

DE

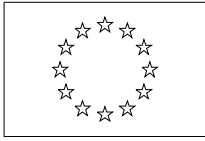
Dieser Text dient ausschließlich Informationszwecken.
Eine Zusammenfassung dieser Entscheidung wird in allen Sprachen der Gemeinschaft im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

***Sache COMP/M.5440-
LUFTHANSA/AUSTRIAN
AIRLINES***

Nur der englische Text ist verbindlich.

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

Artikel 8 Absatz 2
Datum: 28.8.2009



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, 28.8.2009

K(2009)6690 endgültig

**NICHTVERTRAULICHE
FASSUNG**

Entscheidung der Kommission

vom 28.8.2009

zur Feststellung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses

mit dem Gemeinsamen Markt

und dem EWR-Abkommen

(Sache COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines)

(Nur der englische Text ist verbindlich.)

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 Absatz 2 Buchstabe a,

gestützt auf das bilaterale Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr,¹

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen² und insbesondere auf Artikel 8 Absatz 2 der genannten Verordnung,

gestützt auf den Beschluss der Kommission vom 1. Juli 2009 zur Einleitung des Verfahrens in dieser Sache,

nach Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für Unternehmenszusammenschlüsse,³

in Kenntnis des Abschlussberichts des Anhörungsbeauftragten in dieser Sache,⁴

IN ERWÄGUNG NACHSTEHENDER GRÜNDE:

I. DIE PARTEIEN UND DAS VORHABEN

(1) Am 8. Mai 2009 ist bei der Kommission die Anmeldung eines beabsichtigten Zusammenschlusses gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 (nachstehend „Fusionskontrollverordnung“) eingegangen; Gegenstand der Anmeldung war die Absicht der Deutsche Lufthansa AG (nachstehend „LH“) im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Aktien die alleinige Kontrolle über Austrian Airlines (nachstehend „OS“) zu erlangen.

(2) LH ist die größte deutsche Fluggesellschaft. Sie bietet Linienflüge im Passagier- und im Frachtverkehr an und erbringt entsprechende Dienstleistungen (Wartungs-, Reparatur- und Überholungsarbeiten („MRO“-Dienstleistungen), Bordverpflegungsdienste und IT-Dienstleistungen). 2008 beförderte LH mit 272 Flugzeugen 45 Mio. Passagiere zu mehr als 200 Flugzielen in 85 Ländern. LH nutzt den internationalen Flughafen Frankfurt und den Flughafen München als Drehkreuze und hat eine Flughafenbasis in Düsseldorf. Die Gesellschaft kontrolliert die Swiss International Air Lines Ltd. („LX“) mit einer Basis auf

1 ABl. L 114, 30.4.2002, S. 73.

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

3 ABl. 2010/C 16, S. 8.

4 ABl. 2010/C 16, S. 10.

dem Flughafen Zürich⁵ sowie die Air Dolomiti, Eurowings und die Eurowings-Tochter und Billigfluggesellschaft Germanwings („4U“); außerdem hat LH kürzlich British Midland („BMI“) und Brussels Airlines („SN“) übernommen.⁶ Darüber hinaus hält LH 19 % der Anteile von Jet Blue, einer in den Vereinigten Staaten von Amerika tätigen Billigfluggesellschaft. Sowohl LH als auch LX sind Mitglieder der Star-Allianz (Star Alliance).

- (3) OS ist die größte Fluggesellschaft der Republik Österreich; die Gesellschaft nutzt den Flughafen Wien als Drehkreuz. Sie bietet Linienflüge im Passagier- und im Frachtverkehr und entsprechende Dienstleistungen an und bedient 121 Flugziele in 63 Ländern (u. a. nach Maßgabe von Code-Sharing-Vereinbarungen). Tochtergesellschaften sind Lauda Air und Tyrolean Airways. Außerdem ist die Gesellschaft zu 22,5 % an Ukraine International Airlines, einer ukrainischen Fluggesellschaft mit umfassendem Streckennetz, beteiligt. OS ist Mitglied der Star-Allianz.
- (4) LH beabsichtigt, die alleinige Kontrolle über OS zu erwerben. Am 5. Dezember 2008 erklärte sich LH im Rahmen der Privatisierung von OS damit einverstanden, von der im öffentlichen Eigentum stehenden Österreichischen Industrieholding Aktiengesellschaft („ÖIAG“) indirekt eine Beteiligung von 41,56 % an OS zu erwerben. Außerdem veröffentlichte LH am 27. Februar 2009 ein öffentliches Übernahmeangebot für alle verbleibenden OS-Aktien aus dem Streubesitz, bei dem die Mindestannahmequote erreicht wurde. Unter Berücksichtigung der von der ÖIAG erworbenen Beteiligung wird LH in der Lage sein, mindestens 85 % der OS-Anteile zu erwerben.
- (5) Zurzeit befindet sich OS in einer finanziell schwierigen Lage.⁷ Im Juli 2008 gelangte das Management von OS zu der Überzeugung, dass das Unternehmen seine Geschäftstätigkeit nicht aufrechterhalten könne, wenn es weiter als vollständig unabhängiges Unternehmen geführt würde. Daher beantragte der Aufsichtsrat von OS beim österreichischen Staat die Privatisierung der Gesellschaft, und die österreichische Regierung erteilte einen so genannten „Privatisierungsauftrag“, mit dem die ÖIAG zur Veräußerung ihrer gesamten Beteiligung an Austrian Airlines befugt wurde. Am 19. Januar 2009 genehmigte die Kommission eine Rettungsbeihilfe in Form einer 100%igen Garantie über einen Kredit in Höhe von 200 Mio. EUR für OS.⁸ Parallel zur Bewertung des Vorhabens nach Maßgabe der Fusionskontrollverordnung untersuchte die Kommission die Bedingungen der

