argumentiert Ryanair, dass Centralwings leicht eine W-Strecke betreiben könnte, da es Flüge sowohl nach Cork als auch Stansted oder Gatwick von seiner Basis in Polen anbietet. Ein neuer Eintritt auf dieser Grundlage ist jedoch, wie in Abschnitt 7.8.2 beschrieben, weniger wahrscheinlich und weniger effizient. Des Weiteren ist es auch in Anbetracht der Länge der vorgeschlagenen W-Strecke zweifelhaft, ob sie betrieben werden könnte, ohne die Besatzung aufgrund der Begrenzung von Arbeitsstunden austauschen zu müssen⁹⁶⁰. Ferner wäre Centralwings daher nur in der Lage, eine tägliche Verbindung auf dieser Strecke anzubieten, verglichen mit etwa 8 täglichen Verbindungen von Ryanair und Aer Lingus zusammen. Was Wizzair und Air Southwest betrifft, so bieten diese jeweils nur zwei Strecken (Danzig, Kattowitz) und eine (Newquay) Strecke nach Cork und alle Verbindungen weniger häufig als täglich. Es ist daher nicht klar, wie dies eine Basis für die Fluggesellschaften bieten könnte, um auf die Strecke Cork-London einzutreten, auf der die Parteien gemeinsam insgesamt mehr als 60 Verbindungen pro Woche betreiben. Selbst unter der Annahme, was die Kommission in Frage stellt, dass diese Fluggesellschaften als wahrscheinliche neue Wettbewerber auf der Strecke Cork-London betrachtet werden können, deuten die Beweise nicht darauf hin, dass sie die Möglichkeit und den Anreiz hätten, einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben.

874. Abgesehen von Ryanair und Aer Lingus verfügt auch Aer Arann über eine Basis am Flughafen Cork mit 3 Flugzeugen. Jedoch sind dies 2 Flugzeuge vom Typ ATR72 mit maximal 72 Sitzplätzen und 1 Flugzeug vom Typ ATR42 mit maximal 48 Sitzplätzen, die nicht in der Lage sind, einen effektiven Wettbewerbsdruck auf Ryanair und Aer Lingus auf einer Strecke wie Cork-London mit einem hohen Volumen auszuüben. Ryanair argumentiert, dass Aer Arann letzters eine aggressive Werbekampagne gegen Ryanair gestartet hat (die angeblich darstellt, dass der Ruf von Ryanair aggressive Wettbewerber nicht abschreckt) und Kopf-an-Kopf mit Ryanair auf der heimischen Strecke Cork-Dublin konkurriert sowie mehrere andere Strecken von Cork aus betreibt⁹⁶¹. Dennoch hat Aer Arann mitgeteilt, dass das Unternehmen nicht dazu bereit ist, auf eine Strecke einzutreten, auf der Ryanair bereits aktiv ist, auch wenn Ryanair die Preise erhöhen würde⁹⁶². Die von der Kommission durchgeführte Regressionsanalyse zeigt auch, dass Aer Arann wahrschein-

958 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 840.

959 Siehe Antwort von bmi/bmibaby vom 26.01.2007 auf den Kommissionsfragebogen an die Wettbewerber (Grundwettbewerb), Blatt Nr. 1933, Frage 3.

960 Bei einer W-Strecke Warschau-Cork-Stansted-Cork-Warschau und selbst bei Annahme von kurzen 40-minütigen Umlaufzeiten würden das Flugzeug und seine Besatzung mehr als 11 Stunden benötigen, um wieder auf ihre Basis in Warschau zurückzugelangen (die Flugzeit für Cork – Warschau beträgt etwa 180 Minuten und für Cork - Stansted etwa 80 Minuten – siehe www.corkairport.com, Blatt Nr. 13020).

961 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 840.

962 Siehe die Protokolle der Befragung von Aer Arann vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

lich keinen bedeutenden Wettbewerbsdruck auf die Preispolitik von Ryanair und Aer Lingus ausüben wird⁹⁶³. Weitere Informationen in Bezug auf die Aktivitäten von Aer Arann und den Möglichkeiten und Anreizen für die Fluggesellschaft, einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auf den sich überschneidenden Strecken auszuüben, erhalten Sie in Abschnitt 7.8. Zusätzlich hat der Markttest keinen neuen potenziellen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis in Cork oder in London verfügt.

875. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
876. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position auf der Strecke Cork-London erheblich beeinträchtigen würde.

Cork – Manchester

877. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Cork-Manchester beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [150.000 – 200.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 22 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere ist im Vergleich zum Jahr 2005 um [10-20]* % gesunken, ist jedoch in den vorausgehenden Jahren gestiegen. Das durchschnittliche Wachstum des Flugverkehrs von 2002 bis 2006 betrug etwa [0-10]* %, und die Strecke kann als entwickelt betrachtet werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich⁹⁶⁴ und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen bedeutsamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Ausführungen von Ryanair⁹⁶⁵ Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährigen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.
878. Auf dieser Strecke überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 5 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Liverpool (LPL). In der Sommersaison 2007 plant Ryanair auf dieser Strecke etwa 7 Verbindungen pro Woche. Aer Lingus begann seinen Betrieb auf dieser Strecke am 25. März 2007 und betreibt etwa 3 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Manchester (MAN)⁹⁶⁶. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen sowie der Flughafen Leeds Bradford (LBA) als untereinander ersetzbar angesehen⁹⁶⁷. Abgesehen von den Parteien betreibt bmibaby im

963 Weitere Informationen finden Sie in Abschnitt 7.4.3 und Anhang IV.

964 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

965 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

966 Es sollte beachtet werden, dass Aer Lingus derzeit keine Flüge auf dieser Strecke zwischen dem 2. Juni 2007 und 28. Oktober 2007 anbietet. Dies ist jedoch nur eine temporäre Regelung, da Aer Lingus schon jetzt auf seiner Website Flüge auf dieser Strecke wieder ab dem 28. Oktober 2007 anbietet und sogar die Anzahl der Verbindungen pro Woche auf 4 erhöht (siehe www.aerlingus.com, Blatt Nr. 13020).

967 Siehe Abschnitt 6.3.

Sommer 2007 etwa 7 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Manchester, und Aer Arann betreibt etwa 5 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Leeds Bradford. Seit Mai 2002 betrieb bmi diese Strecke auch zwischen den Flughäfen Dublin und Leeds Bradford, hat jedoch seinen Betrieb im Juni 2006 wieder aufgegeben, ein Jahr, nachdem Ryanair im April 2005 auf diese Strecke eingetreten war. Des Weiteren war auch BA City Express vom Flughafen Manchester aus ab März 2002 auf dieser Strecke aktiv, hat jedoch diese Strecke im Oktober 2005 verlassen, ein paar Monate nachdem Ryanair seine Dienstleistungen auf dieser Strecke in Betrieb genommen hatte.

879. Die Marktanteile der Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst⁹⁶⁸. Es muss jedoch beachtet werden, dass Aer Lingus seinen Betrieb erst im März 2007 aufgenommen hat, bmi die Strecke im Juni 2006 verlassen hat, und dass Aer Arann erst im Oktober 2006 auf der Strecke eingetreten ist. Aus diesem Grund reflektieren die Marktanteile für Sommer 2006 und Winter 2006/2007 nicht die derzeitige Situation auf dieser Strecke, und die Marktanteile für Sommer 2007 sollten als der Hauptindikator für die Wettbewerbsposition der fusionierenden Parteien und ihrer Konkurrenten nach der Fusion betrachtet werden.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	LPL	[40-50]* %	[40-50]* %	[40-50]* %
Aer Lingus	MAN	-.**	[10-20]* %	-.**
ZUSAMMEN		-	[60-70]* %	-
bmi	LBA	-	-	[0-10]* %**
bmibaby	MAN	[40-50]* %	[30-40]* %	[40-50]* %
Aer Arann	LBA	[0-10]* %	[0-10]* %	[0-10]* %**

** Hinweis: Aer Lingus trat im März 2007 ein (und beendete seinen Betrieb zeitweise zwischen Juni und Oktober 2007), bmi hat die Strecke im Juni 2006 aufgegeben und Aer Arann trat im Oktober 2006 ein

880. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der Fluggesellschaften, die auf der Strecke Cork-Manchester aktiv sind, von 4 auf 3 verringern und der fusionierten Einheit einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verleihen⁹⁶⁹. Der sehr hohe gemeinsame Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke stellt selbst den Beweis für eine beherrschende Marktstellung dar⁹⁷⁰. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus miteinander vereinen, die beiden größten Konkurrenten, die auf dieser Strecke aktiv sind⁹⁷¹. Wie in Abschnitt 7.8 beschrieben, ist Aer Arann eine regionale Fluggesellschaft mit einem umfassenden Dienstleistungsangebot, die erheblich kleinere Flugzeuge betreibt. Auch im Hinblick auf seine geringere

968 Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

969 Des Weiteren wäre der gemeinsame Marktanteil der fusionierten Einheit ab dem 28. Oktober 2007 noch höher, da Aer Lingus die Anzahl der angebotenen Verbindungen auf 4 pro Woche erhöht.

970 Siehe das Urteil des Gerichts erster Instanz in der Rs. T-210/01 - *General Electric gegen Kommission* vom 14. Dezember 2005, Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 115 sowie die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

971 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 796 und Folgende).

Präsenz auf der Strecke kann Aer Arann nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien angesehen werden. Es muss anerkannt werden, dass das Geschäftsmodell von bmibaby dem Geschäftsmodell der fusionierenden Parteien ähnlicher ist, jedoch ist nicht klar, ob bmibaby einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien ausüben würde. Da nach der beabsichtigten Fusion die fusionierte Einheit direkt mit bmibaby auf einer Flughafen-zu-Flughafen am Flughafen Manchester konkurrieren würde (und nicht wie derzeit, da Ryanair eine Dienstleistung nach Liverpool betreibt, was bmibaby einige Möglichkeiten zur Differenzierung verleiht), wäre bmibaby nach der Fusion einem Wettbewerb von beiden Flughäfen ausgesetzt. In diesem Kontext ist es wichtig festzustellen, dass bmibaby bereits im Jahre 2005 die Strecken von Dublin nach East Midlands und von Cork nach London (Gatwick) nach dem Eintritt von Ryanair verlassen hatte, da diese Strecken „*nicht länger einen realisierbaren wirtschaftlichen Gewinn im direkten Wettbewerb mit den Dienstleistungen von Ryanair erzeugt haben.*“⁹⁷² Des Weiteren hat die Befragung von bmi/bmibaby ergeben, dass bmibaby auf eine Expansion zu europäischen Urlaubszielen abzielt (Strandurlaub / Städtetrips)⁹⁷³. Es ist aus diesem Grund zumindest zweifelhaft, ob bmibaby bereit und in der Lage dazu wäre, auch nach einem Eintritt von Aer Lingus sowie nach der beabsichtigten Fusion auf der Strecke zu verbleiben und einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben. Aus diesem Grund ist es wahrscheinlich, dass die Fusion zu einer Aufhebung der Wettbewerbsrivalitäten zwischen den fusionierenden Parteien führt, die eine bedeutende Quelle für den Wettbewerb auf dieser Strecke darstellen.

881. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass der Anteil der Geschäftsreisenden auf dieser Strecke wahrscheinlich geringer ist als im Falle der in Absatz 838 und folgende diskutierte Strecke von Dublin nach Manchester. Dies wird auch durch die geringe Anzahl an angebotenen Frequenzen demonstriert, da keine der Fluggesellschaften mehr als eine Verbindung am Tag anbietet. Aus diesem Grund stellt die Überlastung zu Spitzenzeiten auf dem vollständig koordinierten Flughafen Manchester wahrscheinlich eine weniger erhebliche Barriere bezüglich eines neuen Eintritts dar. Auf dem Flughafen Cork gibt es keine Probleme bezüglich der Kapazitäten. Auf der anderen Seite stellt die Strecke von Cork nach Manchester eine entwickelte Strecke dar, was einen Eintritt durch eine neue Fluggesellschaft noch schwieriger macht, wie durch die Austritte von mehreren Fluggesellschaften in den letzten Jahren bestätigt wird.
882. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz am Zielflughafen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Flughäfen Manchester, Liverpool und Leeds Bradford: BA Connect mit 16⁹⁷⁴ stationierten Flugzeugen, easyJet mit 8 stationierten Flugzeugen, Jet2 mit 16 stationierten Flugzeugen, bmi/bmibaby mit 8 stationierten Flugzeugen und Monarch mit 3 stationierten Flugzeugen. bmibaby ist auf der Strecke bereits präsent, wie in Absatz 880 besprochen wird. Was die verbleibenden potenziellen neuen Wettbewerber betrifft, scheint auf der Basis der Phase-II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über die

972 Siehe Antwort von bmi/bmi regional/bmibaby vom 26. Februar 2007 auf Folgefragen, Blatt Nr. 4348, Frage 4.

973 Siehe Protokoll des Interviews mit bmi/bmibaby vom 9. März 2007, Blatt Nr. 6170.

974 BA Connect hat in Manchester 7 Dash 8 mit 50 Sitzen, 8 Embraer 145 mit 49 Sitzen und 1 BAE mit 95 Sitzen (siehe Antwort von British Airways vom 7. Februar 2007 auf Folgefragen, Blatt Nr. 2997, Frage 4).

Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit ausüben zu können. Keine dieser Fluggesellschaften hat bestätigt, dass sie in der näheren Zukunft dazu bereit wäre, auf die Strecke Cork-Manchester einzutreten, auch wenn die fusionierte Einheit die Preise erhöhen würde. Im Übrigen (wie in Abschnitt 7.8 näher beschrieben) verfügen die meisten dieser Fluggesellschaften über unterschiedliche Strategien in Bezug auf ihre Aktivitäten und betrachten andere Strecken als gewinnbringendere und weniger risikoreiche Alternativen bezüglich der Nutzung ihrer Flugzeuge. BA Connect ist eine britische regionale Fluggesellschaft, die hauptsächlich kleinere Flugzeuge betreibt und somit keinen effektiven Wettbewerbsdruck auf den Betrieb von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke ausüben könnte. Monarch ist sowohl eine Billigfluggesellschaft als auch eine Charterfluggesellschaft, die hauptsächlich zwischen Städten in Großbritannien und Ferienzeilen im Mittelmeerraum fliegt. In ähnlicher Weise ist auch Jet2 eine Billigfluggesellschaft, die vorwiegend zwischen Städten in Großbritannien und Ferienzeilen fliegt. Auch wenn das Unternehmen einige Dienstleistungen zu größeren europäischen Städten und auch nach Cork (von Newcastle⁹⁷⁵) bereitstellt, konzentriert es sich vorwiegend auf Verbraucher in Großbritannien und wäre nicht bereit, auf den irischen Markt zu expandieren, auf dem sowohl Ryanair als auch Aer Lingus eine etablierte Fluggesellschaft darstellen, die eine große Anzahl an Reisezielen anbieten⁹⁷⁶. Wie in Abschnitt 7.8 beschrieben, kann auch easyJet kurzfristig oder mittelfristig nicht als ein glaubhaft potenzieller neuer Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen werden, dies auch im Hinblick auf den kürzlichen Ausstieg der Fluggesellschaft aus u. a. der Strecke Cork-London nach einer aggressiven Reaktion von Ryanair. Ebenso verfügen diese Fluggesellschaften nur über einen geringen, bereits bestehenden Betrieb in Irland, so dass ein Eintritt auf den Markt in Dublin erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erfordern würde. Da 40-50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland stammen⁹⁷⁷, ist es für einen erfolgreichen neuen Eintritt von geringerer Bedeutung, einen erheblichen Teil der aus Irland stammenden Verbraucher zu gewinnen. Da Ryanair jedoch über eine starke Präsenz (und tatsächlich sogar über eine Basis) an beiden Enden dieser Strecke verfügt, würde jeder neue Wettbewerber, der noch nicht in Irland präsent ist, sich im Vergleich zu Ryanair möglicherweise in einer noch ungünstigeren Position befinden. Mit den 7 von Ryanair in Liverpool stationierten Flugzeugen würde die fusionierte Einheit über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten dieser Strecke und somit über eine höhere Flexibilität und entsprechende Kostenvorteile verfügen. Letztendlich gibt es mehrere Beispiele für einen Ausstieg von Fluggesellschaften, die auf dieser Strecke aktiv waren, der kurz nach dem Eintritt von Ryanair auf dieser Strecke stattfand.

883. Wie zuvor beschrieben wurde, stellt die verbleibende konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis auf dem Flughafen Cork (Aer Arann) keinen erheblichen Wettbewerbsdruck für die Parteien auf dieser Strecke dar. Der Markttest hat keinen anderen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis in Cork oder in Manchester / Liverpool / Leeds Bradford verfügt.
884. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts oder der Expansion der Kapazitäten durch die gegenwärtigen Wettbewerber nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die

975 Jet2 ist die einzige Fluggesellschaft, die Cork – Newcastle bedient, da weder Ryanair noch Aer Lingus hier präsent ist.

976 Siehe Protokoll des Interviews mit Jet2 vom 1. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

977 Gemäß der CAA-Passagierstudie für das Jahr 2005, die unter <http://www.caa.co.uk>, Blatt Nr. 9782, verfügbar ist, waren ca. 50,2 % der Passagiere zwischen Manchester und Irland und 43,4 % zwischen Leeds Bradford und Irland nichtbritische Passagiere. Die entsprechende Zahl für Liverpool im Jahr 2003 war 40,9 %.

fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.

885. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position auf der Strecke Cork-Manchester erheblich beeinträchtigen würde.

7.9.3 Strecken zwischen Irland und dem europäischen Kontinent (und Teneriffa)

886. Die sich überschneidenden Strecken zwischen Irland und dem europäischen Kontinent betreffen eine vielfältige Gruppe von Strecken, die im Allgemeinen in die folgenden drei Gruppen eingeteilt werden können (auch wenn einige Gruppen möglicherweise aufgrund unterschiedlicher Merkmale unter mehrere Kategorien fallen): (1) Strecken zu größeren europäischen Städten (wie beispielsweise Paris, Frankfurt, Rom, Madrid); (2) Strecken zu Ferenzielen (die weiter unterteilt werden können in Sommerferienziele wie Faro, Teneriffa, Alicante, Venedig und Winterferienziele wie zum Beispiel Salzburg); und (3) Strecken in zentraleuropäische oder osteuropäische Länder (wie beispielsweise Warschau, Krakau, Posen oder Riga).
887. Im Allgemeinen sind die Strecken zwischen Irland und dem europäischen Kontinent eher dynamisch und von Wachstum betroffen. Gemäß der Dublin Airport Authority stieg der gesamte Flugverkehr zwischen Dublin und dem europäischen Kontinent im Jahre 2006 um 25 % im Vergleich zum Vorjahr mit über 10 Millionen beförderter Passagiere im Jahre 2006⁹⁷⁸. Dieses Wachstum kann im Prinzip insbesondere der steigenden Anzahl an Ferenzielen (vorwiegend im Mittelmeerraum) zugeordnet werden, die von den Linienfluggesellschaften bedient werden. Ferner ist der Flugverkehr nach und von Zentral- und Osteuropa erheblich gestiegen, auch aufgrund der Tatsache, dass Irland seinen Arbeitsmarkt bereits für die zentral- und osteuropäischen EU-Länder geöffnet hat⁹⁷⁹. Auf der anderen Seite sind die Strecken zu den größeren europäischen Städten insgesamt stärker entwickelt.
888. In Zusammenhang mit dem Wachstum der kontinentaleuropäischen Strecken der letzten Jahre wurden erst vor kurzem eine Reihe von sich überschneidenden Strecken von Aer Lingus und insbesondere von Ryanair in Betrieb genommen (die sich in der Vergangenheit mehr auf den Markt bezüglich der Strecken zwischen Irland und Großbritannien konzentriert und die kontinentaleuropäischen Strecken von Irland aus erst in den letzten Jahren in Betrieb genommen haben⁹⁸⁰). Von den insgesamt 26 sich überschneidenden Strecken zum europäischen Kontinent wurde auf 17 Strecken die Überschneidung durch den Eintritt von Ryanair oder Aer Lingus (oder beiden) seit Januar 2006 erzeugt. Diese Tatsache demonstriert ebenfalls das dynamische Element des Wettbewerbs zwischen Ryanair und Aer Lingus im Bereich des Personenluftverkehrs nach und von Dublin.

978 Siehe Pressemitteilung von DAA „Mehr als 2,7 Millionen zusätzliche Passagiere auf Flughafen Dublin im Jahr 2006“ vom 24. Januar 2007, verfügbar unter: http://www.dublinairport.com/about-us/media-centre/press-releases/2006_pax_figures.html, Blatt Nr. 13020.

979 Gemäß der Pressemitteilung der DAA (siehe Fußnote 985) stieg die Gesamtzahl der Passagiere aus Polen von 143.000 im Jahre 2005 auf über 580.000 im Jahre 2006. In Bezug auf die baltischen Strecken (Estland, Lettland und Litauen) stieg die Gesamtzahl der Passagiere von nur 174.000 im Jahre 2005 auf über 340.000 im Jahre 2006.

980 Gemäß dem Briefing Paper des irischen Verkehrsministeriums vom 13. November 2006, Blatt Nr. 6444, hat Ryanair im Jahr 2002 ab Dublin nur zwei Strecken zum kontinentalen Europa bedient – nach Paris (Beauvais) und Brüssel (Charleroi). Nachfolgend eröffnete Ryanair eine große Anzahl von neuen Strecken zum kontinentalen Europa, inklusive einiger Strecken, die bereits von Aer Lingus bedient wurden.

Dublin – Alicante

889. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Alicante beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [200.000 – 250.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 8 Verbindungen pro Woche im Winter und etwa 18 Verbindungen pro Woche im Sommer auf dieser Strecke von den Parteien betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Jahr 2005 um etwa [30-40]* %, und auch in den Jahren zuvor gab es ein erhebliches Wachstum. Auch wenn es über das gesamte Jahr ein erhebliches Verkehrsvolumen gibt, ist ein bestimmtes saisonales Muster mit einem hohen Verkehrsaufkommen im Sommer vorhanden (wie auch durch die wesentlich unterschiedliche Anzahl an Frequenzen im Sommer und Winter deutlich wird). Im Hinblick auf die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke⁹⁸¹ wird außerdem in Absatz 894 der mögliche Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auf dieser Strecke durch Charterflugverkehr analysiert werden.
890. Auf der Strecke Dublin-Alicante überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis sowie seit Mai 2007 auch auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 4 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Murcia (MJV), während Aer Lingus etwa 4 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Alicante (ALC) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen⁹⁸². Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 belaufen sich auf etwa 7 nach Murcia und seit Mai 2007 auch etwa 5 nach Alicante für Ryanair und etwa 11 für Aer Lingus. Abgesehen von den fusionierenden Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke⁹⁸³ sowie andere Beispiele für einen neuen Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren.
891. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten im Winter 2006/2007 und im Sommer 2007 als auch auf der Basis der im Sommer 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst⁹⁸⁴.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	ALC, MJV	[40-50]* %	[50-60]* %	[20-30]* %
Aer Lingus	ALC	[50-60]* %	[40-50]* %	[70-80]* %
ZUSAMMEN		100%	100%	100%

892. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Alicante aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die Fusion stellt daher eine

981 Der Anteil der Charterpassagiere an den Gesamtpassagieren (Linie und Charter) auf dieser Strecke im Jahr 2006 liegt bei ca. [0-10]* %. Es muss angemerkt werden, dass dies alle Passagiere umfasst, die von Charterfluggesellschaften transportiert wurden, d. h. mit Ferienpaket und mit „Nur-Flüge“. Wie in Absatz 894 noch detaillierter besprochen, ist der Anteil der Verkäufe von „Nur-Flüge“ wesentlich geringer. Weiterhin ist der Anteil des Charterverkehrs wahrscheinlich auch geringer in der Sommersaison 2007, in Anbetracht der zusätzlichen Flüge von Ryanair nach Alicante ab Mai 2007.

982 Siehe Abschnitt 6.3.

983 Auch wenn Spanair in der Sommersaison 2005 und 2006 über einen wöchentlichen Betrieb verfügte, bestand dieser eher aus Charterflügen, die auf einen Tag in der Woche beschränkt waren. Gemäß der Antwort des Unternehmens vom 16. Februar 2007 auf die Folgefragen, Blatt Nr. 3734, Frage 4, sowie der Informationen auf der Website www.spanair.com und der Website des Flughafens Dublin www.dublinairport.com betreibt Spanair keine Linienflugdienstleistungen zwischen Dublin und Alicante.

984 Da der Anteil der Transferpassagiere aller auf dieser Strecke aktiven Fluggesellschaften unerheblich ist, ist eine Berechnung des separaten Marktanteils exklusive der Transferpassagiere nicht erforderlich.

Fusion mit anschließender Monopolstellung dar, die den gesamten vorhandenen Wettbewerb auf dieser Strecke ausschalten würde⁹⁸⁵.

893. Ryanair argumentiert, dass Ryanair und Aer Lingus nicht im gleichen Bereich konkurrieren, da es ausreichend Beweise gibt, dass es erhebliche Unterschiede in der Preispolitik auf den Strecken Dublin – Alicante und Dublin – Murcia gibt⁹⁸⁶. Auf dem Formular CO behauptet Ryanair, dass sein Durchschnittspreis ohne Steuern auf dieser Strecke in der Wintersaison 2005/2006 [50-60]* EUR betrug, während der Durchschnittspreis ohne Steuern von Aer Lingus gemäß den Daten von Ryanair 144,83 EUR betrug. Jedoch geben diese Preisdaten, wie in der Analyse der Strecke Dublin – London (Absatz 797 und 798) dargestellt, nicht die korrekten Internetverkäufe wieder und stellen im Allgemeinen die tatsächlichen Preise von Aer Lingus grob übertrieben dar. Dies wird auch durch die angeblichen Preise von Aer Lingus, basierend auf MIDT/OAG, für die Strecke Dublin – Alicante gezeigt, die nach dem Formular CO erheblich höher im Winter (144,83 EUR im Winter 2005/2006) als im Sommer (74,39 EUR im Sommer 2005) liegen. Da diese Strecke hauptsächlich eine Sommer-Freizeitstrecke mit höherer Nachfrage im Sommer ist, erscheinen diese Preise unlogisch. Dies wird auch durch die eigenen Preise von Ryanair bestätigt, die genau das umgekehrte Muster zeigen ([50-60]* EUR im Winter 2005/2006 und [100-110]* EUR im Sommer 2005).
894. Im Allgemeinen werden Charterfluggesellschaften nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf Ryanair und Aer Lingus auf den sich überschneidenden Strecken angesehen⁹⁸⁷. Da jedoch der Charterflugverkehr einen bedeutenden Anteil der auf dieser Strecke beförderten Passagiere darstellt, insbesondere in der Sommersaison, und unter Berücksichtigung der gegenteiligen Argumente von Ryanair in Bezug auf diese bestimmte Strecke, hat die Kommission untersucht, ob Charterfluggesellschaften einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien auf dieser Strecke ausüben könnten. Insbesondere verfügen die folgenden Charterfluggesellschaften über einen Betrieb auf dieser Strecke: Air Europa, Air Futura und Spanair⁹⁸⁸. Die Charterfluggesellschaften sind auf dieser Strecke praktisch nur während der Sommersaison aktiv und haben aus diesem Grund keinen Einfluss auf die Aktivitäten der fusionierenden Parteien während des restlichen Jahres. Der Markttest hat ergeben, dass die große Mehrheit der Flugtickets von Charterfluggesellschaften in Irland nicht separat verkauft wurde, sondern vielmehr als Teil einer Pauschalreise, die den Endkunden von Reiseveranstaltern und nicht von den Charterfluggesellschaften selbst verkauft werden⁹⁸⁹. Obwohl Ryanair sich zum Beispiel auf die Vorlage von FirstChoice bezieht und behauptet, dass das Unternehmen „Nur-Flüge“ auf dem irischen Markt anbietet⁹⁹⁰, sollte hinzugefügt werden, dass FirstChoice nur 3 % seiner Tickets in Irland als „Nur-Flüge“ anbietet und dass 97 % seiner Tickets als Teil einer Pauschalferienreise verkauft werden⁹⁹¹. Es gibt keine Hinweise darauf, dass

985 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

986 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 491.

987 Siehe Abschnitt 6.7.

988 Gemäß den von der DAA bereitgestellten Daten stellten diese Charterfluggesellschaften 2006 mehr als 95 % der Passagiere auf Charterflügen.

989 Siehe Antworten auf Fragebogen an Charterfluggesellschaften, Fragen 3, 6 und 8 sowie Fragebogen an Charterfluggesellschaften II, Fragen 2, 4 und 5.

990 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 479.

991 Siehe die Antwort von FirstChoice vom 05.03.2007 auf den Fragebogen an Charterflugbetreiber, Blatt Nr. 4916, Frage 4.

dies für Charterfluggesellschaften, die auf dieser bestimmten Strecke aktiv sind, anders wäre. Daher war nur ein sehr geringer Teil des Anteils von [0-10]* % des Charterverkehrs auf dieser Strecke „Nur-Flüge“. Keine dieser Charterfluggesellschaften hat ferner eine Möglichkeit angeboten, nur Flüge für die Strecke Dublin-Alicante über ihre Website zu buchen, obwohl dies auf den Webseiten einiger Reiseveranstalter möglich ist, die ihre Tickets in Irland verkaufen⁹⁹². Die meisten Charterfluggesellschaften verkaufen Ihre Tickets an Reiseveranstalter, die sie dann entweder als Teil einer Pauschalreise (was auch bedeutet, dass es im Allgemeinen der Reiseveranstalter und nicht die Fluggesellschaft ist, die entscheiden, wann und auf welcher Strecke sie fliegen⁹⁹³) oder in viel geringerem Umfang als „Nur-Flüge“ verkaufen. Es muss ebenfalls beachtet werden, dass der Betrieb der Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke während der Sommersaison 2006 sich nur auf Wochenenden konzentriert hatte⁹⁹⁴. Auf der anderen Seite würde die fusionierte Einheit einen erheblich flexibleren Flugplan mit mehr als zwei Verbindungen an jedem Tag der Woche während der Sommersaison anbieten. Zudem ist die Wahrscheinlichkeit eines erheblichen Eintritts durch neue Charterfluggesellschaften mit einem flexibleren Produktangebot, das einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würde, im Hinblick auf den sinkenden Charterflugmarkt in Irland im Allgemeinen sowie auf dieser bestimmten Strecke⁹⁹⁵ sehr gering⁹⁹⁶. Da nur ein kleiner Teil des Anteils von [0-10]* % des Charterverkehrs aus „Nur-Flügen“ besteht und unter Berücksichtigung des eingeschränkten Zeitraums des Charterflugbetriebs auf dieser Strecke, des Unterschieds bezüglich des an die Endkunden verkauften Produkts und der verwendeten Vertriebswege (Reiseveranstalter) sowie der eingeschränkten Flexibilität der Charterflüge, können Charterfluggesellschaften nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auf dieser Strecke angesehen werden.

895. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung eines Flughafens keine erhebliche Eintrittsbarriere auf dieser Strecke darstellt, da die vorwiegenden Ferienflüge auf dieser Strecke nicht von Zeiträumen zu Spitzenzeiten oder hohen Frequenzen abhängig sind. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass auch Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, Zeiträumen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die bestehende Überlastung bezüglich Zeiträumen am Flughafen Dublin als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen⁹⁹⁷. Andererseits stammt die absolute Mehrheit der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland⁹⁹⁸ und jeder neue Wettbewerber müsste aus diesem Grund eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind, da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt. Letztendlich gibt es kein Beispiel für einen neuen Eintritt auf

992 Wie zum Beispiel www.falconholidays.ie, www.panoramaholidays.ie, www.steintravel.ie, www.cassidytravel.ie oder www.joewalshstour.ie.

993 Siehe die Antworten auf den Fragebogen an Charterfluggesellschaften sowie den Fragebogen an Charterfluggesellschaften II.

994 Gemäß den Daten der Dublin Airport Authority fielen im Jahr 2006 mehr als 90 % der Charterflüge auf Samstag oder Sonntag, und der Zuweisungsplan für die Zeiträume für die Sommersaison 2007 zeigt, dass die Situation in diesem Jahr ähnlich sein wird.

995 Gemäß den von der Dublin Airport Authority bereitgestellten Daten sank die Gesamtzahl der von Charterfluggesellschaften auf der Strecke Dublin–Alicante/Murcia beförderten Passagiere zwischen 2002 und 2006 um beinahe [70-80]* %.

996 Siehe auch Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8. März 2007, Blatt Nr. 6170, die Antworten der Charterfluggesellschaften auf den Fragebogen an die Charterfluggesellschaften vom 23.11.2006 und auf nachfolgende weitere Fragen an Charterfluggesellschaften.

997 Siehe z.B. Protokoll des Interviews mit FirstChoice vom 8.3.2007, Blatt Nr. 6170.

998 Laut Ryanair stammen etwa [80-90]* % seiner Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, was ebenfalls den Zahlen von Aer Lingus entspricht ([75-90]* % des Umsatzes wird durch irische Verbraucher erzielt - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965). Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammten im Jahre 2005 [5-15]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus dem Zielland; siehe dazu auch die Vorlage des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

diese Strecke in den letzten Jahren.

896. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Laut Ryanair ist die Fluggesellschaft Iberia mit 2 Flugzeugen in Alicante stationiert. Iberia hat diese Tatsache in seiner Antwort jedoch nicht bestätigt⁹⁹⁹. Nichtsdestotrotz wäre es auch in diesem Fall unwahrscheinlich, dass Iberia im Hinblick auf sein Geschäftsmodell auf der Basis eines Netzwerkbetriebs mit umfangreichen Dienstleistungen auf diese Strecke eintreten würde (Iberia ist Mitglied der Allianz „oneworld“). Iberia konzentriert sich vielmehr auf die Beschickung seiner Drehkreuze in Madrid und Barcelona, und der Eintritt des Unternehmens in den Direktflugbetrieb zwischen Dublin und Alicante in Konkurrenz zu der fusionierten Einheit ist sehr unwahrscheinlich, was ebenfalls durch die Antwort von Iberia in der Marktbefragung bestätigt wird¹⁰⁰⁰. Des Weiteren hat Iberia als Netzwerkfluggesellschaft wahrscheinlich höhere Stückkosten als Ryanair und Aer Lingus (siehe Abschnitt 7.3). Ryanair argumentiert ferner, dass Iberia den Umfang besäße, einen Billigflugservice mit seinem Clickair-Unternehmen anzubieten¹⁰⁰¹. Jedoch hat Clickair keine Flugzeuge in Alicante stationiert und es kann nicht als wahrscheinlicher neuer Wettbewerber auch aus anderen oben erläuterten Gründen angesehen werden¹⁰⁰².
897. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Flughafen Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Alicante dar, die einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnten. Des Weiteren hat der Markttest keinen wahrscheinlichen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder am Flughafen Dublin oder am Flughafen Alicante über eine Basis verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
898. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die beabsichtigte Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der entstehenden dominanten Position auf der Strecke Dublin-Alicante erheblich beeinträchtigen würde.

Dublin – Barcelona

899. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Barcelona beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [400.000 – 450.000]* und derzeit werden insgesamt etwa 26 Verbindungen pro Woche im Winter und etwa 32 Verbindungen pro Woche im Sommer auf dieser Strecke von den Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr 2005 um etwa [20-30]* % und war auch in den Jahren zuvor bereits beständig gestiegen. Auch wenn es über das gesamte Jahr ein erhebliches

999 Siehe Antwort von Iberia vom 17. November 2006 zum Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 22281, Fragen 3 und 39.

1000 Siehe Antwort von Iberia vom 17. November 2006 zum Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 22281.

1001 Siehe Absatz 485 der Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, 17. April 2007.

1002 Siehe Abschnitt 7.8 sowie die Protokolle der Befragung von Clickair vom 26. März 2007, Blatt Nr. 8091.

Verkehrsvolumen gibt, ist ein bestimmtes saisonales Muster mit einem hohen Verkehrsaufkommen im Sommer vorhanden (wie auch durch die wesentlich unterschiedliche Anzahl an Frequenzen im Sommer und Winter deutlich wird). Im Hinblick auf die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke¹⁰⁰³ wird ferner in Absatz 903 der potenzielle Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auf dieser Strecke durch Charterflugverkehr analysiert werden.

900. Auf der Strecke Dublin-Barcelona überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 5 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Reus (REU) und etwa 7 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Girona (GRO), während Aer Lingus etwa 7 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Barcelona (ALC) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen¹⁰⁰⁴. Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 betragen 7 zum Flughafen Reus und 7 zum Flughafen Girona im Falle von Ryanair und etwa 11 zum Flughafen Barcelona im Falle von Aer Lingus. Abgesehen von den fusionierenden Parteien hat ursprünglich nur Iberia diese Strecke vom Flughafen Barcelona aus betrieben, wurde jedoch im März 2007 von seiner Billigtochtergesellschaft Clickair ersetzt. Iberia/Clickair betreibt sowohl im Winter 2006/2007 als auch im Sommer 2007 rund 7 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke. Darüber hinaus betrieb auch Spanair in der Sommersaison 2006 Linienflugdienstleistungen auf der Strecke zwischen Dublin und Barcelona, hat jedoch die Strecke im Oktober 2006 aufgegeben und plant für den Sommer 2007 keine Linienflugdienstleistungen.
901. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Es muss jedoch beachtet werden, dass Iberia einen erheblichen Anteil an Transferpassagieren auf dieser Strecke befördert hat. Auf der anderen Seite befördern sowohl Ryanair als auch Aer Lingus beinahe ausschließlich¹⁰⁰⁵ Passagiere auf Direktverbindungen. Aus diesem Grund ist es im Einklang mit der Definition des relevanten Marktes und bezüglich einer besseren Reflexion der Wettbewerbssituation auf diesem Markt angemessen, den Marktanteil exklusive der Transferpassagiere zu berechnen, wie in der letzten Spalte der Tabelle angegeben.

1003 Der Anteil der Charterpassagiere an den Gesamtpassagieren (Linie und Charter) auf dieser Strecke im Jahr 2006 liegt bei ca. [10-20]*%. Es sollte beachtet werden, dass dies alle Passagiere einschließt, die durch Charterfluggesellschaften befördert wurden, d. h. sowohl diejenigen, die eine Pauschalreise gekauft haben, als auch diejenigen, die einen „dry seat“ gekauft haben. Wie in Absatz 903 detaillierter beschrieben, ist der Anteil an „dry seat“-Verkäufen erheblich niedriger.

1004 Siehe Abschnitt 6.3.

1005 Ryanair transportierte keine Transferpassagiere, während der Anteil der Transferpassagiere auf Aer-Lingus-Flügen nach Barcelona vernachlässigbar war.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere	
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	Sommer 2006 - alle Passagiere	Sommer 2006 – exkl. Transferpassagiere
Ryanair	REU,GRO	[40-50]* %	[40-50]* %	[40-50]* %	[50-60]* %
Aer Lingus	BCN	[20-30]* %	[30-40]* %	[20-30]* %	[20-30]* %
ZUSAMMEN		[70-80]* %	[70-80]* %	[70-80]* %	[80-90]* %
Iberia/Clickair	BCN	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %	[10-20]* %
Spanair	BCN	-	-	[0-10]* %**	[0-10]* %**

** Hinweis: Spanair betrieb die Strecke nur in der Sommersaison 2006 und verließ die Strecke zum Oktober 2006.

902. Da Spanair die Strecke aufgegeben hat, würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Barcelona aktiven Fluggesellschaften von 3 auf 2 verringern und der fusionierten Einheit einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verleihen. Der sehr hohe gemeinsame Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus kann selbst als ein Indikator für eine dominante Marktposition angesehen werden, insbesondere aufgrund der Tatsache, dass nur Passagiere auf Direktverbindungen berücksichtigt werden sollten¹⁰⁰⁶. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus miteinander vereinen, die beiden größten Konkurrenten, die auf dieser Strecke aktiv sind¹⁰⁰⁷. Auch wenn Iberia den gleichen Flughafen in Barcelona wie Aer Lingus bedient, unterscheidet sich das Geschäftsmodell von Iberia auf der Basis eines Netzwerkbetriebs mit umfangreichen Dienstleistungen deutlich von den Geschäftsmodellen von Aer Lingus und Ryanair. Es muss anerkannt werden, dass das Geschäftsmodell von Clickair dem Modell von Ryanair und Aer Lingus ähnlicher ist, und dass das Unternehmen als Fluggesellschaft mit einem mittleren Dienstleistungsgrad angesehen werden kann, die das Billigflugmodell mit einigen traditionellen Merkmalen einer Netzwerkfluggesellschaft vereint¹⁰⁰⁸. So verfügt Clickair beispielsweise über eine Code-Sharing-Vereinbarung mit Iberia bzw. nimmt am Vielfliegerprogramm von Iberia teil¹⁰⁰⁹. Diese Code-Sharing-Vereinbarung ermöglicht Clickair, seine Dienstleistungen durch GDS-gestützte Verkaufsstellen anzubieten, und gemäß Clickair ist der Anteil der Flugtickets, die unter der Code-Sharing-Vereinbarung mit Iberia verkauft werden, in der Tat von Bedeutung und in jedem Fall „*größer als bei der üblichen Marketing-Code-Sharing-Vereinbarung von Fluggesellschaft zu Fluggesellschaft, die möglicherweise wenige Prozentpunkte zum Anteil an einzelnen Märkten beitragen*“¹⁰¹⁰. Es muss beachtet werden, dass Clickair eine mögliche Expansion seines Betriebs nach Dublin als im Einklang mit seinen Expansionsplänen betrachtet, obwohl sie

¹⁰⁰⁶ Siehe das Urteil des Gerichts erster Instanz in der Rs. T-210/01 - *General Electric gegen Kommission* vom 14. Dezember 2005, Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 115 sowie die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

¹⁰⁰⁷ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹⁰⁰⁸ Auf seiner Website beschreibt Clickair seine Mission wie folgt: „*Unser Ziel ist die Schaffung eines neuen, flexiblen und angenehmen Produkts, das die Vorteile von Billigfluggesellschaften mit der Flexibilität und den Mehrwertdiensten der herkömmlichen Fluggesellschaften kombiniert, mit der Absicht, eine der Topoptionen für Urlaubsreisende und Geschäftsreisende zu werden.*“ Siehe: www.clickair.com, Blatt Nr. 13021

¹⁰⁰⁹ Siehe: <http://grupo.iberia.es/portal/site/grupoiberia/menuitem.8d4d9fb9661bc259f54c0f10d21061ca/>, Blatt Nr. 13021.

¹⁰¹⁰ Siehe Protokoll der Befragung von Clickair vom 26. März 2007, Blatt Nr. 8091.

zurzeit keine konkreten Pläne aufweisen können. Im Gegenteil: Clickair betrachtet Dublin im Hinblick auf die starke Position der fusionierenden Parteien auf ihren Heimatmärkten in Dublin nicht als einen attraktiven Markt bezüglich einer Expansion, auch in Anbetracht der Tatsache, dass diese Expansion erhebliche Investitionen in die Werbung erfordern würde¹⁰¹¹. Ferner hat Clickair seinen Betrieb erst im Oktober 2006 aufgenommen und verfügt daher nicht über eine derart etablierte Marke wie Ryanair und Aer Lingus; es ist derzeit nicht klar, in welchem Maße die Fluggesellschaft Clickair dazu in der Lage wäre, erfolgreich auf die Kurzstreckenmärkte einzutreten. Auch wenn die Marke Iberia etabliert ist und Clickair im Hinblick auf ihre Code-Sharing-Vereinbarungen unterstützen kann, wird Iberia nicht als eine Marke für Billigflugangebote angesehen. Letztendlich ist es im Hinblick auf die große Mehrheit der Passagiere, die auf dieser Strecke aus Irland stammen¹⁰¹², zweifelhaft, ob Clickair in der Lage wäre, seinen Betrieb erheblich in Konkurrenz zu der starken Position der fusionierten Einheit in Irland auszuweiten. In jedem Fall würde die beabsichtigte Fusion zu einer Aufhebung der bestehenden Wettbewerbsrivalitäten zwischen den fusionierenden Parteien führen, die eine wichtige Quelle bezüglich des Wettbewerbs auf dieser Strecke darstellen, insbesondere hinsichtlich der Passagiere auf Direktverbindungen zwischen Dublin und Barcelona, auf die sich sowohl Ryanair als auch Aer Lingus konzentrieren.

903. Im Allgemeinen werden Charterfluggesellschaften nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf Ryanair und Aer Lingus auf den sich überschneidenden Strecken angesehen¹⁰¹³. Da jedoch der Charterflugverkehr einen erheblichen Anteil der auf der Strecke Dublin-Barcelona beförderten Passagieren darstellt, insbesondere in der Sommersaison, und unter Berücksichtigung der gegenteiligen Argumente von Ryanair in Bezug auf diese bestimmte Strecke, hat die Kommission untersucht, ob Charterfluggesellschaften einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien auf dieser Strecke ausüben könnten. Auf der Strecke Dublin-Barcelona waren in den letzten Jahren insbesondere die folgenden Charterfluggesellschaften aktiv: Air Futura, Eirjet (die im Oktober 2006 Insolvenz angemeldet hat), FirstChoice Airways, LTE International, Flightline und Spanair¹⁰¹⁴. Die Charterfluggesellschaften sind auf dieser Strecke hauptsächlich zwischen Mai und September aktiv, und ihr Betrieb in den restlichen Monaten des Jahres ist eher eingeschränkt. Der Markttest hat ergeben, dass die große Mehrheit der Flugtickets von Charterfluggesellschaften in Irland nicht separat verkauft wurde, sondern vielmehr als Teil einer Pauschalreise, die den Endkunden von Reiseveranstaltern und nicht von den Charterfluggesellschaften selbst verkauft werden¹⁰¹⁵. Obwohl Ryanair sich zum Beispiel auf die Vorlage von FirstChoice bezieht und behauptet, dass das Unternehmen „Nur-Flüge“ auf dem irischen Markt anbietet¹⁰¹⁶, sollte hinzugefügt werden, dass FirstChoice nur 3 % seiner Tickets in Irland als „Nur-Flüge“ anbietet und dass 97 % seiner Tickets als Teil einer Pauschalferienreise verkauft werden¹⁰¹⁷. Es gibt keine Hinweise darauf, dass dies für die Strecke Dublin-Barcelona anders wäre. Daher war nur ein sehr geringer Teil des Anteils von [10-20]* % des Charterverkehrs auf dieser Strecke „Nur-Flüge“. Keine dieser

¹⁰¹¹ Siehe Protokoll der Befragung von Clickair vom 26. März 2007, Blatt Nr. 8091.

¹⁰¹² Gemäß Ryanair stammen für Reus und Girona ca. [60-70]* % bzw. [80-90]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während Aer Lingus [75-90]* % des Ertrags von irischen Kunden erwirtschaftet - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965. Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammen [10-20]* % der Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 vom Zielland – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

¹⁰¹³ Siehe Abschnitt 6.7.

¹⁰¹⁴ Gemäß den von der DAA bereitgestellten Daten stellten diese Charterfluggesellschaften 2006 fast 99 % der Passagiere auf Charterflügen.

¹⁰¹⁵ Siehe Antworten auf Fragebogen an Charterfluggesellschaften, Fragen 3, 6 und 8 sowie Fragebogen an Charterfluggesellschaften II, Fragen 2, 4 und 5.

¹⁰¹⁶ Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 495.

¹⁰¹⁷ Siehe die Antwort von FirstChoice vom 05.03.2007 auf den Fragebogen an Charterflugbetreiber, Blatt Nr. 4916, Frage 4.

Charterfluggesellschaften hat ferner die Möglichkeit angeboten, nur Flüge für die Strecke Dublin-Barcelona über ihre Website zu buchen, obwohl dies auf den Webseiten einiger Reiseveranstalter möglich ist, die ihre Tickets in Irland verkaufen¹⁰¹⁸. Jedoch muss anerkannt werden, dass (auch wenn sie praktisch in den letzten Jahren nicht auf der Strecke Dublin-Barcelona aktiv war) laut den Listen bezüglich der Zuordnung von Zeitnischen, die von Ryanair zur Verfügung gestellt wurden, eine Charterfluggesellschaft im Sommer 2007 vorhanden ist, die direkt im Internet Flüge zwischen Dublin und Reus anbietet, nämlich XL Airways. Jedoch bietet XL Airways nur eine Verbindung pro Woche am Mittwoch an¹⁰¹⁹. Es muss betont werden, dass auch XL Airways nur einen Teil ihrer Flugtickets als „Nur-Flüge“ verkauft, und dass das Unternehmen auch Pauschalreisen anbietet¹⁰²⁰. Die meisten anderen Charterfluggesellschaften verkaufen Ihre Tickets an Reiseveranstalter, die sie dann entweder als Teil einer Pauschalreise (was auch bedeutet, dass es im Allgemeinen der Reiseveranstalter und nicht die Fluggesellschaft ist, die entscheiden, wann und auf welcher Strecke sie fliegen¹⁰²¹) oder in viel geringerem Umfang als „Nur-Flüge“ verkaufen. Selbst wenn der von XL Airways und anderen Charterfluggesellschaften verkaufte kleine Anteil von „Nur-Flügen“ berücksichtigt wird, übersteigt der Marktanteil der gesamten „Nur-Flüge“-Aktivitäten der Charterflugbetreiber wahrscheinlich nicht 10 % des gesamten Flugverkehrs. Charterfluggesellschaften können ferner auch im Hinblick auf ihre begrenzte Anzahl an Verbindungen, die nur auf einige Tage der Woche beschränkt sind¹⁰²², nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei mit ihrem Ganzjahresbetrieb und bis zu 25 wöchentliche Verbindungen während der Sommersaison angesehen werden. Die fusionierte Einheit würde daher einen flexibleren Flugplan mit mehr als drei Verbindungen an jedem Tag der Woche anbieten. Die Wahrscheinlichkeit eines erheblichen Eintritts durch neue Charterfluggesellschaften mit einem flexibleren Produktangebot ist im Hinblick auf den sinkenden Charterflugmarkt in Irland im Allgemeinen und einem eher stabilen Charterflugverkehr auf dieser bestimmten Strecke¹⁰²³ zudem eher gering¹⁰²⁴. Aus diesem Grund und unter Berücksichtigung des eingeschränkten Zeitraums und Ausmaßes des Charterflugbetriebs auf der Strecke Dublin-Barcelona, des Unterschieds bezüglich des an die Endkunden verkauften Produkts und der verwendeten Vertriebswege (Reiseveranstalter) sowie der eingeschränkten Flexibilität der Charterflüge können Charterfluggesellschaften nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auf dieser Strecke angesehen werden.

904. Die Strecke Dublin-Barcelona unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Was insbesondere den Zugang zu der Infrastruktur eines Flughafens betrifft, muss beachtet werden, dass Barcelona gemäß der Zeitnischen-

1018 Wie zum Beispiel www.falconholidays.ie, www.panoramaholidays.ie, www.steintravel.ie, www.cassidytravel.ie oder www.joewalshstour.ie. Im Hinblick jedoch auf die kürzliche Entscheidung der britischen Kartellbehörde bezüglich der Fusion Flybe/BA Connect muss beachtet werden, dass die Situation in Großbritannien eine andere ist, wo eine Anzahl der Charterfluggesellschaften „Nur-Flüge“ direkt auf ihren Websites verkaufen (und nicht über Reiseveranstalter). Von den aufgeführten Charterfluggesellschaften bieten zumindest FirstChoice Airways (<http://www.firstchoice.co.uk>) und Monarch Airlines (www.flymonarch.com) direkt auf ihren Websites die Möglichkeit, „nur Flüge“ von einer Anzahl Flughäfen in Großbritannien nach verschiedenen Ferienzwecken zu buchen.

1019 Siehe die Zuweisungspläne für Zeitnischen für den Sommer 2007, wie per E-Mail am 31. Januar 2007 übermittelt, sowie die Informationen auf www.xl.com, Blatt Nr. 13021.

1020 Siehe: www.xl.com, Blatt Nr. 13021.

1021 Siehe die Antworten auf den Fragebogen an Charterfluggesellschaften sowie den Fragebogen an Charterfluggesellschaften II.

1022 Gemäß den Daten der Dublin Airport Authority entfielen beinahe 80 % der Charterflugbewegungen im Jahr 2006 auf die Tage Montag, Freitag und Sonntag, und der Plan bezüglich der Zuweisung von Zeitnischen für die Sommersaison 2007 gibt an, dass die Situation auch in diesem Jahr ähnlich sein wird.

1023 Gemäß den von der Dublin Airport Authority zur Verfügung gestellten Daten stieg die Anzahl der von Charterfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Barcelona insgesamt beförderten Passagiere zwischen 2002 und 2006 lediglich um etwa [0-10]* %.

1024 Siehe auch Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8. März 2007, Blatt Nr. 6170, die Antworten der Charterfluggesellschaften auf den Fragebogen an die Charterfluggesellschaften vom 23.11.2006 und auf nachfolgende weitere Fragen an Charterfluggesellschaften.

verordnung einen vollständig koordinierten Flughafen darstellt¹⁰²⁵. In Kombination mit den begrenzten Kapazitäten des Flughafens Dublin während Spitzenzeiten, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, würde dies eine zusätzliche Barriere bezüglich eines Eintritts mit einer ausreichenden Anzahl an attraktiven Frequenzen darstellen. Die Flughäfen Girona und Reus, die bezüglich ihrer Kapazitäten nicht eingeschränkt sind, können aus der Perspektive der Nachfrageseite den Flughafen Barcelona ersetzen, jedoch gilt dies weniger aus der Perspektive der Angebotsseite. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung eines Flughafens keine erhebliche Barriere bezüglich eines Eintritts auf diese Strecke darstellt, da die vorwiegenden Ferienflüge auf dieser Strecke nicht von Zeitnischen zu Spitzenzeiten und hohen Frequenzen abhängen. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass auch Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, Zeitnischen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die bestehende Überlastung bezüglich Zeitnischen am Flughafen Dublin als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹⁰²⁶.

905. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Flughäfen in Barcelona: Iberia mit mehr als 20 Flugzeugen, Clickair mit mehr als 20 Flugzeugen (bis Ende des Jahres 2007), Spanair mit 6 Flugzeugen und Vueling mit 9 Flugzeugen. Ryanair argumentiert, dass auch Hola Airlines über eine Basis in Barcelona verfügt. Jedoch stellt Hola Airlines nur eine Charterfluggesellschaft ohne einen Linienflugbetrieb dar und kann aus diesem Grund nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber angesehen werden, der einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die Linienflüge der fusionierten Partei auf dieser Strecke ausüben könnte¹⁰²⁷. Auf der Basis der Phase-II-Untersuchung scheinen die Fluggesellschaften mit einer Basis in Barcelona nicht über ausreichend Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Partei einen erheblichen Wettbewerbsdruck ausüben zu können. In Bezug auf Iberia / Clickair wurde dieser Punkt bereits in Absatz 902 diskutiert. Im Hinblick auf ihren kürzlichen Ausstieg aus der Strecke Dublin-Barcelona (sowie aus den Strecken Dublin-Madrid und Dublin-Teneriffa) ist es ebenfalls unwahrscheinlich, dass die Fluggesellschaft Spanair kurzfristig oder mittelfristig einen potenziellen neuen Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Barcelona darstellen würde. Zusätzlich ist Spanair sowohl eine Linienfluggesellschaft als auch eine Charterfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot sowie Mitglied der Star Alliance. Auch wenn das Unternehmen in den kommenden Jahren eine größere Expansion plant, liegt sein Ziel darin, „die führende Fluggesellschaft für Geschäftsverkehr zu werden.“¹⁰²⁸ Im Übrigen konzentriert sich dieser Expansionsplan auf Barcelona und nicht auf Madrid. Obwohl dieser Expansionsplan sich auf Barcelona konzentriert, bestätigt ihr kürzlicher Ausstieg aus der Strecke Dublin-Barcelona, dass sie nicht als Strecke für Geschäftspassagiere betrachtet werden kann. Was die Fluggesellschaft Vueling betrifft, betrachtet sie sich selbst als eine Billigfluggesellschaft. Sie ist in Barcelona stationiert (mit einer zusätzlichen Basis in Madrid) und bedient insgesamt 18 Flugziele hauptsächlich im Mittelmeerraum (sowie Paris, Brüssel und Amsterdam). Vueling betreibt keine Flüge nach Irland und hat noch nie Flüge nach und von Irland betrieben, und plant „in der näheren

1025 Siehe die Antwort von AENA vom 24.11.2006 auf den Fragebogen an Flughäfen, Blatt Nr. 23214

1026 Siehe z.B. das Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8.3.2007, Blatt Nr. 6170.

1027 Siehe www.holaairlines.com und www.wikipedia.org, Blatt Nr. 13021.

1028 Siehe <http://www.spanair.com/web/en-gb/About-Spanair/Letter-from-our-President/>, Blatt Nr. 13021

Zukunft“¹⁰²⁹ keinen Eintritt auf den irischen Markt. Ryanair argumentiert in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, dass Vueling in seiner Antwort an die Kommission (Ryanair benennt jedoch nicht, in welcher Antwort) angab, dass es Dublin als mögliches Ziel betrachtet. Jedoch beinhaltet keine der Antworten von Vueling¹⁰³⁰ eine solche Aussage; diese enthalten eher gegenteilige Hinweise, wie im vorherigen Satz aufgezeigt. Vueling gibt weiterhin an, dass unverhältnismäßige Marketingkosten für den Eintritt und die Bedrohung einer aggressiven Preispolitik seitens der großen fusionierten Einheit weitere bedeutende Eintrittsbarrieren darstellen würden¹⁰³¹. Des Weiteren und wie in Absatz 902 angegeben, stammt eine große Mehrheit der Passagiere auf der Strecke Dublin-Barcelona aus Irland, und jeder neue Wettbewerber müsste aus diesem Grund eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Verbrauchern gewinnen. Dies würde eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften darstellen, die noch nicht in Irland aktiv sind (wie beispielsweise Clickair und Vueling, jedoch auch einschließlich der Fluggesellschaft Spanair, die nur über eine unerhebliche Präsenz in Irland verfügt), da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt. Es muss jedoch auch beachtet werden, dass die fusionierte Einheit mit fünf in Girona stationierten Flugzeugen von Ryanair über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten dieser Strecke verfügen würde, was zu einer höheren Flexibilität und zu Kostenvorteilen führt. Letztendlich gibt es abgesehen von dem kurzzeitigen Eintritt von Spanair in der Sommersaison 2006 keine weiteren Beispiele für einen dauerhaften neuen Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren¹⁰³².

906. Wie in Abschnitt 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Barcelona dar. Ferner hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis am Flughafen Dublin oder den Flughäfen in Barcelona verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts oder der Expansion der Kapazitäten durch die gegenwärtigen Wettbewerber nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
907. Unter Berücksichtigung des *zuvor Genannten* kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Barcelona erheblich beeinträchtigen würde.

Dublin – Berlin

908. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Berlin beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [150.000 – 200.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 14 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von den Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr 2005 erheblich, was wahr-

1029 Siehe Antwort von Vueling vom 17. November 2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 22226.

1030 Siehe die Antwort von Vueling vom 17. November 2006 auf den Fragebogen an die Wettbewerber, Blatt Nummer 22226 und Antwort von Vueling vom 7. Dezember 2006 auf die Markttest der Proposed Remedies (beabsichtigten Abhilfen), Blatt Nummer 24193.

1031 Siehe die Antwort von Vueling vom 7. Dezember 2006 auf die Markttest der Proposed Remedies, Blatt Nr. 24193, Frage 8.

1032 Es muss angemerkt werden, dass Clickair nur die vorherigen Operationen ihres Mutterunternehmens Iberia auf dieser Strecke durch die gleiche Anzahl von Verbindungen und eine Codesharing-Vereinbarung mit Iberia ersetzt. Es kann daher nicht als Eintritt eines neuen Wettbewerbers angesehen werden.

scheinlich auf den Eintritt von Ryanair auf diese Strecke im Juni 2006 zurückzuführen ist. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich¹⁰³³, wie auch von Ryanair selbst bestätigt wird¹⁰³⁴, und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen nennenswerten Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹⁰³⁵ Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährigen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.

909. Auf der Strecke Dublin-Berlin überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa sieben wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Berlin Schönefeld (SXF), während Aer Lingus ebenfalls etwa sieben wöchentliche Verbindungen zu diesem Flughafen betrieb. Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben für beide fusionierenden Parteien gleich. Mit Ausnahme der fusionierenden Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. In der Vergangenheit hat Lufthansa die Strecke Dublin-Berlin betrieben, hat diese jedoch im Oktober 2000 aufgegeben. Seit dieser Zeit gab es keine neuen Eintritte von Wettbewerbern auf dieser Strecke, abgesehen von Aer Lingus im April 2004 und Ryanair im Juni 2006.
910. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹⁰³⁶.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	SXF	[50-60]* %	[50-60]*%	[40-50]* %**
Aer Lingus	SXF	[40-50]* %	[40-50]*%	[50-60]* %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

** Hinweis: Ryanair ist auf diese Strecke erst im Juni 2006 eingetreten.

911. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Berlin aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und so der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die Fusion stellt daher eine Fusion mit anschließender Monopolstellung dar, die den gesamten vorhandenen Wettbewerb auf dieser Strecke ausschalten würde¹⁰³⁷.

1033 Der Anteil der Charterpassagiere an der Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere (sowohl auf Linienflügen als auch auf Charterflügen) ist geringer als 1 %.

1034 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

1035 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1036 Da der Anteil der Transferpassagiere aller auf dieser Strecke aktiven Fluggesellschaften unerheblich ist, ist eine Berechnung des separaten Marktanteils inklusive der Transferpassagiere nicht erforderlich.

1037 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

912. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, auch wenn im Hinblick auf die begrenzte Anzahl an Frequenzen und dem geringeren Anteil der zeitabhängigeren Passagiere die Überlastung zu Spitzenzeiten auf dem Flughafen Dublin nicht als eine genauso erhebliche Eintrittsbarriere angesehen werden kann. Auf der anderen Seite betreiben beide fusionierenden Parteien Flüge am frühen Morgen ab Dublin¹⁰³⁸, und neue Wettbewerber, die mit der fusionierten Einheit um die Passagiere mit einem Flug am frühen Morgen ab Dublin konkurrieren möchten, werden möglicherweise Schwierigkeiten haben, am Flughafen Dublin Zeitnischen zu Spitzenzeiten am frühen Morgen zu erhalten.
913. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf die Strecke Dublin-Berlin einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz am Flughafen Berlin Schönefeld oder anderen Flughäfen Berlins¹⁰³⁹: Lufthansa mit bis zu 10 stationierten Flugzeugen, Air Berlin/DBA mit 16 stationierten Flugzeugen, Germanwings mit 3 stationierten Flugzeugen und easyJet mit 8 stationierten Flugzeugen. Auf der Basis der Phase II-Untersuchung scheint jedoch keine dieser Fluggesellschaften über ausreichend Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit auszuüben. Lufthansa ist eine traditionelle Netzwerkfluggesellschaft und betreibt ein Drehkreuzsystem, was sich von dem Billigflugmodell mit Direktverbindungen von Ryanair und Aer Lingus unterscheidet. Im Übrigen ist es im Hinblick auf den Ausstieg der Lufthansa aus der Strecke im Jahre 2000 (als es keinen anderen Wettbewerber auf den direkten Strecken Dublin-Berlin gab) zweifelhaft, ob das Unternehmen nun bereit wäre, gegen eine starke fusionierte Einheit zu konkurrieren, und ob seine Kostenstruktur es ermöglichen würde, eine Alternative für die Verbraucher anzubieten, die an Billigflügen interessiert sind. Auch wenn die Geschäftsmodelle von Air Berlin und Germanwings ähnlich sind wie die Billigflugmodelle der fusionierenden Parteien, gibt es keine Anzeichen dafür, dass sie im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit auf die Strecke Dublin-Berlin eintreten würden¹⁰⁴⁰. Weiterhin scheint aus den internen Dokumenten von Ryanair hervorzugehen, dass auch Ryanair Air Berlin nicht als eine Wettbewerbsbedrohung ansieht¹⁰⁴¹. Wie in Abschnitt 7.8 ausführlicher beschrieben, kann easyJet kurzfristig oder mittelfristig ebenfalls nicht als ein glaubhaft potenzieller neuer Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen werden. Weiterhin stammen mehr als 50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹⁰⁴², und ein neuer Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt jedoch eine weitere Eintrittsbarriere für Fluggesellschaften dar, die nicht in Irland aktiv sind (wie

1038 Ryanair um 6:05 Uhr und Aer Lingus um 6:40/6:45 Uhr Ortszeit (Quelle: www.dublinairport.com).

1039 Es kann ungeklärt bleiben, ob Berlin Schönefeld durch andere Flughäfen Berlins, nämlich Berlin Tegel und Berlin Tempelhof, ersetzbar ist, da sich die Beurteilung des Wettbewerbs unter keinem Szenario verändern würde.