5 Siehe Entscheidung der Kommission vom 4. Juli 2005 in der Sache COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, ABl. C 240, 20.8.2005, S. 3.

6 Am 22. Juni 2009 hat die Kommission die beabsichtigte Übernahme von SN durch LH mit Auflagen genehmigt (siehe Sache COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholdings (Brussels Airlines), noch nicht in der Rechtssammlung erschienen). Am 14. Mai 2009 hat die Kommission die beabsichtigte Übernahme von BMI durch LH ohne Auflagen genehmigt (siehe Entscheidung der Kommission vom 14. Mai 2009 in der Sache COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI, ABl. C 158, 11.7.2009, S. 1.

* Der Text wurde teilweise geändert, um sicherzustellen, dass keine vertraulichen Informationen offengelegt werden; die betreffenden Teile wurden in eckige Klammern gesetzt und mit einem Sternchen (*) gekennzeichnet.

7 2008 erwirtschaftete OS einen Verlust von 430 Mio. EUR. Gemäß dem Halbjahresbericht 2009 belief sich das Nettoergebnis im Zeitraum Januar bis Juni 2009 auf einen Verlust von 166,6 Mio. EUR.

8 Entscheidung der Kommission vom 19. Januar 2009 über die staatliche Beihilfe NN 72/2008, Austrian Airlines – Rettungsbeihilfe.

beabsichtigten Übernahme der Beteiligung Österreichs an OS durch LH und die Möglichkeit einer Aufstockung des Gesellschaftskapitals von OS um 500 Mio. EUR im Hinblick auf ihre Vereinbarkeit mit den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags.

- (6) LH und OS werden in dieser Entscheidung gemeinsam als die „Parteien“ bezeichnet.

II. ZUSAMMENSCHLUSS

- (7) Infolge des beabsichtigten Vorhabens würde LH die alleinige Kontrolle über OS übernehmen. Insoweit stellt das Vorhaben einen Zusammenschluss im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung dar.

III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

- (8) Der aggregierte weltweite Gesamtumsatz der betroffenen Unternehmen beträgt über 5 Mrd. EUR (LH 27 870 Mio. EUR und OS 2 530 Mio. EUR).⁹ LH und OS erzielen einen gemeinschaftsweiten Umsatz von jeweils über 250 Mio. EUR (LH [...] EUR* und OS [...] EUR); keines der Unternehmen erwirtschaftet jedoch mehr als zwei Drittel seines aggregierten gemeinschaftsweiten Umsatzes innerhalb eines einzigen Mitgliedstaates. Die Umsätze der beteiligten Unternehmen wurden ausgehend vom jeweiligen Verkaufsort (POS = *Point of Sale*) ermittelt; die Schwellen wären in jedem Fall aber auch erreicht worden, wenn der Ausgangsort der Flüge (*Point of Origin*) zugrunde gelegt oder eine hälftige Aufteilung („50/50-Methode“) vorgenommen worden wäre.¹⁰ Insoweit ist das beabsichtigte Vorhaben gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung für die Europäische Gemeinschaft von Bedeutung.

IV. VERFAHREN

- (9) Nach Prüfung der Anmeldung gelangte die Kommission am 1. Juli 2009 zu dem Schluss, dass das Vorhaben in den Anwendungsbereich der Fusionskontrollverordnung fällt und unbeschadet der in der Marktuntersuchung in Phase I übermittelten Verpflichtungszusagen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen bot. Daher hat die Kommission das Verfahren gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe (c) der Fusionskontrollverordnung eingeleitet.
- (10) Gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung hat LH am 10. Juli 2009 Verpflichtungszusagen übermittelt. Am 17. und 27. Juli 2009 hat LH geänderte Fassungen der Verpflichtungszusagen übermittelt. Nach Übermittlung der geänderten Fassung der Verpflichtungszusagen am 27. Juli 2009 hat die Kommission einen Markttest durchgeführt, um bei Wettbewerbern, Kunden und anderen Marktteilnehmern Einschätzungen zu diesen Verpflichtungszusagen einzuholen. Aufgrund der Ergebnisse dieses Markttests legte LH am 31. Juli 2009 schließlich eine endgültige Fassung der Verpflichtungszusagen (nachstehend

9 Der Umsatz wurde gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung berechnet.

10 Diese drei Methoden werden in der Entscheidung der Kommission vom 27. Juni 2007 in der Sache COMP/M.4439 Ryanair/Aer Lingus erläutert (ABl. C 47, 20.2.2008, S. 9-20, Erwägungsgründe 13 ff.).