1040 Siehe die Antwort von Germanwings vom 15.11.2006, Blatt Nr. 21802, sowie das Protokoll der Befragung von Air Berlin vom 13.02.2007, Blatt Nr. 6170.

1041 Das Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc vom 1. Juni 2006 (Blatt Nr. 629) beinhaltet in einem Abschnitt für Air Berlin auf Seite 3.5 unter anderem Folgendes: „... sie waren allenfalls bei der Kostendeckung mit praktisch keinem Betriebsgewinn über die letzten 3 Jahre. In der Realität sind sie eine Charterfluggesellschaft (hohe Kosten), mit Durchschnittskosten pro Passagier in Höhe von 90 € und einem Durchschnittsertrag pro Passagier von 83 €. Dies gestaltet sich sehr schlecht für Ryanair in finanzieller Hinsicht, und ihr Börsengang zeigte auch, dass 35 % ihrer Passagiere oder 3,5 Millionen über Palma de Mallorca reisen.“

1042 Gemäß Ryanair stammen ca. [45-55]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während Aer Lingus [45-60]* % des Ertrags von irischen Kunden erwirtschaftet - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965. Gemäß der Kundenuntersuchung der Kommission haben ferner 73,8 % der Passagiere auf der Strecke Dublin – Berlin ihre Reise in Dublin begonnen.

zum Beispiel Air Berlin oder easyJet), da ein Eintritt erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erfordern würde, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland in Betracht zieht. Letztendlich gibt es abgesehen von den fusionierenden Parteien keine weiteren Beispiele für einen neuen Eintritt auf dieser Strecke in den letzten Jahren.

914. Wie in Abschnitt 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Berlin dar. Überdies hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis am Flughafen Dublin oder den Flughäfen in Berlin verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
915. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Berlin erheblich beeinträchtigen würde.

Dublin – Bilbao/Vitoria

916. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Bilbao/Vitoria beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [0-50.000]*. Es muss jedoch beachtet werden, dass Ryanair erst im Januar 2007 auf diese Strecke eingetreten ist, und dass die im Jahre 2006 beförderten Passagiere ausschließlich von Aer Lingus befördert wurden. Derzeit werden von den Linienfluggesellschaften insgesamt etwa vier wöchentliche Verbindungen auf dieser Strecke in der Wintersaison und etwa sieben wöchentliche Verbindungen in der Sommersaison betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke beförderten Passagiere ist zwischen 2005 und 2006 um etwa [10-20]* % gesunken. Jedoch stellt die Strecke eine relativ neue Strecke dar, da Aer Lingus seinen Betrieb erst im April 2004 aufgenommen hatte, und auch im Hinblick auf den kürzlichen Eintritt von Ryanair kann diese Strecke nicht als entwickelt oder rückläufig angesehen werden. Was die Gesamtzahl der Passagiere betrifft, ist die Strecke relativ „verkehrsschwach“, und unter Berücksichtigung des kürzlichen Eintritts von Ryanair ist es möglicherweise fraglich, ob es noch einen Bereich für einen weiteren neuen Eintritt geben kann. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unwesentlich¹⁰⁴³, wie auch von Ryanair selbst bestätigt wird¹⁰⁴⁴, und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen nennenswerten Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹⁰⁴⁵ Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährigen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.
917. Auf der Strecke Dublin-Berlin überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer

1043 Der Anteil der Charterpassagiere an der Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere (sowohl auf Linienflügen als auch auf Charterflügen) ist geringer als 5 %.

1044 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

1045 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis, jedoch nur in der Sommersaison. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa vier wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Vitoria (VIT), während Aer Lingus auf dieser Strecke in der Wintersaison nicht aktiv ist. Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben bei Ryanair gleich, während Aer Lingus plant, etwa drei wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Bilbao Sondica (BIO) zu betreiben. Aus der Perspektive der Nachfrageseite sind die Flughäfen Vitoria und Bilbao Sondica untereinander ersetzbar¹⁰⁴⁶. Abgesehen von den fusionierenden Parteien gibt es derzeit keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke, und in den letzten Jahren gab es ebenfalls keine neuen Eintritte auf dieser Strecke. Ryanair wies in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte darauf hin, dass das Unternehmen aus dieser Strecke im September 2007 aussteigen wird¹⁰⁴⁷. Da zum Zeitpunkt der Entscheidung durch die Kommission eine gegenwärtige Überschneidung zwischen den Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke besteht und es keine Rechtssicherheit gibt, dass Ryanair tatsächlich in der nächsten Zukunft auf dieser Strecke nicht aktiv sein wird, muss sie jedoch als eine sich überschneidende Strecke angesehen werden, bei der die Transaktion den gegenwärtigen Wettbewerb zwischen Ryanair und Aer Lingus aufheben würde.

918. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹⁰⁴⁸.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	VIT	100 %	[50-60]* %	-.**
Aer Lingus	BIO	-	[40-50]* %	100 %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

** Hinweis: Ryanair ist erst im Januar 2007 auf diese Strecke eingetreten.

919. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Bilbao/Vitoria aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und so der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹⁰⁴⁹.
920. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung eines Flughafens auf dieser Strecke keine relevante Eintrittsbarriere darstellt, da die vorwiegenden Ferienflüge auf dieser Strecke nicht von Zeiträumen zu Spitzenzeiten oder hohen Frequenzen

1046 Siehe Abschnitt 6.3.

1047 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 844.

1048 Da der Anteil der Transferpassagiere aller auf dieser Strecke aktiven Fluggesellschaften unerheblich ist, ist eine Berechnung des separaten Marktanteils exklusive der Transferpassagiere nicht erforderlich.

1049 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

abhängig sind¹⁰⁵⁰. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, ebenfalls Zeitnischen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die vorhandene Überlastung zu Spitzenzeiten am Flughafen Dublin als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹⁰⁵¹. Da weiterhin die Mehrheit der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland stammt¹⁰⁵², müsste jeder neue Wettbewerber eine ausreichende Zahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind, da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt.

921. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Laut Ryanair gibt es derzeit keine konkurrierenden Linienfluggesellschaften mit einer Basis in Bilbao / Vitoria, die in der Lage wären, auf die Strecke einzutreten. Der Markttest hat ergeben, dass Spanair Flugzeuge in Bilbao stationiert¹⁰⁵³. Spanair ist sowohl eine Linienfluggesellschaft mit umfangreichen Dienstleistungen als auch eine Charterfluggesellschaft und ist Mitglied der Star Alliance (SAS). Auch wenn das Unternehmen in den kommenden Jahren eine größere Expansion plant, liegt sein Ziel darin, „*die führende Fluggesellschaft für Geschäftsverkehr zu werden*“. Der Expansionsplan des Unternehmens konzentriert sich hauptsächlich auf Barcelona¹⁰⁵⁴. Aus diesem Grund ist es unwahrscheinlich, dass Spanair einen potenziellen neuen Bewerber in Konkurrenz zu der fusionierten Einheit auf dieser Strecke darstellen könnte, auch im Hinblick auf die Tatsache, dass Spanair vor kurzem drei andere Strecken nach Dublin aufgegeben hat, auf denen das Unternehmen in Wettbewerb zu Ryanair und Aer Lingus stand¹⁰⁵⁵. Wie in Abschnitt 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Ferner hat der Markttest keine weiteren potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis am Flughafen Dublin oder am Flughafen Bilbao/Vitoria verfügt. Es gibt keine anderen Beispiele für einen dauerhaften neuen Eintritt auf diese Strecke, der einen effizienten Wettbewerbsdruck auf Ryanair und Aer Lingus ausüben konnte. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
922. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position ebenfalls auf der Strecke Dublin-Bilbao/Vitoria erheblich beeinträchtigen würde.

1050 Zur Illustration: Der Anteil der Passagiere, die in den letzten 7 Tagen buchen, lag bei Aer Lingus bei [0-15]* % (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

1051 Siehe z.B. das Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8.3.2007, Blatt Nr. 6170.

1052 Da Ryanair den Betrieb dieser Strecke erst im Januar 2007 aufgenommen hat, bestehen zurzeit noch keine verlässlichen Daten zur Herkunft der Passagiere von Ryanair. Aer Lingus erwirtschaftet [60-75]* % des Ertrags von irischen Kunden (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965), und gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammen nur [15-25]* % der Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 aus Spanien – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 08.02.2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

1053 Siehe Antwort von Spanair vom 16.02.2007 auf die Folgefragen der Kommission, Blatt Nr. 3734, Frage 5.

1054 Siehe <http://www.spanair.com/web/en-gb/About-Spanair/Letter-from-our-President/>, Blatt Nr. 13021.

1055 Dublin – Teneriffa, Dublin – Madrid und Dublin – Barcelona (siehe www.spanair.com und www.dublinairport.com).

Dublin – Bologna

923. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Bologna beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [0 – 50.000]*. Es muss jedoch beachtet werden, dass Ryanair erst im Februar 2007 auf diese Strecke eingetreten ist und die im Jahr 2006 beförderten Passagiere ausschließlich von Aer Lingus befördert wurden. Derzeit werden von den Linienfluggesellschaften insgesamt etwa vier Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke in der Wintersaison und etwa sieben wöchentliche Verbindungen in der Sommersaison betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere fiel im Vergleich zum Vorjahr um etwa [10-20]* %, wahrscheinlich aufgrund der Tatsache, dass Aer Lingus die Strecke im Jahr 2005 im Zeitraum von Januar bis Oktober und im Jahr 2006 nur von März bis Oktober betrieben hat. Was die Gesamtzahl der Passagiere betrifft, ist die Strecke relativ „verkehrsschwach“, und unter Berücksichtigung des kürzlichen Eintritts von Ryanair ist es möglicherweise fraglich, ob noch Möglichkeiten für einen weiteren neuen Eintritt vorhanden wären. Derzeit betreibt Aer Lingus die Strecke nur in der Sommersaison zwischen März und Oktober, während Ryanair seine Dienstleistungen während des gesamten Jahres anbietet. Trotz einer gewissen Saisonalität auf dieser Strecke ist die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke unwesentlich¹⁰⁵⁶, wie auch von Ryanair selbst bestätigt wird¹⁰⁵⁷ und daher nicht separat beschrieben werden muss, da ausgeschlossen werden kann, dass Charterbetriebe einen nennenswerten Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹⁰⁵⁸ Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährigen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.
924. Auf der Strecke Dublin-Bologna überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus nur während der Sommersaison auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. Ryanair betrieb in der Wintersaison 2006/2007 etwa vier wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Forlì (FRL). Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben bei Ryanair gleich, während Aer Lingus plant, etwa drei wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Bologna (BLQ) zu betreiben. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen¹⁰⁵⁹. Mit Ausnahme der fusionierenden Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. Vor dem Eintritt von Aer Lingus im März 2003 gab es auf dieser Strecke keine aktive Linienfluggesellschaft (abgesehen von dem Betrieb von Ryanair in der Sommersaison 1997). Mit Ausnahme des Eintritts von Ryanair im Februar 2007 gab es in den letzten Jahren auf dieser Strecke keine neuen Wettbewerber.
925. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der

¹⁰⁵⁶ Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) beträgt etwa [0-10]* %.

¹⁰⁵⁷ Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

¹⁰⁵⁸ Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

¹⁰⁵⁹ Siehe Abschnitt 6.3.

Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹⁰⁶⁰.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	FRL	100 %	[50-60]* %	~**
Aer Lingus	BLQ	-	[40-50]* %	100 %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

** Hinweis: Ryanair ist erst im Februar 2007 auf die Strecke eingetreten.

926. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Bologna aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und so der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹⁰⁶¹.
927. Die Strecke Dublin-Bologna unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung des Flughafens Dublin nicht die bedeutendste Eintrittsbarriere auf dieser Strecke darstellt, da die vorwiegenden Ferienflüge auf dieser Strecke nicht von Zeiträumen zu Spitzenzeiten oder hohen Frequenzen abhängig sind¹⁰⁶². Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, ebenfalls Zeiträumen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die gegenwärtige Überlastung des Flughafens Dublin bezüglich Zeiträumen als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹⁰⁶³.
928. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf der Strecke Dublin-Bologna einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Ryanair argumentiert¹⁰⁶⁴, dass Alitalia und Meridiana eine Basis in Bologna betreiben¹⁰⁶⁵. Im Hinblick auf seinen kürzlichen Ausstieg aus der Strecke Dublin-Rom sowie der Strecke Dublin-Mailand und auf seine derzeitige finanzielle Situation¹⁰⁶⁶ ist

¹⁰⁶⁰ Da der Anteil der Transferpassagiere aller auf dieser Strecke aktiven Fluggesellschaften unerheblich ist, ist eine Berechnung des separaten Marktanteils exklusive der Transferpassagiere nicht erforderlich.

¹⁰⁶¹ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹⁰⁶² Beispielsweise betrug der Anteil der Passagiere, die ihr Flugticket in den letzten 7 Tagen vor Abflug gebucht haben, im Falle von Aer Lingus [0-15]* % (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

¹⁰⁶³ Siehe z.B. das Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8.3.2007, Blatt Nr. 6170.

¹⁰⁶⁴ Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 852. Es sollte jedoch beachtet werden, dass Ryanair in seiner vorherigen Vorlage (Tabelle der Streckenanalyse, per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620) keine konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis an den Flughäfen in Bologna oder Forlì angegeben hat.

¹⁰⁶⁵ Es muss beachtet werden, dass gemäß der Antwort des Flughafens Forlì vom 17. November 2006 auf den Fragebogen an Flughäfen die Fluggesellschaft WindJet ein Drehkreuz am Flughafen Forlì betreibt, auch wenn sie dort nicht über eine Basis verfügt. WindJet ist eine italienische Billigfluggesellschaft mit einer Basis in Catania auf Sizilien und betreibt hauptsächlich italienische Inlandsflüge und lediglich wenige internationale Strecken. Von seinem Drehkreuz am Flughafen Forlì aus betreibt WindJet Flüge nach Bukarest, Moskau, St. Petersburg und (ab 4. Juli 2007) Zakynthos, jedoch keine Strecken nach Westeuropa. Siehe: www.volawindjet.it, Blatt Nr. 13021.

¹⁰⁶⁶ Siehe zum Beispiel den Artikel der BBC News „Alitalia warns of widening losses“ (Alitalia warnt vor weiteren Verlusten) vom 29. Januar 2007, verfügbar in englischer Sprache auf <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/6308775.stm>, Blatt Nr. 13021. Die finanziellen Schwierigkeiten von Alitalia werden auch in den internen Dokumenten von Ryanair bestätigt: [...]*. Siehe Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...]* (Blatt Nr. 629).

es jedoch unwahrscheinlich, dass das Unternehmen Alitalia kurzfristig oder mittelfristig einen potenziellen neuen Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Bologna darstellen würde. Zudem ist Alitalia eine Netzwerkfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot, die ohnehin keinen großen Konkurrenten für die fusionierenden Parteien darstellen würde, da das Unternehmen über eine andere Kostenstruktur und somit nur über eingeschränktere Möglichkeiten verfügt, niedrige Preise anzubieten. Was Meridiana betrifft, so ist dies eine italienische Billigfluggesellschaft, die insbesondere italienische Inlandsflüge anbietet¹⁰⁶⁷. Es betreibt etwas kleinere Flugzeuge als Ryanair oder Aer Lingus¹⁰⁶⁸. Meridiana ist nicht auf Strecken nach Irland aktiv, und was Großbritannien betrifft, bedient das Unternehmen nur London Gatwick von Florenz aus. In Anbetracht seines regionalen Fokus scheint es eher unwahrscheinlich, dass Meridiana die Möglichkeit und den Anreiz hätten, auf die Strecke Dublin-Bologna einzutreten und einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Darüber hinaus stammt die Mehrheit der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹⁰⁶⁹, und jeder neue Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind, da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt. Letztendlich gibt es mit Ausnahme der fusionierenden Parteien keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren.

929. Wie in Abschnitt 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Flughafen Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Bologna dar. Ferner hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis am Flughafen Dublin oder dem Flughafen Bologna verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
930. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Bologna erheblich beeinträchtigen würde.

Dublin – Brüssel

931. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Brüssel beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [350.000 – 400.000]*, und derzeit werden von den Linienfluggesellschaften insgesamt etwa 24 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr um etwa [0-10]* % und war in den vorherigen Jahren eher stabil. Aus diesem Grund kann diese Strecke als entwickelt betrachtet werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von

¹⁰⁶⁷ Meridiana bietet Flüge von Bologna nach Olbia, Cagliari, Palermo, Catania, Malta und Teneriffa (Quelle: www.meridiana.it, Blatt Nr. 13021).

¹⁰⁶⁸ Insbesondere Airbus A319 mit 132 Sitzen, MD 82 und MD 83 (bis zu 172 Sitze) (siehe www.ch-aviation.ch, Blatt Nr. 13021).

¹⁰⁶⁹ Da Ryanair den Betrieb dieser Strecke erst im Februar 2007 aufgenommen hat, bestehen zurzeit noch keine verlässlichen Daten zur Herkunft der Passagiere von Ryanair. Aer Lingus erwirtschaftet [45-60]* % des Ertrags von irischen Kunden - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965.

Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unwesentlich¹⁰⁷⁰, wie von Ryanair selbst bestätigt wird¹⁰⁷¹, und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen nennenswerten Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹⁰⁷² Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährigen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.

932. Auf der Strecke Dublin-Brüssel überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 12 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Charleroi Brüssel-Süd (CRL), während Aer Lingus etwa 12 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Brüssel (BRU) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen¹⁰⁷³. Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben bei Ryanair gleich und steigen bei Aer Lingus auf etwa 13 Verbindungen pro Woche. Mit Ausnahme der fusionierenden Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. Ursprünglich wurde diese Strecke von Sabena zwischen den Flughäfen Dublin und Brüssel (BRU) bedient. Jedoch hat Sabena (jetzt Brussels Airlines) die Strecke im November aufgegeben, und seit dieser Zeit gab es auf dieser Strecke keinen weiteren Eintritt in Konkurrenz zu Ryanair und Aer Lingus.
933. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹⁰⁷⁴.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	CRL	[50-60]* %	[50-60]* %	[60-70]* %
Aer Lingus	BRU	[40-50]* %	[40-50]* %	[30-40]* %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

934. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Brüssel aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen¹⁰⁷⁵. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den

1070 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

1071 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

1072 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1073 Siehe Abschnitt 6.3.

1074 Da der Anteil der Transferpassagiere aller auf dieser Strecke aktiven Fluggesellschaften unerheblich ist, ist eine Berechnung des separaten Marktanteils exklusive der Transferpassagiere nicht erforderlich.

1075 Es muss hervorgehoben werden, dass die Kundenumfrage der Kommission bestätigt, dass trotz der Flüge an unterschiedliche Flughäfen in Brüssel Aer Lingus und Ryanair von einem Großteil der Kunden als austauschbar erachtet werden: auf der Strecke Dublin – Brüssel haben 60,6 % der Passagiere von Aer Lingus auch Ryanair in Betracht gezogen, während 38,4 % der Passagiere von Ryanair auch Aer Lingus für ihren Flug zwischen Dublin und Brüssel in Betracht gezogen haben.

gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹⁰⁷⁶.

935. Die Strecke Dublin-Brüssel unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Zudem stellt die Strecke Dublin-Brüssel eine eher „verkehrsreiche“ Strecke dar, was sowohl die Anzahl der Passagiere als auch die Gesamtzahl der von den fusionierenden Parteien betriebenen Frequenzen betrifft. Aus diesem Grund müsste jeder neue Eintritt über einen erheblichen Umfang in Bezug auf die betriebenen Kapazitäten und Frequenzen verfügen, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit ist es von Bedeutung, dass eine Fluggesellschaft, die auf dieser Strecke aktiv ist, einen bestimmten Anteil an Geschäftsreisenden oder zeitabhängigeren Passagieren gewinnt¹⁰⁷⁷, indem sie Flüge zu allen Spitzenzeiten des Tages anbietet. Aus diesem Grund stellen die eingeschränkten Kapazitäten zu Spitzenzeiten des Flughafens Dublin, die in Abschnitt 7.8 ausführlicher beschrieben werden, sowie der vollständig koordinierte Flughafen Brüssel eine zusätzliche erhebliche Eintrittsbarriere dar (auch wenn die Einschränkungen bezüglich der Kapazitäten am Flughafen Brüssel eher gering zu sein scheinen¹⁰⁷⁸). Der Flughafen Charleroi Brüssel Süd, der bezüglich seiner Kapazitäten nicht eingeschränkt ist, kann möglicherweise den Flughafen Brüssel ersetzen, auch wenn er Überlegungen der Angebotsseite unterliegt, da er möglicherweise insbesondere für Fluggesellschaften mit einer Basis/einem Drehkreuz am Flughafen Brüssel nicht akzeptabel ist. Obendrein ist die Strecke Dublin-Brüssel eine entwickelte Strecke, was einen Eintritt durch einen neuen Wettbewerber mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger macht.
936. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz auf den Flughäfen in Brüssel: Brussels Airlines mit mehr als 38 stationierten Flugzeugen (sowohl Langstrecken- als auch Kurzstreckenflugzeuge), KLM mit 3 stationierten Flugzeugen und VLM mit 3 stationierten Flugzeugen. Ryanair schließt weiterhin Transavia und Airlinair mit Basen am Flughafen Eindhoven ein¹⁰⁷⁹, jedoch hat der Markttest nicht bestätigt, dass der Flughafen Eindhoven einen bedeutsamen Ersatzflughafen für die Flughäfen Brüssel oder Charleroi darstellen würde¹⁰⁸⁰. Weiterhin würden Transavia und Airlinair, auch wenn sie als potenzielle Neubewerber angesehen würden, keinen effizienten Wettbewerbsdruck auf die Strecke Dublin-Brüssel ausüben können, sowohl

1076 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

1077 Es wird angemerkt, dass Ryanair selbst eine wesentliche Anzahl von eher zeitsensiblen Kunden auf dieser Strecke bedient, da [10-25]* % der Buchungen auf Ryanair-Flügen auf dieser Strecke innerhalb von 7 Tagen vor dem Flug vorgenommen wurden. Der Anteil der Buchungen der Passagiere von Aer Lingus innerhalb der letzten 7 Tage ist ähnlich und liegt bei [15-30]* % (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

1078 Siehe die Antwort des Flughafens von Brüssel vom 15.11.2006 auf den Fragebogen an Flughäfen, Blatt Nr. 21927.

1079 Transavia betreibt keinen Linienflug von/nach Brüssel und hat dort keine Basis, auch wenn sie einige Charterflüge von/nach Brüssel betreiben (siehe Antwort von Transavia vom 17. November 2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen), Blatt Nr. 22319.

1080 Gemäß www.viamichelin.com (Blatt Nr. 13021) beträgt die Distanz zwischen dem Stadtzentrum von Brüssel und dem Flughafen Eindhoven 139 km, während die Fahrtzeit 1 Stunde und 31 Minuten beträgt. Diese Zahlen liegen deutlich über dem indikativen Schwellenwert von 100 km bzw. einer Fahrtzeit von 1 Stunde. Des Weiteren ist es im Hinblick auf die Existenz sowohl eines Primärflughafens als auch eines Sekundärflughafens (Brüssel-Zaventem und Charleroi) zweifelhaft, dass Flüge von Eindhoven nach Dublin einen bedeutsamen Wettbewerbsdruck auf Flüge von Brüssel/Charleroi nach Dublin ausüben.

aufgrund der Tatsache, dass sie nach Eindhoven fliegen, als auch im Hinblick auf die Geschäftsmodelle und den derzeitigen Betrieb von Airlinair¹⁰⁸¹ und Transavia¹⁰⁸². In jedem Fall scheint auf der Basis der Phase-II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über ausreichend Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, um auf diese Strecke einzutreten und im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auszuüben. Brussels Airlines¹⁰⁸³ und KLM sind primär Netzwerkfluggesellschaften mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot und einem Geschäftsmodell, das sich von dem Geschäftsmodell von Ryanair und Aer Lingus unterscheidet. Zudem ist keine der Fluggesellschaften derzeit auf dem irischen Markt aktiv. VLM konzentriert sich auf Geschäftskunden, die das Unternehmen auf Strecken zwischen größeren Städten in den Beneluxstaaten und mehreren Flughäfen in Großbritannien mit kleineren Flugzeugen mit etwa 50 Sitzplätzen befördert; das Unternehmen konzentriert sich hauptsächlich auf den Flughafen London–City¹⁰⁸⁴. Aus diesen Gründen kann VLM nicht als ein potenzieller Neubewerber auf der Strecke Dublin-Brüssel angesehen werden. Darüber hinaus stammen bis zu 50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹⁰⁸⁵, und jeder neue Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere im Hinblick auf den Eintritt von Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind (wie zum Beispiel Brussels Airlines, KLM oder VLM), da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und in die Werbung erforderlich wären, betrachtet man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland. Es muss auch beachtet werden, dass die fusionierte Einheit mit den 4 von Ryanair am Flughafen Charleroi Brüssel Süd stationierten Flugzeugen über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten der Strecke verfügen würde, was zu einer höheren Flexibilität und zu Kostenvorteilen führt. Letztendlich gibt es mit Ausnahme der fusionierenden Parteien keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren.

937. Wie bereits in Abschnitt 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für die Strecke Dublin-Brüssel identifiziert, der nicht entweder über eine Basis am Flughafen Dublin oder den Flughäfen Brüssel bzw. Charleroi verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
938. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss,

1081 Airlinair ist eine regionale französische Fluggesellschaft, die hauptsächlich regionale Inlandsflüge betreibt (mit Ausnahme von zwei Strecken: Toulouse - Amsterdam und Paris – Eindhoven), mit einer Flotte von kleineren Flugzeugen vom Typ ATR42 und ATR72. Daher stellen sie keinen ernsthaften Mitbewerber für die Strecke Dublin – Brüssel dar, der ausreichend Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnte (siehe www.airlinair.com, Blatt Nr. 13021).

1082 Transavia, Teil der Air France/KLM-Gruppe, ist eine Billig- und Charterfluggesellschaft mit Hauptzielen in Ferienregionen ab Amsterdam, Rotterdam und in weitaus geringerem Maße auch ab Eindhoven (von Eindhoven nur nach Malaga, Faro, Alicante, Las Palmas und Heraklion (Kreta). Transavia betreibt keine Strecke nach Irland. Die Strecke Dublin – Rotterdam wurde im März 2006 aufgegeben, hier war man die einzige aktive Fluggesellschaft auf dieser Strecke), und es ist nicht wahrscheinlich, dass man einen Betrieb ab Eindhoven aufnimmt, um mit der fusionierten Einheit auf der Strecke Dublin – Brüssel in Wettbewerb zu treten. Siehe die Antwort von Transavia vom 17. November 2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 22319, sowie www.transavia.com, Blatt Nr. 13021.

1083 Siehe die Antwort von Brussels Airlines vom 07.02.2007 auf den Fragebogen an Wettbewerber, Blatt Nr. 2912, Frage 2 und 3.

1084 Quelle: www.flyvml.com, Blatt Nr. 13021.

1085 Gemäß Ryanair stammen ca. [35-50]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während Aer Lingus [45-60]* % des Ertrags von irischen Kunden erwirtschaftet - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965. Gemäß den Daten des irischen Verkehrsministeriums betrug der Anteil der Passagiere aus Belgien auf dieser Strecke im Jahr 2005 [35-45]* % – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230. Gemäß der Kundenumfrage der Kommission starteten 69,4 % der Passagiere auf der Strecke Dublin – Brüssel ihre Reise in Dublin.

dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Brüssel erheblich beeinträchtigen würde.

Dublin – Faro

939. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Faro beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [200.000 – 250.000]*, und derzeit werden von den Linienfluggesellschaften insgesamt etwa 7 wöchentliche Verbindungen im Winter und 18 wöchentliche Verbindungen im Sommer auf dieser Strecke betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr um etwa [70-80]* %; daher kann diese Strecke als eine wachsende Strecke betrachtet werden. Die Strecke verfügt über ein saisonales Muster und über eine hohe Anzahl an Passagieren während der Sommersaison¹⁰⁸⁶. Es muss beachtet werden, dass der Charterflugverkehr einen erheblichen Anteil an der Gesamtzahl der auf dieser Strecke in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere (Charterpassagiere und Linienfluggesellschaften) ausmacht ([40-50]* %) ¹⁰⁸⁷. Aus diesem Grund wird der mögliche Wettbewerbsdruck, der auf dieser Strecke durch den Charterflugverkehr auf die fusionierte Einheit ausgeübt wird, in Absatz 944 näher analysiert.
940. Auf der Strecke Dublin-Faro überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 3 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Faro (FAO), während Aer Lingus etwa 4 wöchentliche Verbindungen zum gleichen Flughafen betrieb. In der Sommersaison 2007 plant Ryanair etwa 7 wöchentliche Verbindungen und Aer Lingus etwa 11 wöchentliche Verbindungen. Mit Ausnahme der fusionierenden Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. Seit Juni 2006 hatte die Fluggesellschaft TAP Portugal eine Dienstleistung zwischen Dublin und Faro mit einem Zwischenstopp in Lissabon (LIS) angeboten, jedoch hat das Unternehmen die Strecke im Februar 2007¹⁰⁸⁸ nach weniger als 9 Monaten wieder aufgegeben. Zuvor war Air Luxor auf dieser Strecke seit Februar 2003 aktiv, hat diese jedoch ebenfalls im Oktober 2004 wieder verlassen. Abgesehen von diesen Beispielen gab es in den letzten Jahren keine neuen Wettbewerber auf dieser Strecke.
941. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien sowie ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹⁰⁸⁹.

1086 Zur Illustration: Die Gesamtzahl der Passagiere der Linienfluggesellschaften auf dieser Strecke im Juli 2006 war nach DAA-Daten vier Mal größer als im Dezember 2006.

1087 Es sollte beachtet werden, dass dies alle Passagiere einschließt, die durch Charterfluggesellschaften befördert wurden, d. h. sowohl diejenigen, die eine Pauschalreise gekauft haben, als auch diejenigen, die einen „dry seat“ gekauft haben. Wie im Folgenden detaillierter beschrieben, ist der Anteil an „dry seat“-Verkäufen erheblich niedriger.

1088 Siehe E-Mail von TAP Portugal vom 15.02.2007, Blatt Nr. 3937.

1089 Da der Anteil der Transferpassagiere aller auf dieser Strecke aktiven Fluggesellschaften unerheblich ist, ist eine Berechnung des separaten Marktanteils exklusive der Transferpassagiere nicht erforderlich.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	FAO	[40-50]* %	[40-50]* %	[40-50]* %
Aer Lingus	FAO	[50-60]* %	[50-60]* %	[50-60]* %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	[90-100]* %
TAP Portugal	FAO (über LIS)	-	-	[0-10]* %

942. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Faro aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und so der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹⁰⁹⁰.
943. Im Allgemeinen werden die Charterfluggesellschaften in diesem Fall nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf Ryanair und Aer Lingus auf den sich überschneidenden Strecken angesehen¹⁰⁹¹. Da jedoch der Charterflugverkehr einen bedeutenden Teil der Passagiere ausmacht, die in der Sommersaison auf dieser bestimmten Strecke befördert wurden, und unter Berücksichtigung der gegenteiligen Argumente, die von Ryanair in Bezug auf diese bestimmte Strecke erhoben werden, hat die Kommission untersucht, ob Charterfluggesellschaften einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien auf der Strecke Dublin-Faro ausüben könnten.
944. Insbesondere die folgenden Charterfluggesellschaften haben die Strecke Dublin-Faro in den letzten Jahren betrieben: Air Futura, Eirjet (die jedoch im Oktober 2006 Insolvenz angemeldet hat), Flightline, MyTravel Airways, FirstChoice Airways und Spanair¹⁰⁹². Jedoch war ihr Betrieb auf den Zeitraum von April bis Oktober 2006 begrenzt und hat daher keine Auswirkungen auf den Betrieb der fusionierten Einheit in den restlichen Monaten des Jahres. Zudem hat der Markttest ergeben, dass eine große Mehrheit der Flugtickets von Charterfluggesellschaften nicht separat verkauft wurden, sondern vielmehr als Teil einer Pauschalreise, die den Endkunden von Reiseveranstaltern verkauft wird und nicht von den Charterfluggesellschaften selbst¹⁰⁹³. Obwohl Ryanair sich zum Beispiel auf die Vorlage von FirstChoice bezieht und behauptet, dass das Unternehmen „Nur-Flüge“ auf dem irischen Markt anbietet¹⁰⁹⁴, sollte hinzugefügt werden, dass FirstChoice nur 3 % seiner Tickets in Irland als „Nur-Flüge“ anbietet und dass 97 % seiner Tickets als Teil einer Pauschalferienreise verkauft werden¹⁰⁹⁵. Es gibt keine Hinweise darauf, dass dies für diese bestimmte Strecke anders wäre. Daher war nur ein sehr geringer Teil des Anteils von [40-50]* % des Charterflugverkehrs auf dieser Strecke „Nur-Flüge“. Keine dieser Charterfluggesellschaften hat eine Möglichkeit angeboten, nur

1090 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

1091 Siehe Abschnitt 6.7.

1092 Obwohl Ryanair sich auch auf einige zusätzliche Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke bezieht (Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte), sind die aufgeführten Charterfluggesellschaften die bedeutendsten Beförderer, die gemeinsam laut der Daten der DAA 2006 fast 90 % der Charterflugpassagiere stellten.

1093 Siehe Antworten auf Fragebogen an Charterfluggesellschaften, Fragen 3, 6 und 8 sowie Fragebogen an Charterfluggesellschaften II, Fragen 2, 4 und 5.

1094 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 564.

1095 Siehe die Antwort von FirstChoice vom 05.03.2007 auf den Fragebogen an Charterflugbetreiber, Blatt Nr. 4916, Frage 4.

Flüge für die Strecke Dublin-Faro über ihre Website zu buchen (wie dies in Großbritannien möglich ist), obwohl dies auf den Webseiten einiger Reiseveranstalter möglich ist, die ihre Tickets in Irland verkaufen¹⁰⁹⁶. Jedoch muss anerkannt werden, dass laut der von Ryanair zur Verfügung gestellten Liste bezüglich der Zuweisung von Zeitnischen eine Fluggesellschaft im Sommer 2007 vorhanden sein wird (auch wenn sie praktisch in den letzten Jahren nicht auf der Strecke aktiv war), die im Internet Flüge direkt zwischen Dublin und Faro anbietet, nämlich XL Airways. Jedoch bietet XL Airways nur 2 wöchentliche Verbindungen am Samstag und am Sonntag und keine Flüge während der Woche an¹⁰⁹⁷. Es muss betont werden, dass auch XL Airways nur einen Teil ihrer Flugtickets als „Nur-Flüge“ verkauft, und dass das Unternehmen auch Pauschalreisen anbietet¹⁰⁹⁸. Die anderen Charterfluggesellschaften verkaufen Ihre Tickets normalerweise an Reiseveranstalter, die sie dann entweder als Teil einer Pauschalreise (was auch bedeutet, dass es im Allgemeinen der Reiseveranstalter und nicht die Fluggesellschaft ist, die entscheiden, wann und auf welcher Strecke sie fliegen¹⁰⁹⁹) oder in viel geringerem Umfang als „Nur-Flüge“ verkaufen. Selbst wenn der von XL Airways und anderen Charterfluggesellschaften verkaufte kleine Anteil von „Nur-Flügen“ berücksichtigt wird, übersteigt der Marktanteil der Charterflugbetreiber wahrscheinlich nicht 10 % des gesamten Flugverkehrs. Charterfluggesellschaften können ferner auch im Hinblick auf ihre begrenzte Anzahl an Verbindungen, die hauptsächlich auf die Wochenenden beschränkt sind und nur während der Sommersaison betrieben werden, nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei mit ihrem Ganzjahresbetrieb und bis zu 18 wöchentliche Verbindungen während der Sommersaison angesehen werden. Es muss beachtet werden, dass der Betrieb der Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke im Sommer 2006 nur auf Donnerstage, Samstage und Sonntage konzentriert war¹¹⁰⁰. Auf der anderen Seite haben Ryanair und Aer Lingus einen erheblich flexibleren Zeitplan angeboten, der die gesamte Woche und zu Spitzenzeiten an manchen Tagen auch zwei tägliche Dienstleistungen umfasst. Die Wahrscheinlichkeit eines erheblichen Eintritts durch neue Charterfluggesellschaften mit einem flexibleren Produktangebot ist jedoch im Hinblick auf den sinkenden Charterflugmarkt in Irland im Allgemeinen sowie auf diese bestimmte Strecke¹¹⁰¹ eher gering¹¹⁰². Aus diesem Grund und unter Berücksichtigung des geringen Anteils an in Irland verkauften „Nur-Flügen“, des eingeschränkten Zeitraums des Charterflugbetriebs auf dieser Strecke, des Unterschieds bezüglich des an die Endkunden verkauften Produkts und der verwendeten Vertriebswege sowie der eingeschränkten Flexibilität der Charterflüge können Charterfluggesellschaften nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auf der Strecke Dublin-Faro angesehen werden.

945. Die Strecke Dublin-Faro unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8

-
- 1096 Wie zum Beispiel www.falconholidays.ie, www.panoramaholidays.ie, www.steintravel.ie, www.cassidytravel.ie oder www.joewalshstour.ie. Im Hinblick auf die kürzliche Entscheidung der britischen Kartellbehörde bezüglich der Fusion Flybe/BA Connect muss jedoch beachtet werden, dass die Situation in Großbritannien eine andere ist, wo eine Anzahl dieser Charterfluggesellschaften „Nur-Flüge“ direkt auf ihren Webseiten verkaufen (und nicht über Reiseveranstalter). Zumindest die Fluggesellschaften MyTravel Airways (<http://www.mytravel.com>) und First Choice Airways (<http://www.firstchoice.co.uk>) bieten in Großbritannien auf ihren Websites direkt eine Möglichkeit an, nur Flüge von einer Vielzahl von britischen Flughäfen zu verschiedenen Ferenzielen zu buchen.
- 1097 Siehe die Zuweisungspläne für Zeitnischen für den Sommer 2007, wie per E-Mail am 31. Januar 2007 übermittelt, sowie die Informationen auf www.xl.com, Blatt Nr. 13021.
- 1098 Siehe www.xl.com, Blatt Nr. 13021.
- 1099 Siehe die Antworten auf den Fragebogen an Charterfluggesellschaften sowie den Fragebogen an Charterfluggesellschaften II.
- 1100 Gemäß den Daten der Dublin Airport Authority entfielen etwa 95 % der Charterflugbewegungen im Jahre 2006 auf diese drei Tage.
- 1101 Gemäß den von der Dublin Airport Authority bereitgestellten Daten fiel die Gesamtzahl der von Charterfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Faro beförderten Passagieren von 2003 bis 2006 um insgesamt [30-40]* %.
- 1102 Siehe auch Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8. März 2007, Blatt Nr. 6170, die Antworten der Charterfluggesellschaften auf den Fragebogen an die Charterfluggesellschaften vom 23.11.2006 und auf nachfolgende weitere Fragen an Charterfluggesellschaften.

beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung eines Flughafens keine erhebliche Eintrittsbarriere auf dieser Strecke darstellt, da die vorwiegenden Ferienflüge auf dieser Strecke nicht von Zeitnischen zu Spitzenzeiten oder hohen Frequenzen abhängig sind. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass auch Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, Zeitnischen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die bestehende Überlastung von Zeitnischen am Flughafen Dublin als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹¹⁰³. Eine absolute Mehrheit der Passagiere auf dieser Strecke stammt zudem aus Irland¹¹⁰⁴, und jeder neue Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind, da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt.

946. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf der Strecke Dublin-Faro einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Jedoch gibt es derzeit keine konkurrierenden Linienfluggesellschaften mit einer Basis in Faro, die in der Lage wären, auf die Strecke einzutreten. Wie in Abschnitt 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Flughafen Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Ferner hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der derzeit nicht entweder in Dublin oder in Faro über eine Basis verfügt. Auch wenn TAP Portugal auf den Markt mit einem Zwischenstopp in Lissabon eingetreten ist, zeigt der Ausstieg der Fluggesellschaft nach nur 9 Monaten, dass derartige indirekte Flüge keine Alternative für die direkten Flüge darstellen, die von Ryanair und Aer Lingus angeboten werden. Es gibt keine anderen Beispiele für einen dauerhaften neuen Eintritt auf diese Strecke, der einen effizienten Wettbewerbsdruck auf Ryanair und Aer Lingus ausüben konnte. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse des Markttests, dass die Möglichkeit eines Eintritts nicht wahrscheinlich, rechtzeitig und ausreichend ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben und die wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auf dieser Strecke auszuschalten.
947. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Faro erheblich beeinträchtigen würde.

Dublin – Frankfurt

948. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Frankfurt beförderten Fluggäste im Jahr 2006 betrug [500.000 – 550.000]*, und derzeit werden von den Linienfluggesellschaften insgesamt etwa 46 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr um etwa [10-20]* %, was der Tatsache zugeordnet werden kann, dass Ryanair im Mai 2005 auf die Strecke eingetreten ist. Vor

1103 Siehe z.B. Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8.3.2007, Blatt Nr. 6170.

1104 Gemäß Ryanair stammen ca. [80-90]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, was auch den Zahlen von Aer Lingus entspricht ([75-90]* % des Ertrags von irischen Kunden - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965). Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammen [0-10]* % der Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 aus dem Zielland – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

dem Eintritt von Ryanair waren die Passagierzahlen jedoch eher stabil, und im Allgemeinen kann die Strecke als relativ entwickelt betrachtet werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich¹¹⁰⁵, wie von Ryanair selbst bestätigt wird¹¹⁰⁶, und es kann daher ausgeschlossen werden, dass Charterbetriebe einen nennenswerten Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würden (siehe auch Abschnitt 6.7). Zudem können im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹¹⁰⁷ Ad-hoc-Betriebe von Charterfluggesellschaften (beispielsweise im Falle von großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Ferien) nicht als Wettbewerbsdruck von bedeutendem Ausmaß auf den regulären, ganzjährlichen Betrieb der fusionierten Einheit auf dieser Strecke betrachtet werden.

949. Auf der Strecke Dublin-Frankfurt überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 12 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Frankfurt-Hahn (HHN), während Aer Lingus etwa 13 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Frankfurt (FRA) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen¹¹⁰⁸. Die geplanten Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben bei Ryanair gleich und steigen bei Aer Lingus auf etwa 14 Verbindungen. Abgesehen von den fusionierenden Parteien betreibt Lufthansa eine Dienstleistung zwischen Dublin und dem Flughafen Frankfurt mit etwa 21 wöchentlichen Verbindungen. Mit Ausnahme des Eintritts von Ryanair im Mai 2005 gab es in den letzten Jahren keine weiteren Beispiele für einen neuen Eintritt auf diese Strecke durch andere Fluggesellschaften, und die Strecke wurde traditionell nur von Aer Lingus und Lufthansa betrieben.
950. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten im Winter 2006/2007 und im Sommer 2007 als auch auf der Basis der im Sommer 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Es muss jedoch beachtet werden, dass die Fluggesellschaft Lufthansa einen großen Anteil der Passagiere befördert, die am Flughafen Frankfurt auf ihre Mittel- und Langstreckendienstleistungen umsteigen. Auf der anderen Seite befördert Ryanair keine Transferpassagiere, und der Anteil von Aer Lingus an den Transferpassagieren (etwa [0-15]* %) war erheblich geringer als im Falle von Lufthansa. Aus diesem Grund ist es im Einklang mit der Definition des relevanten Marktes und zur besseren Reflexion der Wettbewerbssituation auf dem Markt für Flüge zwischen Dublin und Frankfurt (und zur Unterscheidung dieser Flüge z. B. von Flügen zwischen Dublin und New York über Frankfurt) im Falle dieser Strecke angemessen, den Marktanteil exklusive der Transferpassagiere zu berechnen, wie in der letzten Spalte der Tabelle angegeben.

1105 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

1106 Siehe Tabelle der Streckenanalyse, von Ryanair per E-Mail am 02.02.2007 gesendet, Blatt Nr. 2620.

1107 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1108 Siehe Abschnitt 6.3.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere	
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	Sommer 2006 - alle Passagiere	Sommer 2006 – exkl. Transferpassagiere
Ryanair	HHN	[30-40]* %	[20-30]* %	[20-30]* %	[40-50]* %
Aer Lingus	FRA	[30-40]* %	[30-40]* %	[30-40]* %	[40-50]* %
ZUSAMMEN		[60-70]* %	[60-70]* %	[50-60]* %	[80-90]* %
Lufthansa	FRA	[30-40]* %	[30-40]* %	[40-50]* %	[10-20]* %

951. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Málaga aktiven Fluggesellschaften von 3 auf 2 verringern und der fusionierten Einheit einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verleihen. Der sehr hohe gemeinsame Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus kann selbst als ein Indikator für eine dominante Marktposition angesehen werden, insbesondere aufgrund der Tatsache, dass nur Passagiere auf Direktverbindungen berücksichtigt werden sollten¹¹⁰⁹. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus, die größten aktiven Konkurrenten auf der Strecke, miteinander vereinen¹¹¹⁰. Auch wenn Lufthansa den gleichen Flughafen in Frankfurt bedient wie Aer Lingus, unterscheidet sich das Geschäftsmodell deutlich von dem Geschäftsmodell von Aer Lingus und Ryanair. Lufthansa konzentriert sich hauptsächlich auf die Beschickung ihrer Mittel- und Langstreckendienstleistungen am Flughafen Frankfurt, und die auf dieser Strecke beförderten Passagiere auf Direktverbindungen bilden nur einen geringen Teil ihrer Aktivitäten. Für diesen Zweck betreibt Lufthansa eine Dienstleistung mit hohen Frequenzen sowie mit Flugplänen, die an die ankommenden und abfliegenden Wellen am Flughafen Frankfurt angepasst sind. Weiterhin konzentriert sich die Lufthansa mehr auf gewinnbringendere Geschäftskunden, als dies bei Aer Lingus der Fall ist¹¹¹¹. Letztendlich haben gemäß der von der Kommission durchgeführten Verbraucherumfrage mehr Kunden von Aer Lingus eher Ryanair (33,3 % aller Kunden von Aer Lingus) als Lufthansa (20,4 % aller Kunden von Aer Lingus) für einen Flug von Dublin nach Frankfurt in Betracht gezogen, auch wenn Ryanair einen anderen Flughafen anfliegt und Lufthansa den gleichen Flughafen bedient. 66,7 % der Kunden von Ryanair haben auch Aer Lingus für einen Flug von Dublin nach Frankfurt in Betracht gezogen, wohingegen nur 9,3 % der Passagiere von Ryanair Lufthansa als eine Alternative in Erwägung gezogen haben. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Fusion zu einer Aufhebung der vorhandenen Wettbewerbsrivalitäten zwischen den beiden fusionierenden Parteien führen, die eine bedeutende Quelle für den Wettbewerb auf dieser Strecke dargestellt haben, insbesondere für Passagiere auf Direktverbindungen zwischen Dublin und Frankfurt. Eine Dienstleistung, auf die sich sowohl Ryanair als auch Aer Lingus konzentrieren.

¹¹⁰⁹ Siehe das Urteil des Gerichts erster Instanz in der Rs. T-210/01 - *General Electric gegen Kommission* vom 14. Dezember 2005, Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 115 sowie die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

¹¹¹⁰ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹¹¹¹ Ein wesentlicher Anteil (ca. [...]*) des Ertrags von Lufthansa auf dieser Strecke wird durch Unternehmensgeschäfte erwirtschaftet.

952. Die Strecke Dublin-Frankfurt unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Obendrein stellt die Strecke Dublin-Frankfurt eine sehr ausgelastete Strecke dar, was sowohl die Anzahl der Passagiere als auch die Gesamtzahl der von den fusionierenden Parteien betriebenen Frequenzen betrifft. Aus diesem Grund müsste jeder neue Eintritt über einen erheblichen Umfang in Bezug auf die betriebenen Kapazitäten und Frequenzen verfügen, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit ist es von Bedeutung, dass eine Fluggesellschaft auf dieser Strecke einen bestimmten Anteil der Geschäftsreisenden oder zeitunabhängigeren Passagiere gewinnt¹¹¹², indem sie Flüge zu allen Spitzenzeiten des Tages anbietet¹¹¹³. Aus diesem Grund stellen sowohl die eingeschränkten Kapazitäten zu Spitzenzeiten am Flughafen Dublin, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, als auch der vollständig koordinierte Flughafen Frankfurt¹¹¹⁴ eine zusätzliche erhebliche Eintrittsbarriere dar. Der Flughafen Frankfurt-Hahn, der bezüglich seiner Kapazitäten nicht eingeschränkt ist, ist möglicherweise aus der Perspektive der Nachfrageseite, jedoch nicht notwendigerweise aus der Perspektive der Angebotsseite, mit dem Flughafen Frankfurt untereinander ersetzbar. Insbesondere Fluggesellschaften mit einer bestehenden Basis oder einem Drehkreuz am Flughafen Frankfurt (wie beispielsweise Lufthansa) würden im Allgemeinen keine Dienstleistungen ab dem Flughafen für eine einzelne Strecke anbieten. Die Strecke Dublin-Frankfurt stellt darüber hinaus eine eher entwickelte Strecke dar, was den Eintritt durch eine neue Fluggesellschaft mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger macht.
953. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Frankfurter Flughäfen: Lufthansa mit mehr als 55 stationierten Flugzeugen, Condor Airlines, Air Berlin mit 4 stationierten Flugzeugen (alle am Flughafen Frankfurt). Jedoch scheint auf der Basis der Phase-II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über die Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit ausüben zu können. Wie bereits beschrieben wurde, konzentriert sich der derzeitige Betrieb von Lufthansa hauptsächlich auf die Beschickung ihres Drehkreuzes. Auch wenn das Unternehmen in der Lage wäre, einige zusätzliche gewinnbringenderen Passagiere der fusionierten Einheit für sich zu gewinnen, ist es unwahrscheinlich, dass das Unternehmen in der Lage wäre, einen zusätzlichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit im Hinblick auf die Mehrheit ihrer Kunden auf Direktverbindungsflügen auszuüben, und dass Lufthansa mit ihrer Kostenstruktur geringere Preise ähnlich denen von Ryanair und Aer Lingus anbieten könnte. Auch wenn Air Berlin dem Billigflugmodell der Parteien näher ist, gibt es keine Anzeichen dafür, dass das Unternehmen auch im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit auf die Strecke Dublin-Frankfurt eintreten würde¹¹¹⁵. Weiterhin

1112 Es muss beachtet werden, dass Ryanair selbst eine Vielzahl an zeitabhängigeren Verbrauchern auf dieser Strecke bedient, da [10-15]* % der Buchungen von Flügen mit Ryanair auf dieser Strecke innerhalb der letzten 7 Tage vor Abflug vorgenommen werden. Im Falle von Aer Lingus buchen etwa [0-15]* % der Passagiere auf dieser Strecke ihre Flugtickets innerhalb der letzten 7 Tage vor Abflug (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

1113 Es muss beachtet werden, dass alle drei auf der Strecke aktiven Fluggesellschaften tägliche Flüge am frühen Morgen ab Dublin anbieten (zwischen 6:45 Uhr und 7:00 Uhr Ortszeit).

1114 Siehe Antwort von Fraport vom 16.11.2006 zum Flughafen-Fragebogen, Blatt Nr. 22060.

1115 Siehe die Antwort von Germanwings vom 15. November 2006, Blatt Nr. 21802, sowie das Protokoll der Befragung von Air Berlin vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

scheint aus den internen Dokumenten von Ryanair hervorzugehen, dass [...]*.¹¹¹⁶ Condor Airlines, eine Charterfluggesellschaft, die insbesondere Deutschland mit einer Vielzahl an Ferenzielen im Mittelmeerraum und in der ganzen Welt verbindet¹¹¹⁷, kann nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Frankfurt angesehen werden, der einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit im Hinblick auf ihr unterschiedliches Geschäftsmodell ausüben würde. Ferner stammt ein bedeutender Anteil der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹¹¹⁸, und jeder neue Wettbewerber müsste aus diesem Grund eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere in Bezug auf einen Eintritt von Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind (insbesondere Condor oder Air Berlin), da dieser Eintritt erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erfordern würde, wenn man die derzeitige starke Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland betrachtet. Es muss auch beachtet werden, dass die fusionierte Einheit mit 9 von Ryanair in Frankfurt-Hahn stationierten Flugzeugen über den Vorteil einer Basis zu beiden Seiten der Strecke und somit über mehr Flexibilität und Kostenvorteile verfügen würde. Letztendlich gibt es abgesehen von den beiden fusionierenden Parteien keine weiteren Beispiele für einen neuen Eintritt auf die Strecke Dublin-Frankfurt in den letzten Jahren.

954. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die verbleibenden konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Flughafen Dublin (CityJet und Aer Arann) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest weder einen anderen potenziellen neuen Wettbewerber mit einer Basis in Dublin noch an den Frankfurter Flughäfen für diese Strecke identifiziert. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts oder einer Kapazitätserweiterung der vorhandenen Wettbewerber nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf dieser Strecke zu verhindern.
955. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Frankfurt erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Hamburg/Lübeck

956. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Hamburg / Lübeck beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [100.000 – 150.000]*, und derzeit werden ca. 11 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr 2005 erheblich (um etwa [30-40]* %), was wahrscheinlich auf den Eintritt von Ryanair auf diese Strecke im Juni 2006 zurückzuführen ist. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Präsenz von

¹¹¹⁶ Das Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...] (Blatt Nr. 629) stellt fest [...]*

¹¹¹⁷ Siehe www.condor.com, Blatt Nr. 13021

¹¹¹⁸ Gemäß Ryanair stammen nur ca. [25-35]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland. Andererseits gibt Aer Lingus an, dass [45-60]* % des Ertrags von irischen Kunden stammt (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965), und das irische Verkehrsministerium gibt an, dass sich der Anteil der deutschen Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 nur auf [25-35]* % belief – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230. Gemäß der Kundenumfrage der Kommission begannen 66,5% der Passagiere auf der Strecke Dublin – Frankfurt ihre Reise in Dublin, während nur 27,9 % nach Frankfurt zurückreisten (die restlichen 5,6% der Passagiere haben diese Frage nicht beantwortet).

Charterfluggesellschaften ist unerheblich¹¹¹⁹, wie auch von Ryanair eingeräumt wird¹¹²⁰, und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charterbetrieb einen nennenswerten Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zur Behauptung von Ryanair¹¹²¹ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.

957. Auf der Strecke Dublin-Hamburg / Lübeck überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 7 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Lübeck (LBC), während Aer Lingus etwa 4 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Hamburg (HAM) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite¹¹²² werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen. Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben für beide fusionierende Parteien gleich. Mit Ausnahme der fusionierenden Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. In der Vergangenheit hat die Fluggesellschaft Hapag-Lloyd Executive seit April 2004 die Strecke nach Hamburg betrieben, diese jedoch im Januar 2006¹¹²³ wieder aufgegeben. Lufthansa betrieb die Strecke Strecke Dublin-Hamburg / Lübeck ebenfalls in der Vergangenheit und hat seinen Betrieb im Oktober 2000 eingestellt.
958. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹¹²⁴.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	LBC	[60-70]* %	[60-70]* %	[60-70]* %**
Aer Lingus	HAM	[30-40]* %	[30-40]* %	[30-40]* %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

** Hinweis: Ryanair ist erst im April 2006 auf die Strecke eingetreten.

959. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Hamburg / Lübeck aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die Fusion stellt daher eine Fusion mit anschließender Monopolstellung dar, die den gesamten

1119 Der Anteil der Charterpassagiere an der Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere (sowohl auf Linienflügen als auch auf Charterflügen) ist geringer als 1 %.

1120 Siehe das per E-Mail am 02.02.2007 versandte Arbeitsblatt zur Streckenanalyse von Ryanair, Blatt Nr. 2620.

1121 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1122 Siehe Abschnitt 6.3.

1123 Hapag-Lloyd Executive betreibt eine Flotte mit sehr kleinen Flugzeugen (mit maximal 11 Sitzen) ausschließlich für Geschäftsreisende und kann somit nicht als Wettbewerbsdruck für die Parteien angesehen werden (siehe: <http://www.hl-executive.de/>, Blatt Nr. 13021).

1124 Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

vorhandenen Wettbewerb auf dieser Strecke ausschalten würde¹¹²⁵.

960. Die Strecke Dublin-Hamburg / Lübeck unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, auch wenn im Hinblick auf die begrenzte Anzahl an Frequenzen und den weniger bedeutenden Anteil an zeitabhängigeren Passagieren¹¹²⁶ die Überlastung zu Spitzenzeiten am Flughafen Dublin möglicherweise keine wesentliche Eintrittsbarriere darstellt.
961. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten.
962. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz am Flughafen Hamburg / Lübeck: Lufthansa mit mehr als 10 stationierten Flugzeugen, Germanwings mit 2 stationierten Flugzeugen und Air Berlin mit 7 Flugzeugen. Auf der Basis der Phase-II-Untersuchung scheint jedoch keine dieser Fluggesellschaften über ausreichend Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit auszuüben. Lufthansa ist eine traditionelle Netzwerkfluggesellschaft und betreibt ein Drehkreuzsystem, was sich von dem Billigflugmodell mit Direktverbindungen von Ryanair und Aer Lingus unterscheidet. Zudem gab Lufthansa diese Strecke bereits im Jahre 2000 auf, als es keinen anderen Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Hamburg / Lübeck gab. Selbst wenn Lufthansa diese Strecke wieder aufnehmen wollte, so wäre das Unternehmen nicht in der Lage, dem Kunden eine Billigflugalternative anzubieten, und im Hinblick auf dessen Geschäftsmodell könnte es kaum einen bedeutsamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierten Parteien ausüben. Auch wenn Germanwings und Air Berlin dem Billigflugmodell der Parteien ähnlicher sind, gibt es keine Hinweise darauf, dass die Unternehmen auch im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit auf die Strecke Dublin-Hamburg / Lübeck eintreten würden, sondern dass eher das Gegenteil der Fall ist¹¹²⁷. Weiterhin scheint aus den internen Dokumenten von Ryanair hervorzugehen, dass [...] ¹¹²⁸. Es muss anerkannt werden, dass der Anteil der aus Irland stammenden Passagiere auf dieser Strecke erheblich geringer ist¹¹²⁹, und dass daher die Stärke der fusionierten Einheit in Irland eine weniger erhebliche Eintrittsbarriere im Vergleich zu anderen Strecken darstellt. Jedoch gibt es abgesehen von den fusionierenden Parteien keine Beispiele für einen dauerhaften neuen Eintritt einer vergleichbaren Fluggesellschaft auf der Strecke Dublin-Hamburg / Lübeck in den letzten

1125 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

1126 Der Anteil von Ryanair-Passagieren, die in den letzten 7 Tagen auf dieser Strecke buchen, beträgt [0-10]* %. Bei Aer Lingus buchen [0-15]* % der Passagiere innerhalb der letzten 7 Tage diese Strecke (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

1127 Siehe Antwort von Germanwings vom 15. November 2006, Blatt Nr. 21802, und Protokoll der Befragung von Air Berlin vom 13. Februar 2007, Blatt Nr. 6170.

1128 Das Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc vom [...] (Blatt Nr. 629) beinhaltet [...]

1129 Gemäß Ryanair stammen ca. [20-35]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während Aer Lingus [30-45]* % des Ertrags von irischen Kunden erwirtschaftet - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965. Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammten [60-70]* % der Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 vom Zielland - siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

Jahren.

963. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keine potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, die nicht entweder über eine Basis in Dublin oder am Flughafen Hamburg/Lübeck verfügen. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Hamburg / Lübeck zu verhindern.
964. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Frankfurt erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Krakau

965. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Krakau beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [100.000 – 150.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 12 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von Linienfluggesellschaften betrieben. Der Linienflugbetrieb auf dieser Strecke begann erst Ende des Jahres 2005, als die Fluggesellschaften SkyEurope und Aer Lingus (beide im Oktober/November 2005) ihren Betrieb aufnahmen. Ryanair ist im April 2006 auf den Markt eingetreten. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke beförderten Passagiere stieg seitdem stetig an, und die Strecke kann insgesamt als eine eher dynamische Strecke angesehen werden, insbesondere im Hinblick auf den zunehmenden Verkehr zwischen Polen und Irland. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Präsenz von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich¹¹³⁰, wie von Ryanair selbst eingeräumt wird¹¹³¹, und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zur Behauptung von Ryanair¹¹³² können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.
966. Auf der Strecke Dublin-Krakau überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 4 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Krakau (KRK), während Aer Lingus etwa 5 Verbindungen pro Woche zum gleichen Flughafen betrieb. Abgesehen von den Parteien betreibt SkyEurope eine Verbindung zwischen Dublin und dem Flughafen Krakau mit etwa 3 wöchentlichen Verbindungen. Die geplanten Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben für alle Fluggesellschaften gleich.
967. Die Marktanteile der Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden

1130 Gemäß den Daten der Dublin Airport Authority gab es im Jahr 2006 keine Charterflüge auf dieser Strecke.

1131 Siehe das per E-Mail am 02.02.2007 versandte Arbeitsblatt zur Streckenanalyse von Ryanair, Blatt Nr. 2620.

1132 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹¹³³.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	KRK	[30-40]* %	[30-40]* %	[30-40]* %
Aer Lingus	KRK	[40-50]* %	[40-50]* %	[30-40]* %
ZUSAMMEN		[70-80]* %	[70-80]* %	[70-80]* %
SkyEurope	KRK	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %

968. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Krakau aktiven Fluggesellschaften von 3 auf 2 verringern und der fusionierten Einheit einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verleihen. Der zusammen gerechnet sehr hohe Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke ist bereits an sich ein Beleg für eine marktbeherrschende Stellung¹¹³⁴. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus, die beiden größten Konkurrenten, die auf dieser Strecke aktiv sind¹¹³⁵, miteinander vereinen. Es wird festgestellt, dass SkyEurope ebenfalls eine Billigfluggesellschaft darstellt, die Direktverbindungsdienstleistungen anbietet. SkyEurope hat jedoch angegeben, dass der Zusammenschluss der fusionierten Einheit eine dominierende Position auf dem Markt verleihen würde, die SkyEurope daran hindern würde, auch auf Strecken zu expandieren, die im Einklang mit ihrem Geschäftsplan stehen würden, einschließlich der Strecke Dublin-Krakau¹¹³⁶. Des Weiteren gibt Ryanair selbst in seinen internen Dokumenten an, dass das Unternehmen SkyEurope [...] ¹¹³⁷. Es ist daher zweifelhaft, in welchem Maße SkyEurope kurzfristig oder mittelfristig einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnte, insbesondere im Hinblick auf die Tatsache, dass die fusionierte Einheit die Strecke Dublin-Krakau jeden Tag in der Woche betreiben würde, während SkyEurope nur drei Verbindungen pro Woche bereitstellt. Obwohl ein größerer Teil der Passagiere aus Irland stammt¹¹³⁸, sollte berücksichtigt werden, dass ein Teil dieses Passagieraufkommens aus Irland durch polnische Gastarbeiter entstanden sein könnte, die in Irland leben¹¹³⁹, eine Annahme, welche die Möglichkeiten von SkyEurope verbessert, mit den fusionierten Parteien auf dieser Strecke zu konkurrieren. Jedoch würde SkyEurope, wie in Abschnitt 7.8 im Detail erklärt, eine Ausweitung seiner Tätigkeiten nur unter gewissen Voraussetzungen in Erwägung ziehen. Aus diesem Grund hat die Kommission ernsthafte Zweifel daran, dass SkyEurope in der

1133 Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

1134 Siehe das Urteil des Gerichts erster Instanz Rs. T-210/01, *General Electric gegen die Europäische Kommission* vom 14. Dezember 2005, Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 115 sowie die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

1135 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

1136 Siehe Übermittlung von SkyEurope vom 6.12.2006, insbesondere Antworten auf die Fragen 2 und 12.

1137 Siehe das Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom [...]*, Seite 3.7 (Blatt Nr. 629).

1138 Laut Ryanair stammen etwa [45-60]* % seiner Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während Aer Lingus [60-75]* % seines Umsatzes durch irische Passagiere erzielt - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965. Obwohl Ryanair in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007 (Absatz 628) feststellt, dass ein wesentlicher Teil der Passagiere aus Polen stammt, fügt es diesbezüglich keine zusätzlichen Belege oder Argumente bei.

1139 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, z. B. Absätze 628, 761 oder 828.

Lage und bereit wäre, seine Tätigkeiten auszuweiten und auf der Basis des dargestellten Betriebs auf dieser Strecke in einen wirksamen Wettbewerb gegen die fusionierten Parteien zu treten. Aus diesem Grund würde die Fusion zu einer Aufhebung der Wettbewerbsrivalitäten zwischen den Parteien führen, die eine bedeutende Quelle bezüglich des Wettbewerbs auf dieser Strecke darstellen, und es ist zweifelhaft, ob dieser Verlust durch den einzigen verbleibenden Wettbewerber SkyEurope ausgeglichen werden könnte.

969. Die Strecke Dublin-Krakau unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, auch wenn im Hinblick auf die begrenzte Anzahl an Frequenzen und dem weniger bedeutenden Anteil der zeitabhängigeren Passagiere die Überlastung zu Spitzenzeiten am Flughafen Dublin möglicherweise nicht als eine bedeutende Eintrittsbarriere angesehen werden kann. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Jedoch gibt es mit Ausnahme der Fluggesellschaft SkyEurope, die bereits mit 3 stationierten Flugzeugen auf der Strecke aktiv ist, keine andere konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis in Krakau. Ryanair argumentiert, dass Centralwings und Wizzair expandierende Fluglinien sind, welche auf die Strecke Dublin-Krakau eintreten könnten, obwohl sie dort nicht über eine Basis verfügen. Sie argumentieren damit, dass Centralwings bereits die Strecke Shannon-Krakau betreibt¹¹⁴⁰. Es sollte dabei herausgestellt werden, dass Centralwings nicht die Strecke Shannon-Krakau, sondern Cork-Krakau betreibt¹¹⁴¹. Auch wenn Centralwings derzeit auf drei irischen Strecken mit Ryanair konkurriert (Dublin-Breslau, Dublin-Danzig und Cork-Warschau), war es immer die Fluggesellschaft Ryanair, die auf die Strecke in Konkurrenz zu dem bestehenden Betrieb von Centralwings eingetreten ist. Es ist daher fraglich, ob Centralwings dazu bereit wäre, auf diese Strecke in Konkurrenz zu der starken fusionierten Einheit einzutreten, und ob das Unternehmen in der Lage wäre, einen erheblichen Wettbewerbsdruck auszuüben. Wizzair ist eine Billigfluggesellschaft, die hauptsächlich in Polen und Ungarn stationiert ist und eine Vielzahl von europäischen Zielen anfliegt. Jedoch betreibt das Unternehmen mit Ausnahme der kürzlich eingeführten zwei Flüge von Kattowitz und Danzig nach Cork (auf denen keine der fusionierenden Parteien aktiv ist) keine Flüge nach Dublin. Es ist aus diesem Grunde zweifelhaft, bis zu welchem Grade es in der Lage wäre, einen wirksamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierten Parteien auf der Strecke Dublin-Krakau aufzubauen, ohne eine Basis an einem der beiden Zielorte zu haben. Die Tatsache, dass Wizzair „mit FR [Ryanair] in der European Low Fares Airline Association bereits eng zusammen arbeitet und auf zahlreichen Flughäfen gemeinsam mit FR [Ryanair] arbeitet“¹¹⁴² kann nicht als mildernde Umstände für die Eintrittsbarrieren in diesem Fall angesehen werden, insbesondere, da Wizzair momentan auf keiner Strecke nach oder von Irland im Wettbewerb mit Ryanair oder Aer Lingus steht. Außerdem sollte berücksichtigt werden, dass bislang keine dieser Fluglinien auf eine Strecke zwischen Polen und Irland eingetreten ist, die bereits von Ryanair betrieben worden wäre und dass bislang keine dieser Gesellschaften (zumindest zwischen April 2003 und Oktober 2006) auf irgendeine andere innereuropäische Strecke eingetreten ist, auf der Ryanair bereits die entsprechende Flughafen- oder

1140 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 630.

1141 Siehe www.centralwings.com ebenso wie www.corkairport.com und www.shannonairport.com, Blatt Nr. 13021.

1142 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 633.

Städteverbindung betrieben hätte¹¹⁴³.

970. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis in Dublin oder eine Basis in Krakau verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts oder einer Kapazitätserweiterung nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Krakau zu verhindern.
971. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die beabsichtigte Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Krakau erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Lyon

972. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Lyon beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [50.000 – 100.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 6 Verbindungen pro Woche auf dieser Strecke von Ryanair und Aer Lingus betrieben. Aus deren Perspektive stellt diese Strecke eher eine neue Strecke dar, da Aer Lingus seinen Betrieb im April 2004 und Ryanair seinen Betrieb erst im Dezember 2006 aufgenommen hatte. Auch wenn die Strecke in den letzten beiden Jahren stark an Bedeutung gewonnen hat, ist es fraglich, ob es eine Möglichkeit für einen weiteren neuen Eintritt geben könnte, da die Strecke in Bezug auf die Gesamtzahl der beförderten Passagiere relativ „verkehrsschwach“ ist. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Ryanair argumentiert, dass Charterfluggesellschaften über erhebliche Operationen auf dieser Strecke verfügen. Da es in der Wintersaison auf dieser Strecke zu einem bedeutenden Charterflugverkehr kommt, wird der mögliche Wettbewerbsdruck, der auf dieser Strecke¹¹⁴⁴ von Charterfluggesellschaften auf die fusionierte Einheit ausgeübt wird, in Absatz 976 näher analysiert.
973. Auf der Strecke Dublin-Lyon überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 3 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Grenoble (GNB), während Aer Lingus etwa 3 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Lyon St Exupéry (LYS) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite¹¹⁴⁵ werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen. Die geplante Anzahl an wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 beträgt etwa 2 für Ryanair und etwa 4 für Aer Lingus. Abgesehen von den

¹¹⁴³ Siehe die Vorlage von Ryanair vom 20. Februar 2007, „Ryanair/Aer Lingus: Positionspapier zu den Eintrittsbarrieren“, Blatt Nr. 4135, Anhang III. Es gibt kein Beispiel dafür, dass Centralwings, SkyEurope oder Wizzair zwischen April 2003 und Oktober 2006 auf eine Städte- oder Flughafenverbindung eingetreten sind, die bereits von Ryanair betrieben worden wäre. In allen Fällen, in denen Ryanair mit einer dieser Fluggesellschaften auf den Strecken zwischen Irland und Polen in einem Wettbewerbsverhältnis steht (SkyEurope auf der Strecke Dublin-Krakau und Centralwings auf den Strecken Dublin-Breslau und Dublin-Danzig), war es jeweils Ryanair, die bei einem bestehenden Flugbetrieb dieser Gesellschaft eingetreten ist.

¹¹⁴⁴ Der Anteil der Charterpassagiere in Bezug auf die Gesamtzahl der Passagiere (Linie und Charter) auf dieser Strecke im Jahr 2006 beläuft sich auf [10-20]* %, während der Anteil in der Wintersaison 2005/2006 nach DAA-Daten bei ca. [20-30]* % lag. Da Ryanair diese Strecke erst im Dezember 2006 aufgenommen hat, kann angenommen werden, dass der Anteil der Charterpassagiere in der Wintersaison 2006/2007 wesentlich geringer war, da das Angebot der Linienplätze sich mit dem Eintritt von Ryanair mehr als verdoppelt hat. Es sollte beachtet werden, dass dies alle Passagiere einschließt, die durch Charterfluggesellschaften befördert wurden, d. h. sowohl diejenigen, die eine Pauschalreise gekauft haben, als auch diejenigen, die einen „dry seat“ gekauft haben. Wie im Folgenden detaillierter beschrieben, ist der Anteil an „dry seat“-Verkäufen erheblich niedriger.

¹¹⁴⁵ Siehe Abschnitt 6.3.

fusionierenden Parteien gibt es keine weiteren aktiven Linienfluggesellschaften auf dieser Strecke, und zum Zeitpunkt des Eintritts von Aer Lingus im Jahre 2004 waren keine Linienfluggesellschaften auf der Strecke aktiv. Abgesehen von den fusionierenden Parteien gab es in den letzten Jahren keine anderen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke.

974. Die Marktanteile der Parteien sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹¹⁴⁶.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	GNB	[50-60]* %	[30-40]* %	-**
Aer Lingus	LYS	[40-50]* %	[60-70]* %	100 %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

** Hinweis: Ryanair ist erst im Dezember 2006 auf die Strecke eingetreten.

975. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Lyon aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹¹⁴⁷.
976. Im Allgemeinen werden Charterfluggesellschaften nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf Ryanair und Aer Lingus auf den sich überschneidenden Strecken angesehen¹¹⁴⁸. Da jedoch der Charterflugverkehr einen bedeutenden Anteil der auf der Strecke Dublin-Lyon im Winter 2005/2006 beförderten Passagieren darstellt, und unter Berücksichtigung der gegenteiligen Argumente von Ryanair in Bezug auf diese bestimmte Strecke, hat die Kommission untersucht, ob Charterfluggesellschaften einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien auf dieser Strecke ausüben könnten. Es sollte jedoch beachtet werden, dass Ryanair erst im Dezember 2006 auf dieser Strecke eingetreten ist und so der Anteil des Charterflugverkehrs wahrscheinlich niedriger als im Jahre 2006 ist. Sofern die zusätzliche Kapazität von Ryanair eingerechnet wird (und selbst unter der Annahme, dass der Eintritt von Ryanair keine negativen Auswirkungen auf die Anzahl der Charterflugpassagiere hat), würde der Anteil des gesamten Charterflugverkehrs selbst in der Wintersaison auf unter 15 % sinken. Im Allgemeinen ist der Betrieb der Charterfluggesellschaften auf den Zeitraum zwischen Dezember und März¹¹⁴⁹ begrenzt und hat daher keinen Einfluss auf den Betrieb der fusionierten Einheit im Rest des Jahres. Abgesehen von einigen *Ad-hoc/On-off*-Operationen durch andere Charterfluggesellschaften betreibt

¹¹⁴⁶ Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

¹¹⁴⁷ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹¹⁴⁸ Siehe Abschnitt 6.7.

¹¹⁴⁹ Gemäß den Daten der DAA existierten keine Charterflüge außerhalb dieser Wintermonate im Jahr 2006.

insbesondere Monarch Airlines die Strecke Dublin-Lyon¹¹⁵⁰. Dies wird auch durch die von Ryanair bereitgestellte Zuweisung von Zeitnischen für den Winter 2006/2007 bestätigt, in der nur Monarch Airlines über Zeitnischen an mehr als einem oder an zwei Tagen verfügt. Da Monarch Airlines seine Flüge nur an Samstagen betreibt, während die fusionierte Einheit ihre Flüge an 5 bis 6 Tagen in der Woche anbieten würde, würde diese daher eine erheblich höhere Flexibilität und Auswahl bieten. Ferner hat der Markttest ergeben, dass eine große Mehrheit der Flugtickets von Charterfluggesellschaften (einschließlich von Monarch Airlines¹¹⁵¹) nicht separat verkauft werden, sondern eher als Teil einer Pauschalreise, die dem Endkunden von den Reiseveranstaltern und nicht von den Charterfluggesellschaften selbst verkauft wird¹¹⁵². Selbst wenn Ryanair sich beispielsweise auf die Vorlage von FirstChoice bezieht und darauf hinweist, dass dieses Unternehmen auf dem irischen Markt „reine Flüge“ anbietet¹¹⁵³, muss hinzugefügt werden, dass FirstChoice nur 3 % seiner Tickets in Irland als reine Flüge verkauft und dass 97% seiner Tickets als Teil von Pauschalreisen verkauft werden¹¹⁵⁴. Es gibt keine Hinweise darauf, dass dies auf dieser einzelnen Strecke anders sei. Aus diesem Grund war nur ein sehr kleiner Teil des Anteils von 15 % Charterflugverkehr „reine Flüge“. Diesbezüglich bieten die Charterfluggesellschaften (einschließlich Monarch Airlines) keine Möglichkeit an, auf ihrer Website reine Flugtickets für die Strecke Dublin-Lyon zu buchen, auch wenn dies auf den Internetseiten einiger Reiseveranstalter möglich ist, die ihre Tickets in Irland verkaufen¹¹⁵⁵. Die meisten Charterfluggesellschaften verkaufen ihre Tickets an Reiseveranstalter, welche diese wiederum als Teil einer Pauschalreise (was bedeutet, dass im Allgemeinen der Reiseveranstalter und nicht die Charterfluggesellschaft entscheidet, welche Strecken wann betrieben werden¹¹⁵⁶) oder in weit geringerem Maße als reine Flüge weiterverkaufen. Zudem ist die Wahrscheinlichkeit eines erheblichen Eintritts durch neue Charterfluggesellschaften mit einem flexibleren Produktangebot, das einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würde, im Hinblick auf den sinkenden Charterflugmarkt in Irland im Allgemeinen sowie auf dieser bestimmten Strecke¹¹⁵⁷ sehr gering¹¹⁵⁸. Somit kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Charterfluggesellschaften einen spürbaren Wettbewerbsdruck auf die fusionierten Parteien auf der Strecke Dublin-Lyon ausüben könnten, da nur ein kleiner Teil des Anteils des gesamten Charterflugverkehrs, der kleiner als 15 % ist, in der Wintersaison aus reinen Flügen bestehen würde, sowie unter Berücksichtigung des begrenzten Zeitraums der Charteraktivitäten, des Unterschieds im Produkt, das an den Endverbraucher und in den benutzten Vertriebskanälen (Reiseveranstalter) verkauft wird, sowie unter Berücksichtigung der begrenzten Flexibilität von Charterflügen.

1150 Gemäß den Daten der DAA stellte diese Charterfluggesellschaft ca. 99% der Charterpassagiere im Jahr 2006.

1151 Siehe Antwort von Monarch vom 15.02.2007 auf den Charter-Fragebogen, Blatt Nr. 3664, Frage 4.

1152 Siehe Antworten auf Fragebogen an Charterfluggesellschaften, Fragen 3, 6 und 8 sowie Fragebogen an Charterfluggesellschaften II, Fragen 2, 4 und 5.

1153 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 685.

1154 Siehe die Antwort von FirstChoice vom 05.03.2007 auf den Fragebogen an Charterfluggesellschaften, Blatt Nr. 4916, Frage 4.

1155 Wie zum Beispiel www.falconholidays.ie, www.panoramaholidays.ie, www.steintravel.ie, www.cassidytravel.ie oder www.joewalshstour.ie. Jedoch muss im Hinblick auf die jüngste Entscheidung der britischen Kartellbehörde (OFT) bei der Fusion zwischen Flybe und BA Connect darauf hingewiesen werden, dass die Situation in Großbritannien anders ist, wo eine Reihe dieser Charterfluggesellschaften ihre Flugtickets direkt über ihre Homepage verkauft (und nicht über Reiseveranstalter). Eine Vielzahl von Charterfluggesellschaften, einschließlich Monarch Airlines (www.flymonarch.com), bietet auf ihren Websites eine Möglichkeit an, nur Flüge von einer Vielzahl der britischen Flughäfen zu verschiedenen Ferienzielen zu buchen.

1156 Siehe die Antworten auf den Fragebogen an die Charterfluggesellschaften sowie den Fragebogen an die Charterfluggesellschaften II.

1157 Gemäß den Daten der Dublin Airport Authority sank die Anzahl der Passagiere von Charterfluggesellschaften auf der Strecke Dublin – Lyon zwischen 2005 und 2006 um mehr als [50-60]* %.

1158 Siehe auch das Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8. März 2007, Blatt Nr. 6170, Antworten der Charterfluggesellschaften auf den Charter-Fragebogen vom 23.11.2006 und auf sonstige weitere Fragen an die Charterfluggesellschaften.

977. Die Strecke unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Überlastung des Flughafens Dublin keine erhebliche Eintrittsbarriere auf dieser Strecke darstellt, da diese Strecke hauptsächlich für Freizeitflüge genutzt wird, die nicht von Zeitnischen zu Spitzenzeiten oder von höheren Frequenzen abhängen. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, ebenfalls Zeitnischen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die gegenwärtige Überlastung des Flughafens Dublin bezüglich Zeitnischen als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹¹⁵⁹.
978. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Laut Ryanair verfügt Air France über eine Basis am Flughafen Toulouse Blagnac mit 10 stationierten Flugzeugen. Jedoch verfügt Air France in Lyon nur über ein regionales Drehkreuz, hauptsächlich für seine Inlandsflüge. Aus diesem Grund und im Hinblick auf das unterschiedliche Geschäftsmodell dieser Fluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot kann Air France nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber für die Strecke Dublin–Lyon angesehen werden, der einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würde, wenn er in der Lage wäre, eine Alternative insbesondere für Verbraucher zu bieten, die an günstigen Preisen auf dieser überwiegend als Freizeitstrecke genutzten Route interessiert sind. Weiterhin stammen mehr als 50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹¹⁶⁰, und ein neuer Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind, da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt. Letztendlich gibt es mit Ausnahme der fusionierenden Parteien keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren.
979. Es gibt ebenfalls keine Hinweise darauf, dass CityJet mit seinen in Dublin stationierten Flugzeugen einen potenziellen neuen Wettbewerber für die Strecke Dublin-Lyon darstellen würde. Da diese Strecke vorwiegend auf Privatreisende ausgerichtet ist und nur über einen geringen Anteil an Geschäftskunden / zeitabhängigeren Passagieren¹¹⁶¹ verfügt, stünde ein Eintritt nicht im Einklang mit dem Geschäftsmodell von CityJet, das in Abschnitt 7.8 näher beschrieben wird. Im Übrigen hätte CityJet mit seinen kleineren Flugzeugen Schwierigkeiten, mit der fusionierten Einheit auf dieser Strecke mit geringen Frequenzen zu konkurrieren. Aus ähnlichen Gründen und wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellt auch die andere konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis am Flughafen Dublin (Aer Arann) wahrscheinlich keinen potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke aufgezeigt, der nicht entweder über eine Basis in Dublin oder am Flughafen Lyon verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbs-

¹¹⁵⁹ Siehe z.B. das Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8.3.2007, Blatt Nr. 6170.

¹¹⁶⁰ Da Ryanair den Betrieb auf dieser Strecke erst im Dezember 2006 aufgenommen hat, existieren noch keine verlässlichen Daten zur Herkunft der Passagiere von Ryanair. Aer Lingus erwirtschaftet [45-60]* % des Ertrags von irischen Kunden - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965.

¹¹⁶¹ Gemäß Aer Lingus buchten nur [0-15]* % der Passagiere auf dieser Strecke ihre Flüge in den letzten sieben Tagen vor dem Flug (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

widrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Lyon zu verhindern.

980. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die beabsichtigte Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Lyon erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Madrid

981. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Madrid beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [200.000 – 250.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 25 Verbindungen pro Woche im Winter und etwa 29 Verbindungen pro Woche im Sommer auf dieser Strecke von den Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr 2005 um etwa [0-10]* % und stieg auch in den vorherigen Jahren ständig an, auch wenn die Wachstumsrate im Allgemeinen geringer ist als bei der Mehrheit von dynamischeren, sich überschneidenden Strecken. Der Markt ist daher eher als entwickelt zu betrachten (auch im Hinblick auf den Eintritt von Ryanair im Dezember 2006, was einen weiteren neuen Eintritt möglicherweise noch schwieriger macht). Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Präsenz von Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke ist unerheblich¹¹⁶², wie von Ryanair selbst eingeräumt wird¹¹⁶³, und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹¹⁶⁴ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.
982. Auf der Strecke Dublin-Madrid überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 7 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Madrid (MAD), während Aer Lingus etwa 11 wöchentliche Verbindungen zum gleichen Flughafen betrieb. Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben für beide Parteien gleich. Abgesehen von den fusionierenden Parteien hat die Fluggesellschaft Iberia die Strecke traditionell betrieben und bietet auf dieser Strecke im Winter 2006/2007 etwa 7 wöchentliche Verbindungen und im Sommer 2007 etwa 11 Verbindungen pro Woche an. Darüber hinaus hat Spanair in den Jahren von 2004 bis 2006 Linienflugdienstleistungen zwischen Dublin und Madrid während der Sommersaison angeboten, hat jedoch die Strecke im Oktober 2006 verlassen und plant weiterhin keine Linienflugdienstleistungen für den Sommer 2007. Mit Ausnahme des Eintritts von Ryanair im Dezember 2006 und dem rein saisonalen Betrieb von Spanair gab es in den letzten Jahren keine neuen Wettbewerber auf dieser Strecke.
983. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Es muss jedoch beachtet werden, dass Iberia einen erheblichen Anteil an Transferpassagieren auf dieser Strecke

¹¹⁶² Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 2 %.

¹¹⁶³ Siehe das per E-Mail am 02.02.2007 versandte Arbeitsblatt zur Streckenanalyse von Ryanair, Blatt Nr. 2620.

¹¹⁶⁴ Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

befördert hat. Auf der anderen Seite befördern sowohl Ryanair als auch Aer Lingus praktisch nur Passagiere auf Direktverbindungen¹¹⁶⁵. Aus diesem Grund ist es im Einklang mit der Definition des relevanten Marktes und zur besseren Reflexion der Wettbewerbssituation auf diesem Markt angemessen, den Marktanteil exklusive der Transferpassagiere zu berechnen, wie in der sechsten Spalte der Tabelle angegeben. Um zudem die gemeinsame Position der fusionierenden Parteien auf dem Markt für Direktverbindungen nach dem Eintritt von Ryanair im Dezember 2006 anzuzeigen, gibt die letzte Spalte der Tabelle die Marktanteile auf der Basis der Kapazitäten für die Sommersaison 2007 an, wobei die Kapazitäten in Bezug auf die Transferpassagiere von Iberia auf der Basis der Annahme ausgeschlossen werden, dass der Anteil der Transferpassagiere der gleiche ist wie im Sommer 2006.

Fluggesellschaft	Ziel-flughafen	Marktanteil – Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere		Marktanteil – Kapazität Sommer 2007 exkl. Transferpassagiere
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	Sommer 2006 – alle Passagiere	Sommer 2006 – exkl. Transferpassagiere	
Ryanair	MAD	[20-30]* %	[20-30]* %	-**	-**	[30-40]* %
Aer Lingus	MAD	[40-50]* %	[30-40]* %	[60-70]* %	[60-70]* %	[40-50]* %
ZU-SAMMEN		[70-80]* %	[60-70]* %	-	-	[70-80]* %
Iberia	MAD	[20-30]* %	[30-40]* %	[30-40]* %	[20-30]* %	[20-30]* %
Spanair	MAD	-	-	[0-10]* %**	[0-10]* %**	-

** Hinweis: Ryanair ist erst im Dezember 2006 auf diese Strecke eingetreten, und Spanair hat diese Strecke im Oktober 2006 aufgegeben

984. Da Spanair die Strecke aufgegeben hat, würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Madrid aktiven Fluggesellschaften von 3 auf 2 verringern und der fusionierten Einheit einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verleihen. Der gemeinsame Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus kann selbst als ein Indikator für eine dominante Marktposition angesehen werden, insbesondere aufgrund der Tatsache, dass nur Passagiere auf Direktverbindungen berücksichtigt werden sollten¹¹⁶⁶. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus miteinander vereinen, die beiden größten Konkurrenten, die auf dieser Strecke aktiv sind¹¹⁶⁷. Iberia kann aufgrund seines Geschäftsmodells, das auf Flügen mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot basiert, einschließlich eines erheblichen Anteils an Transferpassagieren auf dieser Strecke

¹¹⁶⁵ Ryanair transportierte keine Transferpassagiere, während der Anteil der Transferpassagiere auf Aer-Lingus-Flügen nach Madrid vernachlässigt werden kann (im Sommer 2006 betrug er nur ca. [0-10]* % der Gesamtzahl der transportierten Passagiere, siehe Antwort von Aer Lingus vom 20.11.2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 4122).

¹¹⁶⁶ Siehe das Urteil des Gerichts erster Instanz Rs. T-210/01, *General Electric gegen die Europäische Kommission* vom 14. Dezember 2005, Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 115 sowie die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

¹¹⁶⁷ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe die Absätze 797 und 1).

(siehe auch Abschnitt 7.4), nicht als ein enger Konkurrent für die fusionierenden Parteien angesehen werden. Zudem ist Clickair, das momentan nur eine Basis in Barcelona hat, kurz- bis mittelfristig wahrscheinlich kein Wettbewerber auf dieser Strecke. Selbst für den Fall, dass Clickair zukünftig ebenso eine Basis in Madrid aufbaut¹¹⁶⁸, ist es aus den gleichen Gründen wie im Falle der Strecke Dublin-Barcelona unwahrscheinlich (siehe Absatz 902), dass es einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierten Parteien aufbauen würde. Ryanair argumentiert, dass „*Iberias Billigflugtochtergesellschaft Clickair kürzlich damit begonnen hat, die Strecke nach Madrid zu betreiben*“¹¹⁶⁹, und ebenso, dass „*die Tatsache, dass Clickair nun die Strecke Madrid-Dublin betreibt, ein Beweis dafür ist, dass Fluggesellschaften mit vollem Dienstleistungsangebot mit FR [Ryanair] in direkten Wettbewerb treten können und dies auch tun, entweder mit Hilfe ihrer Billigflugtochtergesellschaften oder in ihrem eigenen Namen.*“¹¹⁷⁰. Jedoch sind diese Aussagen faktisch inkorrekt, da Clickair die Strecke Dublin-Madrid nicht betreibt und ebensowenig Flüge von oder nach Madrid, da seine Hauptbasis sich in Barcelona befindet¹¹⁷¹. Im Hinblick auf den Eintritt von Clickair auf die Strecke Dublin-Barcelona dagegen wies Iberia allerdings darauf hin, dass die Klientel außerordentlich preisbewusst sei, und dass eine niedrigere Kostenbasis notwendig sei, um diese Strecke profitabel zu betreiben¹¹⁷². Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Strecke saisonalen Schwankungen unterliegt und entsprechend eine größere Flexibilität notwendig ist, um das Angebot an die Nachfrage anzupassen. Dies scheint die Annahme zu bestätigen, dass Iberia selber kaum in der Lage war, mit den bestehenden Gesellschaften, welche diese Strecke betreiben, zu konkurrieren (Ryanair und Aer Lingus). Ryanair argumentiert außerdem, dass „*Iberia ist auf der Strecke Madrid -Dublin wahrscheinlich eher der stärkste Wettbewerber für EI [Aer Lingus] ist, berücksichtigt man, dass die Dienstleistungen der entsprechenden Flughäfen sich viel stärker gleichen als die von FR [Ryanair].*“ Dieses Argument ist allerdings nicht nachvollziehbar, da alle Fluggesellschaften auf dieser Strecke die gleichen Flughäfen benutzen (DUB und MAD). Aus diesem Grund würde die Fusion zu einer Aufhebung der gesamten Wettbewerbsrivalitäten zwischen den Parteien führen, die eine bedeutende Quelle für den Wettbewerb auf dieser Strecke darstellen, insbesondere im Falle von Passagieren auf Direktverbindungen zwischen Dublin und Madrid, auf die sich sowohl Ryanair als auch Aer Lingus konzentrieren.

985. Die Strecke Dublin-Madrid unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Was insbesondere den Zugang zu Flughafeninfrastrukturen betrifft, ist es bemerkenswert, dass Madrid ein vollständig koordinierter Flughafen gemäß der Zeitnischenverordnung ist¹¹⁷³, während die Kapazitäten des Flughafens Dublin zu Spitzenzeiten begrenzt sind, wie detailliert in Abschnitt 7.8 beschrieben wird. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Strecke Dublin-Madrid keine Strecke mit hohen Frequenzen darstellt und die Überlastung zu Spitzenzeiten möglicherweise nicht die größte Eintrittsbarriere ist. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, ebenfalls Zeitnischen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die gegenwärtige Überlastung des Flughafens

1168 Es muss beachtet werden, dass Clickair auf seiner Website angegeben hat, dass „*in der näheren Zukunft, jedoch nicht vor 2007, Subbasen in anderen größeren Städten in Spanien eröffnet werden.*“ Siehe: www.clickair.com, Blatt Nr. 13021.

1169 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 857.

1170 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 858.

1171 Siehe www.dublinairport.com und www.clickair.com, Blatt Nr. 13021. Die einzige Strecke nach Dublin, die von Clickair betrieben wird, ist von Barcelona aus (siehe die Analyse der Strecke Dublin-Barcelona).

1172 Siehe die Antwort von Iberia vom 17.11.2006 auf den Fragebogen an Wettbewerber, Blatt Nr. 22281, Frage 40.

1173 Siehe die Antwort von AENA vom 24.11.2006 auf den Fragebogen an Flughäfen, Blatt Nr. 23214.

Dublin bezüglich Zeitnischen als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹¹⁷⁴.

986. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten.
987. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz am Flughafen Madrid: Iberia mit mehr als 30 Flugzeugen, Spanair mit mehr als 5 Flugzeugen, Vueling mit mehr als 3 Flugzeugen und easyJet mit mehr als 3 Flugzeugen. Jedoch scheint auf der Basis der Phase-II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über die Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit ausüben zu können. Der Fall von Iberia wurde bereits zuvor in Absatz 984 beschrieben. Im Hinblick auf den kürzlichen Ausstieg aus der Strecke Dublin-Madrid (sowie aus den Strecken Dublin-Barcelona und Dublin-Teneriffa) ist es unwahrscheinlich, dass Spanair kurzfristig oder mittelfristig einen potenziellen neuen Wettbewerber für die Strecke Dublin-Madrid darstellen würde. Zusätzlich ist Spanair sowohl eine Linienfluggesellschaft als auch eine Charterfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot sowie Mitglied der Star Alliance. Auch wenn das Unternehmen in den nächsten Jahren eine größere Expansion plant, liegt sein Ziel darin, „die führende Fluggesellschaft für Geschäftsverkehr zu werden“¹¹⁷⁵. Im Übrigen konzentriert sich dieser Expansionsplan auf Barcelona und nicht auf Madrid. Im Hinblick auf Vueling betrachtet dieses Unternehmen sich als Billigfluggesellschaft mit seiner wichtigsten Basis in Barcelona (sowie einer weiteren Basis in Madrid), die insgesamt 18 Ziele hauptsächlich im Mittelmeerraum bedient (sowie Paris, Brüssel und Amsterdam). Vueling betreibt keine Flüge nach Irland und hat noch nie Flüge nach und von Irland betrieben, und plant „in der näheren Zukunft“¹¹⁷⁶ keinen Eintritt auf den irischen Markt. Wie in Abschnitt 7.8 beschrieben, kann auch easyJet kurzfristig oder mittelfristig nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen werden. Es muss auch beachtet werden, dass, als easyJet im Februar 2007 eine Basis in Madrid errichtete und eine Vielzahl neuer Strecken eröffnete, das Unternehmen nur auf einer neuen Strecke in Konkurrenz zu Ryanair eingetreten ist (Madrid-Rom)¹¹⁷⁷. Ryanair argumentiert, dass easyJet sich bereits auf den Strecken Madrid-Paris und Madrid-London mit Ryanair überschneidet und reklamiert, dass es keinen Grund dafür gäbe, dass es nicht auf die Strecke Dublin-Madrid eintritt¹¹⁷⁸. Das Unternehmen easyJet hat sich zwar mit Basen an beiden Zielflughäfen (Paris und London) auf diesen Strecken etabliert, ist dagegen in Irland überhaupt nicht tätig. Wie zudem in Abschnitt 7.8 detailliert beschrieben wird, wies easyJet darauf hin, dass ein Eintritt auf eine Strecke von oder nach Dublin in einem ausreichenden Umfang stattfinden müsste und ein hohes Maß an Investitionen notwendig wäre. Ferner stammen etwa 50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹¹⁷⁹, und ein neuer Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden

1174 Siehe z.B. Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8.3.2007, Blatt Nr. 6170.

1175 Siehe <http://www.spanair.com/web/en-gb/About-Spanair/Letter-from-our-President/>, Blatt Nr. 13021.

1176 Siehe Antwort von Vueling vom 17. November 2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 22226.

1177 Für weitere Details siehe Abschnitt 7.8 zu easyJet.

1178 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 856.

1179 Da Ryanair den Betrieb erst im Dezember 2006 aufgenommen hat, existieren keine verlässlichen Zahlen zur Herkunft der Kunden. Aer Lingus erwirtschaftet [45-60]* % des Ertrags von irischen Kunden - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965. Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammen [40-50]* % der Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 vom Zielland - siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

Verbrauchern gewinnen. Dies würde eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften darstellen, die noch nicht in Irland aktiv sind (wie beispielsweise Clickair und Vueling, jedoch auch einschließlich der Fluggesellschaft Spanair, die nur über eine unerhebliche Präsenz in Irland verfügt), da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland betrachtet. Es muss jedoch auch beachtet werden, dass die fusionierte Einheit mit 4 in Madrid stationierten Flugzeugen über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten dieser Strecke verfügen würde, was zu einer höheren Flexibilität und zu Kostenvorteilen führt. Letztendlich gab es in den letzten Jahren keine Beispiele für einen dauerhaften neuen Eintritt auf der Strecke Dublin-Madrid.

988. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Ebenso hat der Markttest keine potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, die nicht entweder über eine Basis in Dublin oder am Flughafen Madrid verfügen. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts oder einer Kapazitätserweiterung der vorhandenen Wettbewerber nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Madrid zu verhindern.
989. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die beabsichtigte Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Madrid erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Málaga

990. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Málaga beförderten Fluggäste im Jahr 2006 betrug [350.000 – 400.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 14 Verbindungen pro Woche im Winter und etwa 26 Verbindungen pro Woche im Sommer auf dieser Strecke von den Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr 2005 um etwa [30-40]* % und stieg auch in den vorherigen Jahren erheblich an. Wie auch aus den beinahe doppelt so vielen Verbindungen ersichtlich wird, die von diesen Fluggesellschaften im Vergleich zur Wintersaison im Sommer betrieben werden, verfügt die Strecke über deutliche saisonale Merkmale mit einem wesentlich höheren Verkehrsvolumen während der Sommersaison. Es muss auch beachtet werden, dass der Charterflugverkehr im Jahre 2006 etwa [10-20]* % der insgesamt auf dieser Strecke beförderten Passagiere (Charterpassagiere und Linienflugpassagiere) betrug (und sogar [20-30]* % in der Sommersaison)¹¹⁸⁰. Aus diesem Grund wird der mögliche Wettbewerbsdruck, der auf dieser Strecke durch den Charterflugverkehr auf die fusionierte Einheit ausgeübt wird, in Absatz 994 näher analysiert.
991. Auf der Strecke Dublin-Málaga überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 5 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Málaga (AGP), während Aer Lingus etwa 9 Verbindungen pro Woche zum gleichen Flughafen betrieb. In der Sommer-

¹¹⁸⁰ Es sollte beachtet werden, dass dies alle Passagiere einschließt, die durch Charterfluggesellschaften befördert wurden, d. h. sowohl diejenigen, die eine Pauschalreise gekauft haben, als auch diejenigen, die einen „dry seat“ gekauft haben. Wie im Folgenden detaillierter beschrieben, ist der Anteil an „dry seat“-Verkäufen erheblich niedriger.

saison 2007 plant Ryanair den Betrieb von etwa 10 wöchentlichen Verbindungen und Aer Lingus von etwa 14 wöchentlichen Verbindungen auf dieser Strecke. Abgesehen von den Parteien betreibt Spanair seit Februar 2005 eine Dienstleistung zwischen Dublin und Málaga nur während der Sommersaison und plant etwa 2 wöchentliche Verbindungen für die Sommersaison 2007. Des Weiteren betrieb ursprünglich CityJet diese Strecke, hat diese jedoch im November 2005 wieder verlassen. Mit Ausnahme der saisonalen Dienstleistung von Spanair gab es in den letzten Jahren keine weiteren neuen Wettbewerber auf dieser Strecke. Selbst wenn Ryanair argumentiert, dass Jet2 ein momentaner Wettbewerber sei, der Linienflüge zwischen Málaga und Belfast (Nordirland) anbietet¹¹⁸¹, die Kommission dagegen hält Belfast auf der Basis des dargestellten Betriebs nicht für ersetzbar mit Dublin¹¹⁸² und somit kann Jet2 nicht als Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen werden, der einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierten Parteien aufbauen könnte.

992. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹¹⁸³.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	AGP	[30-40]* %	[30-40]* %	[20-30]* %
Aer Lingus	AGP	[60-70]* %	[60-70]* %	[60-70]* %
ZUSAMMEN		100 %	[90-100]* %	[90-100]* %
Spanair	AGP	-	[0-10]* %	[0-10]* %

993. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Málaga aktiven Fluggesellschaften von 3 auf 2 verringern und der fusionierten Einheit einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verleihen. Der zusammen gerechnet sehr hohe Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke ist bereits an sich ein Beleg für eine marktbeherrschende Stellung¹¹⁸⁴. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus miteinander vereinen, die beiden größten Konkurrenten, die auf dieser Strecke aktiv sind. Während die fusionierenden Parteien die Strecke während des gesamten Jahres betreiben, ist Spanair nur während der Sommersaison auf dieser Strecke aktiv¹¹⁸⁵. Weiterhin ist der Betrieb von Spanair auf der Strecke auf die Frequenzen am Wochenende begrenzt (ähnlich wie bei Charterfluggesellschaften), während die fusionierte Einheit während der Sommersaison etwa 3 Verbindungen an jedem Tag der Woche anbieten würde. Letztendlich ist Spanair sowohl

1181 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 695.

1182 Siehe Abschnitt 6.3.

1183 Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

1184 Siehe die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

1185 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

eine Linienfluggesellschaft als auch eine Charterfluggesellschaft¹¹⁸⁶ mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot sowie Mitglied der Star Alliance. Auch wenn das Unternehmen in den nächsten Jahren eine größere Expansion plant, liegt sein Ziel darin, „*die führende Fluggesellschaft für Geschäftsverkehr zu werden*“. Der Expansionsplan des Unternehmens konzentriert sich hauptsächlich auf Barcelona¹¹⁸⁷. Daher kann Spanair im Hinblick auf seinen begrenzten Betrieb und die unterschiedlichen Dienstleistungen im Vergleich zu den fusionierenden Parteien nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auf dieser Strecke angesehen werden. Die Fusion würde daher zu einer Aufhebung der Wettbewerbsrivalitäten zwischen den Parteien führen, die eine bedeutende Quelle für den Wettbewerb auf dieser Strecke darstellen.

994. Im Allgemeinen werden Charterfluggesellschaften nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf Ryanair und Aer Lingus auf den sich überschneidenden Strecken¹¹⁸⁸ angesehen. Da jedoch der Charterflugverkehr einen bedeutenden Teil der auf der Strecke Dublin-Málaga in der Sommersaison beförderten Passagiere ausmacht und unter Berücksichtigung der von Ryanair erhobenen gegenteiligen Argumente in Bezug auf diese bestimmte Strecke hat die Kommission untersucht, ob Charterfluggesellschaften einen Wettbewerbsdruck auf die Parteien auf dieser Strecke ausüben könnten. Insbesondere verfügen die folgenden Charterfluggesellschaften über einen Betrieb auf dieser Strecke: Air Futura, Air Europa, Eirjet (die jedoch im Oktober 2006 Insolvenz angemeldet hat), FirstChoice Airways, Flightline und Spanair¹¹⁸⁹. Es muss beachtet werden, dass trotz einer Spitze in der Sommersaison die Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke mit bedeutenden Kapazitäten während des gesamten Jahres gegenwärtig sind. Jedoch hat der Markttest gezeigt, dass eine große Mehrheit der Flugtickets von Charterfluggesellschaften in Irland nicht separat verkauft wurden, sondern vielmehr als Teil einer Pauschalreise, die dem Endkunden von Reiseveranstaltern und nicht von den Charterfluggesellschaften selbst verkauft wird¹¹⁹⁰. Selbst wenn Ryanair sich beispielsweise auf die Vorlage von FirstChoice bezieht und darauf hinweist, dass dieses Unternehmen auf dem irischen Markt¹¹⁹¹ „reine Flüge“ anbietet, muss hinzugefügt werden, dass FirstChoice nur 3 % seiner Tickets in Irland als reine Flüge verkauft und dass 97 % seiner Tickets als Teil von Pauschalreisen¹¹⁹² verkauft werden. Es gibt keine Hinweise darauf, dass dies für diese bestimmte Strecke anders wäre. Daher war nur ein sehr kleiner Teil des Gesamtanteils von [20-30]* % Charterflugverkehr „reine Flüge“. Zudem bot keine dieser Charterfluggesellschaften die Möglichkeit an, reine Flugtickets für die Strecke Dublin-Málaga über ihre Website zu buchen, auch wenn dies auf den Homepages einiger Reiseveranstalter möglich ist, die ihre Tickets in Irland verkaufen¹¹⁹³. Die meisten Charterfluggesellschaften verkaufen ihre Tickets an Reiseveranstalter, welche diese

1186 Gemäß dem Plan für die Sommersaison 2007 wird Spanair zwei Verbindungen am Samstag und Sonntag betreiben (Quelle: www.dublinairport.com, Blatt Nr. 13021).

1187 Siehe <http://www.spanair.com/web/en-gb/About-Spanair/Letter-from-our-President/>, Blatt Nr. 13021.

1188 Siehe Abschnitt 6.7.

1189 Gemäß den DAA-Daten stellten diese Charterfluggesellschaften mehr als 95 % der Charterpassagiere im Jahr 2006 dar.

1190 Siehe Antworten auf den Fragebogen an Charterfluggesellschaften, Fragen 3, 6 und 8, sowie Fragebogen an Charterfluggesellschaften II, Fragen 2, 4 und 5.

1191 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 696.

1192 Siehe Antwort von FirstChoice vom 05.03.2007 zum Charter-Fragebogen, Blatt Nr. 4916, Frage 4.

1193 Wie zum Beispiel www.falconholidays.ie, www.panoramaholidays.ie, www.steintravel.ie, www.cassidytravel.ie oder www.joewalshstour.ie. Jedoch muss im Hinblick auf die jüngste Entscheidung der britischen Kartellbehörde (OFT) bei der Fusion zwischen Flybe und BA Connect darauf hingewiesen werden, dass die Situation in Großbritannien anders ist, wo eine Reihe dieser Charterfluggesellschaften ihre Flugtickets direkt über ihre Homepage verkauft (und nicht über Reiseveranstalter). Von den angegebenen Charterfluggesellschaften bieten zumindest First Choice Airways (<http://www.firstchoice.co.uk>) und Monarch Airlines (www.flymonarch.com) auf ihren Websites eine Möglichkeit, reine Flüge von einer Vielzahl der britischen Flughäfen zu verschiedenen Ferenzielen zu buchen.

wiederum als Teil einer Pauschalreise (was bedeutet, dass im Allgemeinen der Reiseveranstalter und nicht die Charterfluggesellschaft entscheidet, welche Strecken wann betrieben werden¹¹⁹⁴) oder in weit geringerem Maße als reine Flüge weiterverkaufen. Es muss auch beachtet werden, dass der Betrieb der Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke im Sommer 2006 sich nur auf Samstage und Sonntage konzentriert hatte¹¹⁹⁵. Die fusionierte Einheit würde einen flexibleren Flugplan mit bis zu 3 Verbindungen an jedem Tag der Woche anbieten. Des Weiteren ist angesichts des rückgängigen Chartermarkts in Irland im Allgemeinen sowie auf dieser besonderen Strecke¹¹⁹⁶, die Wahrscheinlichkeit eines wesentlichen Eindringens einer neuen Chartergesellschaft mit einem flexibleren Produktangebot niedrig¹¹⁹⁷. Aus diesem Grund bestand nur ein kleiner Teil von [20-30]* % des Charterverkehrs aus „Nur-Flügen“, und wenn man die Differenz zwischen dem an den Endverbraucher verkauften Produkt und den eingesetzten Vertriebskanälen sowie der begrenzten Flexibilität der Charterflüge nimmt, kann man nicht davon ausgehen, dass Charterfluggesellschaften einen erheblichen Wettbewerbsdruck für die fusionierte Einheit auf der Strecke Dublin-Málaga ausüben.

995. Die Strecke Dublin-Málaga unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung eines Flughafens keine erhebliche Eintrittsbarriere für diese Strecke darstellt, da die vorwiegenden Freizeitflüge auf der Strecke nicht von Zeiträumen zu Spitzenzeiten und hohen Frequenzen abhängen. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, ebenfalls Zeiträumen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die bestehende Überlastung von Zeiträumen am Flughafen Dublin als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹¹⁹⁸. Eine absolute Mehrheit der Passagiere auf dieser Strecke stammt zudem aus Irland¹¹⁹⁹, und jeder neue Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind, da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt.
996. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Jedoch verfügt nur Air Europa über bis zu 2 Flugzeuge am Flughafen Málaga. Air Europa ist sowohl eine Linienfluggesellschaft als auch eine Charterfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot, die sowohl Inlandsstrecken in Spanien als auch einige internationale Kurz- und Langstrecken betreibt¹²⁰⁰. Das Unternehmen betreibt

1194 Siehe Antworten auf den Fragebogen an Charterfluggesellschaften sowie Fragebogen an Charterfluggesellschaften II.

1195 Gemäß den Daten der Dublin Airport Authority fielen ca. 97 % der Charterflüge im Jahr 2006 auf diese zwei Tage, und der Zuweisungsplan für Zeiträumen für die Sommersaison 2007 zeigt, dass die Situation in diesem Jahr ähnlich sein wird.

1196 Gemäß den Daten der Dublin Airport Authority sank die Gesamtzahl der Passagiere, die von einer Charterfluggesellschaft auf der Strecke Dublin – Málaga transportiert wurden, zwischen 2005 und 2006 um ca. [30-40]* %.

1197 Siehe auch Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8. März 2007, Blatt Nr. 6170, Antworten der Charterfluggesellschaften auf den Charter-Fragebogen vom 23.11.2006 und auf nachfolgende sonstige Fragen an die Charterfluggesellschaften.

1198 Siehe z.B. Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8.3.2007, Blatt Nr. 6170.

1199 Gemäß Ryanair stammen ca. [75-90]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während Aer Lingus [75-90]* % des Ertrags von irischen Kunden erwirtschaftet - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965. Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammten [0-10]* % der Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 vom Zielland – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

1200 Siehe Antwort von Air Europa vom 15.11.2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 21820, Frage 2, sowie die Antwort von Air Europa vom 16.02.2007 auf den Fragebogen an Charterfluggesellschaften II, Blatt Nr. 3730, und www.air-europa.com, Blatt Nr. 13021.

bereits Charterflüge nach Irland (auch auf der Strecke Dublin-Málaga), die jedoch exklusiv von Reiseveranstaltern verkauft werden; das Unternehmen bietet keine Linienflüge nach Irland an. Aus diesem Grund kann Air Europa nicht als ein neuer Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Málaga für Linienflugdienstleistungen angesehen werden, der einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnte. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis am Flughafen Dublin oder am Flughafen Málaga verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts oder einer Kapazitätserweiterung der vorhandenen Wettbewerber nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Málaga zu verhindern.

997. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die beabsichtigte Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Málaga erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Marseille

998. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Marseille beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [50.000 – 100.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 4 Verbindungen pro Woche in der Wintersaison und etwa 7 Verbindungen pro Woche in der Sommersaison auf dieser Strecke von Ryanair und Aer Lingus betrieben. Die Strecke ist für diese Fluggesellschaften relativ neu, da Aer Lingus seinen Betrieb im März 2005 und Ryanair erst im April 2006 aufgenommen hatte. Auch wenn die Strecke in den letzten zwei Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen hat, ist es fraglich, ob eine Möglichkeit für einen weiteren erheblichen Eintritt gegeben ist, da es sich in Bezug auf die Gesamtzahl der beförderten Passagiere um eine relativ „verkehrsschwache“ Strecke handelt. Derzeit betreibt Ryanair die Strecke im gesamten Jahr, während Aer Lingus die Strecke nur während der Sommersaison betreibt. Die Präsenz von Charterfluggesellschaften ist unerheblich¹²⁰¹, wie von Ryanair selbst eingeräumt wird¹²⁰², und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹²⁰³ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.
999. Auf der Strecke Dublin-Marseille überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus nur während der Sommersaison auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 4 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Marseille (CCF), während Aer Lingus dort nicht aktiv ist. Die geplante Anzahl an wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben im Falle von Ryanair gleich, während Aer Lingus den Betrieb von etwa 3 Verbindungen pro Woche ebenfalls

1201 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

1202 Siehe das per E-Mail am 02.02.2007 versandte Arbeitsblatt zur Streckenanalyse von Ryanair, Blatt Nr. 2620.

1203 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007

zum Flughafen Marseille plant. Abgesehen von den fusionierenden Parteien gibt es keine weiteren aktiven Linienfluggesellschaften auf dieser Strecke, und zum Zeitpunkt des Eintritts von Aer Lingus im Jahre 2005 waren keine Linienfluggesellschaften auf der Strecke aktiv. Abgesehen von den fusionierenden Parteien gab es in den letzten Jahren keine anderen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke.

1000. Die Marktanteile der Parteien sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹²⁰⁴.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	MRS	100 %	[50-60]* %	[50-60]* %
Aer Lingus	MRS	-	[40-50]* %	[40-50]* %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

1001. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Marseille aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹²⁰⁵.
1002. Die Strecke Dublin-Marseille unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung des Flughafens Dublin nicht die größte Barriere bezüglich eines Eintritts auf diese Strecke darstellt, da die überwiegenden Freizeitflüge auf dieser Strecke nicht von Zeiträumen zu Spitzenzeiten und hohen Frequenzen abhängen. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, ebenfalls Zeiträumen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die bestehende Überlastung bezüglich Zeiträumen am Flughafen Dublin als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹²⁰⁶.
1003. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Laut Ryanair verfügt Air France über eine Basis am Flughafen Marseille mit einem dort stationierten Flugzeug. Jedoch hat die Fluggesellschaft Air France ihr Hauptdrehkreuz am Flughafen Paris-CDG, ihr Hauptinlandsdrehkreuz am Flughafen Paris Orly sowie

¹²⁰⁴ Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

¹²⁰⁵ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹²⁰⁶ Siehe zum Beispiel das Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8. März 2007, Blatt Nr. 6170.

regionale Drehkreuze an den Flughäfen Lyon, Clermont-Fernand und Bordeaux¹²⁰⁷. Soweit das Unternehmen über Flugzeuge in Marseille verfügt, werden diese hauptsächlich für Inlandsflüge und die Beschickung ihrer Drehkreuze verwendet. Aus diesem Grund kann Air France auch im Hinblick auf das unterschiedliche Geschäftsmodell dieser Netzwerkfluggesellschaft mit einem umfangreichem Dienstleistungsangebot nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Marseille angesehen werden, der einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben und eine vergleichbare günstige Alternative zu Ryanair/Aer Lingus anbieten könnte. Des Weiteren stammen mehr als 50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹²⁰⁸, und jeder neue Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind, da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt. Es muss auch beachtet werden, dass die fusionierte Einheit mit einem von Ryanair in Marseille stationierten Flugzeug über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten dieser Strecke verfügen würde, was eine höhere Flexibilität sowie Kostenvorteile zur Folge hätte. Letztendlich gibt es mit Ausnahme der fusionierenden Parteien keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren.

1004. Es gibt ebenfalls keine Hinweise darauf, dass CityJet mit seinen in Dublin stationierten Flugzeugen einen potenziellen neuen Wettbewerber für die Strecke Dublin-Marseille darstellen würde. Da diese Strecke vorwiegend auf Privatreisende ausgerichtet ist und nur über einen geringen Anteil an Geschäftskunden / zeitabhängigeren Passagieren¹²⁰⁹ verfügt, stünde ein Eintritt nicht im Einklang mit dem Geschäftsmodell von CityJet, das in Abschnitt 7.8 näher beschrieben wird. Im Übrigen hätte CityJet mit seinen kleineren Flugzeugen Schwierigkeiten, mit der fusionierten Einheit auf dieser Strecke mit geringen Frequenzen zu konkurrieren. Aus ähnlichen Gründen (und wie in Abschnitt 7.3 und 7.8 beschrieben) stellt auch die andere konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis in Dublin (Aer Arann) keinen potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Ferner hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder in Dublin oder in Marseille über eine Basis verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Marseille zu verhindern.
1005. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die beabsichtigte Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Marseille erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Mailand

1006. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Mailand beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [250.000 – 300.000]*, und derzeit werden

¹²⁰⁷ Siehe Antwort von Air France vom 16. November 2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 2507, Frage 39.

¹²⁰⁸ Gemäß Ryanair stammen ca. [45-60]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während Aer Lingus [45-60]* % des Ertrags von irischen Kunden erwirtschaftet - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965.

¹²⁰⁹ Gemäß Ryanair haben nur [0-10]* % der Passagiere auf dieser Strecke ihren Flug in den letzten sieben Tagen vor dem Flug gebucht, während der entsprechende Anteil für Aer Lingus bei [0-15]* % liegt (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

insgesamt etwa 21 Verbindungen pro Woche von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr 2005 um [30-40]* %, wahrscheinlich aufgrund des Eintritts von Ryanair auf diese Strecke im April 2006. Auch im Jahr zuvor stieg die Anzahl der Passagiere erheblich, wahrscheinlich aufgrund der Tatsache, dass Aer Lingus im März 2005 eine Strecke zum zweiten Flughafen in Mailand (Bergamo) eröffnete. Jedoch ist es trotz der dynamischen Entwicklungen in den letzten Jahren fraglich, ob eine Möglichkeit für einen weiteren erheblichen Eintritt vorhanden wäre. Ryanair argumentiert, dass die Strecke Dublin–Mailand über ausgeprägte saisonale Merkmale verfügt. Auch wenn es einige saisonale Spitzen gibt, kann die Strecke nicht als eine typische saisonale Strecke angesehen werden, da auch während des gesamten Jahres ein bedeutender Flugverkehr vorhanden ist. Beispielsweise wurden im Jahre 2006 etwa 60 % der Passagiere in den sechs „Sommermonaten“ (Mai bis Oktober) und etwa 40 % der Passagiere in den sechs verbleibenden „Wintermonaten“ befördert. Ryanair argumentiert ebenfalls, dass auf dieser Strecke Charterfluggesellschaften aktiv sind. Jedoch ist deren Präsenz auf dieser Strecke den verfügbaren Passagierzahlen zufolge gering¹²¹⁰, und daher ist eine weitergehende Diskussion überflüssig, da ausgeschlossen werden kann, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹²¹¹ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.

1007. Auf der Strecke Dublin-Mailand überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison betrieb Ryanair etwa 7 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Mailand-Bergamo (BGY), während Aer Lingus etwa 7 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Mailand-Linate (LIN) und etwa 3 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Mailand-Malpensa (MXP) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite¹²¹² werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen. Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben im Falle von Ryanair gleich; im Falle von Aer Lingus bleiben sie für den Flughafen Mailand-Linate gleich und steigen auf etwa 7 wöchentliche Verbindungen im Falle des Flughafens Mailand-Malpensa. Mit Ausnahme der fusionierenden Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. Ursprünglich wurde diese Strecke von der Fluggesellschaft Alitalia bedient, die eine Dienstleistung zwischen Dublin und Mailand-Malpensa (und vor 1999 auch Mailand-Linate) angeboten hat. Jedoch hat Alitalia diese Strecke im Oktober 2006 nur wenige Monate nach dem Eintritt von Ryanair aufgegeben. Abgesehen von dem Eintritt von Ryanair auf den Flughafen Mailand-Bergamo im April 2006 und den Flügen von Aer Lingus zum Flughafen Mailand-Bergamo ab März 2005 zusätzlich zu den ursprünglichen Flügen des Unternehmens zum Flughafen Mailand-Linate (die danach ab Oktober 2006 zum Flughafen Mailand-Malpensa umgelegt wurden) gab es in den letzten Jahren keine anderen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke.

1008. Die Marktanteile der Parteien sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der

1210 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere und Charterpassagiere) beträgt etwa [0-10]* %.

1211 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1212 Siehe Abschnitt 6.3.

Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹²¹³.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	BGY	[40-50]* %	[30-40]* %	[30-40]* %
Aer Lingus	LIN, MXP	[50-60]* %	[60-70]* %	[40-50]* %**
ZUSAMMEN		100 %	100 %	[70-80]* %
Alitalia	MXP	-	-	[20-30]* %

** Hinweis: Im Sommer 2006 betrieb Aer Lingus seine Dienstleistungen zu den Flughäfen LIN und BGY (nicht MXP).

1009. Da Alitalia die Strecke verlassen hat, würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Mailand aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹²¹⁴.
1010. Die Strecke Dublin-Mailand unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Was insbesondere den Zugang zu Flughafeninfrastrukturen betrifft, muss beachtet werden, dass sowohl der Flughafen Mailand-Linate (tagsüber ausgelastet) als auch der Flughafen Mailand-Malpensa (zu Spitzenzeiten ausgelastet) koordinierte Flughäfen gemäß der Zeitnischenverordnung darstellen¹²¹⁵. In Kombination mit den eingeschränkten Kapazitäten des Flughafens Dublin zu Spitzenzeiten, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, würde dies eine zusätzliche Barriere bezüglich eines Eintritts während attraktiver Spitzenzeiten darstellen. Auch wenn der Flughafen Mailand-Bergamo nicht überlastet ist, wäre dieser Flughafen keine wirkliche Alternative für einige Fluggesellschaften wie beispielsweise Alitalia, easyJet oder Air One, die über ein Drehkreuz oder eine Basis am Flughafen Linate oder Malpensa verfügen.
1011. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Flughäfen in Mailand: Alitalia mit mehr als 15 stationierten Flugzeugen, Air One mit bis zu 4 stationierten Flugzeugen, easyJet mit 3 stationierten Flugzeugen und MyAir mit 5 stationierten Flugzeugen. Jedoch scheint auf der Basis der Phase-II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über die Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit ausüben zu können. Im

¹²¹³ Der Anteil der Transferpassagiere, die von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke transportiert wurden, kann vernachlässigt werden. In dem Maße, dass Alitalia Transferpassagiere in der Sommersaison 2006 transportiert hat, ist die Berechnung des separaten Marktanteils exklusive Transferpassagiere in Anbetracht der Aufgabe der Strecke nicht erforderlich (ein nur beschränkter Marktanteil im Sommer 2006, selbst wenn alle Passagiere berücksichtigt werden).

¹²¹⁴ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹²¹⁵ Siehe Antwort von Società Esercizi Aeroportuali S.p.A. – S.E.A. vom 17.11.2006 auf den Flughafen-Fragebogen, Blatt Nr. 22228.

Hinblick auf den kürzlichen Ausstieg von Alitalia aus der Strecke Dublin-Mailand (sowie aus der Strecke Dublin-Rom, siehe unten) und auf seine derzeitige finanzielle Situation¹²¹⁶ ist es unwahrscheinlich, dass das Unternehmen kurzfristig oder mittelfristig einen potenziellen neuen Wettbewerber für die Strecke Dublin-Mailand darstellt. Außerdem ist Alitalia eine Netzwerkfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot dar, die ohnehin keinen starken Konkurrenten für die fusionierenden Parteien darstellen würde. Was die Fluggesellschaft Air One betrifft, konzentrieren sich deren Aktivitäten insbesondere auf italienische Inlandsstrecken sowie auf Strecken von Italien zu Ferenzielen im Mittelmeerraum. Auch wenn das Unternehmen ebenfalls Flüge zu einigen europäischen Städten betreibt (wie beispielsweise nach London-City, Paris oder Kopenhagen), liegt sein Fokus klar auf Italien und Südeuropa. Des Weiteren ist Air One eine Fluggesellschaft mit einem umfassenden Dienstleistungsangebot, die auf ihren internationalen Flügen eine Business Class anbietet und über Code-Sharing-Vereinbarungen mit Lufthansa und anderen Netzwerkfluggesellschaften verfügt¹²¹⁷. Aus diesem Grund kann Air One nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Mailand angesehen werden, der einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnte. MyAir ist eine italienische Billigfluggesellschaft, die ein Netzwerk von inländischen Strecken sowie „ein maßgeschneidertes und sorgfältig geplantes internationales Netzwerk“¹²¹⁸ betreibt. Ihre internationalen Ziele verteilen sich im Wesentlichen auf den Mittelmeerraum, Osteuropa und Frankreich. Sie bietet keine Flüge nach Irland (oder Großbritannien) an. Aus diesem Grund scheint es im Hinblick auf den regionalen Fokus von MyAir nicht wahrscheinlich, dass das Unternehmen dazu bereit wäre, auf die Strecke Dublin-Mailand einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Wie in Abschnitt 7.8 beschrieben, kann auch easyJet kurzfristig oder mittelfristig nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen werden. Zusätzlich verfügt easyJet über eine Basis auf dem vollständig koordinierten Flughafen Mailand-Malpensa mit einer Überlastung zu Spitzenzeiten. Es sollte auch beachtet werden, dass, als easyJet im März 2006 eine Basis in Mailand errichtete und eine Vielzahl an neuen Strecken eröffnete, das Unternehmen auf keiner Strecke in Konkurrenz zu Ryanair getreten ist¹²¹⁹. Zudem ist es unter Berücksichtigung des zuletzt fehlgeschlagenen Versuchs von easyJet, auf den irischen Markt einzutreten, unwahrscheinlich, dass das Unternehmen auf diese Strecke eintreten würde, auf der (ähnlich wie im Fall der Strecken Shannon-London und Cork-London) Ryanair über eine Basis auf beiden Seiten der Strecke verfügt. Des Weiteren stammen bis zu 50 % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹²²⁰, und jeder neue Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies würde eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften darstellen, die noch nicht in Irland aktiv sind (wie beispielsweise Alitalia, easyJet und insbesondere der außerhalb von Italien weniger bekannten Fluggesellschaften Air One und MyAir), da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland in Betracht zieht. Wie bereits erwähnt wurde, würde die fusionierte Einheit mit 4 von Ryanair am

¹²¹⁶ Siehe z.B. den Presseartikel der BBC News „Alitalia warnt vor weiteren Verlusten“ vom 29.01.2007, verfügbar unter: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/6308775.stm>, Blatt Nr. 13021. Die finanziellen Schwierigkeiten von Alitalia werden auch in internen Dokumenten von Ryanair berücksichtigt: „Alitalia war bankrott für einen Großteil der letzten 20 Jahre“. Siehe Dokument 3 der Geschäftsführung für die Sitzung der Geschäftsführung von Ryanair Holdings plc vom 14. Dezember 2006 (Blatt Nr. 629).

¹²¹⁷ Siehe www.flyairone.it, Blatt Nr. 13021.

¹²¹⁸ Siehe www.myair.com, Blatt Nr. 13022.