„Verpflichtungszusagen“) vor. Gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung werden Entscheidungen gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung getroffen, sobald deutlich wird, dass die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c) der Fusionskontrollverordnung genannten ernsthaften Bedenken ausgeräumt wurden, insbesondere in Anbetracht von Änderungen seitens der betroffenen Unternehmen. Wenn die Parteien Verpflichtungszusagen anbieten, bevor die Kommission ihre eingehende Prüfung abgeschlossen und eine Mitteilung der Beschwerdepunkte erlassen hat, müssen diese Verpflichtungszusagen hinreichend sein, um ernsthafte Bedenken auszuräumen.¹¹

V. SACHLICH UND RÄUMLICH RELEVANTE MÄRKTE

A. Linienflüge im Passagierverkehr

(1) Städtepaare mit bestimmten Ausgangs- und Zielorten

- (11) In der Vergangenheit hat die Kommission den relevanten Markt der Linienflüge im Passagierverkehr aufgrund von Städtepaaren mit jeweils einem bestimmten Ausgangs- und Zielort (nachstehend „Städtepaare“) definiert.¹² Diese Marktdefinition entspricht der nachfrageseitigen Wahrnehmung dahingehend, dass Kunden bei Reisen von einem bestimmten Ausgangsort zu einem bestimmten Zielort sämtliche verfügbaren Alternativen (einschließlich sonstiger Verkehrsträger) prüfen. Bei diesem Ansatz wird jede Kombination eines Ausgangs- und eines Zielortes als getrennter Markt betrachtet.
- (12) Insbesondere bei Fluggesellschaften mit umfassendem Streckennetz hat die Kommission jedoch auch angebotsbezogene Merkmale wie z. B. den Wettbewerb zwischen Fluggesellschaften innerhalb eines Netzes (unter Zugrundelegung der Netzstruktur traditioneller Fluggesellschaften mit zentralen Drehkreuzen) berücksichtigt. Aus angebotsseitiger Sicht könnte eine Fluggesellschaft mit umfassendem Streckennetz theoretisch von einem beliebigen Ausgangsort zu einem beliebigen Zielort fliegen; in der Praxis entwickeln die Fluggesellschaften jedoch ihr Netz ausgehend von ihren jeweiligen Drehkreuzen, um dann nahezu ausschließlich Strecken zwischen ihren eigenen Drehkreuzen zu bedienen. Ähnliches gilt für Fluggesellschaften, die vorwiegend Direktverbindungen anbieten. Aus nachfrageseitiger Sicht hat die Kommission festgestellt, dass Netze zwar von gewisser Bedeutung für Geschäftskunden sind, bei denen die Nutzung der verfügbaren Angebote gleichermaßen durch Netzeffekte wie durch die jeweiligen Ausgangs- und

11 Siehe Mitteilung der Kommission über nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 802/2004 der Kommission zulässige Abhilfemaßnahmen, ABl. C 267, 22.10.2008, S. 1, Nummer 18.

12 Siehe Sache COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding (Brussels Airlines), Erwägungsgründe 12 ff.; siehe Entscheidung der Kommission vom 9. Januar 2009 in der Sache COMP/M.5364 – Iberia/Vueling/Clickair, ABl. C 72, 26.3.2009, S. 23, Erwägungsgrund 30; siehe Entscheidung der Kommission vom 11. Februar 2004 in der Sache COMP/M.3280 – Air France/KLM, ABl. C 60, 9.3.2004, S. 5, Erwägungsgründe 9 ff.; Sache COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, Erwägungsgründe 12 ff.; der Städtepaar-Ansatz wurde auch vom Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften bestätigt; siehe z. B. Gericht erster Instanz, Rechtssache T-177/04, *easyJet/Kommission*, vom 4. Juli 2006, Slg. 2006, S. II-1913, Randnummer 56, oder Rechtssache T-358/94 „AirFrance/Kommission“, Slg. 1996, S. II-2109.

Zielorte bestimmt wird; bei Privatkunden stehen jedoch in erster Linie der Preis und die bequemste Verbindung zwischen zwei Orten im Vordergrund.¹³

- (13) Die Marktuntersuchung hat die Angemessenheit des Städtepaar-Ansatzes allgemein bestätigt. Einige Befragte (insbesondere traditionelle Fluggesellschaften mit umfassendem Streckennetz) haben erklärt, beim Städtepaar-Ansatz würden die Drehkreuzfunktion von Großflughäfen und die daraus resultierenden Netzeffekte nicht berücksichtigt. Außerdem haben verschiedene Fluggesellschaften darauf hingewiesen, dass im Zusammenhang mit Ausgangs- und Zielorten alle Flughäfen einbezogen werden müssten, die aus Sicht der Passagiere substituierbar seien. In der Vergangenheit hat die Kommission festgestellt, dass Flughäfen, die bestimmte Ausgangs- oder Zielorte gemeinsam bedienen, auch dann demselben relevanten Markt zuzurechnen sind, wenn sie von den Reisenden als substituierbar betrachtet werden.¹⁴
- (14) Daher werden die Auswirkungen des beabsichtigten Vorhabens ausgehend von verschiedenen betroffenen Städtepaaren bewertet; bei den jeweiligen Ausgangs- und Zielorten wird die Substituierbarkeit von Flughäfen berücksichtigt.