¹²¹⁹ Für weitere Details siehe Abschnitt 7.8.

¹²²⁰ Gemäß Ryanair stammen ca. [35-50]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während Aer Lingus etwa [45-60]* % des Ertrags von irischen Kunden erwirtschaftet - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965. Gemäß den Daten des irischen Verkehrsministeriums betrug der Anteil der Passagiere vom Zielland auf dieser Strecke im Jahr 2005 lediglich [25-35]* % - siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

Flughafen Mailand-Bergamo stationierten Flugzeugen über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten der Strecke verfügen, was zu einer höheren Flexibilität und zu Kostenvorteilen führen würde. Letztendlich gibt es mit Ausnahme der Parteien keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf die Strecke Dublin-Mailand in den letzten Jahren.

1012. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Ferner hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder in Dublin oder auf den Flughäfen in Mailand über eine Basis verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Mailand zu verhindern.
1013. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die beabsichtigte Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Mailand erheblich beeinträchtigt wird.

Dublin – Paris

1014. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Paris beförderten Fluggäste im Jahr 2006 betrug [800.000 – 850.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 83 Verbindungen pro Woche von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr um [0-10]* % und war in den vorherigen Jahren eher stabil. Aus diesem Grund kann diese Strecke als relativ entwickelt angesehen werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Präsenz von Charterfluggesellschaften ist unerheblich¹²²¹, wie von Ryanair selbst eingeräumt wird¹²²², und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹²²³ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.
1015. Auf der Strecke Dublin-Paris überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 16 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Beauvais (BVA), während Aer Lingus etwa 21 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Paris Charles de Gaulle (CDG) betrieb. Diese Flughäfen werden aus der Perspektive der Nachfrageseite als untereinander ersetzbar angesehen, gemeinsam mit dem Flughafen Paris Orly (ORY)¹²²⁴. Die geplanten Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben sowohl im Falle von Ryanair als auch von Aer Lingus gleich. Abgesehen von den Parteien betreibt CityJet eine Dienstleistung zwischen Dublin und dem Flughafen Paris-CDG mit etwa 46 wöchentlichen Verbindungen. Es gibt keine Beispiele für einen Versuch eines neuen Eintritts auf dieser

1221 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

1222 Siehe die Streckenanalyse-Tabelle von Ryanair, die am 02.02.2007 per E-Mail übermittelt wurde, Blatt Nr. 2620.

1223 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1224 Siehe Abschnitt 6.3.

Strecke durch andere Fluggesellschaften in den letzten Jahren.

1016. Die Marktanteile der Parteien und von CityJet sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Es muss jedoch beachtet werden, dass CityJet einen erheblichen Anteil an Passagieren befördert, die am Flughafen Paris-CDG auf Mittelstrecken- oder Langstreckendienstleistungen von Air France umsteigen. Auf der anderen Seite befördern sowohl Ryanair als auch Aer Lingus beinahe ausschließlich Passagiere auf Direktverbindungen¹²²⁵. Aus diesem Grund ist es im Einklang mit der Definition des relevanten Marktes und zur besseren Reflexion der Wettbewerbssituation auf diesem Markt (und zur Unterscheidung dieses Marktes beispielsweise von Flügen zwischen Dublin und New York über Paris) angemessen, auch den Marktanteil exklusive der Transferpassagiere zu berechnen, wie in der letzten Spalte der Tabelle angegeben.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere	
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	Sommer 2006 - alle Passagiere	Sommer 2006 – exkl. Transferpassagiere
Ryanair	BVA	[20-30]* %	[20-30]* %	[30-40]* %	[40-50]* %
Aer Lingus	CDG	[30-40]* %	[30-40]* %	[20-30]* %	[30-40]* %
ZUSAMMEN		[60-70]* %	[60-70]* %	[60-70]* %	[80-90]* %
CityJet	CDG	[30-40]* %	[30-40]* %	[30-40]* %	[10-20]* %

1017. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Paris aktiven Fluggesellschaften von 3 auf 2 verringern und der fusionierten Einheit einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verleihen. Der gemeinsame Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus kann selbst als ein Indikator für eine dominante Marktposition angesehen werden, insbesondere aufgrund der Tatsache, dass nur Passagiere auf Direktverbindungen berücksichtigt werden sollten¹²²⁶. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus miteinander vereinen, die beiden größten Konkurrenten, die auf dieser Strecke aktiv sind¹²²⁷. Auch wenn CityJet den gleichen Flughafen in Paris bedient wie Aer Lingus, unterscheidet sich das Geschäftsmodell des Unternehmens deutlich von dem Geschäftsmodell von Aer Lingus und Ryanair. CityJet, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft von Air France, konzentriert sich hauptsächlich auf die Beschickung der Mittel- und Langstreckendienstleistungen von Air France am Flughafen Paris-CDG. Zu diesem Zweck betreibt CityJet eine Dienstleistung mit hohen

¹²²⁵ Ryanair transportierte keine Transferpassagiere, während der Anteil der Transferpassagiere auf Aer-Lingus-Flügen nach Paris CDG zu vernachlässigen war (im Sommer 2006 betrug er nur ca. [0-10]* % der Gesamtzahl der transportierten Passagiere, siehe Antworten von Aer Lingus vom 20.11.2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 4122).

¹²²⁶ Siehe das Urteil des Gerichts erster Instanz Rs. T-210/01, *General Electric gegen die Europäische Kommission* vom 14. Dezember 2005, Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 115 sowie die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

¹²²⁷ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

Frequenzen und mit Flugplänen, die an die Ankunfts- und Abflugwellen von Air France am Flughafen Paris-CDG angepasst sind. Was die Passagiere auf Direktverbindungen betrifft, konzentriert sich CityJet auf gewinnbringendere Geschäftskunden. CityJet betreibt erheblich kleinere Flugzeuge als Ryanair /Aer Lingus¹²²⁸ und wäre daher nicht in der Lage, effizient mit diesen Fluggesellschaften um die Marktsegmente der günstigeren Preise zu konkurrieren. Die Tatsache, dass die fusionierenden Parteien füreinander die größten Konkurrenten auf dieser Strecke darstellen, wird ebenso durch die von der Kommission durchgeführte Verbraucherumfrage bestätigt. Gemäß der Umfrage haben 37,2 % der Kunden von Ryanair Aer Lingus als eine Alternative in Betracht gezogen (auch wenn Ryanair einen anderen Flughafen anfliegt), und nur 4,3 % haben eine andere Fluggesellschaft, insbesondere CityJet, angegeben. *Umgekehrt* haben 25,9 % der Passagiere von Aer Lingus Ryanair als eine Alternative angegeben, und nur 11,1 % haben eine andere Fluggesellschaft in Betracht gezogen¹²²⁹. Aus diesem Grund würde die Fusion zu einer Aufhebung des gesamten bestehenden Rivalitäten zwischen den Parteien führen, die eine bedeutende Quelle für den Wettbewerb auf dieser Strecke darstellen, insbesondere im Falle von Passagieren auf Direktverbindungen zwischen Dublin und Paris, auf die sich sowohl Ryanair als auch Aer Lingus konzentrieren.

1018. Die Strecke Dublin-Paris unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Die Strecke Dublin-Paris stellt weiterhin eine sehr ausgelastete Strecke dar, was sowohl die Anzahl der Passagiere als auch die Gesamtzahl der von den fusionierenden Parteien betriebenen Frequenzen betrifft. Aus diesem Grund müsste jeder neue Eintritt über einen erheblichen Umfang in Bezug auf die betriebenen Kapazitäten und Frequenzen verfügen, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit ist es von Bedeutung, dass eine Fluggesellschaft, die auf dieser Strecke aktiv ist, einen bestimmten Anteil an Geschäftsreisenden oder zeitabhängigeren Passagieren¹²³⁰ gewinnt, indem sie Flüge zu allen Spitzenzeiten des Tages anbietet. Aus diesem Grund stellen die eingeschränkten Kapazitäten während Spitzenzeiten am Flughafen Dublin, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, sowie die Einschränkungen bezüglich Zeitnischen auf den vollständig koordinierten Flughäfen Paris-CDG und Paris Orly eine zusätzliche erhebliche Eintrittsbarriere dar¹²³¹. Der Flughafen Beauvais, der bezüglich seiner Kapazitäten nicht eingeschränkt ist, kann aus der Perspektive der Nachfrageseite, jedoch weniger aus der Perspektive der Angebotsseite, als Ersatz für die beiden anderen Pariser Flughäfen angesehen werden. Aus diesem Grund würden insbesondere Fluggesellschaften, die ihre Drehkreuze beschicken (wie beispielsweise Air France/CityJet) oder über eine Basis am Flughafen Paris-CDG oder Paris Orly verfügen (wie beispielsweise easyJet), es schwieriger finden, ihren Betrieb vom Flughafen Beauvais aus aufzunehmen. Des Weiteren stellt die Strecke Dublin-Paris eine entwickelte Strecke dar, was einen Eintritt durch eine neue Fluggesellschaft mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger macht.
1019. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen

1228 CityJet betreibt auf dieser Strecke 93-sitzige BAe 146, verglichen mit 174 Sitzen bei Aer Lingus und 189 Sitzen bei Ryanair.

1229 Für weitere Details zur Verbraucherstudie siehe Anhang I und II.

1230 Es ist anzumerken, dass Ryanair selbst eine wesentliche Anzahl an eher zeitsensiblen Kunden auf dieser Strecke bedient, da [0-15]* % der Buchungen auf Ryanair-Flügen innerhalb der letzten 7 Tage vor dem Flug vorgenommen wurden, für einen Preis, der im Allgemeinen höher als bei frühen Buchungen ist. Bei Aer Lingus haben [0-15]* % der Passagiere innerhalb der letzten 7 Tage auf dieser Strecke gebucht (basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

1231 Siehe Antwort von Aéroports de Paris vom 16.11.2006 auf den Flughafen-Fragebogen, Blatt Nr. 22149, sowie www.cohor.org.

ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Pariser Flughäfen: Air France/CityJet mit mehr als 70 stationierten Flugzeugen an den Flughäfen Paris-CDG und Paris Orly und easyJet mit 5 stationierten Flugzeugen am Flughafen Paris Orly. Jedoch scheint auf der Basis der Phase-II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über die Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit ausüben zu können. Wie bereits angegeben wurde, konzentriert sich der derzeitige Betrieb von Air France/CityJet auf die Beschickung der Dienstleistungen von Air France und auf Geschäftsreisende auf Direktverbindungen. Auch wenn das Unternehmen in der Lage wäre, einige gewinnbringendere Passagiere von der fusionierten Einheit zu gewinnen, ist es unwahrscheinlich, dass es in der Lage wäre, einen erheblichen zusätzlichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit in Bezug auf die Mehrheit ihrer Kunden auszuüben. Wenn man zudem die kleineren Flugzeuge von CityJet und die Kapazitätsbeschränkungen an den Flughäfen Dublin sowie Paris-CDG und Paris Orly berücksichtigt, ist es unwahrscheinlich, dass eine Expansion von Air France/CityJet einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würde und in der Lage sein würde, eine günstige Alternative für die Kunden von Ryanair und Aer Lingus zu bieten. Wie in Abschnitt 7.8 beschrieben, kann auch easyJet kurzfristig oder mittelfristig nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf dieser Strecke angesehen werden. Zusätzlich verfügt easyJet über eine Basis am koordinierten Flughafen Paris Orly und müsste eine erhebliche Anzahl an Zeitnischen opfern, die für andere Strecken verwendet werden müssten, um auf den Markt Dublin-Paris mit einer ausreichenden Anzahl an Frequenzen einzutreten. Des Weiteren stammt die Mehrheit der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹²³², und ein neuer Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies würde eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften darstellen, die noch nicht in Irland aktiv sind (insbesondere easyJet), da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland betrachtet. Letztendlich gibt es mit Ausnahme der fusionierenden Parteien keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren.

1020. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellt die verbleibende konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis am Flughafen Dublin (Aer Arann) wahrscheinlich keinen potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis in Dublin oder auf einem der Pariser Flughäfen verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts oder einer Kapazitätserweiterung der vorhandenen Wettbewerber nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Paris zu verhindern.
1021. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Paris erheblich beeinträchtigen wird.

¹²³² Gemäß Ryanair stammen ca. [50-65]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, was auch den Zahlen von Aer Lingus ([60-75]* % des Ertrags werden von irischen Kunden erwirtschaftet - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965) und der Strecke insgesamt entspricht (gemäß den Daten des irischen Verkehrsministeriums betrug der Anteil der französischen Passagiere auf dieser Strecke im Jahr 2005 nur [20-30]* % – siehe Übermittlung des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

Dublin – Posen

1022. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Posen beförderten Fluggäste im Jahr 2006 betrug [50.000 – 100.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 5 Verbindungen pro Woche von den fusionierenden Parteien betrieben. Der Linienflugbetrieb auf dieser Strecke begann erst im April 2006, als sowohl Ryanair als auch Aer Lingus ihre Dienstleistungen zwischen Dublin und Posen aufnahmen. Die Strecke kann daher als relativ neu und dynamisch angesehen werden, insbesondere im Hinblick auf den zunehmenden Gastarbeiterverkehr zwischen Polen und Irland. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Präsenz von Charterfluggesellschaften ist unerheblich¹²³³, wie von Ryanair selbst eingeräumt wird¹²³⁴, und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹²³⁵ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.
1023. Auf der Strecke Dublin-Posen überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis. Sowohl in der Wintersaison 2006/2007 als auch in der Sommersaison 2007 betreibt Ryanair etwa 3 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Posen (POZ), während Aer Lingus 2 wöchentliche Verbindungen zum gleichen Flughafen betreibt. Abgesehen von den Parteien gibt es keine konkurrierenden Fluggesellschaften auf dieser Strecke, und in den letzten Jahren gab es ebenfalls keine neuen Wettbewerber auf dieser Strecke.
1024. Die Marktanteile der Parteien sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹²³⁶.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	POZ	[60-70]* %	[60-70]* %	[60-70]* %
Aer Lingus	POZ	[30-40]* %	[30-40]* %	[30-40]* %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

1025. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Posen aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Daher würde die Fusion

1233 Gemäß den Daten der Dublin Airport Authority gab es im Jahr 2006 keine Charterflüge auf dieser Strecke.

1234 Siehe Streckenanalyse-Tabelle von Ryanair, die am 02.02.2007 per E-Mail übersendet wurde, Blatt Nr. 2620.

1235 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1236 Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

den gesamten gegenwärtigen Wettbewerb auf dieser Strecke ausschalten¹²³⁷.

1026. Die Strecke Dublin-Posen unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, auch wenn im Hinblick auf die begrenzte Anzahl an Frequenzen und dem weniger bedeutenden Anteil an zeitabhängigeren Passagieren die Überlastung des Flughafens Dublin zu Spitzenzeiten selbst nicht als eine erhebliche Eintrittsbarriere angesehen werden kann. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Jedoch gibt es derzeit keine konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Flughafen Posen. Selbst wenn Ryanair argumentiert, dass die Dienstleistung mit Hilfe einer W-Basis¹²³⁸ angeboten werden könnte, ist ein neuer Eintritt an dieser Basis unwahrscheinlich und wenig effizient, wie in Abschnitt 7.8.2 beschrieben. Zudem erscheint die Stationierung eines Flugzeugs nur zur Bedienung der Strecke Dublin-Posen nicht als plausibel und wäre somit auch von der Einrichtung weiterer Strecken ab Posen abhängig. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar.
1027. Ryanair argumentiert, dass Wizzair am Flughafen Posen gut etabliert ist¹²³⁹. Wizzair ist eine Billigfluggesellschaft, die hauptsächlich in Polen und Ungarn stationiert ist und eine Vielzahl von europäischen Zielen anfliegt. Jedoch betreiben sie, abgesehen von den beiden kürzlich gestarteten Strecken von Cork nach Kattowitz und Danzig (auf denen keine der fusionierenden Parteien aktiv ist), keine Flüge nach Dublin und es gibt in den letzten Jahren kein Beispiel dafür, dass diese Fluggesellschaft auf eine innereuropäische Städte- oder Flughafenverbindung eingetreten wäre, die bereits von Ryanair betrieben wird¹²⁴⁰. Es ist daher zweifelhaft, in welchem Maße das Unternehmen in der Lage und bereit ist, auf die Strecke einzutreten und einen wirksamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis in Dublin oder in Posen verfügt. Auch wenn einige Fluggesellschaften, die bereits auf den Strecken zwischen Polen und Irland aktiv sind, insbesondere SkyEurope, möglicherweise auf diese Strecke eintreten könnten, hat der Markttest gezeigt¹²⁴¹, dass ein solcher Eintritt in Konkurrenz zu der fusionierten Einheit nicht wahrscheinlich ist, auch im Hinblick auf die starke Position der fusionierten Einheit auf der Strecke und dem Ruf von Ryanair in Bezug auf die Reaktion des Unternehmens auf neue Wettbewerber.
1028. Ryanair argumentiert zudem, dass die Strecke „*bereits intensiv sowohl von EI [Aer Lingus]*“

¹²³⁷ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹²³⁸ Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 760.

¹²³⁹ Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 755.

¹²⁴⁰ Siehe die Vorlage von Ryanair vom 20. Februar 2007, „Ryanair/Aer Lingus: Positionspapier zu den Eintrittsbarrieren“, Blatt Nr. 4135, Anhang III. Es gibt kein Beispiel dafür, dass Wizzair zwischen April 2003 und Oktober 2006 auf eine Städte- oder Flughafenverbindung eingetreten ist, die bereits von Ryanair betrieben wurde.

¹²⁴¹ Siehe insbesondere die Antwort von SkyEurope vom 6. Dezember 2006 auf den Fragebogen zur Markttest der Vorgeschlagenen Mittel, Blatt Nr. 2596, insbesondere die Fragen 2, 3, 12, und die Antwort von SkyEurope vom 7. Februar 2007 auf die Folgefragen der Kommission, Blatt Nr. 2878.

als auch von FR [Ryanair] vermarktet und beworben wird (vom zweiten auf Europas populärster Reisewebsite), bedeutet, dass ein neuer Wettbewerber keine zusätzlichen Ausgaben für Absatzförderung auf dieser Verbindung oder für die Bekanntmachung dieser Strecke hätte“¹²⁴². Jedoch bedeutet dies auch, dass ein neuer Wettbewerber zumindest intensive Vermarktung und Werbung betreiben müsste, um eine ausreichende Zahl von Passagieren zum Kauf eines Flugtickets auf der eigenen Website oder über andere Vertriebskanäle zu bewegen und nicht auf der Website der fusionierten Parteien. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung trotz des eher dynamischen Wachstums dieser Strecke, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Posen zu verhindern.

1029. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Posen erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Riga

1030. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Riga beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [150.000 – 200.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 15 Verbindungen pro Woche von Linienfluggesellschaften betrieben. Der Linienflugbetrieb auf dieser Strecke begann erst im April 2004, als die Fluggesellschaft Air Baltic ihren Betrieb zwischen Riga und Dublin aufnahm. Im Folgenden begann Aer Lingus den Betrieb seiner Dienstleistungen auf dieser Strecke im November 2005, und im Januar 2006 folgte dann Ryanair. In diesem Zeitraum stieg die Gesamtzahl der Passagiere auf dieser Strecke erheblich an, jedoch kann die Strecke noch immer als eher dynamisch angesehen werden, auch wenn es möglicherweise fraglich ist, ob die Möglichkeit für einen weiteren neuen Eintritt gegeben ist. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Präsenz von Charterfluggesellschaften ist unerheblich¹²⁴³, wie von Ryanair selbst eingeräumt wird¹²⁴⁴, und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹²⁴⁵ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.

1031. Auf der Strecke Dublin-Riga überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 5 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Riga (RIX), während Aer Lingus etwa 3 Verbindungen pro Woche zum gleichen Flughafen betrieb. Abgesehen von den Parteien betrieb Air Baltic eine Dienstleistung zwischen Dublin und Riga mit 4 bis 7 Verbindungen pro Woche. Die geplanten Verbindungen für die Sommersaison 2007 belaufen sich auf etwa 7 Verbindungen im Falle von Ryanair, etwa 5 Verbindungen im Falle von Aer Lingus und ebenfalls zwischen 4 bis 7 Verbindungen im Falle von Air

¹²⁴² Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 762.

¹²⁴³ Gemäß den Daten der Dublin Airport Authority gab es im Jahr 2006 keine Charterflüge auf dieser Strecke.

¹²⁴⁴ Siehe die Streckenanalyse-Tabelle von Ryanair, die am 02.02.2007 per E-Mail übersendet wurde, Blatt Nr. 2620.

¹²⁴⁵ Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

Baltic. Mit Ausnahme der drei bestehenden Fluggesellschaften gab es in den letzten Jahren keinen neuen Eintritt auf diese Strecke.

1032. Die Marktanteile der Parteien und Air Baltic sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹²⁴⁶.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	RIX	[40-50]* %	[40-50]* %	[30-40]* %
Aer Lingus	RIX	[20-30]* %	[20-30]* %	[30-40]* %
ZUSAMMEN		[70-80]* %	[70-80]* %	[70-80]* %
Air Baltic	RIX	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %

1033. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Riga aktiven Fluggesellschaften von 3 auf 2 verringern und der fusionierten Einheit einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verleihen. Der zusammen gerechnet sehr hohe Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke ist bereits an sich ein Beleg für eine marktbeherrschende Stellung¹²⁴⁷. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus miteinander vereinen, die beiden größten Konkurrenten, die auf dieser Strecke aktiv sind¹²⁴⁸. Air Baltic ist eine Fluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot und zwei Sitzplatzkategorien, die ein Drehkreuz in Riga und eine zusätzliche Basis in Vilnius betreibt¹²⁴⁹. Die Ergebnisse des Markttests zeigen, dass Air Baltic weder in der Lage noch dazu bereit ist, seinen Betrieb auf dieser Strecke in Konkurrenz zu der fusionierten Einheit auszuweiten. Es ist daher zweifelhaft, in welchem Maße Air Baltic einen potenziellen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben kann¹²⁵⁰, insbesondere im Hinblick auf die Tatsache, dass die fusionierte Einheit im Sommer 2007 auf der Strecke Dublin-Riga beinahe doppelt so viele Verbindungen betreibt wie Air Baltic. Des Weiteren stammt ein großer Teil der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹²⁵¹ und im Hinblick auf eine Expansion müsste Air Baltic daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Die Tatsache, dass die fusionierenden Parteien füreinander die größten Konkurrenten auf dieser Strecke darstellen, wird ebenso durch die von der Kommission durchgeführte Verbraucherumfrage bestätigt. Gemäß der Umfrage haben 36,4 % der Kunden von Ryanair Aer Lingus als eine Alternative in Betracht gezogen, und nur 18,2 % haben eine

¹²⁴⁶ Da der Anteil der Transferpassagiere aller Fluggesellschaften auf dieser Strecke vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilsberechnung ohne Transferpassagiere nicht erforderlich.

¹²⁴⁷ Siehe die Rs. T-210/01 des Gerichts erster Instanz - *General Electric gegen Kommission* vom 14. Dezember 2005, Bericht des Europäischen Gerichtshofes II-5575, Absatz 115 sowie die Horizontal Merger Guidelines (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse), ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

¹²⁴⁸ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹²⁴⁹ Siehe Antwort von Air Baltic vom 15.11.2006 auf den Wettbewerber-Fragebogen, Blatt Nr. 21855, Fragen 2, 3, 6 und 7.

¹²⁵⁰ Siehe Übermittlung von Air Baltic vom 15. November 2006, Blatt Nr. 21855.

¹²⁵¹ Gemäß Ryanair stammen ca. [50-65]* % der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während bei Aer Lingus [60-75]* % des Ertrags von irischen Kunden erwirtschaftet werden - basierend auf den Daten von Aer Lingus vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965.

andere Fluggesellschaft als Alternative angegeben, insbesondere Air Baltic. Umgekehrt haben 50,0 % der Passagiere von Aer Lingus Ryanair als eine Alternative angegeben, und nur 14,8% haben eine andere Fluggesellschaft in Betracht gezogen¹²⁵². Ryanair argumentiert, dass die Dienstleistungen von Ryanair und Aer Lingus aus Sicht des angebotenen Produkts in ausreichendem Maße so unterschiedlich sind, dass die Preise unterschiedlich hoch sind. Jedoch ist angesichts der Feststellungen in Abschnitt 7.4 und der Tatsache, dass beide Fluggesellschaften die gleichen Flughäfen auf dieser Strecke ansteuern, nicht klar, worauf sich diese ausreichenden Produktunterschiede beziehen. Im Hinblick auf den Unterschied bei den Ticketpreisen sollte wiederholt betont werden, dass die Ticketpreisangaben für Aer Lingus, die auf den von Ryanair im Formular CO übermittelten MIDT/OAG-Daten basieren, die durchschnittlichen Ticketpreise von Aer Lingus weit übersteigen und nicht als verlässliche Grundlage angesehen werden können¹²⁵³. Aus diesem Grund würde die Fusion zu einer Aufhebung der gesamten Wettbewerbsrivalitäten zwischen den Parteien führen, die eine bedeutende Quelle für den Wettbewerb auf dieser Strecke darstellen, und es muss bezweifelt werden, ob dieser Verlust durch den einzigen verbleibenden Wettbewerber Air Baltic ausgeglichen werden kann.

1034. Die Strecke Dublin-Riga unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, auch wenn im Hinblick auf die begrenzte Anzahl an Frequenzen und dem weniger bedeutenden Anteil an zeitabhängigeren Passagieren die Überlastung des Flughafens Dublin zu Spitzenzeiten möglicherweise nicht die wichtigste Eintrittsbarriere darstellt. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Jedoch gibt es mit Ausnahme der Fluggesellschaft Air Baltic mit etwa 8 stationierten Flugzeugen, die bereits auf der Strecke aktiv ist und in Absatz 1033 beschrieben wird, keine andere konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis in Riga. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis in Dublin oder in Riga verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung trotz des eher dynamischen Wachstums dieser Strecke, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Riga zu verhindern.
1035. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Riga erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Rom

1036. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Rom beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [250.000 – 300.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 20 Verbindungen pro Woche von den Parteien betrieben. Die Gesamtzahl

¹²⁵² Für weitere Details zur Konsumentenstudie siehe Anhang I und II.

¹²⁵³ Siehe Absätze 797 und 1 in der Beurteilung der Strecke Dublin-London.

der auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr 2005 um weniger als [0-10]* %; daher kann diese Strecke als eine entwickelte Strecke angesehen werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Präsenz von Charterfluggesellschaften ist unerheblich¹²⁵⁴, wie von Ryanair selbst eingeräumt wird¹²⁵⁵, und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹²⁵⁶ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.

1037. Auf der Strecke Dublin-Rom überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 10 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Rom-Ciampino (CIA), während Aer Lingus etwa 10 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Rom-Fiumicino (FCO) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite¹²⁵⁷ werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen. Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 belaufen sich auf etwa 8 im Falle von Ryanair und etwa 11 im Falle von Aer Lingus. Mit Ausnahme der fusionierenden Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. Ursprünglich wurde die Strecke von der Fluggesellschaft Alitalia bedient, die eine Dienstleistung zwischen Dublin und Rom-Fiumicino angeboten hat. Jedoch hat Alitalia die Strecke im Oktober 2005¹²⁵⁸ aufgegeben und bietet derzeit nur indirekte Flüge über Paris-CDG auf der Basis einer Code-Sharing-Vereinbarung mit Air France an. Wie im Abschnitt bezüglich der Marktdefinition angegeben (Abschnitt 6.5), können indirekte Flüge nicht als ein Teil des relevanten Marktes im Falle von Kurzstreckendienstleistungen angesehen werden¹²⁵⁹.
1038. Die Marktanteile der Parteien und Alitalia sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹²⁶⁰.

1254 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere und Charterpassagiere) beträgt etwa [0-10]* %.

1255 Siehe Streckenanalyse-Tabelle von Ryanair, die am 02.02.2007 per E-Mail übersendet wurde, Blatt Nr. 2620.

1256 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1257 Siehe Abschnitt 6.3.

1258 Es sollte beachtet werden, dass Alitalia in der Sommersaison 2006 wieder einige Direktflüge zwischen Dublin und Rom angeboten hat. Diese waren jedoch auf Samstag und Sonntag beschränkt und stellten nur ca. [0-10]* % der Gesamtzahl der Passagiere im Sommer 2006 dar. Für den Sommer 2007 gibt es keine direkten Linienflüge zwischen Dublin und Rom, die von Alitalia angeboten werden (siehe die Website www.dublinairport.com, Blatt Nr. 13022).

1259 Während Direktflüge von Ryanair und Aer Lingus in diesem bestimmten Fall max. 3 Stunden dauern, nehmen die indirekten Flüge von Alitalia gewöhnlich zwischen 5 und 8 Stunden in Abhängigkeit von der Verbindung am Flughafen Paris CDG in Anspruch (siehe Flugplan auf der Website des Flughafens Dublin www.dublinairport.com).

1260 Der Anteil der umsteigenden Passagiere ist bei Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke vernachlässigbar. Obwohl Alitalia umsteigende Passagiere in der Sommersaison 2006 flog, ist aufgrund deren Austritts aus dem Markt eine separate Marktberechnung ohne umsteigende Passagiere nicht erforderlich (der Marktanteil war im Sommer 2006 auch dann gering, wenn alle Passagiere berücksichtigt werden).

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	CIA	[50-60]* %	[40-50]* %	[50-60]* %
Aer Lingus	FCO	[40-50]* %	[50-60]* %	[40-50]* %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	[90-100]* %
Alitalia	FCO	-	-	[0-10]* %

1039. Da Alitalia die Strecke verlassen hat, würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Rom aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹²⁶¹.
1040. Die Strecke Dublin-Rom unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Was insbesondere den Zugang zu Flughafeninfrastrukturen betrifft, muss beachtet werden, dass sowohl der Flughafen Rom-Fiumicino und Rom-Ciampino koordinierte Flughäfen gemäß der Zeitnischenverordnung sind, auch wenn keiner von beiden bezüglich seiner Kapazitäten eingeschränkt zu sein scheint¹²⁶². In Kombination mit den eingeschränkten Kapazitäten am Flughafen Dublin während Spitzenzeiten, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, würde dies eine zusätzliche Barriere bezüglich eines Eintritts mit einer ausreichenden Anzahl an Frequenzen darstellen. Des Weiteren stellt die Strecke Dublin-Rom eine entwickelte Strecke dar, was einen Eintritt von einer neuen Fluggesellschaft mit zusätzlichen Kapazitäten noch schwieriger macht.
1041. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz am Flughafen Rom-Fiumicino oder dem Flughafen Rom-Ciampino: Alitalia mit mehr als 18 stationierten Flugzeugen und Air One mit etwa 10 stationierten Flugzeugen. Jedoch scheint auf der Basis der Phase-II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über die Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit ausüben zu können. Im Hinblick auf ihren kürzlichen Ausstieg aus der Strecke Dublin-Rom sowie aus der Strecke Dublin-Mailand (siehe Absatz 1006f) und auf ihre derzeitige finanzielle Situation ist es unwahrscheinlich¹²⁶³, dass die Fluggesellschaft Alitalia kurzfristig

¹²⁶¹ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹²⁶² Siehe die Antwort von ADR vom 22.11.2006 auf den Fragebogen an Flughäfen, Blatt-Nr. 22732.

¹²⁶³ Siehe zum Beispiel den Artikel der BBC News „Alitalia warns of widening losses“ vom 29. Januar 2007, verfügbar in englischer Sprache auf <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/6308775.stm>, Blatt Nr. 13021. Die finanziellen Schwierigkeiten von Alitalia werden auch in den internen Dokumenten von Ryanair bestätigt: „Alitalia war in den letzten 20 Jahren beinahe ständig zahlungsunfähig.“ Siehe Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom 14. Dezember 2006 (Blatt Nr. 629).

oder mittelfristig einen potenziellen neuen Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Rom darstellen würde. Zudem ist Alitalia eine Netzwerkfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot, die ohnehin keinen großen Konkurrenten für die fusionierenden Parteien darstellen würde, da das Unternehmen über eine andere Kostenstruktur und somit nur über eingeschränkte Möglichkeiten verfügt, niedrige Preise anzubieten. Was die Fluggesellschaft Air One betrifft, konzentrieren sich deren Aktivitäten insbesondere auf italienische Inlandsstrecken sowie auf Strecken von Italien zu Ferienzwecken im Mittelmeerraum. Auch wenn das Unternehmen ebenfalls Flüge zu einigen europäischen Städten anbietet (wie beispielsweise nach London-City, Paris oder Kopenhagen), liegt sein Fokus klar auf Italien und Südeuropa. Air One stellt eine Fluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot sowie einem Business Class-Angebot auf internationalen Strecken und einer Code-Sharing-Vereinbarung mit Lufthansa und anderen Netzwerkfluggesellschaften dar. Aus diesem Grund kann Air One nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Rom angesehen werden, der einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben könnte. Ryanair argumentiert auch, dass Centralwings den Flughafen Ciampino von seiner Basis am Flughafen Krakau aus bedient und nichts dagegen spräche, eine W-Strecke zwischen Krakau-Rom-Dublin-Rom-Krakau zu betreiben, falls dies profitabel würde¹²⁶⁴. Wie jedoch in Abschnitt 7.8.2 dargelegt, ist ein neuer Eintritt an dieser Basis unwahrscheinlich und wenig effizient. Zudem ist es im Hinblick auf die vorgeschlagene W-Strecke hinsichtlich deren Länge zweifelhaft, ob sie unter Berücksichtigung der maximalen Arbeitszeiten ohne die Notwendigkeit eines Crewwechsels betrieben werden könnte¹²⁶⁵. Darüber hinaus stammt die Mehrheit der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹²⁶⁶, und jeder neue Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies würde eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften darstellen, die noch nicht in Irland aktiv sind (wie beispielsweise Alitalia und insbesondere die außerhalb von Italien weniger bekannte Fluggesellschaft Air One), da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt. Es muss auch beachtet werden, dass die fusionierte Einheit mit 5 von Ryanair auf dem Flughafen Rom-Ciampino stationierten Flugzeugen über den Vorteil einer Basis auf beiden Seiten dieser Strecke verfügen würde, was zu einer höheren Flexibilität und zu größeren Kostenvorteilen führt. Letztendlich gibt es mit Ausnahme des Eintritts von Ryanair im März 2003 keine Beispiele für einen neuen Eintritt (oder lediglich einen Eintrittsversuch) auf diese Strecke in den letzten Jahren.

1042. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis in Dublin oder auf den Flughäfen Rom-Fiumicino bzw. Rom-Ciampino verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen

¹²⁶⁴ Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 776.

¹²⁶⁵ Selbst wenn eine kurze Standzeit zwischen Start und Landung von 40 Minuten angenommen wird, würde die Gesamtflugzeit für das Flugzeug und die Crew bis zur Rückkehr zur Basis in Krakau etwa 12 Stunden betragen (die Flugzeit zwischen Dublin und Rom beträgt etwa 3 Stunden und zwischen Rom und Krakau etwa 2 Stunden – siehe www.dublinairport.com und www.adr.it, Blatt Nr. 13022).

¹²⁶⁶ Gemäß Ryanair stammen ca. [60-75]* % ihrer Passagiere auf dieser Strecke aus Irland. Dies ist mit den Zahlen der Aer Lingus ([60-75]* % Einnahmen von aus Irland stammenden Kunden – auf der Basis der von Aer Lingus am 26.01.2007 eingereichten Daten, Blatt Nr. 1965) vergleichbar, sowie für die Strecke als solche (gemäß den durch das irische Verkehrsministerium zur Verfügung gestellten Daten betrug der Anteil der aus Italien stammenden Passagiere auf dieser Strecke in 2005 nur [20-30]* % – siehe Vorlage des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230).

Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Rom zu verhindern.

1043. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Rom erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Salzburg

1044. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Salzburg beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [0 – 50.000]*. Da Aer Lingus seinen Betrieb auf dieser Strecke im Dezember 2005 und Ryanair seinen Betrieb erst im April 2004 aufgenommen hatte und zuvor keine anderen Linienfluggesellschaften auf dieser Strecke aktiv waren, kann diese Strecke als eine eher neue Strecke bezeichnet werden. Derzeit werden von den Parteien insgesamt etwa 6 wöchentliche Verbindungen auf dieser Strecke während der Wintersaison und etwa 3 wöchentliche Verbindungen in der Sommersaison betrieben. Was die Gesamtzahl der Passagiere betrifft, ist die Strecke relativ „verkehrsschwach“, und im Hinblick auf die kürzlichen Eintritte von Aer Lingus und Ryanair ist es fraglich, ob eine Möglichkeit für einen weiteren neuen Eintritt gegeben wäre. Derzeit betreibt Ryanair die Strecke während des gesamten Jahres, während Aer Lingus seinen Betrieb auf die Wintersaison beschränkt. Ryanair argumentiert, dass während der Wintersaison die Charterfluggesellschaften über eine erhebliche Präsenz auf der Strecke verfügen¹²⁶⁷. Aus diesem Grund und auch im Hinblick auf die Saisonalität der Dienstleistungen von Aer Lingus wird der Wettbewerbsdruck, der auf dieser Strecke durch den Charterflugverkehr auf die fusionierte Einheit ausgeübt wird, in Absatz 1048 näher analysiert.
1045. Auf der Strecke Dublin-Salzburg überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus nur während der Wintersaison auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 3 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Salzburg (SZG), während Aer Lingus etwa 3 Verbindungen pro Woche zum gleichen Flughafen betrieb. Während die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 im Falle von Ryanair gleich bleiben, plant Aer Lingus für diese Saison keine Linienflüge. Abgesehen von den Parteien gibt es auf dieser Strecke keine anderen aktiven Linienfluggesellschaften, und auch zum Zeitpunkt des Eintritts von Aer Lingus im Dezember 2005 waren keine Linienfluggesellschaften auf dieser Strecke gegenwärtig. Mit Ausnahme dieses Eintritts gab es in den letzten Jahren keine anderen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke¹²⁶⁸.
1046. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der beförderten Passagiere in der Sommersaison 2006 werden in der

¹²⁶⁷ Die Daten der DAA belegen auch, dass der Anteil der Charterpassagiere insgesamt (sowohl Linien- wie auch Charterflug) auf dieser Strecke in 2006 [30-40]* % betrug und sogar höher in der Wintersaison 2005/2006 war. Es sollte jedoch berücksichtigt werden, dass Ryanair diese Strecke erst im April 2006 übernahm und dass diese Daten alle Passagiere mit Charterflügen enthalten, d. h. diejenigen, die Pauschalferien oder einen „dry seat“ gebucht haben. Wie nachstehend detailliert beschrieben, ist der Anteil an „dry seat“-Verkäufen erheblich niedriger.

¹²⁶⁸ Gemäß den Daten der DAA hatte die Aero Lloyd zumindest Semi-Linienflüge mit einigen Unterbrechungen zwischen 1999 und 2002. Aero Lloyd war vorwiegend eine Charterfluggesellschaft, die ihren Betrieb im Oktober 2003 einstellte (siehe: http://en.wikipedia.org/wiki/Aero_Lloyd, Blatt Nr. 13022).

folgenden Tabelle zusammengefasst¹²⁶⁹.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	SZG	[50-60]* %	100 %	100 %
Aer Lingus	SZG	[40-50]* %	-	-
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

1047. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Salzburg aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und somit der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹²⁷⁰.
1048. Im Allgemeinen werden Charterfluggesellschaften nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf Ryanair und Aer Lingus auf den sich überschneidenden Strecken angesehen¹²⁷¹. Da jedoch der Charterflugverkehr einen bedeutenden Anteil der auf der Strecke Dublin-Salzburg in der Wintersaison 2005/2006 beförderten Passagieren darstellt, und unter Berücksichtigung der gegenteiligen Argumente von Ryanair in Bezug auf diese bestimmte Strecke, hat die Kommission untersucht, ob Charterfluggesellschaften einen Wettbewerbsdruck auf die Parteien auf der Strecke Dublin-Salzburg ausüben könnten. Es sollte jedoch beachtet werden, dass Ryanair erst im Dezember 2006 auf dieser Strecke eingetreten ist und so der Anteil des Charterflugverkehrs wahrscheinlich niedriger als in der Wintersaison 2005/2006 ist. Sofern die zusätzliche Kapazität von Ryanair eingerechnet wird (und selbst unter der Annahme, dass der Eintritt von Ryanair keine negativen Auswirkungen auf die Anzahl der Charterflugpassagiere hat), würde der Anteil des gesamten Charterflugverkehrs in der Wintersaison etwa 35 % betragen. Im Allgemeinen ist die Mehrheit der Charterflüge auf den Zeitraum zwischen Dezember und März beschränkt, auch wenn es in den vergangenen Jahren auch im Sommer einen weniger bedeutenden Charterflugverkehr hauptsächlich zwischen Juni und September gab. Da auch die Aktivitäten von Aer Lingus auf die Wintersaison beschränkt sind, sind die Charterfluggesellschaften die meiste Zeit gegenwärtig, in der sich auch die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus überschneiden. Insbesondere verfügen die folgenden Charterfluggesellschaften über einen Betrieb auf dieser Strecke: Monarch, Austrian Airlines, Thomas Cook Airline, Transavia und Flightline¹²⁷². Jedoch betreiben laut der Zuweisung von Zeitnischen für die Wintersaison 2006/2007, die von Ryanair zur Verfügung gestellt wurde, alle diese Charterfluggesellschaften ihre Flüge nur an Samstagen, während sowohl Ryanair als auch Aer Lingus ihre Flüge am Dienstag, Donnerstag und Samstag anbieten und somit über eine höhere Flexibilität verfügen. Zudem hat der Markttest ergeben, dass eine große Mehrheit der Flugtickets von

¹²⁶⁹ Da der Anteil der umsteigenden Passagiere bei allen Fluggesellschaften, die auf dieser Strecke aktiv sind, vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilkalkulation ohne umsteigende Passagiere nicht erforderlich.

¹²⁷⁰ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹²⁷¹ Siehe Abschnitt 6.7.

¹²⁷² Gemäß den Daten der DAA repräsentierten diese Chartergesellschaften über 95 % der Charterpassagiere in 2006.

Charterfluggesellschaften nicht separat verkauft wurden, sondern vielmehr als Teil einer Pauschalreise, die den Endkunden von Reiseveranstaltern verkauft wird und nicht von den Charterfluggesellschaften selbst¹²⁷³. Selbst wenn Ryanair sich beispielsweise auf die Vorlage von FirstChoice bezieht und darauf hinweist, dass dieses Unternehmen auf dem irischen Markt „reine Flüge“ anbietet¹²⁷⁴, muss hinzugefügt werden, dass FirstChoice nur 3 % seiner Tickets in Irland als reine Flüge verkauft und dass 97 % seiner Tickets als Teil von Pauschalreisen verkauft werden¹²⁷⁵. Es gibt keine Hinweise darauf, dass dies auf dieser einzelnen Strecke anders sei. Aus diesem Grund war nur ein kleiner Teil des Anteils von Charterflügen in der Wintersaison in Höhe von 35 % reine Flugtickets. Zudem bot keine dieser Charterfluggesellschaften die Möglichkeit an, reine Flugtickets für die Strecke Dublin-Salzburg über ihre Website zu buchen, auch wenn dies auf den Homepages einiger Reiseveranstalter möglich ist, die ihre Tickets in Irland verkaufen¹²⁷⁶. Die meisten Charterfluggesellschaften verkaufen ihre Tickets an Reiseveranstalter, welche diese wiederum als Teil einer Pauschalreise (was bedeutet, dass im Allgemeinen der Reiseveranstalter und nicht die Charterfluggesellschaft entscheidet, welche Strecken wann betrieben werden¹²⁷⁷) oder in weit geringerem Maße als reine Flüge weiterverkaufen. Zudem ist die Wahrscheinlichkeit eines erheblichen Eintritts durch neue Charterfluggesellschaften mit einem flexibleren Produktangebot im Hinblick auf den sinkenden Charterflugmarkt in Irland im Allgemeinen sowie auf dieser bestimmten Strecke¹²⁷⁸ sehr gering¹²⁷⁹. Da nur ein kleiner Teil des Anteils von 35 % des gesamten Charterverkehrs im Winter aus „Nur-Flügen“ besteht und unter Berücksichtigung des eingeschränkten Volumens des Charterflugbetriebs auf dieser Strecke, des Unterschieds bezüglich des an die Endkunden verkauften Produkts und der verwendeten Vertriebswege (Reiseveranstalter) sowie der eingeschränkten Flexibilität der Charterflüge, können Charterfluggesellschaften nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auf der Strecke Dublin-Salzburg angesehen werden.

1049. Die Strecke Dublin-Salzburg unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung des Flughafens Dublin nicht die größte Barriere bezüglich eines Eintritts auf diese Strecke darstellt, da die überwiegenden Freizeitflüge auf dieser Strecke nicht von Zeiträumen zu Spitzenzeiten und hohen Frequenzen abhängen. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, ebenfalls Zeiträumen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die gegenwärtige Überlastung des Flughafens Dublin bezüglich Zeiträumen als eine relevante

¹²⁷³ Siehe Antworten auf den Fragebogen an Chartergesellschaften, Fragen 3, 6 und 8 sowie den Fragebogen an Chartergesellschaften II, Fragen 2, 4 und 5.

¹²⁷⁴ Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 784.

¹²⁷⁵ Siehe die Antwort von FirstChoice vom 05.03.2007 auf den Fragebogen an Charterfluggesellschaften, Blatt Nr. 4916, Frage 4.

¹²⁷⁶ Wie zum Beispiel www.falconholidays.ie, www.panoramaholidays.ie, www.steintravel.ie, www.cassidytravel.ie oder www.joewalshstour.ie. Jedoch muss im Hinblick auf die jüngste Entscheidung der britischen Kartellbehörde (OFT) bei der Fusion zwischen Flybe und BA Connect darauf hingewiesen werden, dass die Situation in Großbritannien anders ist, wo eine Reihe dieser Charterfluggesellschaften ihre Flugtickets direkt über ihre Website verkauft (und nicht über Reiseveranstalter). Zum Beispiel bieten MyTravel Airways (<http://www.mytravel.com>), First Choice Airways (<http://www.firstchoice.co.uk>) oder Thomas Cook Airlines (www.flythomascook.com) auf ihrer Website eine Möglichkeit, reine Flüge von einer Reihe britischer Flughäfen als Urlaubsdestinationen zu buchen. Es muss hervorgehoben werden, dass nicht einmal Austrian Airlines, die ein Online-Buchungssystem für ihre Linienflüge hat, Direktflüge Dublin – Salzburg auf ihrer Website anbietet.

¹²⁷⁷ Siehe die Antworten auf den Fragebogen an die Charterfluggesellschaften sowie den Fragebogen an die Charterfluggesellschaften II.

¹²⁷⁸ Gemäß der Daten der Flughafenbehörde Dublin war die Gesamtzahl der Passagiere der Chartergesellschaften auf der Strecke Dublin – Salzburg zwischen 2005 und 2006 leicht rückgängig [0-10]* %.

¹²⁷⁹ Siehe auch das Protokoll der Befragung von FirstChoice am 8. März 2007, Blatt Nr. 6170, die Antworten der Charterfluggesellschaften auf den Fragebogen an Charterfluggesellschaften vom 23.11.2006 und auf weiterführende Fragen, die an die Charterfluggesellschaften gestellt wurden.

Eintrittsbarriere ansehen¹²⁸⁰.

1050. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Ryanair argumentiert, dass Austrian Airlines eine Basis in Salzburg mit einer Anzahl von Flugzeugen unterhält¹²⁸¹. Jedoch betreibt Austrian Airlines von Salzburg nur vier Linienflugstrecken zu österreichischen oder deutschen Zielen¹²⁸² und betreibt keine Linienstrecken nach Irland. Vor dem Hintergrund dieser Tatsachen und der Konzentration von Austrian Airlines auf das Geschäftsmodell einer Netzwerkfluggesellschaft mit umfangreichen Dienstleistungen kann dieses Unternehmen nicht als ein möglicher Wettbewerber für diese Strecke angesehen werden, der in der Lage und motiviert wäre, einen erhebliche Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Des Weiteren stammt ein erheblicher Teil der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹²⁸³, und ein neuer Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind, da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt. Letztendlich gibt es mit Ausnahme der fusionierenden Parteien keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren.
1051. In Anbetracht der Tatsache, dass die Strecke über ein saisonales Muster verfügt, ist es fraglich, ob eine andere Linienfluggesellschaft es als gewinnbringend ansehen würde, auf dieser Strecke von Dublin aus in Konkurrenz zu der fusionierten Einheit einzutreten. Wie in den Abschnitten 7.4 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis in Dublin oder in Salzburg verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Salzburg zu verhindern.
1052. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Salzburg erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Sevilla

1053. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Sevilla beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [0 – 50.000]*. Es sollte jedoch beachtet werden, dass Ryanair erst im Januar 2007 auf diese Strecke eingetreten ist, und dass die im Jahre 2006 beförderten Passagiere ausschließlich mit Aer Lingus geflogen sind.

¹²⁸⁰ Siehe z. B. das Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8.3.2007, Blatt Nr. 6170.

¹²⁸¹ Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 782.

¹²⁸² Wien, Linz, Frankfurt und Düsseldorf (siehe: www.austrian.com, Blatt Nr. 13022).

¹²⁸³ Gemäß Ryanair stammen ca. [45-60]* % ihrer Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während Aer Lingus [75-90]* % der Einnahmen von aus Irland stammenden Kunden erzielt, Blatt Nr. 1965.

Derzeit werden von den Parteien auf dieser Strecke insgesamt etwa 5 wöchentliche Verbindungen in der Wintersaison und etwa 6 Verbindungen pro Woche in der Sommersaison betrieben. Da Aer Lingus im März 2005 auf diese Strecke eingetreten ist, stellt diese eine eher neue und noch wachsende Strecke dar. Jedoch ist die Strecke in Bezug auf die Gesamtzahl der Passagiere relativ „verkehrsschwach“, und im Hinblick auf den kürzlichen Eintritt von Ryanair ist es fraglich, ob noch Möglichkeiten für einen weiteren neuen Eintritt vorhanden sind. Aer Lingus betrieb diese Strecke in den Jahren 2005 und 2006 ursprünglich nur in der Sommersaison, seit Oktober 2006 betreibt das Unternehmen die Strecke jedoch während des gesamten Jahres. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Präsenz von Charterfluggesellschaften ist unerheblich¹²⁸⁴, wie von Ryanair selbst eingeräumt wird¹²⁸⁵, und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹²⁸⁶ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.

1054. Auf der Strecke Dublin-Sevilla überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 3 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Sevilla (SVQ), während Aer Lingus etwa 2 Verbindungen pro Woche zum gleichen Flughafen betrieb. Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben im Falle von Ryanair gleich und belaufen sich auf etwa 3 wöchentliche Verbindungen für Aer Lingus. Mit Ausnahme der fusionierenden Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. Vor dem Eintritt von Aer Lingus im März 2005 gab es keinen Linienflugbetrieb auf dieser Strecke. Abgesehen vom Eintritt von Ryanair im Januar 2007 gab es in den letzten Jahren keine weiteren neuen Wettbewerber auf dieser Strecke.
1055. Die Marktanteile der Parteien sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹²⁸⁷.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	SVQ	[60-70]* %	[50-60]* %	-.**
Aer Lingus	SVQ	[30-40]* %	[40-50]* %	100 %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

** Hinweis: Ryanair ist erst im Januar 2007 auf die Strecke eingetreten.

1056. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Sevilla aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und somit der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und

1284 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) beträgt etwa [0-10]* %.

1285 Siehe das per E-Mail am 02.02.2007 versandte Arbeitsblatt zur Streckenanalyse von Ryanair, Blatt Nr. 2620.

1286 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1287 Da der Anteil der umsteigenden Passagiere bei allen Fluggesellschaften, die auf dieser Strecke aktiv sind, vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilkalkulation ohne umsteigende Passagiere nicht erforderlich.

somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹²⁸⁸.

1057. Die Strecke Dublin-Sevilla unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung des Flughafens Dublin keine erhebliche Barriere bezüglich eines Eintritts auf diese Strecke darstellt, da die vorwiegenden Freizeitflüge auf dieser Strecke nicht von Zeitnischen zu Spitzenzeiten oder hohen Frequenzen abhängen¹²⁸⁹. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, ebenfalls Zeitnischen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die gegenwärtige Überlastung des Flughafens Dublin bezüglich Zeitnischen als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹²⁹⁰.
1058. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz am Zielflughafen leicht in der Lage wären, auf der Strecke Dublin-Sevilla einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Wie jedoch auch von Ryanair anerkannt wird, gibt es keine konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Sevilla. Es muss beachtet werden, dass Clickair angegeben hat, dass das Unternehmen die Errichtung einer Basis in Sevilla mit 2-3 Flugzeugen bis zum Ende des Jahres 2007 plant¹²⁹¹. Sollte dieses Vorhaben tatsächlich umgesetzt werden, besteht weiterhin die Frage, ob Clickair in der Lage wäre, einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben, wie in Absatz 902 in der Beschreibung der Strecke Dublin-Barcelona diskutiert wird. Insbesondere sieht Clickair Dublin nicht als einen attraktiven Markt für eine Expansion im Hinblick auf die starke Position der Parteien auf ihrem Heimatmarkt in Dublin sowie auf die erheblichen Investitionen in die Werbung an¹²⁹². Des Weiteren stammt die Mehrheit der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹²⁹³, und ein neuer Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind, da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt. Letztendlich gibt es mit Ausnahme der fusionierenden Parteien keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren.
1059. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften am Flughafen Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber für diese vorwiegenden Freizeitstrecken dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis in Dublin oder in Sevilla verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse

1288 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 1).

1289 Zur Erläuterung: Der Anteil der Passagiere, die bei Aer Lingus in den letzten sieben Tagen vor dem Abflug buchen, war [0-15]* % (auf der Basis von Daten der Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

1290 Siehe zum Beispiel das Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8. März 2007, Blatt Nr. 6170.

1291 Siehe das Protokoll der Befragung von Clickair vom 26. März 2007, Blatt Nr. 8091.

1292 Siehe das Protokoll der Befragung von Clickair vom 26. März 2007, Blatt Nr. 8091.

1293 Da Ryanair die Strecke erst im Februar 2007 startete, gibt es noch keine zuverlässigen Daten über die Herkunft der Passagiere von Ryanair. Aer Lingus erzielt [75-90]* % seiner Einnahmen von aus Irland stammenden Kunden – auf der Basis der durch Aer Lingus vorgelegten Daten vom 26.01.2007, Blatt Nr. 1965.

der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Sevilla zu verhindern.

1060. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Sevilla erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Teneriffa

1061. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Teneriffa beförderten Fluggäste im Jahre 2006 betrug [50.000 – 100.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 7 Verbindungen pro Woche von den fusionierenden Parteien betrieben. In den letzten Jahren stieg die Anzahl der insgesamt auf dieser Strecke beförderten Passagiere deutlich an, auch im Hinblick auf den Eintritt von Spanair im Juni 2006 und dem kürzlichen Eintritt von Ryanair im Dezember 2006. Ryanair argumentiert, dass die Strecke über ausgeprägte saisonale Merkmale verfügt. Sie kann jedoch trotz einiger saisonaler Spitzen nicht als typische saisonale Strecke bezeichnet werden, da während des gesamten Jahres ein bedeutendes Verkehrsaufkommen vorhanden ist, was auch durch die Tatsache dokumentiert wird, dass Charterfluggesellschaften praktisch während des gesamten Jahres gegenwärtig sind. Es muss beachtet werden, dass der Charterflugverkehr im Jahre 2006 etwa [50-60]* % der insgesamt auf dieser Strecke beförderten Passagiere (Charterpassagiere und Linienflugpassagiere) betrug¹²⁹⁴. Aus diesem Grund wird der mögliche Wettbewerbsdruck, der auf dieser Strecke durch den Charterflugverkehr auf die fusionierte Einheit ausgeübt wird, in Absatz 1065 näher analysiert.
1062. Auf der Strecke Dublin-Teneriffa überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. Sowohl in der Wintersaison 2006/2007 als auch in der Sommersaison 2007 betreibt Ryanair etwa 4 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Teneriffa-Nord (TFN), während Aer Lingus 3 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Teneriffa-Süd (TFS) betreibt. Aus der Perspektive der Nachfrageseite¹²⁹⁵ werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen. Mit Ausnahme der fusionierenden Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. Ab Juni 2006 hat die Fluggesellschaft Spanair eine Dienstleistung zwischen Dublin und dem Flughafen Teneriffa-Süd betrieben, hat jedoch die Strecke im November 2006 nach nur 5 Monaten wieder aufgegeben. Abgesehen von dieser Fluggesellschaft gab es in den letzten Jahren keine anderen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke. Der Markttest der Kommission hat keinen Hinweis darauf ergeben, dass indirekte Flüge von den Verbrauchern in einem erheblichen Maße genutzt werden und somit einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien auf dieser Strecke¹²⁹⁶ ausüben könnten, die als eine Mittelstrecke angesehen werden kann¹²⁹⁷.
1063. Die Marktanteile der Parteien und Spanair sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch

1294 Zu beachten ist, dass Ryanair diese Strecke erst im Dezember 2006 eröffnete und diese Zahl alle Passagiere von Chartergesellschaften enthält, d.h. die einen Pauschalurlaub gebucht haben sowie die, die einen „dry seat“ gekauft haben. Wie in Absatz 1065 detaillierter beschrieben, ist der Anteil an „dry seat“-Käufen erheblich niedriger.

1295 Siehe Abschnitt 6.3.

1296 Siehe Antworten auf den Fragebogen an die Wettbewerber vom 6. November 2006, Frage 27.

1297 Die Gesamtflugzeit beträgt ca. 4 Stunden und 20 Minuten. Auf der anderen Seite ist die Dauer von indirekten Flügen immer noch erheblich länger, d. h. 6 bis 10 Stunden.

auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹²⁹⁸.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	TFN	[50-60]* %	[50-60]* %	–**
Aer Lingus	TFS	[40-50]* %	[40-50]* %	[80-90]* %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	[80-90]* %
Spanair	TFS	-	-	[10-20]* %

** Hinweis: Ryanair ist erst im Dezember 2006 auf die Strecke eingetreten.

1064. Da Spanair die Strecke aufgegeben hat, würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Teneriffa aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und somit der fusionierten Einheit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹²⁹⁹.

1065. Im Allgemeinen werden Charterfluggesellschaften nicht als ein erheblicher Wettbewerbsdruck auf Ryanair und Aer Lingus auf den sich überschneidenden Strecken angesehen¹³⁰⁰. Da jedoch der Charterflugverkehr einen bedeutenden Anteil der auf der Strecke Dublin-Teneriffa beförderten Passagiere darstellt, und unter Berücksichtigung der gegenteiligen Argumente von Ryanair in Bezug auf diese bestimmte Strecke, hat die Kommission untersucht, ob Charterfluggesellschaften einen Wettbewerbsdruck auf die Parteien auf der Strecke Dublin-Teneriffa ausüben könnten. Es sollte jedoch beachtet werden, dass Ryanair erst im Dezember 2006 auf dieser Strecke eingetreten ist und so der Anteil des Charterflugverkehrs wahrscheinlich niedriger als im Jahre 2006 ist. Sofern die zusätzliche Kapazität von Ryanair eingerechnet wird (und selbst unter der Annahme, dass der Eintritt von Ryanair keine negativen Auswirkungen auf die Anzahl der Charterflugpassagiere hat), würde der Anteil des gesamten Charterflugverkehrs selbst in der Wintersaison auf unter 40 % sinken. Diese Strecke wird insbesondere von den folgenden Fluggesellschaften betrieben: Air Futura, FirstChoice Airways, Monarch Airlines und Iberworld¹³⁰¹. Es muss beachtet werden, dass trotz einer Spitze in der Sommersaison die Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke mit bedeutenden Kapazitäten während des gesamten Jahres gegenwärtig sind. Jedoch hat der Markttest ergeben, dass eine große Mehrheit der Flugtickets von Charterfluggesellschaften nicht einzeln verkauft werden, sondern als Teil einer Pauschalreise, die den Endkunden von einem Reiseveranstalter und nicht von den Charterfluggesellschaften selbst verkauft wird¹³⁰². Selbst wenn Ryanair sich beispielsweise auf die Vorlage von FirstChoice bezieht und darauf hinweist, dass dieses

¹²⁹⁸ Da der Anteil der umsteigenden Passagiere bei allen Fluggesellschaften, die auf dieser Strecke aktiv sind, vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilkalkulation ohne umsteigende Passagiere nicht erforderlich.

¹²⁹⁹ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹³⁰⁰ Siehe Abschnitt 6.7.

¹³⁰¹ Gemäß den Daten der DAA repräsentierten diese Charterfluggesellschaften fast 99 % der Charterpassagiere in 2006.

¹³⁰² Siehe die Antworten zu dem Fragebogen an Charterfluggesellschaften, Fragen 3, 6 und 8, sowie dem Fragebogen an Chartergesellschaften II, Fragen 2, 4 und 5.

Unternehmen auf dem irischen Markt „reine Flüge“ anbietet¹³⁰³, muss hinzugefügt werden, dass FirstChoice nur 3 % seiner Tickets in Irland als reine Flüge verkauft und dass 97 % seiner Tickets als Teil von Pauschalreisen verkauft werden¹³⁰⁴. Es gibt keine Hinweise darauf, dass dies für diese bestimmte Strecke anders wäre. Daher war nur ein sehr kleiner Teil des Gesamtanteils von unter 40 % Charterflugverkehr „reine Flüge“. Zudem bot keine dieser Charterfluggesellschaften die Möglichkeit an, reine Flugtickets für die Strecke Dublin-Teneriffa über ihre Website zu buchen, auch wenn dies auf den Homepages einiger Reiseveranstalter möglich ist, die ihre Tickets in Irland verkaufen¹³⁰⁵. Die meisten Charterfluggesellschaften verkaufen ihre Tickets an Reiseveranstalter, welche diese wiederum als Teil einer Pauschalreise (was bedeutet, dass im Allgemeinen der Reiseveranstalter und nicht die Charterfluggesellschaft entscheidet, welche Strecken wann betrieben werden¹³⁰⁶) oder in weit geringerem Maße als reine Flüge weiterverkaufen. Es muss ebenfalls beachtet werden, dass der Betrieb der Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke im Sommer 2006 nur auf Freitage, Samstage und Sonntage beschränkt war¹³⁰⁷. Auf der anderen Seite würde die fusionierte Einheit einen flexibleren Flugplan anbieten, der die gesamte Woche abdecken würde. Zudem ist die Wahrscheinlichkeit eines erheblichen Eintritts durch neue Charterfluggesellschaften mit einem flexibleren Produktangebot im Hinblick auf den sinkenden Charterflugmarkt in Irland im Allgemeinen sowie auf dieser bestimmten Strecke¹³⁰⁸ sehr gering¹³⁰⁹. Somit kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Charterfluggesellschaften einen spürbaren Wettbewerbsdruck auf die fusionierten Parteien auf der Strecke Dublin-Teneriffa ausüben könnten, da nur ein kleiner Teil des Anteils des gesamten Charterflugverkehrs in Höhe von 40 % aus reinen Flügen bestand, sowie unter Berücksichtigung des begrenzten Zeitraums der Charteraktivitäten, des Unterschieds im Produkt, das an den Endverbraucher und in den benutzten Vertriebskanälen (Reiseveranstalter) verkauft wird, sowie unter Berücksichtigung der begrenzten Flexibilität von Charterflügen.

1066. Die Strecke Dublin-Teneriffa unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung von Flughäfen keine große Barriere bezüglich eines Eintritts auf diese Strecke darstellt, da die vorwiegenden Ferienflüge auf dieser Strecke nicht notwendigerweise von Zeitnischen zu Spitzenzeiten und hohen Frequenzen abhängen. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, ebenfalls Zeitnischen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die gegenwärtige Überlastung des Flughafens Dublin bezüglich Zeitnischen als

1303 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 696.