(2) *Substituierbarkeit von Flügen mit bestimmten Ausgangs- und Zielflughäfen*

- (15) In früheren Entscheidungen der Kommission wurde anerkannt, dass ankommende und ausgehende Flüge auf Flughäfen mit sich überschneidenden Einzugsgebieten als Substitute betrachtet werden können.¹⁵ Diese Substitution von Flughäfen wurde vielfach auch dann anerkannt, wenn eine Stadt über mehrere Flughäfen verfügt;¹⁶ außerdem hat die Kommission kürzlich in ihrer Entscheidung in der Sache Ryanair/Aer Lingus festgestellt, dass so genannte „Sekundärflughäfen“ prima facie demselben Einzugsgebiet einer Stadt zuzurechnen sind, wenn sie höchstens 100 km oder eine Stunde Fahrtzeit vom jeweiligen Stadtzentrum entfernt sind.¹⁷ Das Kriterium „100 km/eine Stunde Fahrtzeit“ wurde jedoch nur als vorläufige Annahme betrachtet.¹⁸ Außerdem wurde das Kriterium „100 km/eine Stunde Fahrtzeit“ von der Kommission im Hinblick auf bestimmte Strecken definiert, die von zwei Gesellschaften mit den typischen Merkmalen von Billigfluggesellschaften mit Direktflügen ab Dublin bedient wurden. Diese „Regel“ ist insoweit nicht zwangsläufig auch für andere Fälle maßgeblich (etwa auf Verbindungen von zwei Fluggesellschaften mit umfassendem Streckennetz).¹⁹ Daher sollte eine detailliertere Analyse unter Berücksichtigung der konkreten Merkmale im Einzelfall vorgenommen und nicht einfach

13 Siehe Sache COMP/M.3280 – Air France/KLM.

14 Siehe Sache COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus.

15 Sache COMP/M.3280 – Air France/KLM, Erwägungsgründe 24 ff.

16 Sache COMP/M.3280 – Air France/KLM, Erwägungsgründe 31 ff.

17 Siehe Sache COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus, Erwägungsgrund 99.

18 Dieses Kriterium wurde aufgrund der Informationen von 50 Flughäfen ermittelt, die „bezüglich der kommerziellen Argumente und dem Material befragt [wurden], das sie für Werbezwecke für Luftverkehrsdienste gegenüber Fluggesellschaften verwenden und diese so auf sich aufmerksam machen“; siehe Sache COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus, Erwägungsgrund 82.

19 Bei verschiedenen Sachen im Zusammenhang mit Fluggesellschaften mit umfassendem Streckennetz beispielsweise ist die Kommission nicht von dem Kriterium „100 km/Fahrtzeit 1 Stunde“ ausgegangen. Siehe Sachen COMP/M.3280 – Air France/KLM, Erwägungsgründe 24-35; COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, Erwägungsgründe 54 ff. COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI, Erwägungsgründe 45-47.

ein bestimmter Durchschnittswert zugrunde gelegt werden, um in angemessener Weise den Wettbewerbsdruck zu ermitteln, den ankommende und ausgehende Flüge auf zwei unterschiedlichen Flughäfen aufeinander ausüben.

- (16) Die Frage, ob von unterschiedlichen Flughäfen ausgehende Flüge als substituierbar zu betrachten sind, wurde in dieser Sache insbesondere im Hinblick auf die folgenden Flughäfen untersucht:

- (i) Flughafen Bratislava („BTS“) – internationaler Flughafen Wien Schwechat („VIE“);
- (ii) Flughafen Frankfurt Hahn („HNN“) – internationaler Flughafen Frankfurt („FRA“);
- (iii) Flughafen Köln-Bonn („CGN“) – internationaler Flughafen Düsseldorf („DUS“);
- (iv) Flughafen Brüssel Süd Charleroi („CRL“) – nationaler Flughafen Brüssel Zaventem („BRU“).

- (17) Bei den in dieser Entscheidung zu bewertenden Städtepaaren muss nicht immer ermittelt werden, ob die von den verschiedenen Flughäfen ausgehenden bzw. an den Flughäfen ankommenden Flüge als substituierbar zu betrachten sind; dies wäre für die wettbewerbsrechtliche Beurteilung ohnehin nicht erheblich. Soweit dies für die Bewertung in dieser Sache von Bedeutung ist, wird dieser Aspekt in der wettbewerbsrechtlichen Würdigung in Abschnitt VII.A jedoch ausführlicher behandelt.