1304 Siehe die Antwort von FirstChoice vom 05.03.2007 auf den Fragebogen an Charterfluggesellschaften, Frage 4, Blatt Nr. 4916.

1305 Wie zum Beispiel www.falconholidays.ie, www.panoramaholidays.ie, www.steintravel.ie, www.cassidytravel.ie oder www.joewalshstour.ie. Jedoch muss im Hinblick auf die jüngste Entscheidung der britischen Kartellbehörde (OFT) bei der Fusion zwischen Flybe und BA Connect darauf hingewiesen werden, dass die Situation in Großbritannien anders ist, wo eine Reihe dieser Charterfluggesellschaften ihre Flugtickets direkt über ihre Website verkauft (und nicht über Reiseveranstalter). Von den angegebenen Charterfluggesellschaften bieten zumindest MyTravel Airways (<http://www.mytravel.com>), First Choice Airways (<http://www.firstchoice.co.uk>) und Monarch Airlines (www.flymonarch.com) auf ihren Websites eine Möglichkeit, reine Flüge von einer Vielzahl der britischen Flughäfen zu verschiedenen Ferenzielen zu buchen.

1306 Siehe die Antworten auf den Fragebogen an die Charterfluggesellschaften sowie den Fragebogen an die Charterfluggesellschaften II.

1307 Gemäß den durch die Flughafenbehörde Dublin gelieferten Daten entfielen ca. 98 % der Charterflüge in 2006 auf diese drei Tage. Entsprechend der Zuteilung der Zeitnischen für Winter 2006/2007 und Sommer 2007 kann das gleiche Muster in diesen Saisonen erwartet werden.

1308 Gemäß den durch die Flughafenbehörde Dublin gelieferten Daten sank die Gesamtzahl der Passagiere von Charterfluggesellschaften auf der Strecke Dublin – Teneriffa zwischen 2005 und 2006 um ca. [10-20]* %.

1309 Siehe auch das Protokoll der Befragung von FirstChoice am 8. März 2007, Blatt Nr. 6170, die Antworten der Charterfluggesellschaften auf den Fragebogen an Charterfluggesellschaften vom 23.11.2006 und auf weiterführende Fragen, die an die Charterfluggesellschaften gestellt wurden.

eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹³¹⁰. Auf der anderen Seite stammt die absolute Mehrheit der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹³¹¹, und ein neuer Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Verbrauchern gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind, da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt.

1067. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Laut Ryanair gibt es derzeit keine konkurrierenden Linienfluggesellschaften mit einer Basis in Teneriffa, die in der Lage wären, auf die Strecke einzutreten. Der Markttest hat ergeben, dass die Fluggesellschaft Spanair über stationierte Flugzeuge in Teneriffa verfügt¹³¹². Spanair ist sowohl eine Linienfluggesellschaft als auch eine Charterfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot und Mitglied der Star Alliance. Auch wenn das Unternehmen in den nächsten Jahren eine größere Expansion plant, liegt sein Ziel darin, „die führende Fluggesellschaft für Geschäftsverkehr zu werden“. Der Expansionsplan des Unternehmens konzentriert sich hauptsächlich auf Barcelona¹³¹³. Des Weiteren ist Spanair im Juni 2006 auf die Strecke Dublin-Teneriffa eingetreten, hat jedoch die Strecke nach nur 5 Monaten wieder aufgegeben (zusammen mit den Strecken Dublin–Barcelona und Dublin–Madrid). Aus diesem Grund ist es unwahrscheinlich, dass Spanair einen potenziellen neuen Wettbewerber in Konkurrenz zu der fusionierten Einheit auf dieser Strecke darstellen könnte. Wie in Abschnitt 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Flughafen Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht über eine Basis entweder in Dublin oder in Teneriffa verfügt. Es gibt keine anderen Beispiele für einen dauerhaften neuen Eintritt auf diese Strecke, der einen wirksamen Wettbewerbsdruck auf Ryanair und Aer Lingus ausüben konnte. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Teneriffa zu verhindern.
1068. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Teneriffa erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Toulouse / Carcassonne

1069. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften im Jahr 2006 auf der Strecke Dublin–Toulouse / Carcassonne beförderten Passagiere betrug [100.000 – 150.000]*, und derzeit werden auf dieser Strecke etwa 4 wöchentliche Verbindungen in der Wintersaison und etwa 10 wöchentliche Verbindungen während der Sommersaison von den Parteien

¹³¹⁰ Siehe z.B. das Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8.3.2007, Blatt Nr. 6170.

¹³¹¹ Gemäß Ryanair stammen ca. [50-65]* % ihrer Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während Aer Lingus [75-90]* % der Einnahmen von aus Irland stammenden Kunden erzielt – basierend auf den Daten von Aer Lingus, übermittelt am 26.01.2007, Blatt Nr. 1965.

¹³¹² Siehe die Antwort von Spanair vom 16. Februar 2007 auf die Folgefragen der Kommission, Blatt Nr. 3734, Frage 5.

¹³¹³ Siehe <http://www.spanair.com/web/en-gb/About-Spanair/Letter-from-our-President/> Blatt Nr. 13021.

betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr um [40-50]* %, wahrscheinlich auch aufgrund der Tatsache, dass Ryanair erst im April 2005 seinen Betrieb auf dieser Strecke aufgenommen hat. Auch wenn die Strecke relativ neu und in den letzten Jahren rapide an Bedeutung gewonnen hat, ist es fraglich, ob eine Möglichkeit für einen weiteren neuen Eintritt gegeben wäre. Derzeit betreibt Ryanair die Strecke im gesamten Jahr, während Aer Lingus die Strecke nur während der Sommersaison betreibt. Ryanair argumentiert, dass die Charterfluggesellschaften während der Wintersaison über eine erhebliche Präsenz auf dieser Strecke verfügen. Da sich jedoch die Überschneidung zwischen den fusionierenden Parteien auf die Sommersaison beschränkt und die Präsenz von Charterfluggesellschaften in der Sommersaison unerheblich ist¹³¹⁴, muss der mögliche Wettbewerbsdruck durch die Charterfluggesellschaften auf dieser Strecke nicht gesondert analysiert werden¹³¹⁵, da ausgeschlossen werden kann, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹³¹⁶ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.

1070. Auf der Strecke Dublin–Toulouse / Carcassonne überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus nur während der Sommersaison auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 4 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Carcassonne (CCF), wohingegen Aer Lingus nicht aktiv ist. Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 betragen im Falle von Ryanair etwa 6 Verbindungen, während Aer Lingus den Betrieb von etwa 4 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Toulouse Blagnac (TLS) plant. Aus der Perspektive der Nachfrageseite¹³¹⁷ werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen. Mit Ausnahme der Parteien ist auf dieser Strecke keine andere Linienfluggesellschaft aktiv, und zum Zeitpunkt des Eintritts von Aer Lingus im Oktober 2003 waren ebenfalls keine dieser Fluggesellschaften gegenwärtig. Abgesehen von den Parteien gab es in den letzten Jahren keine neuen Wettbewerber auf dieser Strecke.

1071. Die Marktanteile der Parteien sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹³¹⁸.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	CCF	100 %	[60-70]* %	[60-70]* %
Aer Lingus	TLS	-	[30-40]* %	[30-40]* %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

1314 Gemäß den Daten der DAA betrug der Anteil der Charterpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke in der Sommersaison 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) lediglich [0-10]* %.

1315 Die Anwesenheit von Charterfluggesellschaften ist auch auf einer jährlichen Basis eher begrenzt, und ihr Anteil am gesamten Flugverkehr im Jahr 2006 beträgt nur etwa [0-10]* %.

1316 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1317 Siehe Abschnitt 6.3.

1318 Da der Anteil der umsteigenden Passagiere bei allen Fluggesellschaften, die auf dieser Strecke aktiv sind, vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilkalkulation ohne umsteigende Passagiere nicht erforderlich.

1072. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin–Toulouse / Carcassonne aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit einen Marktanteil von 100 % verleihen. Die beabsichtigte Fusion stellt daher eine Fusion dar, die zu einer Monopolstellung führt und somit den gesamten bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke unterbinden würde¹³¹⁹.
1073. Die Strecke Dublin–Toulouse / Carcassonne unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung des Flughafens Dublin eine erhebliche Barriere bezüglich eines Eintritts darzustellen scheint, da die vorwiegenden Ferienflüge auf dieser Strecke nicht von Zeiträumen zu Spitzenzeiten und hohen Frequenzen abhängig sind. Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, ebenfalls Zeiträumen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die gegenwärtige Überlastung des Flughafens Dublin bezüglich Zeiträumen als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹³²⁰.
1074. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf der Strecke Dublin–Toulouse / Carcassonne einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Laut Ryanair verfügt Air France über eine Basis am Flughafen Toulouse Blagnac mit 6 stationierten Flugzeugen. Jedoch hat die Fluggesellschaft Air France ihr Hauptdrehkreuz am Flughafen Paris-CDG, ihr Hauptinlandsdrehkreuz am Flughafen Paris Orly sowie regionale Drehkreuze an den Flughäfen Lyon, Clermont-Fernand und Bordeaux¹³²¹. Soweit das Unternehmen über stationierte Flugzeuge in Toulouse verfügt, werden diese hauptsächlich für Inlandsflüge genutzt. Aus diesem Grund kann auch im Hinblick auf das unterschiedliche Geschäftsmodell diese Netzwerkfluggesellschaft mit umfangreichen Dienstleistungen nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber für die Strecke Dublin–Toulouse / Carcassonne angesehen werden, der einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben würde, indem er in der Lage wäre, eine günstige Alternative für Kunden von Ryanair und Aer Lingus anzubieten. Zudem stammt ein wesentlicher Teil der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹³²², und jeder neue Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind, da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt. Letztendlich gibt es mit Ausnahme der fusionierenden Parteien keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren.
1075. Es gibt ebenfalls keine Hinweise darauf, dass CityJet mit seinen in Dublin stationierten Flugzeugen einen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke darstellen würde. Da

1319 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 1).

1320 Siehe zum Beispiel das Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8. März 2007, Blatt Nr. 6170.

1321 Siehe Antwort der Air France vom 16. November 2006 auf den Fragebogen für die Wettbewerber, Blatt Nr. 2507. Frage 39.

1322 Gemäß Ryanair stammen ca. [60-75]* % ihrer Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während Aer Lingus [60-75]* % der Einnahmen von aus Irland stammenden Kunden erzielt – basierend auf den Daten von Aer Lingus, übermittelt am 26.01.2007, Blatt Nr. 1965.

diese Strecke vorwiegend auf Privatreisende ausgerichtet ist und nur über einen geringen Anteil an Geschäftskunden / zeitabhängigeren Passagieren verfügt¹³²³, stünde ein Eintritt nicht im Einklang mit dem Geschäftsmodell von CityJet, das in Abschnitt 7.8 näher beschrieben wird. Ryanair argumentiert, dass CityJet „im Jahre 2006 auf diese Strecke eingetreten ist“¹³²⁴ und außerdem auf Strecken vom Flughafen London City zu „einer Anzahl französischer Flughäfen“¹³²⁵ eingetreten sei. Jedoch bietet CityJet Linienflüge nach Toulouse / Carcassonne weder von Dublin noch von London City aus an. Gemäß den Daten der DAA, die der Kommission vorliegen, betrieb CityJet im April 2006 einen einzelnen Flug von Dublin nach Toulouse. Jedoch begannen sie abgesehen von diesem einzelnen Flug keinen Linienflugverkehr auf dieser Strecke. CityJet wies auch darauf hin, dass ein Flugbetrieb, ähnlich wie er jüngst vom Flughafen London City aus aufgenommen wurde, von Dublin aus aufgrund der Situation hinsichtlich der Kapazität wie auch wegen der unzureichenden Zugriffsmöglichkeiten auf Einrichtungen am Flughafen Dublin nicht möglich wäre¹³²⁶. Im Übrigen hätte CityJet mit seinen kleineren Flugzeugen Schwierigkeiten, mit der fusionierten Einheit auf dieser Strecke mit geringen Frequenzen zu konkurrieren. Aus ähnlichen Gründen (und wie in Abschnitt 7.3 und 7.8 beschrieben) stellt auch die andere konkurrierende Fluggesellschaft mit einer Basis in Dublin (Aer Arann) keinen potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder über eine Basis in Dublin oder eine Basis in Toulouse / Carcassonne verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin–Toulouse / Carcassonne zu verhindern.

1076. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Toulouse / Carcassonne erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Venedig

1077. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften auf der Strecke Dublin-Venedig beförderten Fluggäste im Jahr 2006 betrug [100.000 – 150.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 9 Verbindungen pro Woche von den Parteien betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr um beinahe [60-70]* %, nach dem Eintritt von Ryanair im April 2006. Die Strecke kann aufgrund des Eintritts von Aer Lingus im März 2004 als eher neu und dynamisch angesehen werden, auch wenn es fraglich ist, ob eine Möglichkeit für einen weiteren Eintritt vorhanden wäre. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Präsenz von Charterfluggesellschaften ist unerheblich¹³²⁷, wie von Ryanair selbst eingeräumt wird¹³²⁸, und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charter-

1323 Gemäß Ryanair haben nur [0-5]* % der Passagiere dieser Strecke ihren Flug in den letzten sieben Tag vor dem Abflug gebucht, während der vergleichbare Anteil bei Aer Lingus [0-15]* % ist (auf der Basis der Daten von Aer Lingus vom 02.02.2007, Blatt Nr. 2935).

1324 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 805.

1325 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Absatz 804. Es sollte jedoch beachtet werden, dass CityJet den Linienflugverkehr vom Flughafen London City zu den folgenden kontinentaleuropäischen Zielen aufgenommen hat: Genf, Madrid, Mailand, Nizza und Zürich (siehe Pressemitteilung von CityJet vom 15.02.2007, www.cityjet.com, Blatt Nr. 13022). Daher ist Nizza das einzige weitere Ziel in Frankreich neben dem bereits angeflogenen Paris, und die Aussage von Ryanair im Absatz 804, dass CityJet den Streckenbetrieb zu „einer Anzahl von Zielen in Frankreich“ aufgenommen hätte, ist somit faktisch inkorrekt.

1326 Siehe Protokoll der Befragung von CityJet vom 21.02.2007, Blatt Nr. 6170.

1327 Gemäß den Daten der Dublin Airport Authority gab es im Jahr 2006 keine Charterflüge auf dieser Strecke.

1328 Siehe das per E-Mail am 02.02.2007 versandte Arbeitsblatt zur Streckenanalyse von Ryanair, Blatt Nr. 2620.

betrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹³²⁹ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.

1078. Auf der Strecke Dublin-Venedig überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair 4 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Treviso (TSF), während Aer Lingus 5 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Venedig (VCE) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite¹³³⁰ werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen. Die geplanten wöchentlichen Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben sowohl im Falle von Ryanair als auch von Aer Lingus gleich. Mit Ausnahme der fusionierenden Parteien gibt es keine anderen aktiven Wettbewerber auf dieser Strecke. Vor dem Eintritt von Aer Lingus im Jahre 2004 gab es keine Linienfluggesellschaften auf dieser Strecke. Abgesehen von den Parteien gab es in den letzten Jahren keine neuen Wettbewerber auf dieser Strecke.
1079. Die Marktanteile der Parteien sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹³³¹.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	TSF	[40-50]* %	[40-50]* %	[40-50]* %**
Aer Lingus	VCE	[50-60]* %	[50-60]* %	[50-60]* %
ZUSAMMEN		100 %	100 %	100 %

** Hinweis: Ryanair ist erst im Mai 2006 auf die Strecke eingetreten.

1080. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Venedig aktiven Fluggesellschaften von 2 auf 1 verringern und der fusionierten Einheit somit einen gemeinsamen Marktanteil von 100 % verleihen. Daher würde die Fusion den gesamten gegenwärtigen Wettbewerb auf dieser Strecke ausschalten¹³³².
1081. Die Strecke Dublin-Venedig unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die Überlastung des Flughafens Dublin nicht die größte Barriere für einen Eintritt auf diese Strecke darstellt, da die vorwiegenden Ferienflüge auf dieser Strecke nicht notwendigerweise von Zeiträumen zu Spitzenzeiten und hohen Frequenzen abhängig sind.

1329 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1330 Siehe Abschnitt 6.3.

1331 Da der Anteil der umsteigenden Passagiere bei allen Fluggesellschaften, die auf dieser Strecke aktiv sind, vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilkalkulation ohne umsteigende Passagiere nicht erforderlich.

1332 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

Auf der anderen Seite muss beachtet werden, dass Fluggesellschaften, die sich auf Freizeitstrecken konzentrieren, ebenfalls Zeitnischen am frühen Morgen bevorzugen, und dass sie die gegenwärtige Überlastung des Flughafens Dublin bezüglich Zeitnischen als eine relevante Eintrittsbarriere ansehen¹³³³.

1082. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz an den Flughäfen in Venedig: Alpi Eagles mit 4 stationierten Flugzeugen sowie Alitalia. Jedoch scheint auf der Basis der Phase-II-Untersuchung keine dieser Fluggesellschaften über die Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit ausüben zu können. Im Hinblick auf seinen kürzlichen Ausstieg aus der Strecke Dublin-Rom sowie der Strecke Dublin-Mailand und auf seine derzeitige finanzielle Situation ist es unwahrscheinlich¹³³⁴, dass das Unternehmen Alitalia kurzfristig oder mittelfristig einen potenziellen neuen Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Venedig darstellen würde. Ungeachtet dessen ist Alitalia eine Netzwerkfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot, die ohnehin keinen großen Konkurrenten für die fusionierenden Parteien darstellen würde. Ferner konzentrieren sich die Aktivitäten von Alitalia am Flughafen Venedig eher auf inländische regionale Strecken als auf internationale Flüge. Alpi Eagles ist eine italienische regionale Fluggesellschaft, die hauptsächlich inländische und einige internationale Strecken (in den Mittelmeerraum sowie nach Zentral- und Osteuropa) mit kleineren Flugzeugen bedient¹³³⁵. Im Hinblick auf seine Aktivitäten¹³³⁶ und betriebenen Flugzeuge kann das Unternehmen nicht als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Venedig angesehen werden, der in der Lage wäre, einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Darüber hinaus stammt die Mehrheit der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹³³⁷, und jeder neue Wettbewerber müsste daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Dies stellt eine weitere Barriere bezüglich eines Eintritts für Fluggesellschaften dar, die noch nicht in Irland aktiv sind (wie beispielsweise Alitalia und insbesondere die außerhalb von Italien weniger bekannte Fluggesellschaft Alpi Eagles), da erhebliche Investitionen in die Bekanntheit der Marke und die Werbung erforderlich wären, wenn man die derzeitige Position der Marken Ryanair und Aer Lingus in Irland berücksichtigt. Letztendlich gibt es mit Ausnahme der fusionierenden Parteien keine Beispiele für einen neuen Eintritt auf diese Strecke in den letzten Jahren.

1083. Wie in Abschnitt 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis am Flughafen Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine

1333 Siehe auch Protokoll der Befragung von FirstChoice vom 8.3.2007, Blatt-Nr. 6170.

1334 Siehe zum Beispiel den Artikel der BBC News „Alitalia warns of widening losses“ vom 29. Januar 2007, verfügbar in englischer Sprache auf <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/6308775.stm>, Blatt Nr. 13021. Die finanziellen Schwierigkeiten von Alitalia werden auch in den internen Dokumenten von Ryanair bestätigt: „Alitalia war in den letzten 20 Jahren beinahe ständig zahlungsunfähig.“ Siehe Dokument Nr. 3 der Geschäftsführung bezüglich der Sitzung der Geschäftsführung der Ryanair Holdings plc vom 14. Dezember 2006 (Blatt Nr. 629).

1335 Die Flotte von Alpi Eagles besteht aus acht Fokker 100 Flugzeugen mit 94 Sitzen (siehe www.alpieagles.com, Blatt Nr. 13022).

1336 Die Website von Alpi Eagles sagt das Folgende: „Unsere Mission ist es, eine Marktnische auf den Strecken Nord-Ost mit Zielen im Süden und auf Inseln auszuweiten und die auserwählte Gesellschaft für Nord-Süd-Strecken zu werden. In den vergangenen Jahren haben wir die internationalen Strecken nach Athen, Barcelona und Madrid entwickelt.“ (siehe www.alpieagles.com, Blatt Nr. 13022).

1337 Gemäß Ryanair stammen ungefähr [50-65]* % ihrer Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während der Vergleichswert der Aer Lingus sogar noch höher ist ([60-75]* % der Einnahmen aus von Irland stammenden Kunden – auf der Basis der von Aer Lingus am 26.01.2007 vorgelegten Daten, Blatt Nr. 1965).

potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht über eine Basis entweder in Dublin oder Venedig verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass die Möglichkeit eines Markteintritts nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Venedig zu verhindern.

1084. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Venedig erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Wien / Bratislava

1085. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften im Jahr 2006 auf der Strecke Dublin-Wien / Bratislava beförderten Passagiere betrug [150.000 – 200.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 14 wöchentliche Verbindungen von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der im Jahr 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr 2005 um etwa [70-80]* % (wahrscheinlich auch aufgrund des Eintritts von Ryanair im April 2006); daher kann diese Strecke als eher dynamisch angesehen werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Präsenz von Charterfluggesellschaften ist unerheblich¹³³⁸, wie von Ryanair selbst eingeräumt wird¹³³⁹, und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹³⁴⁰ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.
1086. Auf der Strecke Dublin-Wien / Bratislava überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Stadt-zu-Stadt-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair etwa 3 Verbindungen pro Woche zum Flughafen Bratislava (BTS), während Aer Lingus etwa 7 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Wien Schwechat International (VIE) betrieb. Aus der Perspektive der Nachfrageseite werden diese Flughäfen als untereinander ersetzbar angesehen¹³⁴¹. Mit Ausnahme der Parteien betreibt SkyEurope eine Dienstleistung zwischen Dublin und dem Flughafen Bratislava mit etwa 4 wöchentlichen Verbindungen. Die geplanten Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben für alle Fluggesellschaften gleich. Ryanair argumentiert, dass auch Austrian Airlines zumindest während der Sommersaison eine Dienstleistung vom Flughafen Wien Schwechat anbietet. Jedoch waren diese Flüge auf 1 bis 2 Verbindungen pro Woche beschränkt (Mittwoch und Sonntag), auch wenn Austrian Airlines diese Strecke traditionellerweise betrieben und auch in der Sommersaison einige Flüge angeboten hatte, und die Flüge eher den Charakter von Charterflügen (im Hinblick auf ihre Saisonalität und die begrenzte Anzahl an Verbindungen) hatten. Zudem gibt weder die Website des Flughafens Dublin¹³⁴² noch die Website von Austrian Airlines¹³⁴³ an, dass für die

1338 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

1339 Siehe das per E-Mail am 02.02.2007 versandte Arbeitsblatt zur Streckenanalyse von Ryanair, Blatt Nr. 2620.

1340 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

1341 Siehe Abschnitt 6.3.

1342 Siehe www.dublinairport.com, Blatt Nr. 13022.

Sommersaison Linienflüge für diese Fluggesellschaft geplant sind. In jedem Fall ändert die Einbeziehung von Austrian Airlines aufgrund ihrer sehr begrenzten und saisonalen Anwesenheit auf dieser Strecke nicht die Wettbewerbssituation auf dem Markt, wie aus dem Anteil an den im Sommer 2006 beförderten Passagieren in der folgenden Tabelle ersichtlich ist. Abgesehen von diesen Fluggesellschaften betrieb Lauda Air auf dieser Strecke in der Sommersaison 2002 und 2003 eine Dienstleistung vom Flughafen Wien Schwechat International, hat die Strecke jedoch anschließend verlassen. Des Weiteren betrieb die Fluggesellschaft Tyrolean Airways diese Strecke zwischen März 1998 und Oktober 2002 vom Flughafen Wien Schwechat International, ist jedoch seitdem nicht mehr auf der Strecke aktiv.

1087. Die Marktanteile der Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹³⁴⁴.

Fluggesellschaft	Zielflughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere im Sommer 2006
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	
Ryanair	BTS	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %
Aer Lingus	VIE	[50-60]* %	[50-60]* %	[50-60]* %
ZUSAMMEN		[70-80]* %	[70-80]* %	[70-80]* %
SkyEurope	BTS	[20-30]* %	[20-30]* %	[10-20]* %
Austrian	VIE	-	-	[0-10]* %

1088. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Wien / Bratislava aktiven Fluggesellschaften von 3 auf 2 verringern und der fusionierten Einheit einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verleihen. Der sehr große Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus auf dieser Strecke ist ein Beweis für die dominante Marktposition¹³⁴⁵. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus miteinander vereinen, die beiden größten Konkurrenten, die auf dieser Strecke aktiv sind¹³⁴⁶. Es wird festgestellt, dass SkyEurope ebenfalls eine Billigfluggesellschaft darstellt, die Direktverbindungsdienstleistungen anbietet und diese Strecke zusammen mit Ryanair zum Flughafen Bratislava betreibt. SkyEurope hat jedoch angegeben, dass der Zusammenschluss der fusionierten Einheit eine marktdominierende Position verleihen würde, die SkyEurope daran hindern würde, auch auf Strecken zu expandieren, die im Einklang mit ihrem Geschäftsplan stünden, einschließlich der Strecke Strecke Dublin-Wien / Bratislava¹³⁴⁷. Des Weiteren gibt Ryanair selbst in seinen internen Dokumenten an, dass das Unternehmen SkyEurope [...] ¹³⁴⁸. Es ist daher zweifelhaft, in welchem Maße

¹³⁴³ Siehe www.austrian.com, Blatt Nr. 13022.

¹³⁴⁴ Da der Anteil der umsteigenden Passagiere bei allen Fluggesellschaften, die auf dieser Strecke aktiv sind, vernachlässigbar ist, ist eine separate Marktanteilkalkulation ohne umsteigende Passagiere nicht erforderlich.

¹³⁴⁵ Siehe Urteil des Gerichts erster Instanz, Fall T-210/01 - *General Electric gegen Europäische Kommission*, vom 14. Dezember 2005, ECR II-5575, Absatz 115, und Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

¹³⁴⁶ Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

¹³⁴⁷ Siehe Vorlage der SkyEurope vom 6.12.2006, Blatt Nr. 2596, vor allem die Antworten zu den Fragen 2 und 12.

¹³⁴⁸ Siehe Vorstandsdokument Nr. 3 für die Vorstandssitzung der Ryanair Holdings plc vom [...]*, Seite 3.7 (Blatt Nr. 629).

SkyEurope kurzfristig oder mittelfristig einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnte, insbesondere im Hinblick auf die Tatsache, dass die fusionierte Einheit die Strecke Strecke Dublin-Wien / Bratislava jeden Tag in der Woche betreiben würde, während SkyEurope nur drei Verbindungen pro Woche bereitstellt. Zudem stammt ein großer Teil der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland¹³⁴⁹, und um zu expandieren, müsste SkyEurope eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Was Austrian Airlines betrifft, kann die Fluggesellschaft aufgrund ihrer begrenzten Anwesenheit auf dieser Strecke und ihrem Fokus auf Netzwerkoperationen mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot nicht als ein potenzieller Konkurrent für die Parteien angesehen werden, der einen erheblichen Wettbewerbsdruck ausüben könnte. Des Weiteren wird die Tatsache, dass zumindest Ryanair den größten Konkurrenten von Aer Lingus auf dieser Strecke darstellt, durch die von der Kommission durchgeführte Verbraucherbefragung bestätigt. Gemäß der Umfrage haben 28,4 % der Kunden von Ryanair Aer Lingus als eine Alternative in Betracht gezogen, während 37,0 % eine andere Fluggesellschaft angegeben haben, insbesondere SkyEurope (wahrscheinlich aufgrund der Tatsache, dass das Unternehmen den gleichen Flughafen anfliegt). *Umgekehrt* haben 29,3 % der Passagiere von Aer Lingus Ryanair als eine Alternative angegeben, und nur 16,2 % haben eine andere Fluggesellschaft in Betracht gezogen¹³⁵⁰. Aus diesem Grund würde die Fusion zu einer Aufhebung der Wettbewerbsrivalitäten zwischen den Parteien führen, die eine bedeutende Quelle bezüglich des Wettbewerbs auf dieser Strecke darstellen, und es ist zweifelhaft, ob dieser Verlust durch den einzigen verbleibenden Wettbewerber SkyEurope ausgeglichen werden könnte.

1089. Die Strecke Dublin-Wien / Bratislava unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, auch wenn im Hinblick auf die begrenzte Anzahl an Frequenzen und dem weniger bedeutenden Anteil zeitabhängiger Passagiere die Überlastung des Flughafens Dublin zu Spitzenzeiten und die Tatsache, dass der Flughafen Wien Schwechat International vollständig koordiniert ist¹³⁵¹, möglicherweise keine wesentliche Barriere bezüglich eines Eintritts darstellen. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten.
1090. Die folgenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis in Wien / Bratislava: Austrian Airlines mit mehr als 20 Flugzeugen am Flughafen Wien, Lauda Air mit 2 Flugzeugen in Wien, SkyEurope mit 7 Flugzeugen in Bratislava, Air Slovakia mit 3 Flugzeugen in Bratislava und Slovak Airlines mit 3 Flugzeugen ebenfalls in Bratislava. Auf der Basis der Phase-II-Untersuchung scheint jedoch keine dieser Fluggesellschaften über ausreichend Möglichkeiten und/oder Anreize zu verfügen, auf diese Strecke einzutreten und einen ausreichenden Wettbewerbsdruck im Falle einer Preiserhöhung durch die fusionierte Einheit auszuüben. Was eine mögliche Expansion von SkyEurope und Austrian Airlines betrifft, finden Sie weitere Informationen in Absatz 1088, und in Bezug auf SkyEurope finden Sie ebenfalls weitere Informationen in Abschnitt 7.8. Lauda Air hat diese Strecke in der Vergangenheit betrieben, wurde jedoch von Austrian Airlines aufgekauft und betreibt nun

1349 Gemäß Ryanair stammen ungefähr [45-60]* % ihrer Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, während bei Aer Lingus [45-60]* % der Einnahmen von aus Irland stammenden Kunden erzielt werden – auf der Basis der von Aer Lingus am 26.01.2007 vorgelegten Daten, Blatt Nr. 1965. Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammten in 2005 [15-25]* % der Passagiere nach/von Wien aus dem Zielland – siehe Vorlage des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

1350 Für weitere Details zur Verbraucherstudie siehe Anhang I und II.

1351 Siehe Antwort von Flughafen Wien AG vom 14.11.2006 auf den Fragebogen für die Flughäfen.

Flüge mit umfassendem Dienstleistungsangebot und Charterflüge zu Ferenzielen¹³⁵². Slovak Airlines stellt sowohl eine Linienfluggesellschaft als auch eine Charterfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot dar, die am Flughafen Bratislava über eine Basis mit insgesamt 3-4 Flugzeugen verfügt, von denen zwei für Charterflüge verwendet werden und das verbleibende Flugzeug für die derzeitigen zwei Linienflüge von Slovak Airlines genutzt wird (Bratislava–Brüssel und Bratislava–Moskau). Die Fluggesellschaft betreibt keine Dienstleistungen nach Irland und hat auch keine Pläne, auf diesen Markt einzutreten¹³⁵³. Air Slovakia stellt eine Linienfluggesellschaft sowie eine Charterfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot dar, die mit ihren insgesamt 3 Flugzeugen Linienflüge in den Nahen Osten und Charterflüge zu Ferenzielen im Mittelmeerraum betreibt¹³⁵⁴. Aus diesem Grund können weder Slovak Airlines noch Air Slovakia als ein potenzieller neuer Wettbewerber auf der Strecke Dublin-Bratislava angesehen werden, der in der Lage wäre, einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht über eine Basis entweder in Dublin oder in Wien / Bratislava verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung trotz des eher dynamischen Wachstums dieser Strecke, dass die Möglichkeit eines Markteintritts oder einer Kapazitätserweiterung eines Wettbewerbers nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Wien / Bratislava zu verhindern.

1091. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Wien / Bratislava erheblich beeinträchtigen wird.

Dublin – Warschau

1092. Die Gesamtzahl der von Linienfluggesellschaften im Jahr 2006 auf der Strecke Dublin-Warschau beförderten Passagiere betrug [150.000 – 200.000]*, und derzeit werden insgesamt etwa 28 wöchentliche Verbindungen von Linienfluggesellschaften betrieben. Die Gesamtzahl der auf dieser Strecke im Jahr 2006 beförderten Passagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr 2005 um etwa [30-40]* %, und somit kann die Strecke als eine eher dynamisch wachsende Strecke angesehen werden. Die Strecke verfügt über kein wesentliches saisonales Muster. Die Präsenz von Charterfluggesellschaften ist unerheblich¹³⁵⁵, wie von Ryanair selbst eingeräumt wird¹³⁵⁶, und somit kann ausgeschlossen werden, dass der Charterbetrieb einen merklichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei ausüben würde (siehe auch Abschnitt 6.7). Im Gegensatz zu den Behauptungen von Ryanair¹³⁵⁷ können zudem Ad-hoc-Flüge der Charterfluglinien (beispielsweise bei großen Sport- oder Kulturveranstaltungen oder in den Ferien) nicht als merklicher Wettbewerbsdruck auf den normalen Ganzjahresbetrieb der fusionierten

1352 Siehe www.laudair.com, Blatt Nr. 13022.

1353 Siehe Antwort der Slovak Airlines vom 14. November 2006 auf den Fragebogen an die Wettbewerber.

1354 Siehe www.airslovakia.sk und www.ch-aviation.ch, Blatt Nr. 13022.

1355 Der Anteil der Charterflugpassagiere an den insgesamt auf dieser Strecke im Jahre 2006 beförderten Passagieren (sowohl Linienflugpassagiere als auch Charterpassagiere) ist geringer als 1 %.

1356 Siehe das per E-Mail am 02.02.2007 versandte Arbeitsblatt zur Streckenanalyse von Ryanair, Blatt Nr. 2620.

1357 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007.

Parteien auf dieser Strecke betrachtet werden.

1093. Auf der Strecke Dublin-Warschau überschneiden sich die Aktivitäten von Ryanair und Aer Lingus auf einer Flughafen-zu-Flughafen-Basis. In der Wintersaison 2006/2007 betrieb Ryanair (ab Dezember 2006) etwa 7 wöchentliche Verbindungen zum Flughafen Warschau (WAW), während Aer Lingus etwa 7 wöchentliche Verbindungen zum gleichen Flughafen betrieb. Mit Ausnahme der Parteien betreibt LOT etwa 10-11 wöchentliche Verbindungen, und auch Norwegian Air Shuttle betreibt seit September 2006 etwa 3 wöchentliche Verbindungen auf dieser Strecke. Die geplanten Verbindungen für die Sommersaison 2007 bleiben für alle vier Fluggesellschaften gleich.
1094. Die Marktanteile der fusionierenden Parteien und ihrer Wettbewerber sowohl auf der Basis der betriebenen Sitzplatzkapazitäten in der Wintersaison 2006/2007 und der Sommersaison 2007 als auch auf der Basis der in der Sommersaison 2006 beförderten Passagiere werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Es sollte jedoch beachtet werden, dass die Fluggesellschaft LOT einen erheblichen Anteil an Transferpassagieren auf dieser Strecke befördert. Auf der anderen Seite befördern sowohl Ryanair als auch Aer Lingus praktisch nur Passagiere auf Direktverbindungen. Aus diesem Grund ist es im Einklang mit der Definition des relevanten Marktes und zur besseren Reflexion der Wettbewerbssituation auf diesem Markt angemessen, den Marktanteil exklusive der Transferpassagiere zu berechnen, wie in der sechsten Spalte der Tabelle angegeben. Um die gemeinsame Position der Parteien auf dem Direktverbindungsmarkt nach dem Eintritt von Ryanair im Dezember 2006 darzustellen, zeigt die letzte Spalte der Tabelle die Marktanteile auf der Basis der Kapazitäten für die Sommersaison 2007 an, wobei die Kapazitäten mit Bezug auf die Transferpassagiere von LOT auf der Annahme ausgeschlossen werden, dass der Anteil der Transferpassagiere der gleiche bleibt wie im Sommer 2006.

Fluggesellschaft	Ziel-flughafen	Marktanteil - Kapazität		Marktanteil – beförderte Passagiere		Marktanteil – Kapazität – Sommer 2007 exkl. Transferpassagiere
		Winter 2006/2007	Sommer 2007	Sommer 2006 – alle Passagiere	Sommer 2006 – exkl. Transferpassagiere	
Ryanair	WAW	[30-40]* %	[30-40]* %	._**	._**	[30-40]* %
Aer Lingus	WAW	[30-40]* %	[30-40]* %	[60-70]* %	[60-70]* %	[30-40]* %
ZU-SAMMEN		[60-70]* %	[60-70]* %	-	-	[70-80]* %
LOT	WAW	[20-30]* %	[10-20]* %	[30-40]* %	[20-30]* %	[10-20]* %
Norwegian Air Shuttle	WAW	[10-20]* %	[10-20]* %	[0-10]* %**	[0-10]* %**	[10-20]* %

** Hinweis: Ryanair ist erst Ende Dezember 2006 auf diese Strecke eingetreten, und Norwegian Air Shuttle hat erst im September 2006 seinen Betrieb auf der Strecke aufgenommen.

1095. Aus diesem Grund würde die beabsichtigte Transaktion die Anzahl der auf der Strecke Dublin-Warschau aktiven Fluggesellschaften von 4 auf 3 verringern und der fusionierten Einheit einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verleihen, wobei den Verbrauchern nur noch zwei erheblich kleinere Wettbewerber als Alternative zur Verfügung stehen würden. Der gemeinsame Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus kann selbst als ein Indikator für eine dominante Marktposition angesehen werden, insbesondere aufgrund der

Tatsache, dass nur Passagiere auf Direktverbindungen berücksichtigt werden sollten¹³⁵⁸. Darüber hinaus würde die Transaktion Ryanair und Aer Lingus miteinander vereinen, die beiden größten Konkurrenten, die auf dieser Strecke aktiv sind¹³⁵⁹. LOT ist die nationale polnische Fluggesellschaft. Sie ist ein Teil der Star Alliance. Das Geschäftsmodell des Unternehmens basiert auf einem Betrieb mit umfangreichen Dienstleistungen und einem erheblichen Anteil an Transferpassagieren. Es unterscheidet sich demnach wesentlich vom Geschäftsmodell sowohl von Ryanair als auch von Aer Lingus. Norwegian Air Shuttle ist eine Billigfluggesellschaft mit Direktverbindungsdienstleistungen und einer Hauptbasis in Oslo, die erst kürzlich auf dem polnischen Markt eingetreten ist (einschließlich der Strecke Dublin-Warschau)¹³⁶⁰. Abgesehen von dieser Strecke betreibt das Unternehmen keine andere Strecke nach oder von Irland. Aus diesem Grund ist es trotz des ähnlichen Geschäftsmodells des Unternehmens im Vergleich zu Ryanair und Aer Lingus zweifelhaft, ob es in der Lage wäre, einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auszuüben, wenn man den erst kürzlichen Eintritt auf den polnischen Markt und die begrenzten Kapazitäten berücksichtigt, die das Unternehmen derzeit auf dieser Strecke betreibt (die fusionierte Einheit würde beinahe fünf Mal so viele Frequenzen betreiben wie Norwegian Air Shuttle). Aus diesem Grund würde die Fusion zur Aufhebung der Wettbewerbsrivalitäten zwischen den Parteien führen, die eine wichtige Quelle für den Wettbewerb auf dieser Strecke darstellen, und es ist zweifelhaft, ob dieser Verlust entweder durch LOT oder durch Norwegian Air Shuttle ausgeglichen werden könnte.

1096. Die Strecke Dublin-Warschau unterliegt den allgemeinen Eintrittsbarrieren, die in Abschnitt 7.8 beschrieben werden, auch wenn im Hinblick auf die begrenzte Anzahl an Frequenzen und den geringeren Anteil an zeitabhängigeren Passagieren die Überlastung des Flughafens Dublin zu Spitzenzeiten möglicherweise nicht die wichtigste Eintrittsbarriere darstellt. Ryanair argumentiert, dass insbesondere konkurrierende Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz an den Zielflughäfen leicht in der Lage wären, auf diese Strecke einzutreten, wenn die fusionierte Einheit ihre Preise erhöhen würde, und somit einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnten. Die folgenden konkurrierenden Fluggesellschaften verfügen über eine Basis oder ein Drehkreuz am Flughafen Warschau: LOT mit mehr als 20 Flugzeugen, Norwegian Air Shuttle mit 2 Flugzeugen, Centralwings mit 3 Flugzeugen, SkyEurope mit einem Flugzeug und Wizzair mit 4 Flugzeugen. Wie in Absatz 1095 beschrieben, wird eine Expansion der derzeitigen Wettbewerber auf der Strecke (LOT und Norwegian Air Shuttle) wahrscheinlich keinen wesentlichen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben. Es wird festgestellt, dass SkyEurope ebenfalls eine Billigfluggesellschaft darstellt, die Direktverbindungsdienstleistungen anbietet. Sie verfügt auch über einen erheblichen Anteil an Geschäftsreisenden (siehe die Beschreibung von SkyEurope in der Analyse der

1358 Siehe Urteil des Gerichts erster Instanz, Fall T-210/01 - *General Electric gegen die Europäische Kommission*, vom 14. Dezember 2005, ECR II-5575, Absatz 115, und Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5, Absatz 17.

1359 Ryanair argumentiert, dass die Preise von Aer Lingus erheblich höher als die Preise von Ryanair sind und dass ihre Geschäftsmodelle sich erheblich unterscheiden, so dass es nur einen geringen Wettbewerbsdruck zwischen den zwei Beförderern gibt (siehe z. B. Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, Abs. 217 ff). Wie bereits detaillierter beschrieben, konkurrieren die beiden Fluggesellschaften jedoch auf dem gleichen Markt (siehe Abschnitt 6) und üben einen Wettbewerbsdruck aufeinander aus (siehe insbesondere Abschnitte 7.3 und 7.4). Des Weiteren können die Preise von Aer Lingus für einzelne Strecken, basierend auf MIDT/OAG-Daten (Marketinginformationsdatentransfer/Offizieller Airline-Führer), die von Ryanair im Formular CO angegeben wurden, nicht als verlässliche Schätzungen tatsächlicher Preise betrachtet werden (siehe Absatz 797 und 798).

1360 Die Norwegian Air Shuttle stationierte gemäß dem auf deren Website veröffentlichten Vierteljahresbericht für das dritte Quartal 2006 erst ab dem vierten Quartal in 2006 zwei Flugzeuge in Warschau (siehe <http://www.norwegian.no/graphics/Investorrelations/Reports/2006/NAS3.Quarter2006.pdf>, Blatt Nr. 13022) In diesem Bericht steht, dass sie eine erhebliche Stärkung und Ausweitung der Marketingaktivitäten in Polen planen. Es wird nicht erwartet, dass die Basis in Warschau im ersten operativen Jahr profitabel ist. Sie bestätigen jedoch auch, dass „frühere Erfahrungen zeigen, dass es Zeit braucht, neue Strecken einzuführen. Mit der Expansion in Polen geht das Unternehmen in einen neuen Markt, der neue Herausforderungen birgt. Wir erwarten nicht, dass die Basis in Warschau im ersten operativen Jahr erfolgreich sein wird“.

Strecke Dublin-Krakau in Absatz 969). Des Weiteren hat SkyEurope jedoch angegeben, dass der Zusammenschluss der fusionierten Einheit eine marktdominierende Position verleihen würde, die SkyEurope daran hindern würde, auch auf Strecken zu expandieren, die im Einklang mit ihrem Geschäftsplan stünden¹³⁶¹. Zusätzlich hat Ryanair selbst in seinen internen Dokumenten angegeben, dass das Unternehmen SkyEurope [...]“¹³⁶². Centralwings ist eine Billigflugtochtergesellschaft von LOT mit einer Basis in Polen und betreibt eine Vielzahl von Flügen zwischen Polen und dem restlichen Europa, einschließlich einiger Flüge nach Irland¹³⁶³. Auch wenn Centralwings derzeit auf drei dieser Strecken mit Ryanair konkurriert (Dublin-Breslau, Dublin-Danzig und Cork-Warschau), war es immer die Fluggesellschaft Ryanair, die auf die Strecke in Konkurrenz zu dem bestehenden Betrieb von Centralwings eingetreten ist. Es ist daher fraglich, ob Centralwings dazu bereit wäre, auf diese Strecke in Konkurrenz zu der starken fusionierten Einheit einzutreten, und ob das Unternehmen in der Lage wäre, einen erheblichen Wettbewerbsdruck auszuüben. Wizzair ist eine Billigfluggesellschaft, die hauptsächlich in Polen und Ungarn stationiert ist und eine Vielzahl von europäischen Zielen anfliegt. Jedoch betreibt das Unternehmen mit Ausnahme der kürzlich eingeführten zwei Flüge von Kattowitz und Danzig nach Cork (auf denen keine der fusionierenden Parteien aktiv ist) keine Flüge nach Dublin¹³⁶⁴. Es ist daher zweifelhaft, in welchem Maße das Unternehmen in der Lage ist, einen wirksamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Zudem stammt ein großer Anteil der Passagiere auf dieser Strecke aus Irland, und um zu expandieren, müsste ein neuer Wettbewerber daher eine ausreichende Anzahl an aus Irland stammenden Passagieren gewinnen. Es sollte beachtet werden, dass ein Teil dieses Passagieraufkommens aus Irland durch polnische Gastarbeiter entstanden sein könnte, die in Irland leben¹³⁶⁵, eine Annahme, welche die Möglichkeiten von Billigfluggesellschaften mit erheblicher Präsenz in Polen (insbesondere Centralwings, SkyEurope oder Wizzair) verbessert, mit den fusionierten Parteien auf dieser Strecke zu konkurrieren. Außerdem sollte berücksichtigt werden, dass bislang keine dieser Fluglinien auf eine Strecke zwischen Polen und Irland¹³⁶⁶ eingetreten ist, die bereits von Ryanair betrieben worden wäre und dass bislang keine dieser Gesellschaften (zumindest zwischen April 2003 und Oktober 2006) auf irgendeine andere innereuropäische Strecke eingetreten ist, auf der Ryanair bereits die entsprechende Flughafen- oder Städteverbindung betrieben hätte¹³⁶⁷. Aus diesem Grund ist es zweifelhaft, ob diese Fluggesellschaften in der Lage und bereit wären, auf die Strecke Dublin-Warschau einzutreten und einen wirksamen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben.

1097. Wie in den Abschnitten 7.3 und 7.8 beschrieben, stellen die konkurrierenden Fluggesellschaften mit einer Basis in Dublin (Aer Arann und CityJet) wahrscheinlich keine

1361 Siehe Vorlage der SkyEurope vom 06.12.2006, Blatt Nr. 2596, besonders die Antworten zu den Fragen 2 und 12.

1362 Siehe Vorstandsdokument Nr. 3 für die Vorstandssitzung der Ryanair Holdings plc vom [...]*, Seite 3.7 (Blatt Nr. 629).

1363 Centralwings fliegt von Breslau, Danzig, Stettin und Kattowitz nach Dublin, von Breslau, Warschau und Krakau nach Cork und von Danzig, Warschau und Kattowitz nach Shannon. Siehe www.centralwings.com.

1364 Siehe www.wizzair.com, Blatt Nr. 13022.

1365 Da Ryanair seine Tätigkeit erst im Dezember 2006 startete, gibt es keine zuverlässigen Zahlen über die Herkunft der Kunden, jedoch erzielt Aer Lingus [60-75]* % der Einnahmen von aus Irland stammenden Kunden – auf der Basis der Daten, die von Aer Lingus am 26.01.2007 vorgelegt wurden, Blatt Nr. 1965. Gemäß dem irischen Verkehrsministerium stammen [20-30]* % der Passagiere in 2005 auf dieser Strecke vom Zielland – siehe Vorlage des irischen Verkehrsministeriums vom 8. Februar 2007, Seite 9, Blatt Nr. 6230.

1366 Siehe die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. April 2007, z. B. Absätze 628, 761 oder 828.

1367 Siehe die Vorlage von Ryanair „Ryanair/Aer Lingus: Positionspapier zu den Eintrittsbarrieren“ vom 20. Februar 2007, Blatt Nr. 4135, Anhang III. Es gibt kein Beispiel dafür, dass Centralwings, SkyEurope oder Wizzair zwischen April 2003 und Oktober 2006 auf eine Städte- oder Flughafenverbindung eingetreten sind, die bereits von Ryanair betrieben worden wäre. In allen Fällen, in denen Ryanair mit einer dieser Fluggesellschaften auf den Strecken zwischen Irland und Polen in einem Wettbewerbsverhältnis steht (SkyEurope auf der Strecke Dublin-Krakau und Centralwings auf den Strecken Dublin-Breslau und Dublin-Danzig), war es jeweils Ryanair, die bei einem bestehenden Flugbetrieb dieser Gesellschaft eingetreten ist.

potenziellen neuen Wettbewerber auf dieser Strecke dar. Zudem hat der Markttest keinen potenziellen neuen Wettbewerber für diese Strecke identifiziert, der nicht entweder in Dublin oder in Warschau über eine Basis verfügt. Aus diesem Grund zeigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung trotz des eher dynamischen Wachstums dieser Strecke, dass die Möglichkeit eines Markteintritts oder einer Kapazitätserweiterung eines Wettbewerbers nicht wahrscheinlich, aktuell und ausreichend genug ist, um einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Partei auszuüben und um wettbewerbswidrige Wirkungen der Fusion auf der Strecke Dublin-Warschau zu verhindern.

1098. Unter Berücksichtigung des zuvor Genannten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb auf Grund der dominanten Position auf der Strecke Dublin-Warschau erheblich beeinträchtigen wird.

7.10 Mögliche Effizienzen werden die Wettbewerbsnachteile wahrscheinlich nicht ausgleichen

1099. In der Anmeldung¹³⁶⁸ und verschiedenen nachfolgenden Vorlagen als Antwort auf Kommentare und bestimmte Fragen der Kommission¹³⁶⁹ hat Ryanair das Potenzial für erhebliche Effizienzen durch die beabsichtigte Transaktion betont, die angeblich für alle Verbraucher von Nutzen wären.

7.10.1 Die Prinzipien

1100. Gemäß Erwägungsgrund 29 in der Präambel der Fusionskontrollverordnung¹³⁷⁰ und den Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse der Kommission¹³⁷¹ ist es möglich, dass Effizienzen durch eine Fusion den Auswirkungen bezüglich des Wettbewerbs und insbesondere den potenziellen Nachteilen entgegenwirken, denen die Verbraucher ansonsten möglicherweise gegenüberstehen. Die Parteien eines Zusammenschlusses können daher die Effizienzsteigerungen beschreiben, die durch den Zusammenschluss erzeugt werden, und die wahrscheinlich die Möglichkeiten und die Anreize für die fusionierte Einheit erhöhen werden, im Sinne des Wettbewerbs und zum Nutzen der Verbraucher zu handeln. Typische Beispiele für solche Effizienzen sind unter anderem Kosteneinsparungen, die Einführung von neuen Produkten und die Verbesserungen von Dienstleistungen oder Produkten. Behauptungen bezüglich Effizienzen müssen nachweisbar sein (also begründet, quantifiziert und durch interne Studien und Dokumente unterstützt werden, falls erforderlich). Um den wettbewerbswidrigen Auswirkungen einer Fusion entgegenzuwirken, müssen solche Effizienzen wahrscheinlicher Weise dem Kunden nutzen (und insbesondere sollten sie Kunden in den betroffenen Märkten nutzen, in denen Auswirkungen auf den Wettbewerb festgestellt werden konnten) und sie sollten nicht in einem ähnlichen Ausmaß durch Mittel realisiert werden können, die weniger wettbewerbswidrig als die vorgesehene Konzentration sind

¹³⁶⁸ Vgl. „Ryanair/Aer Lingus: Merger Efficiencies“ vom 20. Oktober 2006 von RBB Economics (Blatt Nr. 23962 und auch Anhang 1 der Benachrichtigung).

¹³⁶⁹ Ryanair legte während der Vorbenachrichtigungsphase das Dokument „Ryanair/Aer Lingus: Merger Efficiencies“ vor. Die Kommission kommentierte es am 24. Oktober 2006 (Blatt Nr. 23962) und brachte ihre Bedenken bezüglich der Vollständigkeit und des fusionspezifischen Charakters der Argumentation zum Ausdruck. Die Antworten zu diesen Fragen wurden am 5. Dezember 2006 (Blatt Nr. 24006) vorgelegt und wurden nicht als erschöpfend und zufriedenstellend für die Zulassung der Effizienzansprüche von Ryanair und zur Vermeidung einer Phase-II-Untersuchung gesehen. Am 11. Januar 2007 (Blatt-Nr. 466) und am 22. Februar 2007 (Blatt Nr. 5130) sandte die Kommission einen weiteren Fragensatz an Ryanair, den Ryanair am 27. Januar 2007 (Blatt Nr. 4558) und 27. Februar (Blatt Nr. 4558) jeweils beantwortete.

¹³⁷⁰ Siehe Artikel 2(1)(b) und Präambel 29.

¹³⁷¹ Richtlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse gemäß der Ratsverordnung zur Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen, ABl. C 31, 5.2.2004, Seite 5.

(die sogenannte „merger specificity“ oder Fusionspezifität). Die drei Bedingungen – Nachweisbarkeit, Fusionspezifität („merger specificity“) und Kundennutzen – sind kumulativ.

1101. Um eine Transaktion, für die Auswirkungen auf den Wettbewerb festgestellt wurden, mit dem Gemeinsamen Markt gemäß der Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse als vereinbar zu erklären, sollte die Kommission in der Lage sein, auf der Basis ausreichender Nachweise zu entscheiden, dass: *„dass die mit der Fusion herbeigeführten Effizienzvorteile geeignet sind, die Fähigkeit und den Anreiz des fusionierten Unternehmens zu verstärken, den Wettbewerb zum Vorteil für die Verbraucher zu beleben, wodurch den nachteiligen Wirkungen dieser Fusion auf den Wettbewerb entgegengewirkt werden kann“*.
1102. Außerdem wird in den Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse festgestellt: *„Interesse für das fusionierte Unternehmen, Effizienzvorteile an die Verbraucher weiterzugeben, hängt häufig davon ab, ob seitens der im Markt verbleibenden Unternehmen oder von einem potenziellen Markteintritt Wettbewerbsdruck ausgeht“*. Es wird zudem darauf hingewiesen: *„Es ist höchst unwahrscheinlich, dass ein Zusammenschluss, der zu einer Marktstellung führt, die einem Monopol nahe kommt oder ein ähnliches Maß an Marktmacht erbringt, mit der Begründung für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden könnte, dass Effizienzvorteile ausreichen würden, den möglichen wettbewerbswidrigen Wirkungen entgegenzuwirken“*¹³⁷².
1103. Vor dem Hintergrund dieser Prinzipien und der zuvor festgestellten wettbewerbswidrigen Auswirkungen sowie angesichts der sehr hohen Marktanteile von Ryanair/ Aer Lingus auf den betroffenen Märkten müssten alle Effizienzen, selbst wenn sie nachweisbar, fusionspezifisch und wahrscheinlich zum Nutzen des Kunden sind, wesentlich sein, um nicht ein erhebliches Hindernis für einen wirksamen Wettbewerb wie oben erklärt zu sein.

7.10.2 Behauptungen von Ryanair

1104. In der Anmeldung hat Ryanair argumentiert, dass aufgrund geringer Wettbewerbsbarrieren, Expansionen und einem hohen Grad an Differenzierung zwischen Aer Lingus und Ryanair die Fusion keine Bedenken bezüglich des Wettbewerbs hervorrufen sollte. Auch wenn dies jedoch nicht der Fall wäre, behauptet Ryanair, dass die Fusion aufgrund von Effizienzsteigerungen und seines bestimmten Geschäftsmodells keine einseitigen Auswirkungen zur Folge haben würde.
1105. Ryanair hat angegeben, dass die durch die beabsichtigte Transaktion entstehenden Effizienzen hauptsächlich durch Einsparungen von Betriebskosten entstehen würden, sowie als ein Ergebnis (i) eines größeren Umfangs und (ii) von Rationalisierungen innerhalb des Unternehmens Aer Lingus, wenn das Geschäftsmodell von Ryanair (und zugehörige Kenntnisse bezüglich der Erzeugung geringerer Kosten und höherer Effizienzen) auf sie angewendet werden würde (einschließlich über die Einführung eines besseren und innovativeren Managements). Diese Einsparungen würden verschiedene Bereiche betreffen: Personalkosten, Kosten für Flugzeuge, Wartungskosten, Flughafengebühren und Kosten für den Betrieb am Boden, zusätzliche Verkäufe sowie Vertriebs-effizienzen.

¹³⁷² Siehe Abs. 84 der „Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse gemäß der Ratsverordnung über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen“.

1106. Ryanair hat auf Anfrage der Kommission einige detaillierte Berechnungen sowie ergänzende Informationen zur Verfügung gestellt¹³⁷³. Anfängliche Effizienzen nach der Fusion werden von Ryanair wie in der folgenden Tabelle zusammengefasst eingeschätzt.

Tabelle 3: Kosteneinsparungen bezüglich Aer Lingus gemäß Ryanair (Millionen Euro pro Jahr)

Personalkosten	[75-85]* ¹³⁷⁴
Kosten für Flugzeuge	[35-45]*
Flughafengebühren	[2,5-3,5]*
Verbesserte Flugzeugausnutzung	[10,5-11,5]*
Treibstoff- und Ölkosten	[5-10]*
Wartungskosten	[50-70]*
Vertriebskosten	[9,5-10,5]*
Werbung	[6-8]*
	[200-250]*

Quelle: Antwort von Ryanair vom 25.01.2007 (Blatt Nr. 1795) auf den Fragebogen der Kommission vom 11.01.2007.

1107. Bezüglich der Personalkosten argumentiert Ryanair, dass das Unternehmen „das Personal von Aer Lingus um etwa 1000-1500 oder um etwa [...]“ des derzeitigen Personalbestands von Aer Lingus verringern“¹³⁷⁵ könnte, einschließlich des Büropersonales und der Kabinenbesatzung. Ryanair hat ebenfalls argumentiert, dass diese Verringerung des Kabinenpersonals dem Dienstleistungsniveau nicht abträglich wäre, weil sie mit verbesserten Arbeitsbedingungen kombiniert würde. Zum Beispiel die Hilfestellung des Kabinenpersonals beim Einsteigen ins Flugzeug, die Reinigung, das Outsourcing der Bordverpflegung usw.
1108. Bezüglich der Kosten für Flugzeuge behauptet Ryanair, dass die Einsparungen hauptsächlich aus der besseren Verhandlungsposition des fusionierten Unternehmens zusammen mit der Erfahrung von Ryanair bezüglich der Verhandlung von Rabatten für große Flugzeugaufträge abgeleitet werden. Das Unternehmen betont auch, dass es einige der 67 Flugzeuge vom Typ Boeing, für die Ryanair bis 2012 eine Option besitzt (das heißt der Preis wurde bereits ausgehandelt, es gibt jedoch noch keinen „sicheren“ Auftrag), zur Verfügung stellen könnte, um die 14 Flugzeuge vom Typ Airbus zu ersetzen, die Aer Lingus derzeit mietet (und deren Verträge zwischen 2009 und 2012 auslaufen), was laut Ryanair zu erheblichen Kosteneinsparungen führen würde.
1109. Bezüglich der Wartungskosten (die zusammen mit den Personalkosten etwa [60-70]* % der beanspruchten Einsparungen darstellen) schätzt Ryanair, dass die Größe des Unternehmens (die Flotte von Ryanair besteht aus etwa 120 Flugzeugen vom Typ Boeing) es ihm ermöglichen würde, vorteilhaftere Wartungsverträge für die viel kleinere derzeitige Flotte von Aer Lingus (etwa 35 Flugzeuge vom Typ Airbus) auszuhandeln. Diese Kosten wären noch geringer, wenn Aer Lingus auf eine Flotte von Flugzeugen vom Typ Boeing umrüsten würde, da so die Notwendigkeit für die doppelte Anschaffung von Ersatzteilen

¹³⁷³ Siehe Fußnote 1369.

¹³⁷⁴ Ryanair erlaubt in dieser Schätzung einigen Spielraum und betont, dass, auch wenn nur die Hälfte dieser Einsparungen erzielt werden würden, diese [...] € betragen würden.

¹³⁷⁵ Antwort von Ryanair vom 27. Februar 2007 (Blatt Nr. 4558) auf den Fragebogen der Kommission vom 22. Februar 2007.

oder von Ingenieuren verringert werden würde.

1110. Bezüglich der Flughafengebühren und der Kosten für den Betrieb am Boden argumentiert Ryanair, dass sich das Hauptpotenzial für Einsparungen aus der Größe aller Flughäfen herleitet, auf denen beide Fluggesellschaften derzeit operieren. In der Tat werden viele der Rabattabkommen von Ryanair mit Flughäfen unter Vorbehalt bezüglich der Lieferung einer bestimmten Mindestanzahl an Passagieren pro Jahr geschlossen. Indem die Passagiere von Aer Lingus zu den Passagieren von Ryanair hinzugefügt werden, könnten bessere Rabatte erzielt werden (oder zumindest könnten die Schwellenwerte wahrscheinlicher erreicht werden).
1111. Bezüglich der Vertriebs- und Werbekosten würden alle von Ryanair behaupteten Einsparungen entstehen, indem das Vertriebsmodell von Aer Lingus zu einem nahezu 100-prozentigen Online-Vertriebsmodell auf der Onlineplattform von Ryanair umgewandelt wird. Außerdem würde die von ryanair.com erstellte Internetpräsenz die Notwendigkeit für Aer Lingus verringern, weitere Werbe- und Vermarktungsmaßnahmen zu nutzen.
1112. Ryanair bringt vor, dass diese Effizienzen, die durch die beabsichtigte Transaktion entstehen, nicht durch eine alternative Transaktion erzielt werden könnten und auch nicht von den einzelnen Unternehmen in Abwesenheit der Fusion erzielt werden könnten, beispielsweise durch die laufende (oder geplante) Neustrukturierung von Aer Lingus und/oder durch internes Wachstum. Zur Unterstützung dieser Aussage argumentiert Ryanair, dass das Unternehmen Aer Lingus bezüglich einer Vielzahl von Effizienzmaßnahmen übertrifft, wie beispielsweise der Pünktlichkeit des Betriebs, weniger verlorenem Gepäck und weniger annullierten Flügen. Aus diesem Grund wären alle der als Ergebnis der Fusion erzielten Effizienzen rechtzeitig, wahrscheinlich und fusionsspezifisch. Auch in Bezug auf die Fusionsspezifität behauptet Ryanair, dass Aer Lingus keine Anzeichen bezüglich der Implementierung von Änderungen aus eigener Initiative zeigt, und auch wenn dies in der Vergangenheit geschehen war (vor allem durch eine Verringerung des Personals um bis zu 50 %), entstanden wenig oder keine Veränderungen bezüglich der Dienstleistungen von Aer Lingus.
1113. Ryanair argumentiert, dass diese Effizienzgewinne in Form von reduzierten Flugpreisen, höheren Flugfrequenzen, mehr Strecken für die Passagiere sowie von Produkten und Dienstleistungen höherer Qualität an die Kunden weitergegeben würden. Innerhalb des Unternehmens Aer Lingus realisierte Kosteneinsparungen würden es dem Unternehmen ermöglichen, wettbewerbsfähiger zu sein und sein Produktangebot zu verbessern, während Ryanair von der Marke und dem Image von Aer Lingus auf Strecken profitieren würde, auf denen das Unternehmen derzeit nicht präsent ist.
1114. Ryanair argumentiert, dass die behaupteten Kosteneinsparungen in keinsten Weise die Qualität der Dienstleistungen von Aer Lingus beeinflussen würden. Der Grad der Dienstleistungen würde entweder erhalten bleiben oder verbessert werden (was wahrscheinlicher ist). Der mittlere Dienstleistungsgrad von Aer Lingus bliebe erhalten, was die derzeitige Marke, Flüge zu größeren Hauptstadtflughäfen und regionalen Stadtflughäfen, Sitzplatzreservierungen und eine Business-Class-Dienstleistung auf Langstreckenflügen beinhaltet.
1115. Obwohl die meisten der genannten Kosteneinsparungen (kurzfristig) Fixkosten betreffen,

behauptet Ryanair, dass „die bisherige Erfolgsgeschichte von Ryanair, die darin besteht, über sein Netzwerk niedrige Kosten in niedrige Flugpreise umzuwandeln“¹³⁷⁶, sicherstellen würde, dass Effizienzen an die Kunden weitergegeben werden.

7.10.3 Position von Aer Lingus

1116. In seinen Vorlagen und Antworten auf die Fragebögen der Kommission¹³⁷⁷ argumentiert das Unternehmen Aer Lingus, dass die Behauptungen von Ryanair „auf fehlerhaften Fakten zu basieren scheinen und/oder unvollständig sind und die Verbesserungen der betrieblichen Effizienzen, die von Aer Lingus in den letzten Jahren erzielt wurden, sowie die Pläne des Unternehmens bezüglich Einsparungsmaßnahmen ignorieren“¹³⁷⁸.

1117. Im Gegensatz dazu argumentiert Aer Lingus folgendermaßen:

- Einige der von Ryanair in Betracht gezogenen Einsparungen stammen aus dem fehlenden Vergleich von Gleichem mit Gleichem, dass also nicht in Betracht gezogen wird, dass Teile des Geschäfts von Aer Lingus (und daher der Flotte und der Besatzung) den Langstreckenflügen zugeordnet werden, während Ryanair nur auf Kurzstreckenflügen aktiv ist. Ein Vergleich, der nur auf den Kurzstreckenbetrieb von Aer Lingus begrenzt ist, würde zu viel geringeren oder keinen Einsparungen führen (zum Beispiel bezüglich Personalkosten oder Flughafengebühren).
- Ryanair scheint anzunehmen, dass das Unternehmen sein Geschäftsmodell (und zugehörige Kosten) einfach auf Aer Lingus übertragen könnte, und dass Aer Lingus nicht in der Lage wäre, Einsparungen ohne die Fusion zu realisieren. Dies wird von Aer Lingus deutlich abgelehnt, indem das Unternehmen vergangene und geplante Einsparungen sowie die Tatsache vorbringt, dass einige Kosten einfach nicht komprimierbar sind (wie beispielsweise Flughafengebühren auf Primärflughäfen) oder nicht von der Größe abhängen (wie beispielsweise Treibstoffkosten, die eher von geeigneten Kurssicherungen abhängen).
- Kosteneinsparungen führen nicht automatisch zu niedrigeren Preisen, sondern wahrscheinlicher zu einer geringeren Qualität der von Aer Lingus angebotenen Dienstleistungen bezüglich Aspekten, die für seine derzeitigen Kunden relevant sind (wie beispielsweise der Sitzplatzreservierung).
- Die behauptete Verringerung der Kosten für Flugzeuge würde nur unter der Annahme entstehen, dass der Buchwert des Verkaufs der derzeitigen Flotte von Aer Lingus und deren Ersetzung durch einen Vermögenswert (nämlich die Optionen von Ryanair bezüglich neuer Flugzeuge vom Typ Boeing) realisiert wird, der derzeit in den Konten von Ryanair geschätzt wird als „etwa 32 % unter den derzeitigen Flugzeugkosten von Aer Lingus (und des Marktes) trotz der Notwendigkeit, erhebliche Transaktionskosten zu bewältigen. Die logische Schlussfolgerung ist, dass der Optionspreis für die Flugzeuge vom Typ Boeing von Ryanair deutlich unter dem derzeitigen Marktwert einer 737-800 liegt, und die Optionen sind extrem wertvoll. Aus dieser Perspektive betrachtet verfügt der Vorschlag von Ryanair über gar keine Auswirkungen auf die Effizienz und hat auch keinen tatsächlichen Effekt auf die

1376 Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Abs. 247.

1377 Vergleiche hierzu besonders die hier beigefügten Antworten auf den Fragebogen der Kommission vom 22. Februar und das CRA-Memorandum vom 2. März (Blatt-Nr. 5704) bezüglich einer Stellungnahme zum Dokument von RBB vom 20. Oktober 2006.

1378 CRA-Memorandum vom 2. März bezüglich einer Stellungnahme zum Dokument von RBB vom 20. Oktober 2006, Blatt-Nr. 5704.

fusionierte Einheit. Es beinhaltet einfach, dass Ryanair bestehende Optionen für 28 Flugzeuge vom Typ Boeing mit einem Wert von etwa 42 Mio. € auf die Konten seiner Tochtergesellschaft Aer Lingus transferiert. Die vorstehende Analyse ist unter der Annahme korrekt, dass das Szenario nur eine Umstrukturierung von bestehenden Eigenmitteln darstellt“¹³⁷⁹.

- Die meisten der von Ryanair identifizierten Effizienzen sind das Ergebnis der Nachfragemacht des Unternehmens. Gemäß Aer Lingus stellen eine Vielzahl dieser Einsparungen keine Effizienzen dar, da durch sie kein Gesamtnutzen entsteht und sie hauptsächlich einen Transfer von Erträgen von einer Partei (zum Beispiel Aktieninhaber von Airbus im Falle der Flugzeugkosten, Flughäfen im Falle von Flughafengebühren) auf eine andere Partei (die neue Einheit) darstellen. Aer Lingus stellt fest, dass diese Kritik auf alle von Ryanair beanspruchten Einsparungen zutrifft (mit Ausnahme der Personalkosten).

1118. Bezüglich der unzutreffenden Natur der Fakten, auf denen die Behauptungen von Ryanair basieren, argumentiert Aer Lingus folgendermaßen:

- Einige Einsparungen werden nicht durch die verringerten Gewinne saldiert, die sie erzeugen würden (wie beispielsweise durch Beendigung der Lasttransportdienstleistungen), oder berücksichtigen nicht die zugehörigen Kosten (wie beispielsweise die Kosten bezüglich der Ausgliederung einiger Aufgaben).
- Aer Lingus erhebt ebenfalls Widerspruch gegen die Ansicht, dass die Kabinenbesatzung verringert werden kann, und dass die Umlaufzeiten bis auf 25 Minuten komprimiert werden können.
 - (i.) Bezüglich der Kabinenbesatzung argumentiert Aer Lingus, dass die Zahlen von Ryanair falsch seien, und dass Aer Lingus bereits über das gesetzliche Minimum von 4 Kabinenbesatzungen auf einem Flugzeug vom Typ A320 und 5 Kabinenbesatzungen auf einem Flugzeug vom Typ A321 verfügt.
 - (ii.) Bezüglich der Umlaufzeiten argumentiert Aer Lingus, dass 40 Minuten die Standardumlaufzeit ist und nicht 55 Minuten (mit Ausnahme von Essenspausen für die Besatzung), und dass eine Umlaufzeit von 25 Minuten nur auf Sekundärflughäfen möglich ist, auf denen Ryanair aktiv ist, jedoch nicht auf überlasteten Primärflughäfen.

1119. Auf der Basis des zuvor Genannten widerspricht Aer Lingus der Schätzung, die für viele der von Ryanair behaupteten Einsparungen vorgelegt wurde und die einen Einfluss auf die Überprüfbarkeit, die Fusionsspezifität und die Weitergabe an Verbraucher haben.

7.10.3.1. Nachweisbarkeit

1120. Mit Ausrichtung auf die größten, von Ryanair behaupteten Einsparungen, das heißt die Personalkosten, die Flugzeugkosten, die Ausnutzung der Flugzeuge und die Wartungskosten, die insgesamt etwa [80-90]* % der von Ryanair behaupteten Effizienzsteigerungen ausmachen ([150-200 Mio.]* € der insgesamt [200-250 Mio.]* € siehe die folgende Tabelle 4), unterstützen einige der von Aer Lingus vorgebrachten falschen Annahmen und Ungenauigkeiten die Behauptung des Unternehmens, dass diese

¹³⁷⁹ CRA-Memorandum vom 2. März bezüglich einer Stellungnahme zum Dokument von RBB vom 20. Oktober 2006, Blatt-Nr. 5704.

Einsparungen nicht erzielt werden können oder in jedem Falle überhöht sind. Aer Lingus weist ebenso auf verschiedene Kosteneinsparungen im Bereich der Flughafenkosten, Brennstoffmanagement, Wartung und Vertrieb, die das Unternehmen bereits durch Neuverhandlungen mit den betreffenden Lieferanten erreicht hat. Aer Lingus stellt seine eigenen Schätzungen der Einsparungen bereit, die das Unternehmen für sinnvoller und erreichbarer ansieht.¹³⁸⁰

1121. Insgesamt liegt die Schätzung von Aer Lingus bezüglich möglicher Kosteneinsparungen deutlich unter den Vorstellungen von Ryanair, wie aus der untenstehenden Tabelle 4 ersichtlich:

Tabelle 4: Kosteneinsparungen bezüglich Aer Lingus gemäß Ryanair und Aer Lingus (Millionen Euro pro Jahr)

	Ryanair	Aer Lingus [VERTRAU- LICH]
Personalkosten	[75-85]*	[...]*
Kosten für Flugzeuge	[35-45]*	-
Flughafengebühren	[2,5-3,5]*	[...]*
Verbesserte Flugzeugausnutzung	[10,5-11,5]*	-
Treibstoff- und Ölkosten	[5-10]*	[...]*
Wartungskosten	[50-70]*	[...]*
Vertriebskosten	[9,5-10,5]*	[...]*
Werbekosten	[6-8]*	-
	[200-250]*	[...]*

Quellen: Antwort von Ryanair vom 25. Januar 2007 (Blatt Nr. 1795) auf den Fragebogen der Kommission vom 11. Januar 2007 und die Vorlage von Aer Lingus vom 14. Februar (Blatt Nr. 5704) sowie die Antworten vom 2. und 6. März 2007 (Blatt Nr. 5704 und 5024) auf den Fragebogen der Kommission vom 22. Februar 2007 sowie die Vorlage vom 9. März 2007 (Blatt Nr. 5704).

7.10.3.2. Fusionsspezifizität

1122. Aer Lingus zweifelt ebenso die Fusionsspezifizität der behaupteten Effizienzen an. In der Tat argumentiert Aer Lingus, dass das Unternehmen diese Einsparungen alleine auf der Basis seiner eigenen vergangenen und laufenden internen Richtlinien erzielen kann. Aer Lingus behauptet, dass sich das Unternehmen seit 2001 stark auf Kosteneinsparungen und Produktivitätssteigerungen konzentriert habe. Es behauptet außerdem, dass es seit diesem Jahr die Kosten der Einheit unternehmensweit um 47 % reduziert habe. Dieser Fokus wird festgelegt, um unabhängig von dem beabsichtigten Zusammenschluss fortzufahren. Zur Zeit des Börsengangs von Aer Lingus hat Aer Lingus seinen Investoren mitgeteilt, dass sich das Unternehmen „schonungslos auf die Kosten konzentrieren“ würde.¹³⁸¹
1123. Auf dieser Basis argumentiert Aer Lingus, dass auch die von Ryanair behaupteten Einsparungen, die nachweisbar sind (das heißt diejenigen, die von Aer Lingus in Inhalt und Umfang anerkannt werden), nicht fusionsspezifisch sind.

¹³⁸⁰ Schreiben von Aer Lingus vom 14. Februar an Fr. Larsson-Haug, Blatt-Nr. 5704.

¹³⁸¹ Schreiben von Aer Lingus vom 14. Februar an Fr. Larsson-Haug, Blatt-Nr. 5704.

7.10.3.3. Weitergabe an Verbraucher

1124. Aer Lingus behauptet weiterhin, insbesondere über das durch seine Wirtschaftsberater angefertigte Dokument, dass die Argumentation eines „Circulus virtuosus“ (das heißt Ryanair verfüge über den Anreiz, geringere Kosten an die Verbraucher in Bezug auf niedrigere Preise weiterzugeben, da diese niedrigeren Preise höhere Volumina erzeugen und so zu noch geringeren Kosten führen usw.) fehlerhaft ist, da sie annimmt, dass Ryanair unempfindlich gegenüber dem Wettbewerb ist. Im Gegensatz dazu würde die Tatsache, dass das Unternehmen unempfindlich für den Wettbewerb auf einigen Strecken und nicht auf anderen Strecken sei, zu dem normalen gewinnmaximierenden Szenario der Senkung der Preise auf den Strecken, auf denen ein Wettbewerb vorliegt, sowie der Erhöhung der Gewinnspannen auf den Strecken führen, auf denen Ryanair unempfindlich für den Wettbewerb ist.
1125. Letztendlich vertritt Aer Lingus die Meinung, dass Ryanair es nicht schafft, „*Aufschluss über das Ausmaß zu geben, in dem diese bestimmte Fusion Grenzkosten (Mehrkosten) [... in Bezug] auf die den Gewinn vergrößernden Effizienzen verringern würde*“¹³⁸².
1126. Aer Lingus kommt zu dem Schluss, dass auch, wenn Ryanair einige nachweisbare und fusionsspezifische Effizienzsteigerungen präsentieren könnte, und auch, wenn diese auf einigen Strecken an Verbraucher weitergegeben werden könnten, die Weitergabe auf die Strecken von und nach Dublin begrenzt (oder inexistent) wäre, auf denen die Transaktion einen wirksamen Wettbewerb verhindern würde.

7.10.4 Beurteilung der Kommission

1127. Die Kommission hat das von Ryanair und Aer Lingus übermittelte Material sorgfältig geprüft. Sie begrüßt die Bemühungen der fusionierenden Parteien, festzustellen, ob die behaupteten Effizienzen die relevanten Kriterien der Nachweisbarkeit, der Fusionspezifität und des Kundennutzens erfüllen ebenso wie die Bereitstellung der Hinweise auf die Größenordnung. Aus den unten genannten Gründen ist die Kommission zu dem Schluss gekommen, dass keine der behaupteten Effizienzen alle notwendigen Kriterien erfüllt, die zu berücksichtigen sind. Außerdem, selbst wenn diese Kriterien erfüllt wären, würden die behaupteten Effizienzsteigerungen aller Wahrscheinlichkeit nach nicht ausreichend groß sein, um den in den Abschnitten 7.1-7.9 genannten wettbewerbswidrigen Auswirkungen entgegenzuwirken.

7.10.4.1. Grundlagen

1128. Ein den Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse zugrunde liegendes Prinzip ist die Annahme, dass Unternehmen im Allgemeinen eine Strategie der Profitmaximierung verfolgen. Das Effizienzpotenzial, jegliche wettbewerbswidrigen Auswirkungen auszuschalten, wird desgleichen bewertet.
1129. Die Vorlage von Ryanair zu den Effizienzen der Fusion¹³⁸³ sowie die Antworten auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte beruhen teilweise auf der Aussage, dass „das Geschäftsmodell von Ryanair sich radikal von den verschiedenen Modellen aller anderen Fluggesellschaften in Europa unterscheidet“¹³⁸⁴. Ryanair argumentierte, dass das

1382 CRA-Memorandum vom 2. März bezüglich einer Stellungnahme zum Dokument von RBB vom 20. Oktober 2006, Blatt-Nr. 5704.

1383 Siehe RBB Economics: „Ryanair/Aer Lingus: Merger Efficiencies“, Blatt-Nr. 19873.

1384 Dass., Anhang 1, S. 2.

Unternehmen nicht im Wettbewerb mit anderen Fluggesellschaften stünde, wohl aber mit anderen Nutzungsformen des verfügbaren Einkommens. Zudem behauptet Ryanair, dass „unter der Annahme, dass das Geschäftsmodell von Ryanair abhängiges Wachstum ist, und dass das Hervorbringen dieses Wachstums in vollem Umfang auf Ticketpreisreduzierungen beruht, gibt es keine realistische Aussicht darauf, dass Ryanair seine Ticketpreise erhöhe.“¹³⁸⁵ Das Unternehmen reagiert empört auf die Annahme, dass es Effizienzen nicht weitergebe und dass „niedrigere Kosten als Möglichkeit genutzt werden, um den Profit zu erhöhen“¹³⁸⁶.

1130. Jedoch steht Ryanair selbstverständlich, wie zuvor detailliert dargelegt (siehe z. B. Abschnitt 7.4), im Wettbewerb mit anderen Fluggesellschaften und passt seine Flugpreise entsprechend der Wettbewerbsbedingungen und -kosten sowohl nach oben wie nach unten an¹³⁸⁷. Weitere Aspekte belegen ebenso, dass Ryanair imstande ist, Preise mit der Absicht anzuheben, seinen Gewinn zu maximieren. Zum Beispiel weist Ryanair in einem Bericht zum jüngsten Betriebsergebnis darauf hin, dass *unter anderem* der Preisanstieg bei den Wettbewerbern (durch Kraftstoffzuschläge) erlaubt habe, den eigenen Durchschnittsflugpreis (Gewinn) um 7 % zu erhöhen.¹³⁸⁸ Im Jahre 2005 erhöhte Ryanair den Durchschnitt seiner Flugpreise um 2 %. Umgekehrt werden im Jahresbericht 2004 von Ryanair eine gestiegene Kapazität und „eine Überfülle an niedrigeren Flugpreisen bei nationalen Luftverkehrsgesellschaften für ein Absinken der Gewinne um 14 %“ verantwortlich gemacht. Ebenso wäre die operative Marge von Ryanair in Höhe von 22 % (im Betriebsjahr 2006), die branchenweit führend ist, ebenso mit normalen profitmaximierenden Maßnahmen zu erreichen.
1131. Deshalb gibt es trotz der Argumente von Ryanair keine Hinweise darauf, dass ein Zuwachs an Marktanteilen von Ryanair automatisch den Kunden nutzen wird.

7.10.4.2. Nachweisbarkeit

1132. Die von Ryanair behaupteten Effizienzen basieren auf Dokumenten, welche zu Zwecken dieser Fusion erstellt wurden. Die Grundlinie der Argumentation verweist darauf, dass Ryanair seine Fähigkeiten im Management sowie wichtige Elemente seines Geschäftsmodells auf Aer Lingus anwenden wird, womit dieses Unternehmen seine Kosten auf eine Höhe senken wird, wie sie bei Ryanair üblich ist. Einige behaupteten Effizienzen beziehen sich auch auf den vergrößerten Umfang des Gesamtgeschäfts.
1133. Die Kommission ist der Ansicht, dass mehrere der Behauptungen seitens Ryanair zur Effizienz auf sehr vagen Vermutungen beruhen, die nicht unabhängig überprüft werden können. Insbesondere erscheint der Vorschlag außerordentlich optimistisch, dass Ryanair in der Lage sei, sein Geschäftsmodell in Gänze, und insbesondere das damit verbundene Kostenniveau auf Aer Lingus zu übertragen, ohne dies durch eine Herabstufung der Produkteigenschaften und eine Absenkung der Einnahmen auszugleichen. Ryanair legt diesbezüglich keinen objektiven oder überzeugenden Beweis vor als ein allgemeines Vertrauen in den im Vergleich zu Aer Lingus „rücksichtsloseren Managementstil von

1385 Dass., Anhang 1, S. 8.

1386 Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, S. 77.

1387 Siehe detailliert Abschnitt 7.4.

1388 Ein Teil des Anstiegs der Flugpreise wurde durch Gebühren bei der Gepäckkontrolle erzwungen. Siehe den 3. Quartalsbericht 2006 von Ryanair: „Der Gewinnanstieg um 7 % ist zu großen Teilen durch die Auswirkungen der überhöhten und ungerechtfertigten Kraftstoffzuschläge der Wettbewerber, die Einnahmen aus den im März 2006 eingeführten Zuschlägen für die Gepäckkontrollen sowie fehlende Vergleichszahlen aus dem Vorjahr bedingt.“ http://www.ryanair.com/site/about/invest/docs/2007/q3_2007_doc.pdf.

Ryanair¹³⁸⁹. Es scheint keine Geschäftsunterlagen zu geben, die vor der Fusion datiert sind, die den Umfang des Effizienzgewinns bei einer Akquisition von Aer Lingus objektiv und unabhängig beurteilen. Die Kommission ist der Ansicht, dass es schwierig ist, solche Unterlagen beizubringen, erstens, dass das Geschäftsmodell von Ryanair anders, nicht reproduzierbar und dem von Aer Lingus überlegen sei und, zweitens, dass dessen Kostenstrukturen nach der Fusion bei Aer Lingus erfolgreich kopiert werden könnten.

1134. Ryanair verweist als Beispiel seiner erfolgreichen Erfahrungsgeschichte bei der Umsetzung von Effizienzen auf dessen Eingliederung eines früheren Ankaufs, der KLM-Tochtergesellschaft „Buzz“.¹³⁹⁰ Jedoch wurde diese Fluggesellschaft zur Gänze von Ryanair übernommen. Im Gegensatz zur aktuellen Effizienzgewinnung verschwand jedoch die Marke Buzz, die gesamte Flotte von Buzz wurde in den ersten 18 Monaten nach dem Ankauf ausgesondert (Rückgabe an Leasingfirmen) und die Strecken zu den meisten Primärflughäfen wurden nicht weiter betrieben.¹³⁹¹ Anstatt die Behauptungen zu Effizienzen seitens Ryanair zu stützen, sät der Ankauf von Buzz weitere Zweifel an den Annahmen, die den Kostenprognosen von Ryanair zugrundeliegen.
1135. Aus diesem Grund hat die Kommission keinen nachprüfbaren Beleg dafür gefunden, dass die behaupteten Effizienzen im Hinblick auf die drei wichtigsten Dimensionen des Kundeninteresses verwirklicht werden können, nämlich Flugpreise, Frequenzen und Qualität der Dienstleistung (für jede Strecke). Es konnte nicht bewiesen werden, dass Ryanair in der Lage ist, die Kosten von Aer Lingus zu reduzieren, ohne die Qualität der Dienstleistung zu senken (andere Flughäfen, andere Verwendung des Kabinenpersonals etc).
1136. Die gleichen Bedenken gelten im Hinblick auf die Behauptungen bezüglich der möglichen Verringerung der Werbekosten. Die Kommission stellt fest, dass, wenn Ryanair die Marke Aer Lingus und die Qualitätsdifferenzierung aufrechterhält, es für Aer Lingus weiterhin erforderlich ist, seine eigene, differenzierte Werbestrategie anzuwenden. In der Tat ist es möglicherweise erforderlich, die Ausgaben in Bezug auf die Werbung zu erhöhen, um sicherzustellen, dass die Verbraucher Aer Lingus nicht mit Ryanair identifizieren.
1137. Bezüglich der Kosten für Flugzeuge ist es wahrscheinlich, dass Ryanair die Optionen für den Kauf neuer Flugzeuge zu Zwecken der eigenen Geschäftsentwicklung erworben hat. Eine Übertragung der Optionen auf Aer Lingus würde bedeuten, dass Ryanair auf die Möglichkeiten für eine geplante Expansion bei Nichtzustandekommen der Fusion verzichtet. Selbst wenn Ryanair keine andere Gebrauchsmöglichkeit für die neuen Flugzeuge in der eigenen Flotte (im Gegensatz zu der von Aer Lingus) hätte, würde es noch Substitutionskosten geben, weil das neue Flugzeug alternativ mit direktem Profit an eine andere Fluggesellschaft verkauft werden könnte. Diese Substitutionskosten gibt es, solange der von Ryanair erhandelte Lieferpreis unterhalb des Preises auf dem Kassamarkt bleibt. Mit anderen Worten sind die Substitutionskosten eines alternativen Gebrauchs des Flugzeugs exakt gleich der behaupteten Effizienz (wodurch sie bedeutungslos werden). Die Übertragung von Optionen von Ryanair auf Aer Lingus unterhalb der Marktpreise würde nur zu einer Übertragung von Gewinnen führen.
1138. Zum dritten erscheinen unter der Annahme, dass die Effizienzen existieren (das heißt,

1389 Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Abs. 253.

1390 Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, "Schreiben von Michael O'Leary an die Europäische Kommission".

1391 Siehe die Antwort der Ryanair vom 26. Januar 2007 auf eine Informationsanfrage der Kommission (Blatt-Nr. 1795).

dass die vorherigen beiden Aspekte nicht zutreffen), die Annahmen, gemäß denen die Eigentumskosten für Flugzeuge quantifiziert werden, besonders optimistisch zu sein, vor allem in Bezug auf die Möglichkeit, den Buchwert der Flotte von Aer Lingus zu realisieren.

1139. Im Hinblick auf Flughafengebühren und Kosten für den Betrieb am Boden stellt die Kommission fest, dass diese oft reguliert und somit fix sind, insbesondere an den Primärflughäfen, die von Aer Lingus genutzt werden. Dies kann auch als Erklärung für den relativen großen Erfolg von Ryanair verstanden werden, in Verhandlungen niedrigere Flughafengebühren zu erreichen. Jedoch würden Kosteneinsparungen durch den Wechsel von Aer Lingus auf Sekundärflughäfen für sich genommen nicht Effizienzen darstellen.
1140. Außerdem kann die feindliche Natur der Übernahme zu Komplikationen bei der Zusammenführung der beiden Unternehmen führen (insbesondere falls Ryanair weniger als 100 % der Aktien von Aer Lingus erworben hat) und somit die Wahrscheinlichkeit verringern, dass die behaupteten Effizienzen erzielt werden können. Eine wesentliche Unklarheit bleibt bei den Möglichkeiten von Ryanair, die Kosten von Aer Lingus zu senken, insbesondere Personalkosten, ohne dass die Qualität der Dienstleistung gesenkt wird, die es Aer Lingus momentan ermöglicht, sein Produkt von dem Angebot von Ryanair zu unterscheiden
1141. Schließlich stellt die Kommission fest, dass sie im Bezug auf die von Ryanair behaupteten Effizienzen diese vernünftigerweise nicht als so sicher bestätigen kann, dass diese Effizienzen wahrscheinlich zustande kommen¹³⁹². Die Behauptungen von Ryanair basieren häufig auf bloßen Erklärungen, wie dass die Fixkosten von Aer Lingus auf das Niveau von Ryanair reduziert werden könnten, ohne zu erklären, inwiefern dies zu Kosten anderer Elemente gehen könnte, die dem Kunden nutzen, wie zum Beispiel die Qualität der Dienstleistung¹³⁹³ oder die Wahl des Flughafens. Aufgrund des Fehlens von Unterlagen, die vor dem Kaufgebot datiert sind scheint es so zu sein, dass Ryanair selber den Umfang an Effizienzen nicht systematisch untersucht hat, als es das Kaufgebot für Aer Lingus vorbereitet hat. Die diesbezüglichen Dokumente, die Ryanair eingereicht hat, wurden speziell für die Zwecke des Fusionskontrollverfahrens der Kommission erstellt.
1142. Der Zugewinn an Effizienz für Ryanair erfüllt aus diesem Grund das Kriterium der Nachweisbarkeit nicht. Dennoch wird aus Gründen der Vollständigkeit in den nächsten Abschnitten eine Bewertung der Fusionspezifität des Zugewinns an Effizienzen von Ryanair und des möglichen Kundennutzens vorgenommen.

7.10.4.3. Fusionspezifität

1143. Zusätzlich ist eine Reihe von Effizienzen, die von Ryanair behauptet werden, wahrscheinlich nicht fusionspezifisch. Insbesondere könnten die behaupteten Reduzierung an Personalkosten, die verbesserte Nutzung von Flugzeugen und Reduzierungen bei den Kraftstoff- und Vertriebskosten durch Aer Lingus ebenso unabhängig von der Fusion erreicht werden. In der Tat hat Aer Lingus seit 2001 wesentliche und erfolgreiche Erfahrungen mit der Reduzierung von Fixkosten gehabt, wie in Abschnitt 7.3.2 dargelegt. Die Tatsache, dass diese Fluggesellschaft stärker als Ryanair einen Schwerpunkt auf

¹³⁹² Siehe diesbezüglich den Abs. 86 der Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse gemäß der Ratsverordnung über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (Horizontal Merger Guidelines, (Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse).

¹³⁹³ Siehe z. B. die Ankündigung von Ryanair, die Zahl der Crewmitglieder in den Flugzeugen von Aer Lingus zu reduzieren.

vertikale Produktdifferenzierung gelegt hat, kann alleine nicht als ein Indiz für Ineffizienz gewertet werden. Die Fähigkeit, in einem großen Teil seines Kurzstreckennetzwerks erfolgreich gegen Ryanair im Wettbewerb zu stehen würde im Gegenteil darauf hinweisen, dass Aer Lingus ein effizientes Preis-Qualitätsverhältnis hat. Gleichermäßen ist die Geringschätzung seitens Ryanair für das neue Management-Team von Aer Lingus¹³⁹⁴ kein Beweis dafür, dass die Fluggesellschaft nicht weiterhin neue Effizienzen einsetzt. Sollte es nicht zu einer Fusion kommen, wird Aer Lingus weiterhin dem Wettbewerb mit Ryanair ausgesetzt sein, was alleine bereits ein Anreiz ist, ein effizientes Unternehmen zu sein.

1144. In Zusammenhang mit den Effizienzen bezüglich der Verringerung von Wartungskosten und der Kosten für Flugzeuge scheint es laut Aer Lingus so zu sein, dass diese (und andere) Einsparungen in dem Maße, in dem sie erzielt werden können, zum größten Teil eine erneute Verteilung von Gewinnen auf Zwischenmärkten als echte Effizienzen darstellen würden. Ein derartiger Transfer von Gewinnen einer Partei (zum Beispiel den Flughäfen) auf eine andere Partei (die neue Einheit) würde nicht zu einer Veränderung bezüglich des Nutzens führen. Zusätzlich ist, wie zuvor erklärt (Abschnitt 7.10.4.2.), die Übertragung von Optionen zur Auslieferung von Flugzeugen von Ryanair an Aer Lingus unter dem Marktpreis eine reine Übertragung von Gewinnen zwischen den fusionierenden Parteien. Ähnliche Argumente gelten für Verträge zur Kraftstoffversorgung und weiteren Gewinnen, die bei Transaktionen auf dem Finanzmarkt entstanden sind.
1145. Auf jeden Fall, selbst wenn Kostenreduzierungen über Gewinnübertragungen von dritten fusionierenden Parteien (wie z. B. Flugzeughersteller) als fusionsspezifische Effizienzen angesehen würden, so betreffen diese im Wesentlichen Fixkosten¹³⁹⁵, und eben nicht Grenzkosten. Während die Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse den Begriff Effizienzen nicht ausdrücklich auf Reduzierungen bei den Grenzkosten beschränken, so ist doch eine Weitergabe von Kostenreduzierungen innerhalb eines vernünftigen Zeitraums bei Reduzierungen im Fixkostenbereich unwahrscheinlicher, weil diese die Entscheidungen eines Unternehmens hinsichtlich Profitmaximierung, Preis und Ertrag betreffen.

7.10.4.4. Verbrauchernutzen

1146. Ryanair argumentiert, dass Kostenreduzierungen beim Flugzeugbetrieb die „Grenz“-Entscheidung einer Fluggesellschaft beeinflusst, ob ein Flug auf einer bestimmten Strecke durchgeführt wird oder nicht.¹³⁹⁶ „Solche Kostenreduzierungen haben eine ähnliche Wirkung wie die Reduzierung einer Mindestrendite, die erzielt werden muss, um einen Flug profitabel zu machen, was wiederum die Zahl möglicher profitabel betriebener Flüge erhöht.“¹³⁹⁷
1147. Die Kommission akzeptiert, dass das Argument, demzufolge niedrigere Fixkosten auf einer Strecke ebenso das Ertragsniveau absenken, ab dem ein Eintritt profitabel wird, und dass solch ein Eintritt zu einem erhöhten Wettbewerb auf einer bestimmten Strecke führt,

¹³⁹⁴ Siehe Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, „Schreiben von Michael O’Leary an die Europäische Kommission“.

¹³⁹⁵ Die betreffenden Kosten sind fix in Beziehung zu den Dienstleistungen, die auf dem betreffenden Markt verkauft werden, d.h. Passagiersitzplätze auf Linienflügen. Im Gegensatz dazu argumentiert Ryanair, dass die behaupteten Effizienzen zu den Grenzkosten in Beziehung stehen, die bei der Bereitstellung eines weiteren Flugzeugs auf einer Strecke entstehen. Dieser Aspekt wird weiter unten erörtert (Abschnitt „Verbrauchernutzen“).

¹³⁹⁶ Siehe Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Abs. 278-285.

¹³⁹⁷ Siehe die Antwort der Ryanair vom 26. Januar 2007 auf eine Informationsanfrage der Kommission (Blatt-Nr. 1795).

im Prinzip gültig ist. Es ist im Wesentlichen ein Argument zu einem langfristigen Gleichgewicht im Wettbewerb. Somit ergeben sich zwei wichtige Fragen:

- (i) den Grad der Sicherheit und der Rechtzeitigkeit irgendeiner Weitergabe, und
- (ii) ob die Weitergabe dem von der Fusion betroffenen Verbraucher nutzt.

1148. Hinsichtlich der Sicherheit und der Rechtzeitigkeit würden die behaupteten Kosteneffizienzen sich nicht auf die Preisentscheidungen von Ryanair auf existierenden Flügen auswirken. Ein Verbrauchernutzen kann nur dann erreicht werden, wenn und falls Ryanair sich dafür entscheidet, die Frequenzen auf bestehenden Strecken zu erhöhen (was *ceteribus paribus* den durchschnittlichen, erreichbaren Flugpreis auf dieser Strecke senken würde) oder falls und wenn das Unternehmen eine neue Strecke eröffnen würden, deren Betrieb vor der Reduzierung der Fixkosten nicht möglich gewesen wäre, wohl aber nach der Fusion. Selbst wenn die behaupteten Effizienzen erreicht würden, würde jedweder Verbrauchernutzen nicht unmittelbar eintreten, sondern von einer Kette von Ereignissen abhängen und somit wäre dieser Nutzen deutlich weniger wahrscheinlich als bei einer Grenzkostenreduzierung (welche einen unmittelbaren Anreiz für Preissenkungen schaffen würde).
1149. Der Nutzen von Effizienzen im Fixkostenbereich würde sich theoretisch am stärksten auf „verkehrsschwachen“ Strecken bemerkbar machen, deren Betrieb derzeit nicht möglich ist¹³⁹⁸. Da Ryanair jedoch nur argumentiert, dass die Kosten von Aer Lingus gesenkt werden könnten, gäbe es keine Änderung im Vergleich zur Situation vor der Fusion. Die „kritische Ertragsgrenze“ von Ryanair und somit das Ausmaß an möglichen profitablen Strecken bliebe unverändert, selbst wenn alle behaupteten Effizienzen realisiert würden.
1150. Im Gegensatz dazu besteht die unmittelbare Auswirkung der Fusion auf bestehenden, überschneidenden Strecken aus der Internalisierung der Preis- und Ertragsentscheidungen von Ryanair und Aer Lingus. Die fusionierte Fluggesellschaft würde (die Haltung zur Profitmaximierung vorausgesetzt) einen Anreiz haben, die Preise auf diesen Strecken anzuheben, weil aufgrund der sehr hohen, gemeinsamen Marktanteile würden Passagiere trotz der Verteilung zwischen den Marken Ryanair und Aer Lingus weitestgehend in der fusionierten Gruppe verbleiben (und insgesamt auf den Strecken, sich vom Duopol zum Monopol bewegend). Dieser Effekt könnte theoretisch bekämpft werden, falls und wenn es Effizienzen im Fixkostenbereich für Ryanair rentabel machen, zusätzliche Frequenzen auf die betroffenen Strecken hinzuzufügen, was einen Druck nach unten auf die Preise ausüben würde. Vor dem Hintergrund der extrem hohen gemeinsamen Marktanteile, die oft eine monopolähnliche Stellung erreichen, und der Tatsache, dass die behaupteten Effizienzen sich größtenteils auf die Marke Aer Lingus beziehen, ist es äußerst unwahrscheinlich, dass solche Effizienzen ausreichen, die Preisanhebung aufgrund der horizontalen Überschneidung und somit dem Verlust an Wettbewerb umzukehren.

7.10.5 Schlussfolgerung zu den Effizienzen

1151. Schließlich sind die von Ryanair behaupteten Effizienzen nicht nachweisbar, und sie sind nicht fusionsspezifisch. Selbst wenn sie es wären, würden diese Effizienzen die Fixkosten von Aer Lingus betreffen (Betrieb der Flugzeuge), wodurch sehr unsicher wird, ob diese Effizienzen dem Verbraucher nutzen. Schließlich, wie in den Leitlinien zur Bewertung

¹³⁹⁸ Siehe diesbezüglich auch die Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, Absatz 79.

horizontaler Zusammenschlüsse ausgeführt, ist es „höchst unwahrscheinlich, dass ein Zusammenschluss, der zu einer Marktstellung führt, die einem Monopol nahe kommt oder ein ähnliches Maß an Marktmacht erbringt, mit der Begründung für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden könnte, dass Effizienzvorteile ausreichen würden, den möglichen wettbewerbswidrigen Wirkungen entgegenzuwirken“¹³⁹⁹.

1152. Im Lichte dieser Prinzipien und der in den Abschnitten 7.1 bis 7.9 festgestellten wettbewerbswidrigen Auswirkungen zieht die Kommission die Schlussfolgerung, dass die Fusion keine Effizienzen nach sich zieht, die dem erheblichen Hindernis gegen den wirksamen Wettbewerb entgegenwirken, das aus der genannten Transaktion erwächst.

8. Verpflichtungen, die von Ryanair vorgeschlagen wurden

1153. Ryanair legte in der Phase I der Untersuchung am 29. November 2006 zum ersten Mal Verpflichtungen vor („Anfangsphase I Verpflichtungen“) die später am 14. Dezember 2006 durch eine überarbeitete Aufstellung von Verpflichtungen ersetzt wurden¹⁴⁰⁰ („Geänderte Verpflichtungen Phase I“). Am 17. April 2007 unterbreitete Ryanair zusammen mit seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte Verpflichtungen, damit in der Mitteilung der Beschwerdepunkte vorgebrachten wettbewerbsrelevanten Vorbehalte ausgeräumt würden („Anfangsphase II Verpflichtungen“). Nach einem Treffen zum Sachstand mit der Kommission, das am 26. April 2007 abgehalten wurde und in dem Ryanair über die vorläufige Beurteilung der Anfangsphase II Verpflichtungen seitens der Kommission informiert wurde, reichte Ryanair am 3. Mai 2007 eine *überarbeitete Aufstellung von Verpflichtungen* (im Weiteren „Verpflichtungsangebote“ genannt) ein. Am 29. Mai 2007 fand ein Treffen zum Sachstand in Form einer Konferenzschaltung statt, bei der Ryanair über die Ergebnisse der Marktbefragung zu diesen Verpflichtungen und die vorläufige Bewertung der Verpflichtungsangebote durch die Kommission informiert wurde.

8.1 Beschreibung der vorgeschlagenen Verpflichtungen

1154. Die von Ryanair vorgeschlagenen Verpflichtungsangebote enthalten im Wesentlichen eine Änderung der Verpflichtungen von Ryanair, wie sie in Phase I angeboten wurden.

8.1.1 Die in Phase I vorgeschlagenen Verpflichtungen

1155. Die von Ryanair übermittelten Verpflichtungen aus der Anfangsphase I bestanden aus zwei Grundelementen, eine zeitnischenbezogene Abhilfemaßnahme und eine verhaltensorientierte Abhilfemaßnahme hinsichtlich der Flugpreise von Aer Lingus. Ryanair schlug bemerkenswerterweise eine Verpflichtung über [2-4]* Jahre vor, einem Wettbewerber den Eintrag zu erleichtern, der nicht in der Lage gewesen wäre, die notwendigen Zeitnischen auf [5-10]* näher genannten Flughafenverbindungen zu erhalten, diese von Ryanair oder Aer Lingus zu erhalten, vorausgesetzt, dass keine weiteren Zeitnischen abgegeben werden, als notwendig sind, um eine Frequenz in der

¹³⁹⁹ Siehe Abs. 84 der „Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse“; siehe auch Fußnote 1388.

¹⁴⁰⁰ Die überarbeiteten Rechtsmittel wurden zuerst am 13. Dezember 2006 eingereicht. Da sich jedoch die beiden per E-Mail und Fax übermittelten Versionen unterschieden, und da weitere Erklärungen wie die aktuelle Zahl der angebotenen Zeitnischen notwendig waren, wurde die korrigierte und finale Version der überarbeiteten Rechtsmittel am Nachmittag des 14. Dezember eingereicht.

Höhe der Frequenzen von Ryanair oder Aer Lingus zu betreiben¹⁴⁰¹. Ryanair schlug zudem vor, nach der Ermöglichung neuer Eintritte seine Kapazitäten für die Dauer von drei Jahren nicht zu erhöhen (über das Niveau vor dem Eintritt hinaus) und die durchschnittlichen Kurzstreckenflugpreise von Aer Lingus über einen Zeitraum von vier Jahren jährlich um mindestens 2,5 % zu senken.

1156. In den geänderten Verpflichtungen aus Phase I bot Ryanair auch zusätzliche Zeitnischen am Flughafen Dublin, einschließlich Zeitnischen zu morgendlichen Spitzenzeiten, die gemäß Ryanair notwendig sind, um [2-6]* Flugzeuge am Flughafen Dublin zu stationieren. Zudem erhöhte Ryanair die Anzahl der Strecken, für welche Zeitnischen zur Verfügung gestellt werden sollten. Die Verpflichtung im Bezug auf die Flugpreise von Aer Lingus wurde in dieser Version gestrichen.
1157. Die Kommission war in ihrer Entscheidung zur Einleitung eines Verfahrens gemäß Artikel 6(1)(c) der Fusionskontrollverordnung der Ansicht, dass die vorgeschlagenen Verpflichtungen nicht ausreichend waren, um alle festgestellten Bedenken bezüglich des Wettbewerbs eindeutig auszuräumen. Zunächst deckten die Verpflichtungen nicht alle Strecken ab, für welche die Kommission in ihrer Entscheidung Artikel 6(1)(c) Bedenken bezüglich des Wettbewerbs festgestellt hatte. Die angebotenen Zeitnischen wurden ebenfalls als dahingehend unzureichend betrachtet, einem Wettbewerber eine Stationierung *in* ausreichender Größenordnung am Flughafen Dublin zu ermöglichen, insbesondere durch Errichten einer Basis. Die Kommission hat ebenso festgestellt, dass zur Verfügung gestellte Zeitnischen an nicht überlasteten Flughäfen wahrscheinlich nicht zum Eintritt eines neuen Wettbewerbers führen würden. Der Markttest der Verpflichtungen seitens der Kommission führte auch zu einer Anzahl von Bedenken bezüglich der Effektivität und Praktikabilität der vorgeschlagenen Maßnahme. Es war noch wichtiger, dass während des Markttests keine Fluggesellschaft ein konkretes Interesse zum Ausdruck brachte, sich mit einer erheblichen Präsenz oder sogar mit einer Basis am Flughafen Dublin zu etablieren, um somit den aktiven Wettbewerb am Flughafen Dublin auch nach der Fusion aufrechtzuerhalten. Obwohl die Geänderten Phase-I-Verpflichtungen eine theoretische Möglichkeit für eine Fluggesellschaft schufen, Zeitnischen zu erhalten, die für die Stationierung von bis zu [2-6]* Flugzeugen in Dublin ausreichten, gab es damit weder Anzeichen dafür, dass ein solcher Eintritt tatsächlich zustande käme, noch dass irgendein Wettbewerber einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit (die zusammen über mehr als 40 Flugzeuge

¹⁴⁰¹ Es wurde Bezug auf die niedrigere Frequenz von Aer Lingus im Vergleich mit Ryanair genommen. Gemäß der Phase I Verpflichtung wäre ein neuer Wettbewerber in der Lage, Zeitnischen am Flughafen Dublin zu erhalten sowie am entsprechenden, zugehörigen Zielflughafen: bis zu [1-4]* Hin- und Rückflüge täglich auf der Strecke Dublin – London Heathrow, bis zu [1-4]* Hin- und Rückflüge täglich auf der Strecke Dublin – London Stansted, bis zu [1-10]* Hin- und Rückflüge wöchentlich auf der Strecke Dublin – Paris/Beauvais, bis zu [1-2]* Hin- und Rückflüge täglich auf der Strecke Dublin – Frankfurt-Hahn, bis zu [1-3]* Hin- und Rückflüge wöchentlich auf der Strecke Dublin – Mailand/Bergamo, bis zu [1-2]* Hin- und Rückflüge täglich auf der Strecke Dublin – Rom Fiumicino, bis zu [1-3]* Hin- und Rückflüge wöchentlich auf der Strecke Dublin – Bratislava, bis zu [1-4]* Hin- und Rückflüge wöchentlich auf der Strecke Dublin – Barcelona/Girona. Die Bedingungen für die Weitergabe von Zeitnischen schlossen ein, dass die von der fusionierten Einheit vergebenen und von neuen Wettbewerbern übernommenen Zeitnischen eine ausgeglichene Mischung von Zeitnischen zu Spitzenzeiten und zu weniger frequentierten Zeiten in London Heathrow, London Stansted und Rom Fiumicino darstellen. Die Dauer der Verpflichtungen im Bezug auf Zeitnischen war auf [2-4]* Jahre begrenzt. Zudem waren die von den Parteien freigegebenen Zeitnischen sollten sich in einem Zeitrahmen von 45 Minuten im Bezug auf die durch den Wettbewerber angefragte Zeit bewegen. Außerdem sollten sogenannte „Mega-Fluggesellschaften“ wie z. B. British Airways/oneworld, Air France/KLM/CityJet/SkyTeam oder Lufthansa/British Midlands/Star Alliance von der Möglichkeit ausgeschlossen werden, die angebotenen Zeitnischen zu erhalten.

in Dublin verfügt)¹⁴⁰² ausüben könnte.

8.1.2 Die Anfangsphase-II-Verpflichtungen

1158. Ryanair reichte in Phase II überarbeitete Verpflichtungen ein. Wie die in Phase I angebotenen Verpflichtungen bestanden die am 17. April 2007 eingereichten Verpflichtungen aus der Anfangsphase-II zum einen aus einer verhaltensorientierten Verpflichtung bezüglich der Flugpreise und Kraftstoffzuschläge (sogenannte „Verpflichtung Nr. 1“) und zum anderen aus der Verpflichtung zur Abgabe von Zeitnischen (sogenannte „Verpflichtung Nr. 2“ genannt), die im Vergleich zu dem vorgehenden Vorschlag wie in den folgenden zwei Absätzen beschrieben geändert wurden.
1159. In den Verpflichtungen aus der Anfangsphase-II sagte Ryanair zu, die Kurzstreckenflugpreise von Aer Lingus unmittelbar um mindestens 10 % zu senken, die von Aer Lingus erhobenen Kraftstoffzuschläge auf den Langstreckenflügen unmittelbar zu streichen, die Marke Aer Lingus beizubehalten und die Unternehmen Ryanair und Aer Lingus weiterhin getrennt zu führen.
1160. Ryanair bot auch an, Zeitnischen auf den bestehenden überschneidenden Strecken verfügbar zu machen. Diese Zeitnischen beinhalteten (1) eine gewisse Anzahl von Zeitnischen für Flüge zwischen Dublin und London/Heathrow sowie (2) Zeitnischen für andere Strecken von oder nach Dublin, gemäß Ryanair ausreichend, um mit bis zu [4-8]* in Dublin stationierten Flugzeugen tätig zu sein.
1161. Nach der Analyse der Anfangsphase-II-Verpflichtungen informierte die Generaldirektion Wettbewerb („GD Wettbewerb“) Ryanair in einem Treffen zum Sachstand, dass die Verpflichtungen nicht ausreichend wären, um die festgestellten Bedenken bezüglich des Wettbewerbs auszuräumen, und diese nicht an dritte Parteien gesendet würden, um damit einen Markttest durchzuführen¹⁴⁰³.

8.1.3 Verpflichtungsangebote

1162. Am 3. Mai 2007 schickte Ryanair per E-Mail und Fax eine „Aufstellung von Verpflichtungsangeboten“¹⁴⁰⁴, die aus mehreren Dokumenten bestand, namentlich
- einem „Brief mit den Verpflichtungsangeboten“ der (i) eine Beschreibung der von Ryanair vorgeschlagenen Verpflichtungen und (ii) allgemeine Aussagen über die Untersuchung der Kommission und über die Angemessenheit der Verpflichtungen im vorliegenden Fall enthält;

¹⁴⁰² Das zweite Maßnahmenpaket hat nicht alle Bedenken der Teilnehmer an der Markttest zum ersten Maßnahmenpaket berücksichtigt hat, z. B. im Bezug auf die Bedingungen, unter denen die Maßnahmen vorgesehen waren (z. B. verblieb die Zeitnische für die Vergabe von Zeitnischen bei 45 Minuten, zumindest auf einigen Strecken bezogen sich die Maßnahmen nur auf Sekundärflughäfen, die „Mega-Fluggesellschaften“ waren noch von den Zeitnischen an ihren Drehkreuzen ausgeschlossen) und die Möglichkeit der Fluggesellschaften, die Zeitnischen zu übernehmen, wurde auf einen Zeitraum von [2-4]* Jahren begrenzt.

¹⁴⁰³ Das Treffen zum Sachstand zwischen der GD Wettbewerb und Ryanair fand am [...] statt. Ryanair kündigte in diesem Treffen an, [...]*. Ryanair kontaktierte GD Wettbewerb nicht, um die Einzelheiten des Entwurfs, letzte Verpflichtungen oder die notwendigen Verbesserungen in Form und Substanz mit der GD Wettbewerb zu diskutieren (wie in der Anmerkung zu den Maßnahmen, Absatz 40, empfohlen wird: „Die Kommission ist bereit, angemessene Verpflichtungen vor Ende des dreimonatigen Zeitraums zu diskutieren. Die Parteien werden ermutigt, Vorschlagsentwürfe einzureichen, die sich mit Aspekten des Inhalts und des Verfahrens befassen, die notwendig sind, um ein vollständiges Funktionieren der Verpflichtungen zuzusichern.“), bevor das Unternehmen seine Verpflichtungsangebote am 3. Mai 2007 einreichte.

¹⁴⁰⁴ Siehe Titel und Text der E-Mail von Ryanair vom 3. Mai 2007 (23:54 Uhr).

- einem Anhang (mit dem Titel „Anhang 1“), der am Format der Vorlagentexte der Kommission ausgerichtet ist und der „die Einzelheiten zu den vorgeschlagenen Funktionsweisen der Verpflichtung Nr. 2“¹⁴⁰⁵ beschreibt.

1163. Beigefügt an das an die Kommission gesendete Dokument war auch ein Brief, der vom Chief Operating Officer und Deputy Chief Executive von Ryanair unterschrieben war, der wieder eine Beschreibung der Verpflichtungen sowie allgemeine Aussagen zur Untersuchung der Kommission und zur Angemessenheit der Verpflichtungen enthält, einschließlich eines Anhangs (mit dem Titel „Anhang 1“), der [...] darlegt. Ryanair erklärte jedoch später in einer E-Mail vom 15. Mai 2007, dass dieser Brief kein Teil der Verpflichtungen gewesen sei¹⁴⁰⁶.
1164. Die Verpflichtungsangebote greifen gewisse Vorschläge der Anfangshase-I-Verpflichtungen auf (Zeitnischen in Heathrow, Zeitnischen für andere Strecken von und nach Dublin, Verpflichtungen im Bezug auf Flugpreise und Marken) und fügen einige neue Elemente hinzu (Zeitnischen für Strecken von und nach Shannon/Cork, Teile eines Vorschlags zum Aufkäufer, Einfrieren der Frequenzen). Da der genaue Inhalt der Verpflichtungsangebote nicht ganz klar war, versuchte die Kommission, Klärungen von Ryanair zu erhalten¹⁴⁰⁷. Deren wichtigste Inhalte können wie folgt zusammengefasst werden (siehe im Einzelnen Abschnitt 8.2.1 unten):

Verpflichtungen in Bezug auf Zeitnischen

- (1) Zeitnischen für Heathrow:** Ryanair verpflichtete sich, Zeitnischen für die Strecke London-Heathrow gemäß dem sogenannten „leasing arrangement“ (Leasing-Vereinbarung)¹⁴⁰⁸ für eine unbegrenzte Zeit zur Verfügung zu stellen¹⁴⁰⁹. Gemäß dem Text der Verpflichtungsangebote sind diese Zeitnischen ausschließlich für British Airways und Air France reserviert (was es jedem der beiden Unternehmen ermöglicht, [2-6]* Flüge täglich in jede Richtung anzubieten)¹⁴¹⁰.
- (2) Zeitnischen für andere Strecken von/nach Dublin:** Ryanair verpflichtete sich auch, falls dies erforderlich ist¹⁴¹¹, Zeitnischen für andere sich überschneidende

1405 Siehe Seite 5 des Schreibens mit den Verpflichtungen.

1406 Siehe E-Mail von Ryanair vom 15. Mai, Seite 2.

1407 Es sollte festgehalten werden, dass Ryanair in verschiedenen E-Mails (siehe E-Mails vom 8, 11, 15 und 18. Mai 2007) unterschiedliche „Interpretationen“ einiger Elemente des Verpflichtungsangebots vorschlug (z.B. dass die Zeitnischen für London Heathrow nicht exklusiv British Airways/Air France angeboten werden oder dass die „Up-front-Lösung“ auch für Zeitnischen von Heathrow gelten sollte, siehe Email von Ryanair vom 8. Mai 2007). Ryanair hat jedoch keine weiteren Gründe für ihre Interpretation geliefert und die verschiedenen E-Mails enthielten sogar Widersprüche bezüglich der Ansichten von Ryanair (z.B. Ryanair schrieb am 8. Mai 2007: „Um daher zu klären, sind die Zeitnischen in Heathrow nicht exklusive für BA und Air France.“ Am 11. Mai 2007 schrieb Ryanair: „Diese Zeitnischen sind exklusiv für British Airways und Air France (...) reserviert“. Siehe bezüglich anderer unklarer Aussagen (z. B. bezüglich der Up-front-Lösung [...])* das E-Mail der Kommission an Ryanair vom 14. Mai 2007 (gesendet um 12:06 Uhr). Da keine formale Klärung oder Modifikation des Commitment-Textes besteht, muss die Kommission ihre Beurteilung auf die Texte, die ihr für die Zwecke der Entscheidung vorlegt wurden, basieren.

1408 Siehe Verpflichtung Nr. 2 (a) der Verpflichtungen der Anfangsphase II. Siehe auch Verpflichtungsschreiben, Seite 3 der Endgültigen Verpflichtungen.

1409 Siehe Punkt 3 von Anhang I – Mechanics of Commitments (Mechanik der Verpflichtungen), Nr. 2.

1410 Ryanair bot an, [6-10]* von 13 täglichen Zeitnischenpaaren von Aer Lingus in London Heathrow speziell British Airways und Air France zur Verfügung zu stellen (gleichmäßig zwischen ihnen aufgeteilt), damit diese die Strecke Dublin – London bedienen können. Um einen Abflug am frühen Morgen zu ermöglichen, würde Ryanair auch [1-2]* Zeitnische(n) für den Abflug zu Spitzenzeiten am frühen Morgen (zwischen 6:00 und 8:00 Uhr) für jede dieser beiden Fluggesellschaften zur Verfügung stellen. Gleichzeitig verpflichtete sich Ryanair, Zeitnischen am Flughafen Dublin zur Verfügung zu stellen, die erforderlich sind, damit diese beiden Fluggesellschaften die Strecke Dublin – London bedienen können. Ryanair verpflichtete sich somit, insgesamt täglich [24-40]* Zeitnischen für Dublin – Heathrow zur Verfügung zu stellen (je [12-20]* für British Airways und Air France – [6-10]* Zeitnischen für Ankunft und [6-10]* Zeitnischen für Abflug).

1411 Die Zeitnischen würden nur angeboten werden, wenn die betreffende Fluggesellschaft nachgewiesen hat, dass alle „reasonable efforts“ (angemessenen Bemühungen), Zeitnischen für die entsprechende, sich überschneidende Strecke zu erhalten, fehlgeschlagen sind – siehe Artikel 2.9. des Anhangs I der Verpflichtungsangeboten.

Strecken von und nach Dublin zur Verfügung zu stellen, die es laut Ryanair Fluggesellschaften ermöglichen, bis zu [4-8]* Flugzeuge mit Basis in Dublin zu betreiben¹⁴¹². Ryanair bietet darüber hinaus an, eine gleiche Anzahl von Zeitnischen an bestimmten Zielflughäfen der sich überschneidenden Strecken zur Verfügung zu stellen, falls dies erforderlich ist¹⁴¹³.

- (3) **Zeitnischen für Strecken von/nach Shannon/Cork:** Ryanair verpflichtete sich in seinen Verpflichtungsangeboten, auch Zeitnischen für sich überschneidende Strecken mit Start in Cork und Shannon zur Verfügung zu stellen, falls dies erforderlich ist¹⁴¹⁴ ([6-10]* tägliche Zeitnischen in Cork und [6-10]* tägliche Zeitnischen in Shannon und eine entsprechende Anzahl von Zeitnischen in London/Stansted für Flüge nach London/Stansted plus [0-4]* Zeitnische(n) für die Ankunft und [0-4]* Zeitnische(n) für den Abflug in Cork und Liverpool zur Verfügung zu stellen, um die Erschließung der Strecke Cork-Manchester/Liverpool zu erleichtern¹⁴¹⁵).
- (4) **„Up-front buyer“:** Im „Commitments Letter“ bietet Ryanair auch an, „die Übernahme von Aer Lingus nicht abzuschließen¹⁴¹⁶“, bevor es einen „Käufer“ gefunden hat, der sich verpflichtet hat, die Zeitnischen für den Betrieb der [4-8]* in Dublin stationierten Flugzeuge zu übernehmen¹⁴¹⁷.

Verpflichtungen ohne Bezug auf Zeitnischen

- (5) **Verpflichtung in Bezug auf Flugpreise/Marke:** Ryanair wiederholt sein Angebot, unverzüglich die Flugpreise von Aer Lingus für Kurzstrecken um mindestens 10 % zu senken, sofort die Treibstoffaufschläge aufzuheben, die Aer Lingus auf seine Langstreckenflüge erhebt, die Marke Aer Lingus zu bewahren und weiterhin Ryanair und Aer Lingus getrennt zu betreiben.
- (6) **„Einfrieren der Frequenzen“:** Ryanair verpflichtet sich, für einen Zeitraum von sechs IATA-Saisonen nach dem Abschluss der Fusion die Anzahl der Frequenzen für keine der angegebenen sich überschneidenden Strecken „im Fall eines neuen Wettbewerbers für die Strecke“ über diejenigen, die gemeinsam von Ryanair und Aer Lingus auf jeder Strecke betrieben werden, zu erhöhen¹⁴¹⁸. Die Gesellschaft verpflichtet sich auch, die Frequenzen auf diesen Strecken nicht zu verringern, „außer eine Strecke ist oder wird unrentabel“.

1412 Wie unten in Abschnitt 8.1 dargelegt, ist es aus dem Text der Verpflichtungsangeboten nicht vollständig ersichtlich, ob der Wettbewerber die Zeitnischen für andere als die festgestellten, sich überschneidenden Strecken nutzen kann.

1413 Siehe im Einzelnen Artikel 2, 3, 4 und 5 der Verpflichtungsangeboten. Folgende Flughäfen sind von dieser Verpflichtung umfasst: Alicante, Barcelona (Girona und/oder Reus), Bilbao und/oder Vitoria, Berlin (Schönefeld), Birmingham, Brüssel (Charleroi), Edinburgh, Faro, Frankfurt (Hahn), Fuerteventura, Glasgow Prestwick, Hamburg Lübeck, Krakau, London (Luton, Stansted und/oder Gatwick), Lyon und/oder Grenoble, Malaga, Madrid, Manchester, Marseille, Mailand (Bergamo), Newcastle, Paris (Beauvais), Poznan, Riga, Rom (Ciampino und/oder Fiumicino), Sevilla, Teneriffa (Nord und/oder Süd), Toulouse und/oder Carcassonne, Turin, Venedig (Treviso), Wien und/oder Bratislava, Warschau.

1414 Die Zeitnischen würden auch hier nur angeboten, wenn die betreffende Fluggesellschaft nachgewiesen hat, dass alle angemessenen Bemühungen, Zeitnischen für die entsprechende sich überschneidende Strecke zu erhalten, fehlgeschlagen sind – siehe z. B. Artikel 2.9.

1415 Siehe „Commitments Letter“, Seite 5.

1416 Ryanair erklärt weiter, dass es mit Nichtvollendung meint, dass „die Bedingungen für das Angebot nicht aufgehoben würden“. Siehe Beschreibung auf Seite 2 und 5 des Commitments Letter: „Ryanair (...) wird die Übernahme nicht abschließen (d. h. die Bedingungen für das neue Angebot werden nicht aufgehoben), außer und bis der festgestellte Upfront-Buyer sich verpflichtet hat, die Zeitnischen für den Betrieb der [4-8]* Flugzeuge mit Basis am Flughafen Dublin zu übernehmen“.

1417 In der Praxis der Kommission wird eine Klausel, gemäß der eine Fusion nicht umgesetzt werden kann, bis ein Käufer bestimmter veräußerter Vermögensgegenstände oder Rechte von der Kommission gebilligt wird, gewöhnlich als „Up-front-buyer-Lösung“ bezeichnet, siehe z. B. die Mitteilung der Kommission zu zulässigen Abhilfemaßnahmen gemäß der Verordnung des Rates (EG) Nr. 4064/89 und der Verordnung der Kommission (KEG) Nr. 447/98 („Mitteilung zu Abhilfemaßnahmen“), unter Abs. 20.

1418 Siehe z. B. Seite 5 des „Commitments Letter“.

1165. Die Kommission sandte eine nicht vertrauliche Version der Verpflichtungsangebote zusammen mit einem detaillierten Fragebogen am 8. Mai 2007 an Dritte, um es diesen zu ermöglichen, ihre Ansichten zu den Verpflichtungen zu äußern und bestimmte Sachfragen zu klären (zum Beispiel ausreichender Umfang der Abhilfemaßnahme, Wahrscheinlichkeit des durch die Verpflichtungsangebote ausgelösten Eintritts). Die Kommission machte jedoch gegenüber Ryanair¹⁴¹⁹ und den befragten Parteien deutlich¹⁴²⁰, dass die Tatsache, dass ein Markttest durchgeführt wurde, die abschließende Beurteilung der Kommission, ob die Verpflichtungsangebote die durch den Zusammenschluss hervorgerufenen Bedenken in Bezug auf den Wettbewerb beseitigen oder nicht, nicht beeinträchtigen werde.

9.2 Bewertung der vorgeschlagenen Verpflichtungen

1166. Die Kommission hat die Verpflichtungsangebote bewertet und kommt zu dem Schluss, dass sie die erkannten Bedenken in Bezug auf den Wettbewerb, die durch diese Fusion hervorgerufen wurden, nicht beseitigen können. Sie sind nicht nur auf eine unklare und oft widersprüchlichen Art formuliert (siehe Abschnitt 8.2.1), ihr Inhalt reicht auch nicht aus, um die festgestellten Bedenken in Bezug auf den Wettbewerb zu zerstreuen (siehe Abschnitt 8.2.2). Der Markttest der Kommission in Bezug auf die Verpflichtungsangebote bestätigte diese Ansicht.