(3) *Zeitsensible und nicht zeitsensible Passagiere*

- (18) Die Kommission hat in der Vergangenheit festgestellt, dass Passagiere, die mit uneingeschränkten Flugtickets reisen (so genannte *zeitsensible* Passagiere) einem anderen Markt angehören können als Passagiere mit eingeschränkten Flugtickets (*nicht zeitsensible* Passagiere).²⁰ Zeitsensible Passagiere reisen überwiegend aus beruflichen Gründen; sie buchen eher kurzfristig und sind auf sehr flexibel gestaltete Flugtickets angewiesen (die z. B. die Möglichkeit zur kostenlosen Stornierung, zur Änderung der Abflugzeit usw. bieten); für diese Flexibilität nehmen sie auch höhere Preise in Kauf; außerdem sind diese Passagiere darauf angewiesen, dass Flüge zwischen bestimmten Städtepaaren mit höheren Frequenzen angeboten werden. Bei nicht zeitsensiblen Kunden handelt es sich vorwiegend um Urlaubsreisende oder Personen, die Freunde und Verwandte besuchen, lange Zeit im Voraus buchen und nicht auf flexible Buchungskonditionen angewiesen sind. Insoweit haben zeitsensible Passagiere andere Bedürfnisse als nicht zeitsensible Passagiere; dies wird auch aus den unterschiedlichen Tickettypen deutlich, die die Fluggesellschaften diesen beiden Kundengruppen anbieten.

- (19) Die Untersuchung in dieser Sache hat bestätigt, dass im Wesentlichen zwei Kategorien von Passagieren mit unterschiedlichen Bedürfnissen und mit unterschiedlichem Preisbewusstsein zu unterscheiden sind; allerdings haben einige Befragte angegeben, die Unterscheidung zwischen zeitsensiblen und nicht zeitsensiblen Passagieren verliere an Bedeutung, da auch zeitsensible Reisende zunehmend auf den Preis achteten und sich eher für kostengünstigere

²⁰ Siehe Entscheidung der Kommission vom 11. August 1999 in der Sache COMP/JV.19 – KLM/Alitalia, ABl. C 96, 5.4.2000, S. 5, Erwägungsgrund 21; Sache COMP/M.3280 – Air France/KLM, Erwägungsgrund 19, Sache COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, Erwägungsgrund 15.

eingeschränkte Tickets als für teurere uneingeschränkte Tickets entschieden. Angesichts der Verlagerung hin zu eingeschränkten Tickets bieten die meisten Fluggesellschaften einschließlich Billigfluggesellschaften gegen eine Gebühr Umbuchungsmöglichkeiten auch für eingeschränkte Tickets an (indem entweder der Zeitpunkt geändert oder das Flugticket auf einen anderen Passagier übertragen wird). Die Unterscheidung zwischen nicht zeitsensiblen und zeitsensiblen Passagieren und entsprechend zwischen uneingeschränkten und eingeschränkten Tickets bleibt allerdings weiterhin relevant. Zeitsensible Passagiere sind weiterhin auf höhere Flugfrequenzen sowie auf bestimmte Abflug- und Ankunftszeiten am Ausgangs- und am Zielort angewiesen. Und schließlich nutzen auf Flexibilität und möglichst kurze Gesamtreisezeiten angewiesene zeitsensible Passagiere Sekundärflughäfen offenbar in geringerem Umfang als nicht zeitsensible Passagiere.

- (20) Die meisten Befragten sind der Ansicht, zeitsensiblen Passagieren sei an einer möglichst langen Aufenthaltsdauer am Zielort und an einer möglichst kurzen Dauer ihrer Reise gelegen. Die meisten Befragten erklärten, die Passagiere dieses Segments benötigten Flüge am frühen Vormittag und am späten Nachmittag; ideale Abflugzeiten seien am Morgen etwa 7.00 Uhr bei einem maximalen Zeitfenster von 6.30 bis 8.30 Uhr und am Nachmittag etwa 18.00 oder 19.00 Uhr bei einem maximalen Zeitfenster von 17.00 bis 20.00 Uhr. Zeitsensible Passagiere sind ferner auf hinreichende tägliche Flugfrequenzen angewiesen. Um Hin- und Rückflug innerhalb eines einzigen Tages abwickeln zu können, werden täglich mindestens zwei Flüge benötigt; die meisten Befragten haben aber angegeben, dass bei zeitsensiblen Passagieren je nach Flugziel auch mehr als zwei Flüge täglich benötigt würden. Entsprechend wählen zeitsensible Passagiere auch bevorzugt einen bestimmten Typ von Fluggesellschaften: Die meisten Befragten meinten, zeitsensible Passagiere würden Full-Service-Fluggesellschaften mit umfassendem Streckennetz gegenüber Billigfluggesellschaften bevorzugen. Diese Einschätzungen äußerten alle befragten Gruppen (Geschäftskunden, Reisebüros und konkurrierende Fluggesellschaften) übereinstimmend.
- (21) Bei Kurzstreckenzielen hielten alle antwortenden Geschäftskunden für wichtig, dass Hin- und Rückflug am selben Tag erfolgen können (meist aus Zeit- und Kostengründen); die meisten Geschäftskunden seien sogar bereit, einen leichten Aufschlag zu zahlen, um Hin- und Rückflug innerhalb eines einzigen Tages einrichten zu können. Dies wird auch in den Antworten der befragten Reisebüros bestätigt.
- (22) Hinsichtlich der Lage der Flughäfen erklärten die meisten Reisebüros und Wettbewerber, Primärflughäfen in räumlicher Nähe zu Wirtschaftszentren und kurze Anfahrtswege zu den Flughäfen seien für zeitsensible Passagiere wichtiger als für nicht zeitsensible Passagiere. Geschäftskunden erklärten, ihnen sei eindeutig daran gelegen, die Reisezeit ihrer Beschäftigten möglichst zu minimieren (und die Kosten von Geschäftsreisen möglichst niedrig zu halten); dabei war unerheblich, ob sie ihre Mitarbeiter als zeitsensible oder als nicht zeitsensible Passagiere einstufen.
- (23) In dieser Sache braucht diesbezüglich jedoch in jedem Fall keine genaue Marktdefinition vorgenommen zu werden.