8.2.1 Formale Mängel: Die Verpflichtungen sind nicht klar genug, um umgesetzt und durchgesetzt zu werden

1167. Gemäß der Fusionskontrollverordnung kann die Kommission nur solche Abhilfemaßnahmen akzeptieren, die ausreichend klar sind, so dass erwartet werden kann, dass sie von der Kommission ohne weitere Probleme umgesetzt und durchgesetzt werden können, insbesondere ohne dass ein offenkundiges Risiko abweichender Interpretationen der Hauptbestandteile der Verpflichtungen entsteht¹⁴²¹. Da jede Verzögerung bei der Erfüllung der Verpflichtungen, die durch Probleme bei der Interpretation oder sogar durch Rechtsstreite verursacht werden könnte, schwere Folgen für die betroffenen Kunden haben kann, ist es entscheidend, dass Verpflichtungen, um akzeptiert werden zu können, ein ausreichendes Maß an Rechtssicherheit in Bezug auf ihren Inhalt bieten und dass sie „in vollem Umfang durchführbar“¹⁴²² sind.

1168. Die Verpflichtungsangebote erfüllen diese Mindestanforderungen nicht. Sie enthalten zahlreiche Widersprüche und undeutliche oder zweideutige Formulierungen, die die Realisierbarkeit der Verpflichtungen als solche in Frage stellen, da es zweifelhaft ist, ob die Verpflichtungen überhaupt durchführbar und durchsetzbar wären.

¹⁴¹⁹ Siehe E-Mail von Herrn Lücking an Herrn Power vom 8. Mai 2007, Blatt-Nr. 11390.

¹⁴²⁰ Siehe Begleitschreiben von Anhang I (Fragebogen) der Marktbefragung.

¹⁴²¹ Siehe z. B. Abschnitt 6 der Remedies Notice (Mitteilung über die Abhilfemaßnahmen): „(...) die Parteien müssen zur Zufriedenheit der Kommission in Übereinstimmung mit ihren Verpflichtungen gemäß der Fusionskontrollverordnung klar zeigen, dass die Abhilfemaßnahme die Bedingungen des wirksamen Wettbewerbs im gemeinsamen Markt auf dauerhafter Basis wiederherstellt“ (Text von der Kommission unterstrichen).

¹⁴²² Siehe Mitteilung zu Abhilfemaßnahmen, Abschnitt 40: „ (...) um sicherzustellen, dass die Verpflichtungen in vollem Umfang durchführbar sind“ (Text von der Kommission unterstrichen). Siehe auch Gericht erster Instanz im Fall T-210/01 General Electric gegen die Kommission vom 14. Dezember 2005, (2005), S. II-5575, im Abschnitt 555: „Es muss festgestellt werden, dass die Kommission laut Verordnung Nr. 4064/89 befugt ist, nur solche Verpflichtungen zu akzeptieren, die geeignet sind, die Vereinbarkeit der mitgeteilten Transaktion mit dem gemeinsamen Markt herzustellen (...). In dieser Hinsicht ist festzustellen, dass die von den Parteien vorgeschlagenen strukturellen Verpflichtungen diese Bedingung nur insoweit erfüllen, als die Kommission in der Lage ist, mit Sicherheit zu dem Schluss zu kommen, dass es möglich sein wird, sie umzusetzen, und dass die neuen wirtschaftlichen Strukturen, die dadurch entstehen, ausreichend durchführbar und dauerhaft sind, um sicherzustellen, dass die Entstehung oder Stärkung einer dominanten Position (...)“.

1169. Die Kommission hat darüber hinaus eine Reihe von Mängeln, die Hauptbestandteile der Verpflichtungen betreffen, festgestellt¹⁴²³.

8.2.1.1. Das Format der Verpflichtungen

1170. Die ursprüngliche „Zusammenstellung der Verpflichtungen“ bestand aus einer Anzahl verschiedener Schreiben und Anhänge. Ryanair erklärte später, dass nur der „Commitments Letter“ und ein Anhang („Anhang 1“) formal als eingereichte Verpflichtungen angesehen werden sollten¹⁴²⁴. Die Tatsache, dass Ryanair den von der Kommission empfohlenen Modelltext¹⁴²⁵ nicht als Grundlage für seinen Vorschlag der Verpflichtungen verwendete, sondern den juristischen Inhalt der Verpflichtungen auf zusammenhanglose Weise zwischen zwei Dokumenten aufgeteilt hat und ihn überall im Text mit Aussagen und Stellungnahmen vermischt hat, macht es schwierig und manchmal sogar unmöglich, den tatsächlichen juristischen Inhalt der Verpflichtungen zu erkennen. Dieser Ansatz führte zu einer Reihe von Widersprüchen im Text, wie in den nächsten Abschnitten¹⁴²⁶ dargelegt ist. In der Tat deckt der einzige Teil des Textes, der „reinen“ juristischen Text enthält und der auf das von der Kommission empfohlene Format der Verpflichtungen abgestimmt ist, die eingereichte Anlage 1, nur einige Teile der angebotenen Verpflichtungen ab, während andere wichtige Elemente der Verpflichtungen (z. B. der „Up-front buyer“, die Anzahl der Zeitnischen, die in Cork und Shannon abzugeben sind, die Bereitschaft von Ryanair, Zeitnischen an Zielflughäfen anzubieten, aber auch die Verpflichtung des „Frequency Freeze“ und die gesamte „Commitment“ Nr. 1 (Verpflichtung)) in den beigefügten Schreiben nur allgemein beschrieben werden.

8.2.1.2. Die Verpflichtung in Bezug auf den „Up-front buyer“

1171. Insbesondere die Verpflichtungen von Ryanair in Bezug auf die angebotene „Up-front-Lösung“ sind nicht klar genug. Die Verpflichtungen erwähnen in verschiedenen Abschnitten die Bereitschaft Ryanairs, einen Up-front-Buyer zu finden, bevor Ryanair die Kontrolle über Aer Lingus übernimmt¹⁴²⁷. Ryanair liefert jedoch keinen Text, der darlegt, wie eine solche „Up-front-Lösung“ im Einzelnen funktionieren würde. Insbesondere Anhang 1, der die relevanten Bestimmungen zur Abgabe von Zeitnischen enthält, sagt nichts in dieser Hinsicht aus und liefert keine Beschreibung der Funktionsweise der Up-front-buyer-Lösung.

1172. Eine Verpflichtung, die auf eine Up-front-buyer-Lösung abzielt, muss nicht nur deutlich die Kriterien darlegen, gemäß denen die Kommission den entsprechenden Käufer annehmen oder ablehnen kann („Purchaser Requirements“ (Anforderungen an den Käufer)); sie muss insbesondere auch eine Klausel enthalten, die deutlich macht, dass der endgültige Kaufvertrag (oder das endgültige Angebot) von der Billigung des Käufers durch die Kommission abhängig ist. Diese Klausel unterscheidet eine normale Veräußerung von einer Up-front-buyer-Lösung. Eine solche Klausel fehlt vollständig im Text der Verpflichtungsangebote, der die Regeln für die Abgabe der Zeitnischen darstellt

¹⁴²³ Die in den nachfolgenden Abschnitten genannten Bestandteile erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern fassen die hervorstechendsten formalen/juristischen Probleme zusammen, die die Durchführbarkeit der Abhilfemaßnahme direkt beeinträchtigen.

¹⁴²⁴ Ursprünglich enthielt die „Zusammenstellung der Verpflichtungen“ auch ein Schreiben des COO von Ryanair und einen weiteren Anhang („Anhang 1“).

¹⁴²⁵ Siehe z. B. die Best Practice Guidelines, die die Praxis der Kommission und die Verwendung der vorgeschlagenen Modelltexte erklären, <http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/legislation/note.pdf>.

¹⁴²⁶ Siehe die Abschnitte 8.2.1.1 – 8.2.1.4.

¹⁴²⁷ Siehe Seite 2, 5, 9 des Commitments Letter, Seite 2 des Schreibens des COO von Ryanair.

1173. Weiter bezieht sich Ryanair in seinem „Commitments Letter“ auf eine Frist für die Umsetzung der Up-front-buyer-Lösung. Auf den Seiten 2 und 5 erklärt das Unternehmen: *„Ryanair behält sich alle seine Rechte vor, einschließlich des Rechts, eine Prüfung dieser Bedingung zu verlangen, sollte es unmöglich werden, innerhalb der oben genannten Frist einen Up-front-buyer für diese Zeitnischen zu beschaffen.“* Die Kommission stellt jedoch fest, dass eine solche Frist an keiner Stelle im Text definiert ist. Beim Treffen zum Sachstand deutete Ryanair an, dass gemäß den Irischen Übernahmeregeln Fristen gesetzt sind, die eine übermäßige Verzögerung des Angebots nicht erlauben würden. Sie behaupten, das Angebot würde, wenn eine Bedingung des Angebots einschließlich derjenigen, die sich auf die Verpflichtungen beziehen, nicht erfüllt werden, spätestens 81 Tage, nachdem das Angebotsdokument von Ryanair aufgegeben wurde, verfallen, außer das Irish Takeover Panel gewährt eine Verlängerung. Die Verpflichtungsangebote enthielten jedoch keine detaillierte Erklärung der relevanten Fristen. Darüber hinaus würden die endgültigen Fristen für das Finden eines Up-front-Buyers von dem Datum abhängen, an dem das neue Angebot von Ryanair unterbreitet wird, und damit ist der gesamte Zeitrahmen der Verpflichtungen unklar.
1174. In diesem Zusammenhang sollte auch festgehalten werden, dass die Klausel 3 des Anhangs 1 (Dauer der Verpflichtung Nr. 2) in Widerspruch mit der Up-front-buyer-Lösung steht, auf die im „Commitments Letter“ Bezug genommen wird. Die erstgenannte bezieht sich auf eine Situation, in der Zeitnischen nicht *„am oder vor dem sechsten Jahrestag des Datums der Vollziehung des Zusammenschlusses übernommen werden“*. In einem „Upfront“-Szenario hängt jedoch die Vollziehung des Zusammenschlusses davon ab, ob alle Zeitnischen in der Tat übernommen werden, es kann daher keine Situation geben, in der die Zeitnischen nach der Vollziehung nicht übernommen werden.
1175. Es geht darüber hinaus aus dem Text nicht vollständig klar hervor, ob sich die Up-front-buyer-Lösung nur auf *„Zeitnischen für den Betrieb der [4-8]* Flugzeuge mit Basis am Flughafen Dublin)* bezieht, wie auf den Seiten 2 und 5 der „Commitments Letter“ dargestellt, oder ob Ryanair möglicherweise beabsichtigt, auch die an den Flughäfen Shannon und Cork angebotenen Zeitnischen einzubeziehen (siehe entsprechende indirekte Aussage auf der Seite 9 des Schreibens: *„ (...) um von Ryanair zu verlangen, einen Up-front-buyer zu finden, der Flugzeuge in Dublin stationiert und Zeitnischen an den Flughäfen Cork und Shannon übernimmt)“*.
1176. Eine weitere Zweideutigkeit in Bezug auf den Up-front-buyer ist die Frage, ob die Zeitnischen nur an verschiedene Fluggesellschaften oder an einen einzigen Käufer veräußert werden können (siehe Artikel 2.5-2.7. von Anhang 1). In der Tat werden in den Hauptbestimmungen der Verpflichtungen die Begriffe *„Up-front buyer“* und *„Prospective New Entrant“* (möglicher neuer Wettbewerber) im Singular verwendet, was darauf hindeuten scheint, dass die angebotenen Zeitnischen an einen einzigen Käufer gehen sollten (siehe zum Beispiel Seite 2 und 5 der „Commitments Letter“ und Artikel 3 von Anhang 1). Auf Seite 4 beziehen sich die Verpflichtungen jedoch auf Fluggesellschaft

¹⁴²⁸ Es gibt im Commitments Letter nur eine allgemeine Beschreibung der Bereitschaft von Ryanair, einer Up-front-Lösung zuzustimmen (siehe oben, Abschnitt 8.1.3); in dem Text, der die juristischen Einzelheiten der Abgabe von Zeitnischen darlegt, fehlt eine Up-front-Bedingung. Für frühere Fälle mit Verpflichtungen, die eine Up-front-buyer-Lösung umfassten, und die entsprechenden verwendeten Klauseln siehe z. B. Fall COMP/M.3796 – Omya/Huber PCC vom 19. Juli 2006; Fall COMP/M.2972 – DSM/Roche Vitamins vom 23. Juli 2003; Fall 3732 – Procter & Gamble/Gillette; Fall COMP/M.2060 – Bosch/Rexroth vom 13. Dezember 2000; Fall COMP/M.2337; Nestlé/Ralston Purina vom 27. Juli 2001; COMP/M.2544 Masterfoods/Royal Canin vom 15. Februar 2002; COMP/M.2947 Verbund/Energie Allianz vom 11. Juni 2003.

(oder Fluggesellschaften)¹⁴²⁹.

8.2.1.3. Die Einzelheiten der Veräußerung der Zeitnischen

1177. Die Kommission stellt fest, dass die Beschreibung der angebotenen Veräußerung der Zeitnischen im „Commitments Letter“ und im „Anhang 1“ oft nicht schlüssig ist und eine ausreichend detaillierte Beschreibung des beabsichtigten Mechanismus der Veräußerung der Zeitnischen und die Anzahl der zur Verfügung gestellten Zeitnischen fehlt. Wie die Erfahrung der Kommission mit früheren Abhilfemaßnahmen zu Zeitnischen gezeigt hat, kann eine unklare Beschreibung des detaillierten Mechanismus der Veräußerung der Zeitnischen zu beträchtlichen Verzögerungen und Schwierigkeiten bei der Veräußerung der Zeitnischen führen. Es ist daher wichtig, dass die Einzelheiten der Veräußerung der Zeitnischen auf die Anforderungen des speziellen Falls, auf die festgestellten Bedenken in Bezug auf den Wettbewerb, angepasst werden, dass die Einzelheiten mit der Kommission besprochen werden und für eine Marktbefragung verwendet werden können, um solche Probleme in der Umsetzungsphase auszuschließen.
1178. Die Definition der „Heathrow Slots“ (Zeitnischen Heathrow) lautet beispielsweise im Anhang 1 wie folgt: *„Solche Zeitnischen werden von Zeit zu Zeit zugeteilt, so dass die Satzung von Aer Lingus (in der jeweils gültigen Fassung) eingehalten werden“*. Die vage Formulierung in dieser Definition erfüllt nicht die notwendigen Anforderungen eines durchsetzbaren Verpflichtungstextes. Auch der Inhalt des Begriffs „bindende Leasing-Vereinbarung“, auf die in Seite 4 des „Commitments Letter“ Bezug genommen wird, bleibt unklar. Was die „Zeitnische zum Abflug während Spitzenzeiten am frühen Morgen“ für die Strecke Dublin-London betrifft, legen die Verpflichtungen nicht fest, ob sich das Angebot auf eine Zeitnische in Dublin oder Heathrow bezieht.
1179. Die Kommission stellt weiterhin fest, dass die Bereitschaft von Ryanair, Zeitnischen an Zielflughäfen zur Verfügung zu stellen, im „Commitments Letter“ nicht klar ausgedrückt wird und dass die „Relevant Airport Pairs“ (relevanten Flughafenpaare), die im Anhang 1 definiert sind, nicht, wie im vorgelegten Text behauptet, der Tabelle 2 der Mitteilung der Beschwerdepunkte entsprechen. Zum Beispiel enthält Anhang 1 des vorgelegten Textes keine Angabe in Bezug auf die Anzahl der Zeitnischen, die in Cork und Shannon abzugeben sind.
1180. Die Verpflichtungsangebote sind auch in Bezug auf die Frage, ob (ein) neue(r) Wettbewerber die angebotenen Zeitnischen (außer die Zeitnischen London/Heathrow¹⁴³⁰) für jede Strecke nutzen könnte oder ob die Nutzung auf die sich überschneidenden Strecken beschränkt ist, zweideutig. Während Ryanair die erste Interpretation unterstützt¹⁴³¹, die durch den Text des „Commitments Letter“¹⁴³² in gewisser Weise gestützt werden kann, stellt der entsprechende Text von Anhang 1 fest, dass die Zeitnischen auf den „Identified Relevant Airport Pairs“ (festgelegten relevanten

1429 Es sollte auch festgehalten werden, dass Ryanair in seiner E-Mail vom 8. Mai 2007 auch behauptet hat, dass es die „intention“ (Absicht) habe, dass die Bestimmungen zum Up-front-buyer auch für die Zeitnischen London/Heathrow gelten sollten. Die Kommission informierte Ryanair per E-Mail vom 10. Mai 2007 darüber, dass die eingereichten Texte zu den Abhilfemaßnahmen diese „intention“ nicht widerspiegeln und dass die Abhilfemaßnahmen formal verändert werden müssten, sollte Ryanair den Umfang der „Up-front buyer“-Lösung erweitern wollen. In den E-Mails vom 11. Mai 2007, 15. Mai 2007 und 18. Mai 2007 ließ Ryanair jedoch seine Behauptung vom 8. Mai 2007 fallen und stimmte der Interpretation der Kommission zu, dass die Zeitnischen London/Heathrow nicht Teil der „Up-front-buyer“-Lösung seien.

1430 Zumindest im „Commitments Letter“ wird die Nutzung ausdrücklich auf die Strecke Dublin/Heathrow beschränkt, siehe Seite 3.

1431 Siehe Ryanairs Schreiben vom 11. Mai 2007, 15. Mai 2007 bzw. 18. Mai 2007 (2 c)).

1432 Siehe Seite 4: *„(...) um auf jeder Strecke (oder allen Strecken) einschließlich einer oder aller der genannten sich überschneidenden Strecken ohne Einschränkung zu operieren“*.

Flughafenpaaren) bereitgestellt werden, die in Punkt 1 als sich überschneidende Strecken definiert werden. Darüber hinaus legt Punkt 2.15 des Anhang 1 fest, dass Zeitnischen, die nicht auf dem (den) festgelegten relevanten Flughafenpaar(en) genutzt werden, sofort an das aus der Fusion hervorgegangene Unternehmen zurückgegeben werden müssen. Auch andere Einzelheiten des Mechanismus zur Abgabe von Zeitnischen sind unvollständig oder nicht an den vorliegenden Fall angepasst¹⁴³³.

8.2.1.4 Beschreibung der Verpflichtung Nr. 1

1181. In Bezug auf die Verpflichtung Nr. 1 bemerkt die Kommission, dass der derzeitige Text nur die Absichten von Ryanair im Allgemeinen beschreibt, ohne jedoch den Angebotsbereich detailliert festzulegen. Im Text fehlen außerdem alle Einzelheiten zur Umsetzung und Überwachung der vorgeschlagenen Verpflichtung (zum Beispiel Berichtspflichten von Ryanair, Ernennung eines Beauftragten zur Überwachung der Einhaltung dieser Verpflichtungen etc.).

8.2.1.5. Fazit der formalen Mängel

1182. Der Markttest der Kommission hat bestätigt, dass die Unstimmigkeit und mangelnde Klarheit der Verpflichtungsangebote auch von einigen Mitbewerbern als ein Hindernis in Bezug auf die Durchführbarkeit der angebotenen Verpflichtung wahrgenommen wird¹⁴³⁴. Daher schlussfolgert die Kommission, dass die Verpflichtungsangebote nicht die Anforderungen hinsichtlich juristischer Klarheit und Kohärenz erfüllen, um für die Ausräumung der ermittelten Wettbewerbsbedenken akzeptabel zu sein.

8.2.2. *Inhalt: Die Verpflichtungen können die ermittelten Wettbewerbsprobleme nicht beseitigen*

1183. Die Verpflichtungsangebote bestehen nicht in einer Geschäftsausgliederung, sondern hauptsächlich in einer so genannten Zugangserleichterung¹⁴³⁵. Nach dem Modell früherer Fluglinien-Fälle richten sich die von Ryanair vorgeschlagenen Verpflichtungen hauptsächlich an das Problem der Flughafenüberlastung und beabsichtigen, bestehende Eintrittsbarrieren für andere Fluglinien zu beseitigen, indem möglichen Wettbewerbern Zeitnischen zur Verfügung gestellt werden. Nach Auffassung von Ryanair würde dies den Fluglinien ermöglichen, mit Ryanair/Aer Lingus auf den derzeitigen 35, sich überschneidenden Strecken sowie auf anderen potenziellen, sich überschneidenden Strecken in Wettbewerb zu treten und sämtliche Wettbewerbshindernisse zu beseitigen¹⁴³⁶.

1184. Wie oben bereits dargelegt (Abschnitt 8.1.3), unterscheidet Ryanair in seinen Verpflichtungen zwischen Zeitnischen für die Strecke Dublin–Heathrow und Zeitnischen

¹⁴³³ Siehe z. B. Artikel 2.6 des Anhang 1 (undeutliche Bestimmungen für den Nachlass von Frequenzen von Wettbewerbern, die bereits eine sich überschneidende Strecke bedienen), Artikel 2.11 (weitere Beschränkungen für mögliche neue Wettbewerber; die Rechtfertigung und der Inhalt der Bestimmung sind unklar); es wird aus dem Text auch nicht klar, was passiert, wenn die Zeitnischen London/Heathrow nicht genutzt oder falsch genutzt werden, siehe z. B. Artikel 2.15 des Anhangs 1“.

¹⁴³⁴ Vgl. Antworten auf die Marktbefragung, besonders auf Frage 5.

¹⁴³⁵ Vgl. z.B. Mitteilung zu Abhilfemaßnahmen, Absatz 26-30.

¹⁴³⁶ Es sollte zur Kenntnis genommen werden, dass Ryanair selbst die Wahrscheinlichkeit eines erfolgreichen Eintritts als Folge der Verpflichtungen in Frage zu stellen scheint. Im Anhang 1, der ebenfalls bei der Kommission als Teil der Verpflichtungsangeboten eingereicht wurde, bemerkt Ryanair zur Notwendigkeit einer „Up-front“-Lösung: „Die Kommission versucht, Ryanair mit einer Bedingung zu bestrafen [der Up-front buyer-Anforderung], von der sie weiß, dass diese keine andere Fluglinie wegen Ryanairs Erfolg beim Anbieten niedriger Kosten und niedriger Preise nach/von Dublin akzeptieren würde.“ (Text von der Kommission hervorgehoben/in Klammern gesetzt).

für andere sich überschneidende Strecken von/nach Dublin, Cork und Shannon. Die Untersuchung der Kommission zeigte, dass diese Zugangserleichterungen unabhängig von ihren formellen Mängeln nicht ausreichend sein werden, um die ermittelten Wettbewerbsbedenken auf den festgelegten Strecken auszuräumen (siehe Abschnitte 8.2.2.1/8.2.2.2). Die zusätzlichen, angebotenen Verhaltensverpflichtungen können den Wettbewerbsverlust ebenfalls nicht wettmachen (siehe Abschnitt 8.2.2.3).

8.2.2.1. Das Zeitnischen-Paket für die sich überschneidenden Strecken von/nach Dublin, Cork und Shannon (außer London Heathrow)

1185. Die Marktuntersuchung der Kommission und die Markttests bezüglich der Verpflichtungsangebote zeigte, dass es keine Hinweise für einen ausreichenden Eintritt auf die überwiegende Mehrheit der festgestellten Strecken gibt und dass das Zeitnischen-Angebot für Strecken, die nicht über Heathrow führen¹⁴³⁷, den Wettbewerb auf den mehr als 30 betroffenen, sich überschneidenden Strecken nicht wiederherstellen werden.

Die Abgabe von Zeitnischen ist in diesem Falle keine geeignete Abhilfemaßnahme, da sie wahrscheinlich keinen wesentlichen Eintritt auf den sich überschneidenden Strecken hervorrufen wird

1186. Wie in Abschnitt 8.1.3 dargelegt, bestehen die Verpflichtungsangebote nicht in einer Geschäftsausgliederung, sondern in der Abgabe von Zeitnischen, die garantieren soll, dass der tatsächliche oder potenzielle Eintritt die Handlungen der fusionierenden Parteien nach der Fusion ausreichend beschränken würde¹⁴³⁸. Die Kommission ist der Ansicht, wie es die Marktuntersuchung nahelegt, dass der bloße *Zugang* zur Flughafeninfrastruktur (Zeitnischen) nicht ausreichend wäre, um den Wettbewerb im vorliegenden Fall wiederherzustellen.

1187. Denn die Untersuchung zeigte, dass der Flughafen von Dublin nur teilweise überlastet ist und dass es viele andere Gründe gibt, die Mitbewerber daran hindern, in direkten Wettbewerb mit Ryanair/Aer Lingus auf den sich überschneidenden Strecken in Irland zu treten (siehe Abschnitt 7.8, zum Beispiel die starken Marken von Ryanair und Aer Lingus, ihre großen Basen in Dublin, das Ryanair-Modell von extrem niedrigen Kosten etc.).

1188. Die Kommission zieht in Betracht, dass Abhilfemaßnahmen in Situationen akzeptabel sein können, in denen ausreichend klar ist, dass es einen tatsächlichen Eintritt von neuen Mitbewerbern geben wird, wodurch bedeutende Hindernisse des effektiven Wettbewerbs beseitigt würden. In einer Situation jedoch, in der nicht gefolgert werden kann, dass die Senkung der Eintrittsbarrieren durch die vorgeschlagenen Verpflichtungen zusammen mit dem ausreichenden Maß an Sicherheit zum Eintritt von genügend neuen Mitbewerbern in den Markt führt, muss die Kommission solche Abhilfemaßnahmen ablehnen¹⁴³⁹. Dies gilt insbesondere für Situationen, in denen die abgegebene Zeitnische nicht die einzige und nicht einmal die wichtigste Eintrittsbarriere ist und in denen dementsprechend die Wettbewerbsbeschränkung durch die bloße „Drohung“ des *potenziellen* Eintritts durch einen Mitbewerber noch weiter davon entfernt zu sein scheint, den Wettbewerb

¹⁴³⁷ Siehe die Beschreibung der Verpflichtungsangeboten, (2) und (3).

¹⁴³⁸ Siehe Mitteilung zu Abhilfemaßnahmen, Absatz 28.

¹⁴³⁹ Siehe dazu Urteil des Gerichts erster Instanz, T-177/04 *easyJet gegen Europäische Kommission*, vom 4. Juli 2006, ECR [2006] II-1913, Absatz 197f im besonderen die Verpflichtung einer realen Möglichkeit von potenziellen neuen Mitbewerbern; siehe Absatz 206 des Urteils: „Es sei daran erinnert, dass die Kommission davon absehen konnte, eindeutig einen neuen Marktteilnehmer anzugeben, da verschiedene Konkurrenten ein Interesse zum Ausdruck gebracht hatten, in die betroffenen Märkte einzutreten.“

tatsächlich wiederherzustellen¹⁴⁴⁰.

1189. Die Kommission musste daher überprüfen, ob *mit dem erforderlichen Maß an Sicherheit* der Schluss zulässig ist, dass die Verpflichtungsangebote tatsächlich den Eintritt auf den relevanten, sich überschneidenden Strecken hervorrufen würden oder nicht.
1190. Aus den weitaus meisten Erwidierungen auf den Markttest bezüglich der Verpflichtungsangebote geht hervor, dass die Zeitnischenabgabe nicht als ein geeignetes Mittel angesehen wird, um den Eintritt einzuleiten und den Wettbewerb im vorliegenden Fall wiederherzustellen¹⁴⁴¹. Der Markttest hat außerdem die Analyse der Kommission in Bezug auf die Fähigkeiten der wichtigsten Mitbewerber zum Markteintritt und die Tatsache bestätigt, dass die Erwartung des Eintritts, wenn überhaupt, auf sehr wenige Strecken beschränkt ist¹⁴⁴². Sie zeigte außerdem, dass die Verpflichtungen nicht die allgemeine Abneigung fast aller Mitbewerber, mit Ryanair/Aer Lingus auf einer der sich überschneidenden Strecken außer der Strecke Dublin-London/Heathrow in Wettbewerb zu treten, verändert haben.
1191. In der Tat hat *keiner* der Antwort gebenden Mitbewerber, angegeben, dass er *tatsächlich* auf eine der sich überschneidenden Strecken, die nicht über Heathrow führen, *eintreten würde*, sogar in Anbetracht der Verpflichtungsangebote¹⁴⁴³. Nur drei aller befragten Fluglinien gaben an, dass sie es in *Betracht ziehen* würden, auf einige Strecken einzutreten¹⁴⁴⁴. Nur zwei der drei Mitbewerber¹⁴⁴⁵ gaben in der Marktbefragung eine Strecke an, für die sie den Eintritt in Betracht ziehen würden (Dublin-Hamburg; - Barcelona, -Málaga). Der Mitbewerber, der den Eintritt auf der Strecke Hamburg-Dublin in Betracht zieht, gab jedoch an, dass die meisten der anderen sich überschneidenden Strecken nicht in sein Geschäftsmodell passten und dass auf jeden Fall weitere Klarstellungen zum Vorgang der Zeitnischen-Übertragung notwendig seien. Es sollte auch erwähnt werden, dass dieser Mitbewerber auf der betrachteten Strecke nur ein kleines Flugzeug mit 70-100 Sitzen einsetzen würde, was aufgrund höherer Betriebskosten wahrscheinlich nicht zu einem effektive Wettbewerb auf dieser Strecke führen wird¹⁴⁴⁶. Während Clickair es in Betracht zieht, auf zwei sich überschneidende Strecken einzutreten, schloss es ausdrücklich aus, dass es in größerem Umfang durch die Eröffnung einer Basis in Dublin eintreten würde („*es in Betracht zu ziehen, mit Ryanair auf seiner eigenen Basis in Wettbewerb zu treten, wäre für so ziemlich jedes Unternehmen finanziell unverantwortlich*“) ¹⁴⁴⁷. Der andere potenzielle Mitbewerber auf einer sich überschneidenden Strecke, Air France/CityJet, möchte, dass die Kommission seine Antwort auf potenzielle Eintrittspläne auf anderen bestimmten Strecken als London/Heathrow vertraulich behandelt. Die Kommission merkt jedoch an, dass CityJet auch kleine Flugzeuge mit weniger als 130 Sitzen einsetzt. Es sollte auch zur Kenntnis genommen

1440 Wie im vorliegenden Fall, siehe insbesondere oben, Abschnitt 7.8.

1441 Siehe die Antworten auf Frage 4 a) der Marktbefragung. Siehe z. B. die Antwort von Sky Europe Blatt-Nr. 2596): Zeitnischen sind „nicht der einzige Treiber auf dem Markt“; es sollte ebenfalls erwähnt werden, dass unter den wenigen Fluglinien, die Slot Remedies in diesem Fall prinzipiell als geeignet betrachteten, mindestens zwei Fluglinien waren, die daran interessiert waren, Zeitnischen für London/Heathrow zu erhalten; die anderen äußerten wichtige Vorbehalte (LTU (Blatt-Nr. 8934): „nur wenn starker Wettbewerber“; SAS (Blatt-Nr. 9013): „mindestens besser“ als heute) oder waren unentschieden [weiterer Mitbewerber (Blatt-Nr. 8977)]: „...„Auf nicht überlasteten Flughäfen sollte es ein ausreichendes Mittel sein“.

1442 Siehe besonders Abschnitt 7.9.

1443 Siehe die Antworten auf die Marktbefragung, Frage 3 a), zweiter Kasten und die entsprechenden Erklärungen.

1444 Siehe die Antworten auf die Marktbefragung, Frage 3 a), dritter Kasten und die entsprechenden Erklärungen.

1445 Der Name dieses Mitbewerbers wird vertraulich behandelt.

1446 Siehe Abschnitt 7.3.5.

1447 Siehe die Antwort auf die Marktbefragung, Antworten auf Fragen 3 b) und d) und auf Frage 6 a).

werden, dass Air France/CityJet bereits vorher erklärt hat, dass bedeutende „*Barrieren [bestehen], die entfernt werden müssten, bevor CityJet tatsächlich erfolgreich auf neue Strecken nach/von Dublin eintreten könnte*“ und sich besonders auf unzureichenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen bezieht (d.h. Eintrittsbarrieren, die sich nicht auf Zeitnischen beziehen)¹⁴⁴⁸.

1192. Die Kommission bemerkt weiterhin, dass *easyJet*, das ein ähnliches Geschäftsmodell wie die fusionierenden Parteien besitzt, in Bezug auf die Marktbefragung angab, dass es nicht auf eine beliebige, der sich überschneidenden Strecken eintreten würde. In diesem Zusammenhang gab *easyJet* auch an, dass es der Meinung sei, dass es gegenüber Ryanair oder der Kommission keine Andeutung dahingehend gemacht habe, dass es in den Flughafen Dublin eintreten/Flugzeuge am Flughafen Dublin stationieren möchte. Dies widerspricht der von Ryanair gemachten Aussage, laut der *easyJet* seine Bereitschaft bestätigt hat, in Dublin einzutreten/Flugzeuge zu stationieren. *easyJet* bestätigte auch, dass es aktuell keine konkreten Pläne habe, eine Basis in Dublin zu eröffnen oder auf Strecken nach Dublin zu fliegen¹⁴⁴⁹. Dies entspricht *easyJet*s vorherigen Vorlagen in diesem Fall¹⁴⁵⁰.
1193. In Bezug auf die Möglichkeit der Errichtung einer *Basis* am Flughafen von Dublin zeigte die Marktbefragung deutlich, dass *kein einziger Mitbewerber* tatsächlich eine neue Basis in Dublin eröffnen würde¹⁴⁵¹ oder es *in Betracht ziehen würde*, solch eine Basis in Anbetracht der Verpflichtungsangebote zu eröffnen. Was die Behauptung von Ryanair betrifft, dass verschiedene Fluggesellschaften (besonders British Airways, *easyJet* und Air France/CityJet) in vorherigen Vorlagen ihre „Bereitschaft [bestätigt haben], Flugzeuge am Flughafen von Dublin zu stationieren“, merkt die Kommission an, dass weder British Airways noch *easyJet* solch eine Absicht gegenüber der Kommission geäußert haben. Im Gegenteil, British Airways (BA) gab in einem früheren Fragebogen deutlich an, dass „*BA unabhängig von der Fusion keine Basis in Dublin errichten würde*¹⁴⁵²“ und dass „*BA es nicht in Betracht ziehen würde, eine Basis zu eröffnen, da dies nicht unserer strategischen Richtung entspricht*¹⁴⁵³“. Wie bereits im vorherigen Absatz dargelegt, hat auch *easyJet* keine derartige Absicht.
1194. Die Kommission schlussfolgert daher auf der Basis der Marktuntersuchung und der Marktbefragung der Verpflichtungsangebote, dass die Senkung der Eintrittsbarrieren, die mit den vorgeschlagenen Verpflichtungen beabsichtigt werden, nicht mit dem ausreichenden Maß an Sicherheit zum Eintritt neuer Mitbewerber auf dem betroffenen Markt führen würden.
1195. Es sollte zur Kenntnis genommen werden, dass dieses Ergebnis der Bewertung der

1448 Siehe z. B. das Interview mit CityJet (Air France) vom 21.2.2007, Blatt-Nr. 6170.

1449 Siehe Email vom 31.05.2007, Blatt-Nr. 10623.

1450 *easyJet* hat wie Ryanair in seiner Antwort auf die Erklärung von Einwänden richtig hingewiesen hat, in einer frühen Antwort angegeben, dass es „Strecken auf einer durchgehenden Grundlage bewertet und dass die genannten Strecken eventuell in unsere Netzwerkbewertungsoptionen eingeschlossen werden könnten“ (siehe *easyJet*s Antwort auf die Marktbefragung der Remedies-Phase 1, Blatt-Nr. 24385), es hat in einem späteren und detaillierten Gespräch mit der Kommission erklärt, dass es „keine konkreten Pläne für den Eintritt auf den irischen Markt hat“ und dass „der Eintritt in Irland eine „bedeutende Entscheidung“ mit bedeutenden Investitionen wäre, die von vielen Faktoren abhängen würde [abgesehen von Zeitnischen]“ (siehe vereinbartes Protokoll vom Gespräch mit *easyJet* vom 15.02.2007, Blatt-Nr. 6170.) *easyJet* wies außerdem auf die hohen Investitionskosten und auf die Tatsache hin, dass andere Möglichkeiten in Europa für neue Strecken „profitabler und weniger risikoreich“ als Flüge nach Irland sind.

1451 Siehe die Antworten auf die Marktbefragung, Frage 3 d) bis f).

1452 Antwort von British Airways vom 11. Dezember 2006 auf den Fragebogen an Mitbewerber (Basis-Wettbewerb), Blatt-Nr. 1558, Frage 15 (eingereicht zusammen mit der Antwort auf die Marktbefragung des Proposed Remedies questionnaire (Fragebogen über die vorgeschlagenen Mittel), d.h. mit voller Kenntnis der vorgeschlagenen Verpflichtungen).

1453 Antwort von British Airways auf Frage 3 f) der Marktbefragung (Blatt-Nr. 9239).

Kommission entspricht, dass die Eintrittsbarrieren, die Mitbewerber davon abhalten, in direkten Wettbewerb mit Ryanair/Aer Lingus zu treten, nicht nur mit Flughafenüberlastung im Zusammenhang stehen, denn die Kommission hat im vorliegenden Fall zahlreiche andere wichtige Eintrittsbarrieren festgestellt, die sich besonders aus der Tatsache ergeben, dass die vorgeschlagene Fusion zwei Fluggesellschaften mit Billigflugdienstleistungen/mit Direktverbindungen mit einer starken Basis auf demselben Flughafen kombinieren würde. Die Verpflichtungsangebote zielten jedoch darauf ab, die Eintrittsbarrieren in Bezug auf Flughafenkapazität zu entfernen und lieferten keine Lösung für die anderen festgestellten Eintrittsbarrieren (wie z. B. Zugang zu ausreichender Infrastruktur am Flughafen von Dublin, Schwierigkeiten beim Aufbau des Wiedererkennungswerts der Marke etc.¹⁴⁵⁴).

1196. Es wird außerdem zur Kenntnis genommen, dass die Marktbefragung der Verpflichtungsangebote bestätigt hat, dass „Slot-release remedies“ (Mittel zur Freigabe von Zeitnischen) keine ausreichenden Maßnahmen sind, um das bedeutende Hindernis für einen effektiven Wettbewerb zu beseitigen, das in diesem Falle besteht¹⁴⁵⁵. In der Tat haben die meisten Befragten angegeben, dass die Fähigkeit, *Zeitnischen* für eine gegebene Strecke zu erhalten, nicht ausreichen würde, um den Eintritt zu fördern und sicherzustellen, dass ein oder mehrere neue Wettbewerber tatsächlich effektiv mit der fusionierten juristischen Person in Wettbewerb stehen könnten.

Der „Up-front“-Vorschlag kann nicht die fehlende Eintrittsperspektive beheben

1197. Die von den Parteien vorgeschlagenen Verpflichtungen werden die Bedingung erfüllen, dass sie in der Lage sind, die angemeldete Transaktion mit dem gemeinsamen Markt nur insofern in Einklang zu bringen, als die Kommission in der Lage ist, mit hinreichender Sicherheit zu schlussfolgern, dass deren Umsetzung möglich sein wird, und dass die sich aus diesen ergebenden neuen Wirtschaftsstrukturen hinreichend praktikabel und dauerhaft sein werden.¹⁴⁵⁶ Ryanair hat angeboten, die vorgeschlagene Übernahme von Aer Lingus¹⁴⁵⁷ nicht abzuschließen, bevor sie einen Wettbewerber gefunden hat, der sich verpflichtet hat, die *Zeitnischen* für den Betrieb der [4-8]* in Dublin stationierten Flugzeuge zu übernehmen. Die Kommission hat in früheren Fällen sogenannte „Up-front buyer“-Lösungen akzeptiert, bei denen die Durchführbarkeit des vorgeschlagenen Satzes von Abhilfemaßnahmen in hohem Maße von der Identität eines neuen Wettbewerbers (oder Käufers) abhängt. In solch einer Situation erlässt die Kommission eine Genehmigungsentscheidung, die den Abschluss der Übernahme von der Genehmigung eines geeigneten Käufers durch die Kommission abhängig macht¹⁴⁵⁸.

1198. Eine Genehmigungsentscheidung, die mit einer „Up-front“-Bedingung kombiniert ist,

1454 Siehe im Einzelnen oben, Abschnitt 7.8.

1455 Siehe die Antworten auf Frage 4 der Marktbefragung.

1456 Siehe z.B. Gericht erster Instanz in der Rs. T-210/01 - *General Electric gegen Europäische Kommission* vom 14. Dezember 2005, (2005), Seite II-5575, in Abs. 555: „Es muss festgestellt werden, dass gemäß der Verordnung Nr. 4064/89 die Kommission das Recht hat, nur solche Verpflichtungen zu akzeptieren, die in der Lage sind, die angemeldete Transaktion mit dem gemeinsamen Markt in Einklang zu bringen (...) Es muss diesbezüglich festgehalten werden, dass von den Parteien vorgeschlagene strukturelle Verpflichtungen diese Bedingung nur insofern erfüllen, als die Kommission in der Lage ist, mit Sicherheit zu schlussfolgern, dass deren Umsetzung möglich sein wird und dass die sich aus diesen ergebenden neuen Wirtschaftsstrukturen hinreichend praktikabel und dauerhaft sein werden, um sicherzustellen, dass die Schaffung oder Stärkung einer beherrschenden Stellung (...)“; siehe auch Absatz 7 der Mitteilung zu Abhilfemaßnahmen.

1457 Ryanair erklärt weiter, dass es mit „Nicht-Abschluss“ meint, dass „das Angebot nicht bedingungslos werden würde“. Siehe die Beschreibung auf Seite 2 und 5 des Commitments Letter: „Ryanair (...) beendet die Übernahme nicht (d.h. das neue Angebot würde nicht bedingungslos werden), es sei denn und bis der ermittelte Upfront buyer sich verpflichtet hat, die *Zeitnischen* für den Betrieb der [4-8]* auf dem Flughafen von Dublin stationierten Flugzeuge zu übernehmen.“

1458 Siehe Mitteilung zu Abhilfemaßnahmen, Absatz 20.

kann in Fällen akzeptiert werden, in denen es eine ausreichende Wahrscheinlichkeit gibt, dass (i) ein neuer Mitbewerber alle festgestellten Wettbewerbsbedenken ausräumen würde und (ii) dass die Abhilfemaßnahme mit der Up-front-Lösung praktikabel und durchführbar sein würde, insbesondere, dass die Gestaltung der Abhilfemaßnahme es erlauben würde, innerhalb einer angemessenen Zeitspanne einen geeigneten neuen Wettbewerber zu finden¹⁴⁵⁹. Beide Bedingungen werden, wie bereits in den vorherigen Absätzen dargelegt, im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Die vorgeschlagene Up-front-Lösung ist in ihrem Umfang begrenzt und würde zu einem fragmentierten Eintritt führen. Daher würde er nicht die notwendige Reichweite haben, um das Wettbewerbshindernis auf allen festgestellten, sich überschneidenden Märkten zu entfernen¹⁴⁶⁰. Wie in Abschnitt 8.1 dargelegt, sind die Bestimmungen der „Up-front“-Lösung in den Verpflichtungsangeboten auf jeden Fall nicht deutlich genug, um umgesetzt zu werden.

Die Reichweite der vorgeschlagenen Verpflichtungen ist ungenügend

1199. Die Kommission glaubt auf der Grundlage der Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass Flughafenüberlastung nicht die Hauptbarriere für den Eintritt in direkten Wettbewerb mit Ryanair/Aer Lingus ist¹⁴⁶¹. Unabhängig jedoch von der Angemessenheit des Mittels der „Abgabe von Zeitnischen“ im vorliegenden Fall¹⁴⁶², kann auch die *Reichweite* der angebotenen Mittel nicht als ausreichend betrachtet werden, um den Eintritt in einem Ausmaß zu fördern, das es dem/n neuen Mitbewerber/n ermöglichen würde, den Wettbewerbsverlust zu ersetzen, der durch die vorgeschlagene Fusion hervorgerufen würde. Unabhängig von der Frage, ob Abgabe von Zeitnischen im Zusammenhang mit der vorliegenden Transaktion überhaupt als ein geeignetes Mittel betrachtet werden können, und angenommen, dass trotz der festgestellten Eintrittsbarrieren die Verpflichtungsangebote Wettbewerber dazu bringen würden, mit Ryanair/Aer Lingus in Wettbewerb zu treten und *alle angebotenen Zeitnischen* zu übernehmen, würde dieser Eintritt immer noch nicht ausreichen, um die fusionierte juristische Person effektiv zu beschränken.
1200. Bezüglich der Strecken von/nach *Dublin* bietet Ryanair an, [4-8]* Abflugs-Zeitnischen am frühen Morgen zu Spitzenzeiten pro Tag am Flughafen von Dublin für Fluggesellschaften zur Verfügung zu stellen, die bis zu [4-8]* Flugzeuge stationieren möchten¹⁴⁶³. Außerdem verpflichtet sich Ryanair, diesen Fluggesellschaften weitere Zeitnischen am Flughafen von Dublin, „die notwendig sind, um einen Zeitplan aufrechtzuerhalten“¹⁴⁶⁴ während des Tages für diese (bis zu [4-8]*) Flugzeuge zur Verfügung zu stellen. Es wird festgestellt, dass die maximale Anzahl von angebotenen Zeitnischen am Flughafen von Dublin nach eigener Schätzung von Ryanair bei etwa 336 wöchentlichen Zeitnischen

¹⁴⁵⁹ Siehe z. B. Urteil des Gerichts erster Instanz in Fall T-210/01 General Electric v Commission vom 14. Dezember 2005, (2005), S. II-5575, Absatz 555: „Es muss zur Kenntnis genommen werden, dass die Kommission gemäß Bestimmung Nr. 4064/89 befugt ist, nur solche Verpflichtungen zu akzeptieren, die in der Lage sind, die mitgeteilte Transaktion mit dem gemeinsamen Markt kompatibel zu machen (...). Es muss in dieser Hinsicht festgestellt werden, dass strukturelle Verpflichtungen, die von den Parteien vorgeschlagen werden, diese Bedingung nur insofern erfüllen werden, als die Kommission in der Lage ist, mit Sicherheit zu schlussfolgern, dass es möglich sein wird, sie umzusetzen und dass die neuen kommerziellen Strukturen, die sich aus ihnen ergeben, ausreichend durchführbar und dauerhaft sind, um sicherzustellen, dass die Schaffung oder Stärkung einer dominanten Position (...).“; siehe auch Absatz 7 der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen.

¹⁴⁶⁰ Siehe im Einzelnen oben, Abschnitt 8.2.2.1 und Abschnitt 8.1.

¹⁴⁶¹ Siehe besonders Abschnitt 7.8.

¹⁴⁶² Siehe im Einzelnen unten („Das Anbieten von Abgabe von Zeitnischen wird wahrscheinlich keinen bedeutenden Eintritt auf den sich überschneidenden Strecken hervorgerufen“).

¹⁴⁶³ Wie oben in Abschnitt 8.2.1 dargestellt, ist nicht klar, ob es dem Käufer der Zeitnischen erlaubt wäre, andere als die sich überschneidenden Strecken zu bedienen.

¹⁴⁶⁴ Siehe Seite 4 des Commitments Letter.

liegt¹⁴⁶⁵, wodurch es einem neuen Mitbewerber erlaubt würde, etwa 170 Frequenzen pro Woche einzusetzen (vorausgesetzt, dass der neue Mitbewerber auf keine Eintrittsbarrieren an den Zielflughäfen treffen würde¹⁴⁶⁶).

1201. Im Gegensatz dazu nutzt Aer Lingus etwa 540 Zeitnischen (270 Frequenzen) auf den sich überschneidenden Strecken von/nach Dublin für die Saison Sommer 2007 und etwa 700 (350 Frequenzen), wenn die Flüge nach London berücksichtigt werden. Sogar wenn ein neuer Mitbewerber für alle verfügbaren Zeitnischen gefunden würde (was in Anbetracht der bestehenden Barrieren und des Fehlens von verpflichteten, neuen Mitbewerbern sehr ungewiss ist), würde es daher bei weitem nicht die Anzahl von Frequenzen erreichen, die Aer Lingus derzeit auf den sich überschneidenden Strecken anbieten kann.
1202. Was die *Flugzeuge* betrifft, die auf dem Flughafen von Dublin verfügbar sind, setzen Aer Lingus und Ryanair heute 23 bzw. 20 Flugzeuge ein. Obwohl Aer Lingus mit allen 23 Flugzeugen nicht nur die sich überschneidenden Strecken bedient, bestätigte die Untersuchung, dass [4-8]* Flugzeuge¹⁴⁶⁷ nicht ausreichen würden, um alle sich überschneidenden Strecken von/nach Dublin (außer Heathrow) in einem Umfang zu bedienen, dass ein Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Gesellschaft ausgeübt würde.
1203. Aer Lingus selbst gab an, während es die genaue Anzahl von Flugzeugen, die eingesetzt werden, um die sich überschneidenden Strecken zu bedienen, geheim hält, dass sogar für eine hypothetische „Mindestfrequenz“¹⁴⁶⁸ auf jeder Strecke (die beträchtlich unter Aer Lingus' tatsächlichen Angebot liegen würde) ein Wettbewerber etwa 10,5 Flugzeuge¹⁴⁶⁹ benötigen würde. Um auch den dynamischen Wettbewerbsdruck nachzubilden, den Aer Lingus derzeit auf Ryanair ausübt, und die notwendige Flexibilität in seinem gesamten Streckenbestand zu erreichen, wären laut Aer Lingus mindestens zwei weitere Flugzeuge notwendig¹⁴⁷⁰.
1204. Diese Schätzung stimmt mit den Antworten der anderen Wettbewerber überein. Keiner der im Markttest Befragten gab an, dass er in der Lage wäre, 350 Flugverbindungen auf den 34 sich überschneidenden Strecken von/nach Dublin mit nur [4-8]* oder [6-10]* Flugzeugen zu betreiben¹⁴⁷¹. Die Schätzungen für diese Dritten schwankten zwischen 12 und 20 Flugzeugen, mit einem Durchschnitt von ca. 15 bis 16 Flugzeugen¹⁴⁷². Dies liegt

1465 Ryanair nimmt an, dass ein Flugzeug etwa 4 Frequenzen (8 einfache Flüge) pro Tag fliegen kann. Dies würde rein rechnerisch 336 wöchentliche Zeitnischen oder 168 Frequenzen pro Woche ergeben. Wenn entweder BA oder Air France alle Zeitnischen nutzen würde, die an anderen Flughäfen als London Heathrow zur Verfügung gestellt werden (was sie nicht beabsichtigen, wie durch die Marktbefragung bestätigt), könnten sie theoretisch etwa 400 Zeitnischen nutzen (London-Zeitnischen plus die anderen Zeitnischen für Strecken von/nach Dublin).

1466 Siehe dazu oben, Abschnitt 7.8.

1467 Oder sieben Flugzeuge, wenn British Airways oder Air France die Nicht-Heathrow-Zeitnischen übernehmen würden.

1468 Aer Lingus spricht vom „absoluten Minimum“ der Frequenzen, um „zumindest eine Teilalternative“ anzubieten, siehe Aer Lingus, Antwort auf die Marktbefragung vom 15. Mai 2007, Seite 21, Blatt-Nr. 9267.

1469 Gemäß Aer Lingus enthält diese Berechnung auch 1 Flugzeug für die Strecke Dublin – London, zusätzlich zu den beiden Flugzeugen, die für die Verpflichtungen gegenüber British Airways und Air France reserviert sind und in dieser Zahl nicht enthalten sind, da der Neueinsteiger lieber Dienstleistungen nach London angesichts der Profitabilität und der Größe der London-Strecke anbieten will (siehe Antwort auf die Frage 2 b) der Antwort von Aer Lingus auf die Marktbefragung, Seite 21, Blatt-Nr. 9267).

1470 Siehe Antwort auf die Frage 2 g) der Antwort von Aer Lingus auf die Marktbefragung (Seite 28), Blatt-Nr. 9267.

1471 Basierend auf der Annahme, dass die neuen Fluggesellschaften mit zwei Flugzeugen auf der Strecke Heathrow-Dublin und mit [4-8]* Flugzeugen auf den restlichen Dublin-Strecken operieren könnten. Man muss in der Folge betrachten, ob ein „fragmentierter“ Eintritt durch mehrere Mitbewerber (d.h. zwei für die Heathrow-Strecken und noch mehr für die verbleibenden Strecken) genau so effizient wäre wie der Eintritt eines einzelnen Mitbewerbers mit einer starken Basis („Ein fragmentierter Eintritt wird weniger wahrscheinlich den Wettbewerb wiederherstellen“).

1472 Siehe die Antworten auf Frage 2 a) der Markttest. Selbst wenn nur Fluggesellschaften mit einem Niedrigkostenmodell und somit auch einer hohen Nutzung der Flugzeuge in Betracht gezogen werden würden, so würde sich die Anzahl der Flugzeuge, die erforderlich wären, um mit vergleichbarer Größe wie Aer Lingus zu operieren, immer noch zwischen 12 und 15 Flugzeugen bewegen, um allein nur die sich überschneidenden Strecken abzudecken. Siehe auch die Antworten auf die Fragen 2 b) und g) der Markttest.

deutlich über den [4-8]* Flugzeugen (plus die zwei Flugzeuge für die Strecke Dublin – Heathrow), die von Ryanair für verschiedene Wettbewerber angeboten wurden.

1205. Einige Befragte wiesen darauf hin, dass in Anbetracht der geographischen Lage von Irland viele Strecken von/nach Dublin länger sind (insbesondere in Bezug auf die Ziele auf dem europäischen Kontinent) und somit die mögliche Anzahl von täglichen Verbindungen eines in Dublin stationierten Flugzeugs eigentlich unter vier Verbindungen liegt¹⁴⁷³. Die Befragten gaben auch an, dass eventuell ein zusätzliches Ersatzflugzeug erforderlich sein könnte, um die Verlässlichkeit der Flugpläne sicherzustellen, und dass auch die Wartungsarbeiten berücksichtigt werden müssen.
1206. Somit kann geschlussfolgert werden, dass selbst im Falle, die Zeitnischen würden die Mitbewerber dazu anregen, alle angebotenen Zeitnischen zu nutzen, die Mitbewerber immer noch nicht die kritische Größe erreichen würden, die es ihnen erlauben würde, den erforderlichen Grad an Wettbewerb in Dublin für alle betroffenen sich überschneidenden Strecken aufzubauen, wobei hier noch nicht einmal die zusätzlichen Strecken berücksichtigt werden, bei denen der mögliche Wettbewerb aufgrund der Transaktion verloren ginge.

Zeitnischen auf wichtigen Zielflughäfen fehlen

1207. Obwohl der Text in dieser Hinsicht doppeldeutig ist¹⁴⁷⁴, scheint Ryanair in „Anhang 1“ der Verpflichtungsangebote anzubieten, Zeitnischen zur Verfügung zu stellen, wenn dies bei einer bestimmten Anzahl von Zielflughäfen erforderlich ist. Die Kommission merkt an, dass diese Verpflichtungen nicht die Analyse der Kommission in Bezug auf die betroffenen Märkte als „Städtepaare“ widerspiegeln, sondern Zeitnischen ausschließlich für *Flughafenpaare* bieten. Weiterhin ist das Angebot, Zeitnischen zur Verfügung zu stellen, häufig auf *Sekundärflughäfen* beschränkt (zum Beispiel Paris/Beauvais, aber nicht Paris CDG; Frankfurt-Hahn, aber nicht Frankfurt am Main; Charleroi, aber nicht Brüssel; Mailand/Bergamo, aber nicht Mailand Linate oder Mailand Malpensa etc.). Die meisten dieser Flughäfen sind jedoch normalerweise nicht überlastet. Daher wird das Anbieten von Zeitnischen auf Sekundärflughäfen wahrscheinlich keine bedeutenden Eintrittsbarrieren beseitigen und auch nicht viele zusätzliche Mitbewerber anziehen.
1208. Die Tatsache, dass Ryanair keine Zeitnischen für alle betroffenen sich überschneidenden Strecken anbietet (inklusive Primärflughäfen), sondern sein Angebot auf einen Flughafen beschränkt, der meistens ein Sekundärflughafen ist, stellt eine wesentliche Beschränkung für die Wahrscheinlichkeit eines Eintritts dar. Tatsächlich würde solch ein Mittel den Eintritt nur für einige wenige Fluggesellschaften, die einen Anflug an einen Sekundärflughafen akzeptieren, erleichtern. Wie vorstehend zu erkennen¹⁴⁷⁵, sind diese Flughäfen aus der Perspektive der Nachfrage ersetzbar; dies trifft aber nicht notwendigerweise auch auf die Perspektive des Angebots zu. Tatsächlich operieren die meisten der von Ryanair bestimmten Mitbewerber von Hauptflughäfen aus. Es ist daher unwahrscheinlich, dass Fluggesellschaften wie Air France/CityJet oder easyJet (mit wesentlichen Aktivitäten auf den vollständig koordinierten Flughäfen Paris CDG und Paris Orly) es als sinnvoll erachten würden, die Strecke Dublin - Paris über den Flughafen

¹⁴⁷³ Die Antwort zeigt, dass mit einem Flugzeug im Durchschnitt 4 Verbindungen pro Tag möglich sind, wobei dies von einer Reihe von Faktoren abhängig ist, wie beispielsweise Länge der einzelnen Strecken, Überlastung an den Zielflughäfen, Geschäftsmodell des Mitbewerbers etc. Siehe z.B. die Antwort von Air Berlin auf die Markttest (Blatt-Nr. 9116 und 9328).

¹⁴⁷⁴ Das Verpflichtungsschreiben erklärt nicht, dass Zeitnischen an Zielflughäfen zur Verfügung gestellt werden.

¹⁴⁷⁵ Siehe vorstehend, Abschnitt 6.4.

Paris Beauvais (der aktuell nicht überlastet ist und an dem somit keine „Zeitnische“ abgegeben werden muss) aufzunehmen. Diese Begrenzung der am Zielort bereitgestellten Zeitnischen lässt einen Eintritt eines ernstzunehmenden Wettbewerbers auf den sich überschneidenden Strecken wesentlich unwahrscheinlicher werden.

1209. Eine große Mehrheit der Befragten des Markttests zu den Endgültigen Verpflichtungen hat bestätigt, dass die Tatsache, dass einige der überlastetsten Zielflughäfen wie beispielsweise Frankfurt am Main, Paris CDG, Mailand Linate oder Mailand Malpensa nicht von den vorgeschlagenen Verpflichtungen abgedeckt sind, die Fluggesellschaften effektiv davon abhalten würde, diese Strecken aufzunehmen¹⁴⁷⁶. Dies verringert zusätzlich die Wahrscheinlichkeit, dass auf diesen Strecken durch die neuen Zeitnischen wieder ein ernstzunehmender Wettbewerb entsteht.

Die Verpflichtungen können nur einen „teilweisen“ Eintritt berücksichtigen, der ein erneutes Entstehen eines ernstzunehmenden Wettbewerbs weniger wahrscheinlich macht

1210. Wie vorstehend im Detail dargelegt¹⁴⁷⁷, zeigte die Marktuntersuchung der Kommission, dass Fluggesellschaften, die nicht nur mit wenigen Strecken, sondern auch von einer großen Basis aus operieren, wesentliche Vorteile genießen, beispielsweise hinsichtlich der Größeneffekte und verbesserter Flexibilität (Anpassung der Strecken). Die Endgültigen Verpflichtungen berücksichtigen jedoch keine Lösung, die garantiert, dass sich ein ausreichend starker Wettbewerber selbst mit einer großen Basis in Dublin etabliert.
1211. Im Gegensatz dazu schließen die Endgültigen Verpflichtungen ausdrücklich die Möglichkeit aus, dass ein einzelner Mitbewerber alle angebotenen Zeitnischen übernehmen würde, um eine große Basis zu etablieren und den Wettbewerb wiederherzustellen, da die Zeitnischen für London/Heathrow ausschließlich für zwei unterschiedliche Fluggesellschaften reserviert sind. Diese Zeitnischen können daher nicht von einer anderen Fluggesellschaft mit der Absicht der Aufnahme des Betriebs auf den verbleibenden sich überschneidenden Strecken erworben werden. Darüber hinaus ist es unwahrscheinlich, dass British Airways oder Air France auch die anderen Zeitnischen in Dublin übernehmen werden, um bis zu [4-8]* zusätzliche Flugzeuge in Dublin zu stationieren. Dies führt zu einer eingebauten Fragmentierung eines hypothetischen Eintritts in Dublin, wodurch die Fähigkeit eines Mitbewerbers, Kopf an Kopf mit der fusionierten Einheit in Wettbewerb zu treten, wahrscheinlich reduziert wird. Die Trennung zwischen den Heathrow-Zeitnischen und den anderen Zeitnischen entzieht diesem Mitbewerber die Möglichkeit, diese wirtschaftlich sehr wichtige Strecke nach London mit anderen sich überschneidenden Strecken zu kombinieren. Ein Großteil der Dritten hat bestätigt, dass der Ausschluss eines jeden neuen Mitbewerbers, außer British Airways und Air France, bei der Nutzung von London/Heathrow-Zeitnischen dessen Fähigkeit, effektiv mit Ryanair/Aer Lingus auf den sich überschneidenden Strecken in Wettbewerb zu treten, negativ beeinflussen würde. Wettbewerber gaben an, dass die Strecke Dublin-London/Heathrow eine „Kerngeschäft“, einen „erforderlichen Backbone“ und ein „absolutes Muss“ für jeden neuen Mitbewerber darstellt, der einen Betrieb von

¹⁴⁷⁶ Siehe Antworten auf Frage 2 c) der Markttest.

¹⁴⁷⁷ Siehe insbesondere Abschnitt 7.3.4.

einer bestimmten Größe in Dublin etablieren möchte¹⁴⁷⁸.

1212. Der Markttest der Endgültigen Verpflichtungen bestätigte auch die Ergebnisse der Kommission aus den vorherigen Marktuntersuchungen, dass der fragmentierte Eintritt (das heißt der Eintritt eines einzelnen Wettbewerbers, der nur ein oder zwei Einzelstrecken bedient) weniger wahrscheinlich wieder zu einem effektiven Wettbewerb in Dublin führt als ein Wettbewerber mit einer großen Basis. Tatsächlich hat ein Großteil der Antworten auf den Markttest bestätigt, dass ein fragmentierter Eintritt durch mehr als eine Fluggesellschaft nicht ausreichend wäre, um die Wettbewerbsbedenken zu beseitigen, da dies es den Mitbewerbern nicht erlauben würde, eine „kritische Masse“ an Aktivitäten in Dublin zu erreichen. Dies könnte den Mitbewerber anfälliger für aggressive Reaktionen und Vergeltungsmaßnahmen durch die fusionierte Einheit machen¹⁴⁷⁹.