(4) *Substituierbarkeit direkter und indirekter Flüge*

- (24) In welchem Umfang Direktflüge durch indirekte Flüge substituiert werden können, hängt weitgehend von der Flugdauer ab. Im Allgemeinen ist die Wahrscheinlichkeit, dass indirekte Flüge Wettbewerbsdruck auf Direktflüge ausüben, umso größer, je länger ein Flug dauert.
- (25) In früheren Entscheidungen hat die Kommission im Hinblick auf Kurzstrecken festgestellt, dass indirekte Flüge im Allgemeinen keinen Wettbewerbsdruck auf Direktflüge ausüben, wenn keine außergewöhnlichen Umstände gegeben sind (z. B., weil bei einem Direktflug nicht die für Geschäftsreisende wichtige Möglichkeit des Rückflugs am selben Tag besteht).²¹ Die Marktuntersuchung hat weitgehend bestätigt, dass indirekte Flüge bei Kurzstreckenflügen in der Regel keine wettbewerbsfähige Alternative zu Direktflügen darstellen, weil die Kunden Direktflüge bevorzugen.
- (26) In früheren Entscheidungen hat die Kommission festgestellt, dass indirekte Flüge auf mittleren Strecken²² (d. h. auf Strecken mit einer Reisezeit von mehr als drei Stunden, bei denen auch bei Direktverbindungen Rückflüge nicht am selben Tag angeboten werden) mit Direktflügen konkurrieren können. Wegen der längeren Flugdauer auf diesen mittleren Strecken scheinen indirekte Flüge eher realistische Alternativen darzustellen, und einige Befragte haben indirekte Flüge unter gewissen Umständen tatsächlich als konkurrenzfähige Alternative bezeichnet. Diese Einschätzung steht im Einklang mit der bisherigen Entscheidungspraxis der Kommission.²³
- (27) Mit Blick auf Langstreckenflüge (d. h. Flüge mit einer Dauer von mehr als sechs Stunden und über Entfernungen von über 5000 km) hat die Kommission festgestellt, dass indirekte Flüge unter gewissen Bedingungen eine konkurrenzfähige Alternative zu Direktflügen darstellen; dies gilt insbesondere dann, (a) wenn die Flüge in den computergesteuerten Buchungssystemen als Anschlussflüge zwischen Städtepaaren vermarktet werden, (b) wenn die betreffenden Flüge täglich angeboten werden, und (c) wenn die Flüge die Reisedauer nur in begrenztem Umfang (d. h. um höchstens 150 Minuten) erhöhen.²⁴ Die Marktuntersuchung hat im Großen und Ganzen bestätigt, dass indirekte Flüge bei Flugzeiten von über sechs Stunden eine konkurrenzfähige Alternative zu Direktflügen darstellen, und mehrere Befragte betrachten Direktflüge dann als durch indirekte Flüge substituierbar.

21 Siehe Entscheidung der Kommission vom 12. Januar 2001 in der Sache COMP/M.2041 – United/US Airways und Entscheidung der Kommission vom 5. März 2002 in der Sache COMP/M.2672 – SAS/Spainair, ABl. C 93, 18.4.2002, S. 7.

22 Sache COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, Erwägungsgrund 17, Sache COMP/M.4439 Ryanair/Aer Lingus, Erwägungsgründe 288 ff.