Die Verpflichtungen vernachlässigen das Betriebsmodell des Mitbewerbers

1213. Wie im Bewertungsteil der Entscheidung dargelegt¹⁴⁸⁰, ist die Fähigkeit, den Wettbewerbsdruck, den Aer Lingus und Ryanair gegenwärtig aufeinander ausüben, zu verdrängen, auch vom Betriebsmodell des hypothetischen Mitbewerbers abhängig. Gemäß seines Betriebs- und Servicemodells und auch gemäß seiner Kostenstruktur kann es dem Wettbewerber mehr oder weniger möglich sein, eine vergleichbare Alternative für die betroffenen Kunden anzubieten. In diesem Zusammenhang ist es wichtig anzumerken, dass der entscheidende Faktor für die Effektivität der angebotenen Verpflichtungen nicht nur darin liegt, ob eine dritte Fluggesellschaft auf einer gegebenen Strecke profitabel operieren kann. Die Kommission muss die Verpflichtungen auch aus der Perspektive der Kunden bewerten, die durch das Verschwinden von Aer Lingus als eine unanhängige Fluggesellschaft und nächster Wettbewerber von Ryanair beeinträchtigt werden. Nur wenn ein neuer Mitbewerber in der Lage wäre, eine Alternative anzubieten, die von den Kunden, die gegenwärtig mit Aer Lingus oder Ryanair fliegen, als ernstzunehmender und ausreichender Ersatz angesehen wird, könnten die Verpflichtungen dafür angesehen werden, das oben identifizierte wesentliche Hindernis für einen effektiven zu beseitigen.
1214. Die Endgültigen Verpflichtungen berücksichtigen keine klaren Anforderungen in Bezug auf die Art des Betriebsmodells, des Servicemodells oder der Kostenstruktur des hypothetischen Mitbewerbers¹⁴⁸¹. Die Marktuntersuchung hat gezeigt, dass die Fähigkeit einer Fluggesellschaft Dienstleistungen anzubieten, die aus Sicht der Kunden kostengünstig sind, beispielsweise von der Art der Flugzeuge, die auf einer bestimmten Strecke genutzt werden, abhängen kann. Aufgrund der höheren Betriebskosten von kleineren Flugzeugen mit weniger als 130 Sitzen sind Wettbewerber, die diese Art von Flugzeug nutzen, normalerweise nicht in der Lage, so niedrige Preise anzubieten wie Wettbewerber, die größere Flugzeuge nutzen, wie beispielsweise Ryanair oder Aer Lingus¹⁴⁸². Diese Wettbewerber konzentrieren sich daher hauptsächlich auf Geschäftsreisende und Transferpassagiere. Auch wenn diese Strategie durchaus einen

1478 Siehe Antworten auf Frage 2 c) der Markttest.

1479 Siehe Antworten auf Frage 2 d) der Markttest.

1480 Siehe im Detail Abschnitt 7.8; siehe auch die Analyse von Strecke zu Strecke in Abschnitt 7.9.

1481 Die einzige Klausel, die Kriterien zur Eignung eines neuen Mitbewerbers („Geschäftsrechtfertigung“) berücksichtigt, ist in sich selbst unklar und scheint sogar Mitbewerber zu favorisieren, die Transferdienstleistungen anbieten müssen. Dies ist zweifellos kein wesentliches Kriterium für den Mitbewerber im vorliegenden Fall, der idealerweise dem gleichen auf Direktverbindungen basierenden Modell wie Ryanair und Aer Lingus folgen sollte (siehe: Anhang I, Klausel 2.11).

1482 Siehe z.B. vorstehend, Abschnitt 7.3.5.

profitablen Betrieb einer Fluggesellschaft ermöglichen, so stellt sie doch keine Alternative für die typischen „Billigflieger-“/„Direktverbindungskunden“ von Ryanair und Aer Lingus dar.

1215. Die Verpflichtungen bieten daher keine ausreichend klare Lösung für die Kommission zur Ablehnung von neuen Mitbewerbern, die wahrscheinlich keinen effektiven Wettbewerb auf den betreffenden Strecken wiederherstellen, und definieren auch keine durchführbaren Kriterien, die es der Kommission ermöglichen würden, mit dem erforderlichen Grad an Sicherheit die Entscheidung über die Billigung des neuen Wettbewerbers zu treffen.¹⁴⁸³.

8.2.2.2. Das Zeitnischenpaket für die Strecke London/Heathrow-Dublin

1216. Betreffend des Zeitnischenpakets für die Strecke London/Heathrow-Dublin (Zeitnischen für acht tägliche Verbindungen, gleichmäßig aufgeteilt zwischen Air France/CityJet und British Airways) hat der Markttest die Analyse der Kommission darin bestätigt, dass British Airways und Air France (sowie zumindest ein Wettbewerber) am Erwerb dieser Zeitnischen und an der Erweiterung ihrer bestehenden Aktivitäten auf dem Markt Dublin-London interessiert sind. Obwohl die angebotenen Zeitnischen aufgrund der Ausschließlichkeitsklausel für die zwei bestehenden Wettbewerber nicht zu einem neuen Eintritt in die Strecke Dublin-London führen werden, erkennt die Kommission an, dass das Angebot der Zeitnischen, wenn sie tatsächlich verkauft werden sollten¹⁴⁸⁴, am wahrscheinlichsten zu einer Expansion auf dieser Strecke durch Wettbewerber führen würde, was einen gewissen Wettbewerbsdruck auf Ryanair/Aer Lingus auf der Strecke Dublin-London ausüben könnte.
1217. Die Angemessenheit und Effektivität der Verpflichtung zu den Heathrow-Zeitnischen ist jedoch aufgrund einer Reihe von Fragen zweifelhaft. Es ist nicht klar, ob beide Fluggesellschaften, wenn sich auf Geschäftsreisende und Transferpassagiere konzentriert wird, „niedrigpreisige“ Dienstleistungen im Wettbewerb mit Ryanair anbieten könnten, wodurch der schwindende Wettbewerbsdruck wesentlich von Aer Lingus genommen werden könnte¹⁴⁸⁵. British Airways und Air France sind „Drehkreuz-Fluggesellschaften“, die sich auf die Anbindung an ihre jeweiligen Drehkreuze konzentrieren und nicht gemäß dem Direktverbindungsmodell operieren¹⁴⁸⁶. British Airways und Air France/CityJet stellen daher für Ryanair einen weniger geeigneten Ersatz als Aer Lingus dar. Wie vorstehend besprochen verfügt CityJet über eine wesentlich geringere Kapazität bei seinen kleinen Flugzeugen und muss daher einen höheren durchschnittlichen Ertrag erwirtschaften als Ryanair/Aer Lingus, um profitabel zu sein¹⁴⁸⁷. British Airways und Air France haben wesentlich höhere Stückkosten als Ryanair oder Aer Lingus. Obwohl beide in der Lage sind, „Billigflüge“ für Direktverbindungskunden anzubieten, um somit ihre Kapazitäten zu füllen, kann nicht angemessenerweise erwartet werden, dass es ihre Kostenstruktur ihnen gestattet, Tickets zu einem Preis anzubieten, der mit dem Preis von

1483 Siehe in diesem Zusammenhang auch die Antworten auf die Frage 2 d) der Markttest. Die Kommission merkt an, dass einige Fluggesellschaften aus ihrer eigenen Perspektive zu antworten (d.h. sie berücksichtigen nur, ob sie eine profitable Dienstleistung anbieten könnten, und nicht, ob diese Dienstleistung aus Sicht der Kunden Aer Lingus ersetzen würde).

1484 Siehe nachfolgend, Abschnitt 8.2.2.4.

1485 Siehe z.B. vorstehend, Abschnitte 7.8 und 7.9.

1486 Während Air France kein Drehkreuz am Flughafen London Heathrow besitzt, könnte es Fluggäste auf seine Partner der SkyTeam-Allianz, die von Heathrow fliegen, umlegen.

1487 Siehe z.B. das Protokoll der Befragung von CityJet (Air France) vom 21.2.2007, Blatt Nr. 6170.

Ryanair oder Aer Lingus vergleichbar ist¹⁴⁸⁸.

1218. Es ist außerdem ungewiss, ob die angebotene Anzahl von [2-6]* Verbindungen, die ausschließlich für zwei verschiedene Wettbewerber (Air France und British Airways) angeboten wurden, ausreichend ist, um einen effektiven Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben. Die Kommission merkt in diesem Zusammenhang an, dass hier kein guter Grund besteht, warum die Zeitnischen für London/Heathrow zwischen zwei „exklusiven“ Käufern aufgeteilt werden sollen, anstatt sie einem einzelnen Käufer zu überlassen. Der Ausschluss von anderen Käufern kann vielleicht eine Lösung vermeiden, in der ein geeigneterer Käufer die Zeitnischen übernehmen könnte (zum Beispiel eine Billigfluggesellschaft/eine Fluggesellschaft für Direktverbindungen, die dem Geschäftsmodell der fusionierenden Parteien näher steht als Air France/British Airways¹⁴⁸⁹). Es besteht auch kein guter Grund, warum die Zeitnischen „aufgeteilt“ werden sollten, wodurch die Position der Wettbewerber gegenüber Ryanair/Aer Lingus im Vergleich zu einer Situation, in der alle Zeitnischen an einen einzelnen Wettbewerber auf dieser Strecke gehen würden, geschwächt würde. Der Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus auf der Strecke Dublin-London beträgt [70-80]* %, während Air France und British Airways weniger als 10 % Marktanteil halten. Die Tatsache, dass beide Wettbewerber nur mit [20-30]* wöchentlichen Verbindungen operieren werden können (im Vergleich zu 130 Verbindungen von Ryanair) und dass Ryanair nur [6-10]* der 13 Zeitnischenpaare von Aer Lingus in Heathrow anbietet, zeigt, es sehr unwahrscheinlich ist, dass die Verpflichtung, wenn sie überhaupt umgesetzt werden kann¹⁴⁹⁰, einen effektiven Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Gesellschaft ausüben wird.¹⁴⁹¹
1219. Wenn man die fehlende Klarheit der Endgültigen Verpflichtungen in Bezug auf die wichtigen Details der Zeitnischenfreigabe¹⁴⁹² und der rechtlichen Ungewissheit, ob die Heathrow-Zeitnischen überhaupt veräußert werden können¹⁴⁹³ in Betracht zieht, dann folgert die Kommission, dass die angebotenen Zeitnischen für London Heathrow nicht mit ausreichender Sicherheit zum Eintritt eines neuen Wettbewerbers oder der Expansion eines bestehenden Wettbewerbers auf dem Markt führen werden, wodurch das wesentliche Hindernis für einen effektiven Wettbewerb auf dem Markt Dublin-London eliminiert würde.

8.2.2.3 Die zusätzlichen Verpflichtungen

1220. Ryanair verpflichtet sich, den Kurzstreckenpreis von Aer Lingus sofort um mindestens 10 % zu kürzen, die Treibstoffaufschläge von Aer Lingus zu streichen, die Marke Aer Lingus beizubehalten und die zwei Fluggesellschaften weiterhin „getrennt“ zu betreiben, und verpflichtet sich für einen Zeitraum von sechs IATA-Saisons nach dem Abschluss der Fusion, die Anzahl der gemeinsam von Ryanair und Aer Lingus betriebenen

1488 Siehe vorstehend, Abschnitt 7.4.

1489 Es sollte angemerkt werden, dass die Fluggesellschaft bmi ebenfalls in der Markttest Interesse an den Zeitnischen für Dublin-London/Heathrow bekundet hat (Blatt-Nr. 9133).

1490 Siehe in Bezug auf die rechtlichen Probleme in Zusammenhang mit der Veräußerung der London/Heathrow-Zeitnischen Abschnitt 8.2.2.4.

1491 Siehe auch die Antworten auf die Frage 3 g) der Markttest. Es ist zu beachten, dass gemäß BA und Air France diese lieber ihre Tätigkeiten nach Heathrow verlegen würden, als diese zu den bestehenden hinzuzufügen.

1492 Siehe vorstehend, Abschnitt 8.1. (z.B. Definition von „Zeitnischenmissbrauch“, Konsequenzen eines „Missbrauchs“ von Zeitnischen etc.). Es ist auch zu beachten, dass die Zeitnischen durch sogenannte "Mietverträge", die eine weitere Überwachung erfordern, übertragen werden.

1493 Siehe nachfolgend, Abschnitt 8.2.4.

Verbindungen auf einer der beanspruchten sich überschneidenden Strecken im Falle eines neuen Eintritts nicht zu erhöhen, und die Verbindungen auf diesen Strecken nicht zu reduzieren, außer eine Strecke ist oder wird „unprofitabel“.

1221. Diese zusätzlichen Verpflichtungen sind von ihrer Art her nicht strukturbezogen, sondern beziehen sich auf Elemente in Bezug auf das zukünftige Verhalten von Ryanair. Wie in Abschnitt 8.1 dargelegt, werden die verhaltensbezogenen Abhilfemaßnahmen in der „Verpflichtungserklärung“ sehr allgemein beschrieben, ohne dass jedoch genauere Regelungen zur Funktionsweise der Abhilfemaßnahmen (zum Beispiel Definition von Schlüsselbegriffen, ausführliche Beschreibung der Funktionsweise und des Mechanismus zur Überwachung der Abhilfemaßnahmen) angegeben werden. Daher ist es der Kommission aufgrund der mangelnden Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen nicht möglich, sie zur Lösung der festgestellten Wettbewerbsprobleme in Betracht zu ziehen. Darüber hinaus können auch die Inhalte dieser Abhilfemaßnahmen die festgestellten Wettbewerbsbedenken nicht aufheben.
1222. Insbesondere die vorgeschlagene Verpflichtung seitens Ryanair, die Flugpreise von Aer Lingus sofort um 10 % zu senken, gibt hinsichtlich ihres Inhalts und ihrer Dauer keine Gewissheit. Eine Preissenkung könnte theoretisch sofort widerrufen werden, da Ryanair keine Angaben dazu macht, wie lange die Preissenkung in Kraft bleiben soll. Außerdem scheint sich die Verpflichtung auf die Durchschnittsflugpreise zu beziehen und stellt keine Garantie dafür dar, dass die Flugpreise auf sich überschneidenden Strecken tatsächlich gesenkt werden. Sie hindert Ryanair nicht daran, auf bestimmten sich überschneidenden Strecken selektiv Preiserhöhungen vorzunehmen. Es ist außerdem nicht gewährleistet, dass die Qualität der Dienstleistungen von Aer Lingus durch die Preissenkung nicht beeinträchtigt wird; ebenso wäre Ryanair nicht daran gehindert, die übrigen Preisbestandteile von Aer Lingus, die als „Steuern“ oder „Gebühren“ bezeichnet werden, zu erhöhen. Darüber hinaus schließt die 10 %-ige Preissenkung die Möglichkeit nicht aus, dass bestehende Dienstleistungen von Aer Lingus auf sich überschneidenden Strecken eingestellt werden. Die Kommission weist außerdem darauf hin, dass die Verpflichtungen sich nur auf die Preise von Aer Lingus beziehen und mögliche Preiserhöhungen bei Ryanair nicht ausschließen. Ganz allgemein ist die Kommission nicht in der Lage vorherzusehen, wie auf einem Markt, auf dem es in der Vergangenheit von Jahr zu Jahr erhebliche Fluktuationen bei den durchschnittlichen Flugpreisen und den Inputkosten, z. B. Treibstoff, gegeben hat (teilweise in Höhe von über 10 %), zu einem zukünftigen Zeitpunkt ein „wettbewerbsfähiges“ Preisniveau aussehen wird. Eine zentrale Funktion von Wettbewerbsmärkten besteht gerade darin, effiziente Ergebnisse bei Preisen, Leistung, Qualität und ähnlichen Parametern zu gewährleisten. Eine statische Preisverpflichtung wäre mit dieser wichtigen Marktfunktion nicht vereinbar.
1223. Bezüglich der Verpflichtung von Ryanair zur Abschaffung der *Treibstoffaufschläge* von Aer Lingus weist die Kommission darauf hin, dass Aer Lingus nur bei Langstreckenflügen Treibstoffaufschläge erhebt. Daher gilt diese Verpflichtung nicht direkt für die sich überschneidenden Kurzstreckenmärkte, bei denen die Kommission Wettbewerbsbedenken festgestellt hat, und hat wahrscheinlich keine Auswirkungen auf die durch den Zusammenschluss beeinträchtigten Kurzstrecken¹⁴⁹⁴. Die Kommission stimmt Dritten zu, die im Markttest der endgültigen Verpflichtungen außerdem

¹⁴⁹⁴ Die Kommission weist außerdem darauf hin, dass es in der Sache kaum einen Unterschied macht, wie einzelne Bestandteile des vom Verbraucher zu zahlenden Endpreises bezeichnet werden, und Ryanair bei der Verkündung der Ergebnisse für das dritte Quartal 2006 selbst geäußert hat, dass die Treibstoffaufschläge der Mitbewerber eine Erhöhung der eigenen Flugpreise um durchschnittlich 7 % ermöglicht hätten.

angegeben haben, dass die Überwachung einer derartigen Verpflichtung sich komplex gestalten würde und kaum durchführbar wäre¹⁴⁹⁵. Daher ändert diese Verpflichtung nichts an den Wettbewerbsfolgen der beabsichtigten Transaktion.

1224. Ryanair verpflichtet sich außerdem, die *Marke* Aer Lingus zu erhalten und die zwei Fluglinien weiterhin gesondert zu betreiben. Mit dieser Abhilfemaßnahme wird nicht direkt auf eines der festgestellten Wettbewerbsprobleme eingegangen. Darüber hinaus sind die Inhalte und Wettbewerbsfolgen des Angebots, die zwei Fluglinien gesondert zu betreiben, vollkommen unklar, und es wird nicht erläutert, wie diese Verpflichtung überwacht werden soll. Ebenso ist anzumerken, dass auf der Grundlage jeder plausiblen wirtschaftlichen Theorie unklar ist, inwiefern die vorgeschlagene Verpflichtung die erhebliche Verhinderung wirksamen Wettbewerbs durch die angemeldete Transaktion auch nur teilweise beheben soll. Geht man davon aus, dass das Prinzip der Profitmaximierung verfolgt wird, reicht das gleichzeitige Eigentum an Ryanair und Aer Lingus aus, um die vorstehend beschriebenen¹⁴⁹⁶ wettbewerbswidrigen Effekte hervorzurufen. Womöglich ist Ryanair durch eine Zweimarkenstrategie sogar in der Lage, ihre Marktherrschaft noch stärker auszunutzen und so im Vergleich zu einer Einmarkenstrategie zusätzliche Gewinne von ihren Kunden zu erzielen. Mit zwei Marken ist es für eine Gesellschaft einfacher, von zahlungswilligeren Kunden höhere und von preiselastischeren Kunden niedrigere Preise zu verlangen, was zu einer Steigerung der Gewinne der Gesellschaft führt.
1225. Schließlich schlägt Ryanair eine „*Frequenzeinfrierung*“ vor, mit der sie sich verpflichtet, für einen Zeitraum von sechs IATA-Saisons nach Abschluss der Fusion die Anzahl der von Ryanair und Aer Lingus gemeinsam betriebenen Frequenzen im Fall eines neuen Eintritts auf keiner der beanspruchten sich überschneidenden Strecken zu erhöhen und die Frequenzen auf diesen Strecken nicht zu reduzieren, sollte eine Strecke „unrentabel“ sein oder werden. Auch der genaue Inhalt dieser Verpflichtung (zum Beispiel die Bedeutung des Konzepts einer „unrentablen Strecke“) wird weder in Anhang 1 noch an anderer Stelle im Text der angebotenen Verpflichtungen definiert. Außerdem ist unklar, worin die beabsichtigten Wettbewerbsfolgen der vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen bestehen würden und inwiefern sie die festgestellten Wettbewerbsprobleme auf den betreffenden Strecken lösen würden¹⁴⁹⁷.
1226. Daher ist die Kommission der Meinung, dass die von Ryanair vorgeschlagenen zusätzlichen Abhilfemaßnahmen die erhebliche Beeinträchtigung des effektiven Wettbewerbs weder einzeln noch im Rahmen eines Gesamtpakets an Abhilfemaßnahmen beheben können.

8.2.2.4. Es ist unklar, ob die vorgeschlagenen Verpflichtungen ohne die Zustimmung weiterer Aktieninhaber von Aer Lingus umgesetzt werden können

1227. Während aufgrund der vorstehenden Absätze bereits klar ist, dass die endgültigen Verpflichtungen nicht akzeptiert werden können, stellt die Kommission fest, dass auch Zweifel dahingehend bestehen, ob Ryanairs Verpflichtungen erfolgreich, vollständig und

1495 Siehe Markttest, Antworten auf Frage 6.

1496 Siehe die Abschnitte 7.1-7.9.

1497 Die Kommission weist darauf hin, dass die Verpflichtungen sich ausschließlich auf Frequenzen beziehen und keine Einschränkung der Preispolitik von Ryanair darstellen würden.

zeitgerecht umgesetzt werden können.¹⁴⁹⁸

1228. Aer Lingus behauptet, dass gemäß irischem Gesellschaftsrecht und der Satzung von Aer Lingus die angebotenen Verpflichtungen im Allgemeinen und das Angebot zur Überlassung von Zeitnischen am Flughafen London Heathrow im Besonderen nicht legal von Ryanair unterbreitet werden können. Zur Begründung dieses Einwands führt Aer Lingus mehrere Argumente auf¹⁴⁹⁹ und erklärte seine Ansichten in einem Memorandum vom 4. Dezember 2006 und einer Erklärung vom 30. Mai 2007. Das irische Verkehrsministerium erklärte auch, dass die Bestimmung in der Satzung von Aer Lingus in Bezug auf die Zeitnischen in Heathrow zu einem solchen Grad der Unsicherheit hinsichtlich der Umsetzung dieser Verpflichtung führe, dass sie nicht akzeptiert werden sollte.¹⁵⁰⁰
1229. Es ist zwar nicht erforderlich, all dies in vollem Umfang zu bewerten, die Kommission ist jedoch der Meinung, dass es insbesondere eine Reihe schwerer Zweifel dahingehend gibt, ob die Verpflichtung von Ryanair, für eine unbestimmte Zeit [6-10]* der 13 Zeitnischenpaare von Aer Lingus für Heathrow zur Verfügung zu stellen, wahrscheinlich erfolgreich, in vollem Umfang und zeitgerecht umgesetzt wird.
1230. Artikel 10 der Satzung von Aer Lingus enthält ein bestimmtes Verfahren für die Abgabe der Zeitnischen für London Heathrow, das die Aktieninhaber von Aer Lingus einbezieht. Gemäß Aer Lingus können die irische Regierung und der Aer Lingus Employee Share Option Trust („ESOT“), beide Aktionäre von Aer Lingus, gemeinsam jede Abgabe der Zeitnischen von Aer Lingus für London Heathrow blockieren. Ryanair scheint dies nicht zu bestreiten, aber bringt vor, dass diese Zeitnischen über kurzfristige Mietverträge zur Verfügung gestellt werden könnten, die von den Regeln zur Abgabe der Zeitnischen für Heathrow, die die Mitwirkung der Aktionäre von Aer Lingus verlangen, ausgeschlossen sind.¹⁵⁰¹
1231. Obwohl der Text dieser Bestimmung möglicherweise für verschiedene Interpretationen offen ist, scheint es dennoch angemessen klar zu sein, dass auch nach der engen und technischen Lesart von Artikel 10, die von Ryanair verfochten wird, Aer Lingus sehr wahrscheinlich nicht in der Lage wäre, die acht Zeitpaare für London Heathrow für einen Zeitraum von mehr als 36 Monaten über kurzfristige Mietverträge zu vergeben. Jede weitere Vermietung derselben Zeitnischen (ob zugunsten derselben oder einer anderen Partei) würde nicht mehr als kurzfristige Vermietung, sondern als Veräußerungstransaktion gelten. Folglich wäre Aer Lingus nicht in der Lage, ein zweites Mal kurzfristige Mietverträge für diese acht Zeitnischenpaare für London Heathrow abzuschließen.
1232. Aer Lingus wandte ein, dass seine Satzung es dem Unternehmen nicht erlauben würde, einen Mietvertrag für *eine* Zeitnische für bis zu 36 Monate abzuschließen. Während die Kommission auf der Grundlage der verfügbaren Informationen nicht feststellen kann, ob das zuständige irische Gericht Artikel 10 in diesem Sinn oder in der von Ryanair befürworteten Bedeutung auslegen würde, scheint die Position von Aer Lingus auf den ersten Blick nicht unplausibel. In jedem Fall ist angesichts aller juristischen Argumente,

1498 Vergleiche Absatz 7 der Abhilfemaßnahmen der Kommission.

1499 Siehe Vorlagen von Aer Lingus vom 28. November 2006 (Blatt-Nr. 4122), 18. April 2007 (Blatt-Nr. 8035) und die Reaktion von Aer Lingus auf die Markttest vom 15. Mai 2007 (Blatt-Nr. 9267) und die Vorlage vom 30. Mai 2007 (Blatt-Nr. 10216).

1500 Siehe z.B. die Reaktion des irischen Verkehrsministeriums DOT auf die Markttest, Blatt-Nr. 9072, Seite 7.

1501 Siehe Commitments-Schreiben, Seite 3 und die Vorlage von Ryanair vom 30. Mai 2007.

die von den Parteien vorgebracht wurden, deutlich Raum für Rechtsstreitigkeiten gegeben, was an sich ausreicht, um die Fähigkeit von Ryanair, diese Abhilfemaßnahme rechtzeitig zu erbringen, schwer in Zweifel zu ziehen.¹⁵⁰²

1233. Folglich kommt die Kommission, ohne eine Position zu den anderen von Aer Lingus vorgebrachten Argumenten zu beziehen, zu dem Schluss, dass es nicht ausreichend wahrscheinlich ist, dass die Verpflichtung von Ryanair, acht Zeitnischenpaare von Aer Lingus für London Heathrow zur Verfügung zu stellen, erfolgreich, in vollem Umfang und zeitgerecht umgesetzt werden könnte.

8.2.2.5. Schlussfolgerung zum Inhalt der Verpflichtungen

1234. Angesichts des oben Ausgeführten und unabhängig von den formalen Mängeln, die in Abschnitt 8.2.1 dargelegt wurden, wären die Endgültigen Verpflichtungen nicht ausreichend, um alle festgestellten Wettbewerbsbedenken auszuräumen.

8.3 Schlussfolgerung

1235. Auf der Grundlage der Prüfung der endgültigen Verpflichtungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass diese Verpflichtungen nicht ausreichen, um die festgestellten wesentlichen Wettbewerbsprobleme zu beheben, und daher die Vereinbarkeit des vorgeschlagenen Zusammenschlusses mit dem gemeinsamen Markt nicht herstellen können.

8.4 Am 1. Juni 2007 vorgelegter Verpflichtungenentwurf

1236. Nach dem Treffen zum Sachstand am 29. Mai 2007¹⁵⁰³ und weiteren folgenden Diskussionen legte Ryanair am 1. Juni 2007 überarbeitete Verpflichtungen in Entwurfsform vor (Entwurf der überarbeiteten endgültigen Verpflichtungen)¹⁵⁰⁴. Gemäß Ryanair zielten die vorgeschlagenen Änderungen darauf ab, die festgestellten Mängel der Endgültigen Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 zu beheben. Nach der Analyse des Entwurfs der überarbeiteten endgültigen Verpflichtungen informierte die Wettbewerbskommissarin Ryanair am 4. Juni 2007 mit einem Schreiben darüber, dass sie nicht der Meinung sei, dass dieser Verpflichtungenentwurf ausreichte, um die durch die Transaktionen hervorgerufenen Bedenken in Bezug auf den Wettbewerb zu beheben, und dass sie gezwungen sei, die erforderlichen Schlüsse zu ziehen, wenn eine endgültige Entscheidung zur Billigung durch das Kollegium der Kommission vorgelegt würde¹⁵⁰⁵.
1237. Es muss unterstrichen werden, dass Ryanair nach den Endgültigen Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 nicht formell neue oder geänderte Verpflichtungen einreichte. Der Entwurf der überarbeiteten endgültigen Verpflichtungen wurde ausdrücklich in Entwurfsform geliefert, ohne Unterschrift und ohne Einhaltung der formalen Anforderungen, die gemäß Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 802/2004 der Kommission vom 7. April 2004 zur

¹⁵⁰² Ganz zu schweigen, mit Sicherheit davon auszugehen, dass es sicher sein wird, diese zu implementieren. Siehe Fall T-210/01, General Electric v. Commission, Absatz 555, oben. Siehe auch die Abhilfemitteilung, Absatz 32 „Wenn die Parteien Abhilfen vorschlagen, die so extensiv und komplex sind, dass es für die Kommission nicht möglich ist, mit einem ausreichenden Grad an Sicherheit zu bestimmen, dass eine effektive Wettbewerbsfähigkeit am Markt wiederhergestellt wird, kann keine Genehmigung gewährt werden.“

¹⁵⁰³ Dieses Treffen wurde in Form einer Telefonkonferenz durchgeführt.

¹⁵⁰⁴ Siehe Schreiben von Ryanair vom 1. Juni 2007.

¹⁵⁰⁵ Schreiben der Kommissarin Kroes an Ryanair vom 4. Juni 2007.

Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen¹⁵⁰⁶ („Umsetzungsverordnung“) erforderlich sind. Da Ryanair keine neuen Verpflichtungen unterbreitet hat, ist die Kommission nicht gezwungen, sie in der vorliegenden Entscheidung zu bewerten. Die Kommission könnte insbesondere eine Genehmigung von der Einhaltung solcher Verpflichtungenentwürfe nicht abhängig machen. In jedem Fall hätte der Entwurf der überarbeiteten endgültigen Verpflichtungen, auch wenn er formal eingereicht worden wäre, dennoch nicht ausgereicht, um es der Kommission zu erlauben, auf der Grundlage der bereits vorliegenden Informationen zu dem Schluss zu kommen, dass er die festgestellten Wettbewerbsbedenken in vollem Umfang und eindeutig beseitigt. Es muss festgestellt werden, dass der letzte Tag für die Einreichung von Verpflichtungen in Übereinstimmung mit der Umsetzungsverordnung der 3. Mai 2007 war. Daher wurde der Entwurf der überarbeiteten endgültigen Verpflichtungen 17 Arbeitstage nach dieser Frist geliefert und damit sehr spät in dem Verfahren. Darüber hinaus sieht die Umsetzungsverordnung in Artikel 19 (2) vor, dass die Kommission unter außergewöhnlichen Umständen Verpflichtungen annehmen kann, die nach dem Ablauf dieser Frist eingereicht wurden, vorausgesetzt das in Artikel 19 (5) der Fusionskontrollverordnung vorgesehene Verfahren wird eingehalten. Überdies gibt der Abschnitt 43 der Mitteilung über die Abhilfemaßnahmen an, dass die Kommission, wenn die Parteien die vorgeschlagenen Verpflichtungen später ändern, diese nur dann annehmen darf, wenn: (1) sie klar feststellen kann – auf der Grundlage der Bewertung der bereits im Lauf der Untersuchung erhaltenen Informationen, einschließlich der Ergebnisse früherer Marktuntersuchungen und ohne dass eine weitere Marktbefragung erforderlich ist – dass diese Verpflichtungen, sobald sie umgesetzt sind, die festgestellten Wettbewerbsprobleme lösen, und (ii) ausreichend Zeit für die ordnungsgemäße Beratung mit den Mitgliedsstaaten bleibt¹⁵⁰⁷.

1238. Der Entwurf der überarbeiteten endgültigen Verpflichtungen hätte eindeutig nicht ausgereicht, um alle oben beschriebenen Mängel der endgültigen Verpflichtungen zu beheben. Insbesondere basiert der Entwurf der überarbeiteten endgültigen Verpflichtungen immer noch in erster Linie auf der Übertragung von Zeitnischen (Ermöglichen des Zugangs zur Flughafeninfrastruktur) und sieht keine neuen Elemente vor, die die anderen festgestellten Eintrittsbarrieren aufheben und es so der Kommission erlauben würden, die negativen Ergebnisse der Marktbefragung in Bezug auf die Wahrscheinlichkeit eines tatsächlichen Eintritts neu zu bewerten (siehe Abschnitt 8.2.2.1., erste Zwischenüberschrift). Darüber hinaus ist der Umfang des garantierten neuen Eintritts immer noch unzureichend, da die Verpflichtungen einen neuen Up-front-Wettbewerber mit nur [4-8]* in Dublin stationierten Flugzeugen¹⁵⁰⁸ plus 2 Flugzeugen für die Strecke Dublin – London Heathrow vorsehen (was gemäß der Ergebnisse des Markttests eindeutig nicht ausreicht – siehe Abschnitt 8.2.2.1., dritte Zwischenüberschrift). Die Zeitnischen für London Heathrow sind immer noch für nur einige Wettbewerber reserviert¹⁵⁰⁹ und damit ist ein einzelner Up-front-buyer nicht garantiert, was zur Möglichkeit eines fragmentierten Eintritts führt (siehe Abschnitt

¹⁵⁰⁶ ABl. L 133, 30.04.2004, Seite 1.

¹⁵⁰⁷ Vergleiche Fall T-87/05 EDP v Commission [2005] ECR II-3745, Absätze 161-163.

¹⁵⁰⁸ Obwohl das Draft Modified Verpflichtungsangebot eine Möglichkeit für ein Wachstum des neuen Wettbewerbers auf bis zu 10 Flugzeugen, die in Dublin stationiert sind, innerhalb der nächsten drei Jahre vorsieht, ist dies keine Garantie für ein solches Wachstum der Aktivitäten des neuen Wettbewerbers, da die Up-front-Anforderung auf einen neuen Wettbewerber mit [4-8]* Flugzeugen beschränkt ist. Angesichts der Ergebnisse der Markttest der Verpflichtungsangeboten, die keinen potentiellen neuen Wettbewerber identifizierte, der bereit wäre, eine starke Präsenz in Dublin zu etablieren, kann die einfache Möglichkeit des Angebots von Zeitnischen für 10 Flugzeuge ohne Garantie, z. B. in der Form einer ausreichend klaren Up-front-Lösung, als nicht ausreichend gesehen werden.

¹⁵⁰⁹ British Airways, Air France, bmi/Star Alliance oder andere, in Heathrow stationierte Fluglinien.

8.2.2.1., fünfte Zwischenüberschrift). Des Weiteren bleibt die juristische Unsicherheit in Bezug auf die Zeitnischen für London Heathrow (siehe Abschnitt 8.2.2.4.). Der Entwurf der überarbeiteten endgültigen Verpflichtungen sieht auch nicht die Übertragung von Zeitnischen auf allen relevanten Zielflughäfen vor, insbesondere nicht von Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen (siehe Abschnitt 8.2.2.1., vierte Zwischenüberschrift)¹⁵¹⁰. Was die Up-front-buyer-Bestimmungen betrifft, scheinen zwar einige der Zweideutigkeiten und Unklarheiten behoben zu sein, die Kriterien für den Up-front-Buyer wären aber immer noch nicht spezifisch genug, um den zeitgerechten Markteintritt eines Wettbewerbers sicherzustellen, der einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Gesellschaft auf allen festgestellten sich überschneidenden Strecken ausüben würde (siehe Abschnitt 8.2.2.1, zweite Zwischenüberschrift). Darüber hinaus berücksichtigt der Entwurf immer noch nicht das Betriebs-(Geschäfts-)Modell eines möglichen Wettbewerbers (siehe Abschnitt 8.2.2.1., sechste Zwischenüberschrift). Überdies würde immer noch eine Reihe von Zweideutigkeiten und Unklarheiten in Bezug auf die Umsetzung und Durchführbarkeit der Verpflichtungen bestehen bleiben, zum Beispiel in Bezug auf den Mechanismus der Übertragung von Zeitnischen, die Beilegung von Streitigkeiten, die Kontrolle der zusätzlichen Verpflichtungen oder die Umsetzung der Up-front-Bestimmungen (siehe Abschnitt 8.2.1 und folgende).

1239. Daher hätte es der Entwurf der überarbeiteten endgültigen Verpflichtungen, auch wenn er formal eingereicht worden wäre, der Kommission eindeutig nicht erlaubt, mit der erforderlichen Sicherheit festzustellen (und ohne der Notwendigkeit einer weiteren Marktbefragung), dass diese Verpflichtungen nach ihrer Umsetzung ausreichen würden, um die durch die vorgeschlagene Fusion hervorgerufenen, festgestellten Wettbewerbsbedenken auszuräumen.

9 SCHLUSSFOLGERUNG

1240. Aus den vorstehend genannten Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass der angemeldete Zusammenschluss den effektiven Wettbewerb auf dem Gemeinsamen Markt oder einem bedeutenden Teil davon im Sinne von Artikel 2(3) der Fusionskontrollverordnung erheblich beeinträchtigen würde, insbesondere aufgrund der dadurch entstehenden dominanten Position von Ryanair und Aer Lingus auf 35 Strecken von und nach Dublin, Shannon und Cork sowie der Schaffung bzw. Stärkung einer dominanten Position auf weiteren 15 Strecken von und nach Dublin und Cork. Der Zusammenschluss muss daher gemäß Artikel 8(3) der Fusionskontrollverordnung und Artikel 57 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum als nicht mit dem Gemeinsamen Markt und dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum vereinbar eingestuft werden.

¹⁵¹⁰ Die Ausnahmen sind Dublin-London (Heathrow-Zeitnischen), Cork-London (Stansted-Zeitnischen), Shannon-London (Stansted-Zeitnischen) und Cork-Manchester (Liverpool-Zeitnischen).

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG GEFASST:

Artikel 1

Der Zusammenschluss, mit dem Ryanair die alleinige Kontrolle über Aer Lingus im Sinne von Artikel 3(1)(b) der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 erwirbt, wird hiermit als nicht vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum erklärt.

Artikel 2

Die Entscheidung wird zugestellt an:

Ryanair Holdings plc
Ryanair Corporate Headquarters,
Dublin Airport
Ireland - County Dublin

Ausgefertigt in Brüssel, 27.06.2007

Im Namen der Kommission

Neelie KROES
Mitglied der Kommission

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG.....	3
2. DIE PARTEIEN	4
3. DER ZUSAMMENSCHLUSS	5
4. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG	5
5. UNTERSUCHUNG DES FALLS	11
6. RELEVANTE MÄRKTE	13
6.1. Einführung	13
6.1.1. Betriebsmodell	14
6.1.2. Art der angebotenen Luftverkehrsdienstleistungen.....	16
6.1.3. Ryanair operiert nicht auf einem eigenen Markt.....	17
6.2. Definition von individuellen Märkten für jede Strecke (Abflug- und Bestimmungsort) vs. Definition eines Marktes für Kurzstreckenflüge ab Dublin	18
6.2.1. Mögliche Definition eines Marktes für Kurzstreckenflüge von/nach Irland.....	18
6.2.2. Marktdefinition gemäß dem Herkunft-und-Ziel-Ansatz	20
6.3. Analyse der relevanten Strecken (Flughafenpaare vs. Städtepaare).....	22
6.3.1. Anschlussflüge sind nicht Teil desselben Marktes.....	22
6.3.2. Definition des relevanten Herkunft-und-Ziel-Flughafenpaares und/oder Städtepaares	22
6.3.3. Analytischer Rahmen.....	24
6.3.3.1. Relevante Parameter	24
6.3.3.2. Definition von Einzugsgebieten	26
6.3.3.3. Das Kriterium des Stadtzentrums	28
6.3.3.4. Die Meinungen von Einzelkunden	30
6.3.3.5. Schlussfolgerung	31
6.3.4. Detaillierte Stadt-zu-Stadt-Analyse	33
6.3.4.1. Dublin - Belfast	33
6.3.4.2. Flughäfen in London	35
6.3.4.3. Flughäfen Manchester, Liverpool und Leeds-Bradford.....	42
6.3.4.4. Flughafen Birmingham International und East Midlands.....	45
6.3.4.5. Flughäfen Newcastle und Durham Tees Valley	46

6.3.4.6.	Flughäfen Glasgow International und Glasgow Prestwick.....	47
6.3.4.7.	Flughäfen Paris Charles de Gaulle und Paris-Beauvais-Tillé.....	49
6.3.4.8.	Flughäfen Lyon St Exupéry und Grenoble.....	50
6.3.4.9.	Flughäfen Toulouse Blagnac und Carcassonne.....	51
6.3.4.10.	Flughäfen Rennes und Nantes Atlantique.....	52
6.3.4.11.	Flughafen Brüssel und Charleroi Brüssel-Süd.....	53
6.3.4.12.	Flughäfen Amsterdam-Schiphol und Eindhoven.....	56
6.3.4.13.	Flughäfen Frankfurt am Main und Frankfurt/Hahn.....	57
6.3.4.14.	Flughäfen Hamburg und Lübeck Blankensee.....	59
6.3.4.15.	Flughäfen Wien Schwechat International und Bratislava.....	61
6.3.4.16.	Flughäfen Barcelona, Girona und Reus.....	62
6.3.4.17.	Flughäfen Alicante und Murcia.....	64
6.3.4.18.	Flughäfen Bilbao Sondica und Vitoria.....	65
6.3.4.19.	Flughäfen Teneriffa-Nord (Norte Los Rodeos) und Teneriffa-Süd (Sur Reina Sofia).....	66
6.3.4.20.	Flughäfen Rom Fiumicino und Rom Ciampino.....	67
6.3.4.21.	Flughäfen Mailand Linate, Malpensa und Bergamo (Orio al Serio).....	69
6.3.4.22.	Flughäfen Venedig und Treviso.....	70
6.3.4.23.	Flughäfen Bologna und Forlì.....	72
6.3.4.24.	Berliner Flughäfen.....	73
6.4	Substituierbarkeit von Flughäfen aus der Sicht von Fluggesellschaften (Substituierbarkeit aus der Perspektive der Angebotsseite)	73
6.5	Gemeinsamer Markt für direkte und indirekte Flüge?	74
6.6	Mögliche Einbeziehung anderer Transportmittel.....	76
6.7	Gemeinsamer Markt für Linienflüge und Charterflüge?	77
6.7.1	Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter	78
6.7.2	Markt für den „nur Flug“-Verkauf an Endkunden	78
6.7.3	Markt für Reiseveranstalter oder für „Pauschalreisen“	81
6.7.4	Schlussfolgerung bezüglich des Wettbewerbs von Seiten der Charterfluggesellschaften	82
6.8	Getrennte Märkte für zeitunabhängige und zeitabhängige Passagiere?.....	82
6.8.1	Unterscheidung zwischen zeitunabhängigen und zeitunabhängigen Passagieren.....	83
6.8.2	Unterscheidung zwischen Geschäftsreisenden und Privatreisenden	84
6.8.3	Markt für „Spätbücher“?	86
6.8.4	Getrennter Markt für „preisbewusste“ („Billigflieger“-)Kunden?	86
6.8.5	Schlussfolgerung.....	87

6.9	Schlussfolgerung	87
7.	BEURTEILUNG DES WETTBEWERBS.....	88
7.1	Einführung	88
7.2	Die Fusion führt zu sehr hohen Marktanteilen auf einer großen Anzahl von Strecken.....	90
7.2.1	Die Fusion schafft ein Monopol auf 22 Strecken und führt zu Marktanteilen von mehr als 60 % auf allen anderen Strecken	90
7.2.2	Die sehr hohen Marktanteile auf allen sich überschneidenden Strecken stellen den Beweis für eine beherrschende Stellung dar	94
7.3	Ryanair und Aer Lingus sind auf allen betroffenen Strecken die nächsten Wettbewerber	95
7.3.1	Beide Unternehmen verfügen über eine gleich starke Position in Irland und sehen sich nur wenigen Konkurrenten gegenüber	97
7.3.2	Die Geschäftsmodelle der beiden Unternehmen sind sich zunehmend ähnlich geworden und unterscheiden sich merklich von den Geschäftsmodellen der Mehrheit ihrer Wettbewerber.....	98
7.3.3	Die fusionierenden Parteien haben geringere Betriebskosten als die meisten ihrer Wettbewerber auf den sich überschneidenden Strecken	101
7.3.4	Beide Fluggesellschaften verfügen über eine große Basis am Flughafen Dublin.	104
7.3.4.1.	Allgemeine Vorteile des Operierens mit einer „Basis“	104
7.3.4.2.	Beide Wettbewerber haben aufgrund ihrer großen Flugbasis in Dublin ähnliche Vorteile. ...	111
7.3.4.3.	Wettbewerber mit Basen in Dublin üben einen eingeschränkten Wettbewerbsdruck aus	112
7.3.4.4.	Wettbewerber, die eine Flugbasis am Zielflughafen besitzen, sind nicht in gleichem Maße direkte Konkurrenten.....	114
7.3.5	Verbraucher halten Aer Lingus und Ryanair für die stärksten Konkurrenten.....	115
7.3.5.1.	Ergebnisse aus nicht gewichteten Daten.....	117
7.3.5.2.	Ergebnisse aus ungewichteten Daten nach Streckenkategorie	118
7.3.5.3.	Ergebnisse aus gewichteten Daten	119
7.3.6	Schlussfolgerung	120
7.4	Die fusionierenden Parteien stehen zurzeit miteinander im Wettbewerb.....	120
7.4.1	Die Preise der fusionierenden Parteien werden direkt durch die Preise des Hauptkonkurrenten beeinflusst	120
7.4.1.1.	Die Preisgestaltung im Flugliniensektor ist transparent	120
7.4.1.2.	Wenn Aer Lingus und Ryanair die Preise auf einer bestimmten Strecke festsetzen, berücksichtigen sie die Preise des jeweils anderen.....	121
7.4.2	Die fusionierenden Parteien reagieren auf die Aktionsangebote und Werbekampagnen der jeweils anderen Seite	123
7.4.3	Die Preisregressionsanalyse der Kommission bestätigt einen erheblichen Wettbewerbsdruck	

zwischen Ryanair und Aer Lingus	124
7.4.3.1. Querschnittsregressionsanalyse	126
7.4.3.2. Zweistufenregressionsanalysen von Ryanair.....	129
7.4.3.3. Regressionsanalysen mit festen Effekten	131
7.4.3.4. Schlussfolgerung	134
7.5 Durch die Fusion entfällt die direkte Konkurrenz zwischen den fusionierenden Parteien zum Nachteil der Kunden.....	134
7.6 Durch die Fusion würde auch ein möglicher Wettbewerb zwischen den fusionierenden Parteien zum Nachteil der Kunden ausgeschaltet werden	137
7.6.1 Die Analyse des potentiellen Wettbewerbs widerspiegelt den dynamischen Charakters des Wettbewerbs in diesem Fall	137
7.6.2 Die fusionierenden Parteien sind direkte Konkurrenten, die Druck aufeinander ausüben und in der Lage sind, auf den Strecken des jeweils anderen präsent zu werden.....	138
7.6.3 Die Belege aus der Vergangenheit bezeugen, dass insbesondere Ryanair auf die Flugstrecken von Aer Lingus drängt	140
7.6.4 Ein Eintritt anderer Fluggesellschaften auf Strecken ab Dublin ist sehr unwahrscheinlich	142
7.6.5 Strecken von Dublin aus, auf denen nur eine der Fusionsparteien präsent ist	145
7.6.6 Flugstrecken von und nach Cork, bei denen nur eine fusionierende Partei präsent ist	148
7.6.7 Flugstrecken von und nach Shannon, auf denen nur eine der Fusionsparteien präsent ist.....	150
7.6.8 Schlussfolgerung zur Eliminierung eines potentiellen Wettbewerbs	152
7.7 Der fragmentierte Kundenstamm der fusionierenden Parteien hat dem keine Kaufkraft entgegenzusetzen und keine oder nur begrenzte Möglichkeiten, zu anderen Anbietern zu wechseln.....	152
7.8 Es ist unwahrscheinlich, dass sich die wettbewerbswidrigen Effekte der Fusion durch den Markteintritt Dritter ändern	153
7.8.1 Grundsätze	153
7.8.2 Behördliche Barrieren spielen keine bedeutende Rolle für einen Eintritt	155
7.8.3 Einstiegsbarrieren für die starke Position von Ryanair und Aer Lingus mit großen Flugbasen in Irland	155
7.8.3.1. Wettbewerber mit einer Basis in Dublin dürften wahrscheinlich keinen effektiven Wettbewerbsdruck auf die Fusionsparteien erzeugen.....	156
7.8.3.2. Es gibt keine hinreichenden Anzeichen dafür, dass eine neue Fluggesellschaft eine Flugbasis in Dublin oder Cork und Shannon einrichten wird	158
7.8.3.3. Potentielle Markteinsteiger mit einer Basis am anderen Ende einer Strecke sehen sich erheblichen Nachteilen gegenüber.....	159
7.8.3.4. Der Punkt-zu-Punkt-Einstieg einer neuen Linienfluggesellschaft auf einer Strecke ohne Basis ist unwahrscheinlich	161

7.8.3.5.	Schlussfolgerung zu den Eintrittsbarrieren auf Basisflughäfen.....	163
7.8.4	Auf einem Markt, der bereits von zwei starken Fluggesellschaften mit etablierten Marken bedient wird, wären Kosten und Risiken eines Eintritts erheblich.....	164
7.8.4.1.	Vorteile für Ryanair und Aer Lingus durch ihre Erfahrungen mit dem irischen Markt	165
7.8.4.2.	Vorteile für Aer Lingus und Ryanair durch die Markenbekanntheit.....	165
7.8.4.3.	Ein Eintritt würde hohe Werbekosten erfordern.....	168
7.8.4.4.	Für Wettbewerber bedeutet ein Eintritt ein hohes Risiko durch die Anlaufkosten.....	172
7.8.4.5.	Schlussfolgerung zu den Kosten eines Eintritts.....	173
7.8.5	Es besteht ein hohes Risiko aggressiver Gegenmaßnahmen von Ryanair/Aer Lingus	173
7.8.5.1.	Beispiel des Eintrittsversuchs von easyJet	176
7.8.5.2.	Beispiel des Eintrittsversuchs von MyTravelLite.....	181
7.8.5.3.	Beispiel des Eintrittsversuchs von Go Fly.....	182
7.8.5.4.	Schlussfolgerung	184
7.8.6	Wettbewerber finden andere Märkte attraktiver als den kleinen irischen Markt	185
7.8.7	Die Überlastung eines Flughafens ist eine zusätzliche Barriere in Bezug auf einen Eintritt	186
7.8.7.1.	Einschränkungen bezüglich der Kapazitäten am Flughafen Dublin.....	187
7.8.7.2.	Einschränkungen auf anderen Flughäfen.....	192
7.8.7.3.	Die Überlastung eines Flughafens ist im vorliegenden Fall ein abschreckender Faktor für potenzielle Neubewerber	192
7.8.8	Die starke Position der fusionierten Einheit am Flughafen Dublin verhindert möglicherweise die weitere Expansion von Wettbewerbern.....	194
7.8.9	Analyse der tatsächlichen und potenziellen Wettbewerber von Ryanair und Aer Lingus	196
7.8.9.1.	CityJet (Air France).....	197
7.8.9.2.	Aer Arann	199
7.8.9.3.	easyJet	201
7.8.9.4.	SkyEurope	203
7.8.9.5.	British Airways.....	204
7.8.9.6.	Air Berlin.....	205
7.8.9.7.	bmi (British Midland Airways)	206
7.8.9.8.	bmibaby	208
7.8.9.9.	Flybe/BA Connect	210
7.8.9.10.	Clickair	211
7.8.9.11.	Andere Wettbewerber.....	213
7.8.10	Schlussfolgerung bezüglich eines Eintritts.....	213
7.9	Analyse von Strecke zu Strecke	213
7.9.1	Übersicht.....	213
7.9.2	Strecken zwischen Irland und Großbritannien	214
	<i>Dublin – London</i>	216

<i>Dublin – Birmingham</i>	225
<i>Dublin – Edinburgh</i>	229
<i>Dublin – Glasgow</i>	233
<i>Dublin – Manchester</i>	237
<i>Dublin – Newcastle</i>	241
<i>Shannon – London</i>	244
<i>Cork – London</i>	249
<i>Cork – Manchester</i>	254
7.9.3 Strecken zwischen Irland und dem europäischen Kontinent (und Teneriffa)	258
<i>Dublin – Alicante</i>	259
<i>Dublin – Barcelona</i>	262
<i>Dublin – Berlin</i>	268
<i>Dublin – Bilbao/Vitoria</i>	271
<i>Dublin – Bologna</i>	274
<i>Dublin – Brüssel</i>	276
<i>Dublin – Faro</i>	280
<i>Dublin – Frankfurt</i>	283
<i>Dublin – Hamburg/Lübeck</i>	287
<i>Dublin – Krakau</i>	290
<i>Dublin – Lyon</i>	293
<i>Dublin – Madrid</i>	297
<i>Dublin – Málaga</i>	301
<i>Dublin – Marseille</i>	305
<i>Dublin – Mailand</i>	307
<i>Dublin – Paris</i>	311
<i>Dublin – Posen</i>	315
<i>Dublin – Riga</i>	317
<i>Dublin – Rom</i>	319
<i>Dublin – Salzburg</i>	323
<i>Dublin – Sevilla</i>	326
<i>Dublin – Teneriffa</i>	329
<i>Dublin – Toulouse / Carcassonne</i>	332
<i>Dublin – Venedig</i>	335
<i>Dublin – Wien / Bratislava</i>	338
<i>Dublin – Warschau</i>	341
7.10 Mögliche Effizienzen werden die Wettbewerbsnachteile wahrscheinlich nicht ausgleichen...	345
7.10.1 Die Prinzipien.....	345
7.10.2 Behauptungen von Ryanair	346

7.10.3	Position von Aer Lingus.....	349
7.10.3.1.	Nachweisbarkeit	350
7.10.3.2.	Fusionspezifizität	351
7.10.3.3.	Weitergabe an Verbraucher.....	352
7.10.4	Beurteilung der Kommission.....	352
7.10.4.1.	Grundlagen	352
7.10.4.2.	Nachweisbarkeit	353
7.10.4.3.	Fusionspezifizität	355
7.10.4.4.	Verbrauchernutzen	356
7.10.5	Schlussfolgerung zu den Effizienzen	357
8.	VERPFLICHTUNGEN, DIE VON RYANAIR VORGESCHLAGEN WURDEN	358
8.1	Beschreibung der vorgeschlagenen Verpflichtungen.....	358
8.1.1	Die in Phase I vorgeschlagenen Verpflichtungen	358
8.1.2	Die Anfangsphase-II-Verpflichtungen.....	360
8.1.3	Verpflichtungsangebote	360
9.2	Bewertung der vorgeschlagenen Verpflichtungen	363
8.2.1	Formale Mängel: Die Verpflichtungen sind nicht klar genug, um umgesetzt und durchgesetzt zu werden	363
8.2.1.1.	Das Format der Verpflichtungen	364
8.2.1.2.	Die Verpflichtung in Bezug auf den „Up-front buyer“	364
8.2.1.3.	Die Einzelheiten der Veräußerung der Zeitnischen	366
8.2.1.4	Beschreibung der Verpflichtung Nr. 1.....	367
8.2.1.5.	Fazit der formalen Mängel	367
8.2.2.	Inhalt: Die Verpflichtungen können die ermittelten Wettbewerbsprobleme nicht beseitigen.....	367
8.2.2.1.	Das Zeitnischen-Paket für die sich überschneidenden Strecken von/nach Dublin, Cork und Shannon (außer London Heathrow).....	368
8.2.2.2.	Das Zeitnischenpaket für die Strecke London/Heathrow-Dublin	377
8.2.2.3	Die zusätzlichen Verpflichtungen.....	378
8.2.2.4.	Es ist unklar, ob die vorgeschlagenen Verpflichtungen ohne die Zustimmung weiterer Aktieninhaber von Aer Lingus umgesetzt werden können.....	380
8.3	Schlussfolgerung	382
8.4	Am 1. Juni 2007 vorgelegter Verpflichtungenentwurf	382
9	SCHLUSSFOLGERUNG	384

ANHÄNGE:

Anhang 1: Kundenbefragung – Allgemeiner Überblick

Anhang 2: Kundenbefragung – Hauptergebnisse

Anhang 3: Preiskorrelationsanalyse zur geographischen Marktabgrenzung

Anhang 4: Regressionsanalyse – Technischer Bericht



STELLUNGNAHME

**des Beratenden Ausschusses für Unternehmenszusammenschlüsse
aus der 151. Sitzung vom 11. Juni 2007
zum Entwurf einer Entscheidung in der Sache
M.4439 - Ryan Air/Aer Lingus**

Berichterstatter: POLEN

1. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass es sich bei dem angemeldeten Vorhaben um einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der EG-Fusionskontrollverordnung handelt.
2. Die Mehrheit des Beratenden Ausschusses stimmt der Kommission zu, dass das angemeldete Vorhaben gemäß Artikel 1 Absatz 3 der EG-Fusionskontrollverordnung als Vorhaben von gemeinschaftsweiter Bedeutung angesehen werden kann.
3. Der Beratende Ausschuss ist mit der Abgrenzung der relevanten Märkte, wie sie die Kommission im Entscheidungsentwurf vorgenommen hat, einverstanden.
4. Der Beratende Ausschuss stimmt der Kommission zu, dass das geplante Vorhaben zur Schaffung einer marktbeherrschenden Stellung von Rynair und Aer Lingus auf 35 Strecken von und nach Dublin, Shannon und Cork führen und dadurch den wirksamen Wettbewerb im Gemeinsamen Markt erheblich beeinträchtigen würde.
5. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass das geplante Vorhaben durch den Ausschluss eines ernst zu nehmenden potenziellen Markteinsteigers auf 15 Strecken von und nach Dublin und Cork zur Schaffung oder Stärkung einer marktbeherrschenden Stellung führen und dadurch den wirksamen Wettbewerb erheblich beeinträchtigen würde.
6. Der Beratende Ausschuss stimmt mit der Kommission darin überein, dass das geplante Vorhaben nicht zu Effizienzvorteilen führt, die die durch das Vorhaben verursachte erhebliche Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs ausgleichen würde.
7. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass die endgültigen Verpflichtungsangebote von Rynair die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission nicht in ausreichender Weise ausräumen und damit die erhebliche Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs infolge des Vorhabens nicht verhindern.

8. Der Beratende Ausschuss stimmt der Kommission zu, dass das angemeldete Vorhaben für mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen unvereinbar erklärt werden muss.
9. Der Beratende Ausschuss ersucht die Kommission, alle weiteren in der Diskussion vorgebrachten Punkte zu berücksichtigen.

BELGIË/BELGIQUE	BULGARIA	ČESKÁ REPUBLIKA	DANMARK	DEUTSCHLAND
J. LÉONARD	---	R. PLISKA	---	J. ZAPFE
EESTI	ÉIRE-IRELAND	ELLADA	ESPAÑA	FRANCE
---	C. KEATING	---	F. SEGUNDO PEREZ	R. DE SERESIN
ITALIA	KYPROS/KIBRIS	LATVIJA	LIETUVA	LUXEMBOURG
A. PEZZOLI	---	---	---	---
MAGYARORSZÁG	MALTA	NEDERLAND	ÖSTERREICH	POLSKA
---	---	F. BRUGGERT	N. FINK	A. ZAWLOCKA
PORTUGAL	ROMANIA	SLOVENIJA	SLOVENSKO	SUOMI-FINLAND
A. GOMES	---	A. MITIC	O. MAJEROVA	H. VÄISÄNEN
SVERIGE	UNITED KINGDOM			
B. LIDEN	C. MAC EWEN			



EUROPÄISCHE KOMMISSION

ABSCHLUSSBERICHT DER ANHÖRUNGSBEAUFTRAGTEN
in der Sache COMP/M.4439 – Ryanair / Aer Lingus

(nach den Artikeln 15 und 16 des Beschlusses 2001/462/EG, EGKS der Kommission vom 23. Mai 2001 über das Mandat von Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren – ABl. L 162 vom 19.6.2001, S. 21)

Am 30. Oktober 2006 ging die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (nachstehend „Fusionskontrollverordnung“) bei der Kommission ein, wonach das Unternehmen Ryanair Holdings Plc (nachstehend „Ryanair“) gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch ein öffentliches Übernahmeangebot vom 4. April 2006 die Kontrolle über das Unternehmen Aer Lingus Group Plc (nachstehend „Aer Lingus“) erwirbt.

Nach Prüfung der Anmeldung kam die Kommission zu dem Schluss, dass der angemeldete Zusammenschluss unter die Fusionskontrollverordnung fällt und dass trotz der Verpflichtungen, die der Anmelder am 19. November 2006 angeboten und in der Folge am 14. Dezember 2006 geändert hatte, ernste Zweifel an der Vereinbarkeit des Zusammenschlussvorhabens mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen bestehen.

Die Kommission leitete daraufhin am 20. Dezember 2006 das Prüfverfahren nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung ein. Am 22. Februar 2007 beschloss die Kommission im Einvernehmen mit Ryanair, das Verfahren gemäß Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Fusionskontrollverordnung um 20 Tage zu verlängern.

Am 27. März 2007 übermittelte die Kommission Ryanair eine Mitteilung der Beschwerdepunkte. Akteneinsicht wurde am 29. März 2007 über eine CD-ROM und einem anschließenden Datenraumverfahren (Data-room) gewährt, das zwischen Ryanair und Aer Lingus vereinbart worden war und die Analyse sensibler Geschäftsdaten unter Wahrung ihrer Vertraulichkeit ermöglichte. Die schriftliche Erwiderung von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte ging am 17. April 2007 ein. Am 1. Juni, 6. Juni und 8. Juni 2007 wurde weitere Akteneinsicht gewährt.

Bei der Akteneinsicht erhielt Ryanair versehentlich Zugang zu vertraulichen Daten Dritter. Maßnahmen, diesem Zustand abzuwehren, wurden ergriffen und die betroffenen Parteien entsprechend informiert.

Von seinem Recht gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 802/2004, seine Argumente in einer Anhörung vorzutragen, machte Ryanair keinen Gebrauch.

Am 17. April 2007 bot Ryanair Verpflichtungen an, um die wettbewerbsrechtlichen Bedenken, die in der Mitteilung der Beschwerdepunkte dargelegt wurden, auszuräumen. Diese Verpflichtungen wurden am 3. Mai 2007 geändert, was gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung eine Fristverlängerung zur Folge hatte. Die Kommission unterzog diese Verpflichtungen einer Marktuntersuchung, und Ryanair wurde am 16., 23. und 30. Mai Einsicht in die nicht vertraulichen Antworten auf die entsprechende Umfrage gewährt. Ich bin nicht ersucht worden, die Objektivität der Marktuntersuchung zu überprüfen.

Nach Prüfung der von Ryanair am 3. Mai 2007 geänderten Verpflichtungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese nicht ausreichen, um die in der Mitteilung der Beschwerdepunkte dargelegten wettbewerbsrechtlichen Bedenken auszuräumen und dass der Zusammenschluss daher den wirksamen Wettbewerb im Gemeinsamen Markt erheblich beeinträchtigen würde.

In dem Entscheidungsentwurf geht es meines Erachtens nur um Beschwerdepunkte, zu denen sich Ryanair äußern konnte.

Hinsichtlich seiner Verteidigungsrechte in diesem Verfahren hat Ryanair mir gegenüber nichts verlauten lassen.

Andere Beteiligte

Aer Lingus nimmt in diesem Verfahren eine besondere Position ein, da das Unternehmen das Ziel eines feindlichen Übernahmeangebots ist und als solches als „anderer Beteiligter“ im Sinne von Artikel 11 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 802/2004 gilt. Aufgrund seiner Position wurde Aer Lingus in alle Phasen des Verfahrens einbezogen. Insbesondere wurden Aer Lingus im Verlauf der Phase-II-Prüfung bestimmte Schlüsseldokumente zur Verfügung gestellt. Das Unternehmen erhielt eine nicht vertrauliche Fassung der Mitteilung der Beschwerdepunkte. Darüber hinaus durfte das Unternehmen weitere Aktenunterlagen einsehen, soweit es die GD Wettbewerb zur Vorbereitung seiner Stellungnahme gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 802/2004 für erforderlich hielt. Dabei wurde ihm u.a. in ähnlicher Weise wie Ryanair Zugang zu dem Datenraum (Data-room) gewährt. Außerdem erhielt Aer Lingus eine nicht vertrauliche Fassung der Erwiderung von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte.

Aer Lingus machte geltend, dass ihm die Akteneinsicht über Gebühr eingeschränkt worden sei und dass es das gleiche Recht wie der Anmelder auf Einsicht in die gesamte Akte habe, um sein Recht auf Anhörung im vollen Umfang ausüben zu können. Diese Forderung wurde von der GD Wettbewerb zurückgewiesen, ich selber wurde in der Folge von Aer Lingus nicht mit dieser Angelegenheit befasst.

Von seinem Recht gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 802/2004, seine Argumente in einer Anhörung vorzutragen, machte Aer Lingus keinen Gebrauch.

Dritte

Zwei weitere Parteien, namentlich das irische Verkehrsministerium und die Gewerkschaft

SIPTU, die Mitarbeiter von Aer Lingus repräsentiert, beantragten, als Dritte im Sinne des Artikels 11 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 802/2004 der Kommission zu dem Verfahren zugelassen zu werden. Per Entscheidung vom 4. April und 12. April 2007 gab ich diesen Anträgen statt. Den Betroffenen wurde daraufhin von der GD Wettbewerb Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Schlussfolgerung

Das Recht auf Anhörung aller an diesem Verfahren Beteiligten ist somit nach meinem Dafürhalten gewahrt worden.

Brüssel, den 20. Juni 2007

(unterschrieben)
Karen Williams