23 Siehe Sache COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, Erwägungsgrund 45.

24 Siehe z. B. Sache COMP/M.2041 – United/US Airways und Sache COMP/M.2672 – SAS/Spainair.

b. Luftfrachtverkehr

- (28) In Bezug auf Luftfrachtmärkte hat die Kommission in früheren Entscheidungen festgestellt, dass der Markt nicht ausgehend vom Städtepaar-Ansatz definiert werden könne, weil der Luftfrachtverkehr im Allgemeinen weniger zeitabhängig als der Passagierverkehr ist und weil Fracht gewöhnlich unter Einbeziehung weiterer Verkehrsträger „vor“ und „nach“ dem jeweiligen Ausgangs- und Zielort befördert wird. Entsprechend ist der räumlich relevante Markt umfassender zu definieren.
- (29) Wie bereits in früheren Entscheidungen der Kommission festgestellt sowie entsprechend dem Vorbringen der anmeldenden Partei hat die Marktuntersuchung in dieser Sache gezeigt, dass der relevante Markt unter Einbeziehung alternativer Verkehrsträger (insbesondere des Straßen- und des Bahnverkehrs sowie – in geringerem Umfang – des Seefrachtverkehrs) als europaweiter Markt definiert werden kann.²⁵
- (30) Bei interkontinentalen Strecken decken sich die betreffenden Einzugsgebiete weitgehend mit den jeweiligen Kontinenten – zumindest bei den Kontinenten, auf denen geeignete Verkehrsinfrastrukturen Anschlussverbindungen²⁶ (z. B. mit der Bahn, mit Lkw oder mit Binnenschiffen) ermöglichen (etwa in Europa oder in Nordamerika). In Übereinstimmung mit früheren Entscheidungen der Kommission sowie mit dem Vorbringen der anmeldenden Partei hat die Marktuntersuchung in dieser Sache bestätigt, dass die Verkehrsinfrastruktur in Asien nicht hinreichend entwickelt ist, um den gesamten asiatischen Kontinent als Einzugsgebiet betrachten zu können. Und die Verkehrsinfrastruktur im Mittleren Osten ist ebenfalls nicht so ausgeprägt, dass der gesamte Mittlere Osten als Einzugsgebiet betrachtet werden könnte. Entsprechend werden die Einzugsgebiete in diesen Fällen für jedes einzelne Land getrennt untersucht. Daher sollte bei der Bewertung einer Luftfrachtverbindung von Europa nach Asien und in den Mittleren Osten die Verbindung zwischen einem Kontinent (Europa) und dem jeweiligen Land in Asien bzw. im Mittleren Osten) zugrunde gelegt werden.
- (31) Außerdem hat die Marktuntersuchung bestätigt, dass Luftfrachtmärkte als Märkte für unidirektionale Verbindungen betrachtet werden müssen, da Luftfrachtmärkte aufgrund der unterschiedlichen Nachfragesituation auf beiden Seiten der Strecke naturgemäß unidirektional sind.²⁷
- (32) In früheren Sachen hat die Kommission nicht abschließend entschieden, ob der Luftfrachtmarkt nach Frachttypen aufzuschlüsseln ist. Die Kommission hat jedoch erklärt, dass gewisse Warentypen wie z. B. gefährliche Güter vielleicht in besonderer Weise gehandhabt werden müssen und daher nur mit Flugzeugen befördert werden können, die ausschließlich für Frachtflüge eingesetzt werden.²⁸ Die Parteien argumentieren, dieser Markt

25 Siehe Sache Nr. COMP/JV.19 – KLM/Alitalia und Entscheidung der Kommission vom 10. Mai 1999 in der Sache IV/M.1506 – Singapore Airlines/Rolls-Royce, ABl. C 176, 22.6.1999, S. 11.

26 Siehe Sache COMP/M.3280 (Air France/KLM) und Sache COMP/M.3770 (Lufthansa/Swiss).

27 Siehe Entscheidung der Kommission vom 6. August 2008 in der Sache COMP/M.5181 – Delta Air Lines/Northwest Airlines, ABl. C 281, 5.11.2008, S. 3.

28 Siehe Sache COMP/M.3280 – Air France/KLM.

dürfe nicht weiter nach Kategorien oder nach der Art der beförderten Waren unterteilt werden. Dass eine weitere Unterteilung des Marktes nicht erforderlich ist, hat auch die Marktuntersuchung bestätigt. Für diese Entscheidung wäre eine derartige weitere Unterteilung ohnehin nicht von Bedeutung, da das beabsichtigte Vorhaben den Wettbewerb auch dann nicht erheblich behindern würde, wenn eine andere Marktdefinition zugrunde gelegt würde.

c. Angebot an Sitzkontingenten für Reiseveranstalter

- (33) Die Kommission hat in früheren Entscheidungen festgestellt, dass der Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter vom Endkundenmarkt für Linienflüge zu unterscheiden ist und dass diese Märkte für den Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter als nationale Märkte zu betrachten sind.²⁹
- (34) Die anmeldende Partei erkennt die in der Vergangenheit angenommenen Definitionen des sachlich relevanten Marktes im Großen und Ganzen an, erklärt aber, ein Markt für den Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter beinhalte sowohl Österreich als auch Deutschland; sie verweisen darauf, dass alle großen Chartergesellschaften in Österreich auch in Deutschland tätig seien und dass sich die Wettbewerbsbedingungen in beiden Mitgliedstaaten einander annäherten, weil keine Sprachbarrieren bestünden, weil die Kunden ähnliche Vorlieben hätten und weil zwischen Österreich und Deutschland nur minimale Preisunterschiede bestünden.
- (35) In dieser Sache hat die Marktuntersuchung nicht zu Ergebnissen geführt, die im Widerspruch zu früheren Feststellungen der Kommission bezüglich eines getrennten Marktes für den Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter stünden. Mit dieser Untersuchung konnte nicht vollständig geklärt werden, ob der räumliche Umfang des Marktes national begrenzt ist oder sowohl Deutschland als auch Österreich umfasst. Verschiedene Befragte haben auf unterschiedliche Marktbedingungen in Österreich und in Deutschland verwiesen; einige Befragte haben aber auch die Nähe des österreichischen und des deutschen Marktes zueinander betont, und insbesondere Kunden im Westen Österreichs scheinen den deutschen Markt als realistische Alternative zu betrachten.
- (36) Für diese Sache wird in Übereinstimmung mit früheren Entscheidungen der Markt für den Verkauf von Sitzkontingenten in Flugzeugen an Reiseveranstalter als sachlich relevanter Markt angenommen; ob eine Unterscheidung nach Lang- und Kurzstrecken erforderlich sein könnte, braucht dabei nicht geklärt zu werden. Auch der räumliche Markt braucht in dieser Sache nicht definiert zu werden. Unabhängig von der zugrunde gelegten Definition des räumlichen Marktes würde das beabsichtigte Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb nämlich in jedem Fall nicht erheblich behindern.

²⁹ Siehe z. B. Entscheidung der Kommission vom 17. Dezember 2008 in der Sache COMP/M.5141 – KLM/Martinair, ABl. C 51, 4.3.2009, S. 4-8, Erwägungsgrund 121, oder Sache COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus, Erwägungsgrund 299.

D. Wartungs-, Reparatur- und Überholungsarbeiten („MRO“)

- (37) In der Vergangenheit hat die Kommission im MRO-Sektor (*Maintenance, Repair and Overhaul* = Wartungs-, Reparatur- und Überholungsarbeiten) vier getrennte Märkte unterschieden: Vorflugwartung, Generalüberholung, Triebwerkswartung und Bauteilwartung.³⁰
- (38) Als räumlicher Umfang des Marktes für MRO-Dienstleistungen wird gewöhnlich mindestens der EWR angenommen;³¹ der räumliche Umfang des Marktes für Vorflugwartungsdienste könnte enger (regional) gefasst werden. In ihren Entscheidungen in letzter Zeit hat die Kommission die Definition des räumlichen Marktes für MRO-Dienstleistungen offen gelassen.³²
- (39) Für diese Entscheidung braucht der räumliche Umfang des Marktes für MRO-Dienstleistungen nicht bestimmt zu werden, weil das beabsichtigte Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb unabhängig von der zugrunde gelegten Marktdefinition nicht erheblich behindern würde.

E. Bordverpflegungsdienste

- (40) In früheren Sachen hat die Kommission festgestellt, dass der Markt für Bordverpflegungsdienste sämtliche Verpflegungsdienstleistungen an Bord beinhaltet (d. h. auf kurzen und mittleren Strecken, in der Economy- und in der Business-Klasse, warme/kalte Mahlzeiten und Snacks sowie ergänzende Dienstleistungen).³³ Kürzlich ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, dass sich dieser Markt in den letzten Jahren erheblich weiterentwickelt hat und dass neue Typen von Bordverpflegungsdiensten entstanden sind.³⁴
- (41) Für diese Entscheidung braucht nicht geklärt zu werden, ob der Markt für Bordverpflegungsdienste nochmals nach traditionellen und neuen Verpflegungsdiensten zu unterscheiden ist oder beide Dienste gleichermaßen beinhaltet, da das beabsichtigte Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb unabhängig von der zugrunde gelegten Marktdefinition ohnehin nicht erheblich beeinträchtigen würde.

30 Siehe Sachen COMP/JV.19 – KLM/Alitalia und COMP/M.3280 – Air France/KLM sowie Entscheidung der Kommission vom 14. April 2004 in der Sache COMP/M.3374 – SR Technics/FLS Aerospace, ABl. C 180, 13.7.2004, S. 9.

31 Siehe Sache COMP/JV.19 KLM/Alitalia.

32 Siehe Sachen COMP/M.3280 – Air France/KLM, COMP/M.3374 – SR Technics/FLS Aerospace, Entscheidung der Kommission vom 16. Februar 2009 in der Sache COMP/M.5399 – Mubadala/Rolls Royce/JV, ABl. C 58, 12.3.2009, S. 4, und Sache COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI.

33 Siehe Entscheidung der Kommission vom 1. Juni 2001 in der Sache COMP/M.2190 – LGS/OFSI, ABl. C 238, 24.8.2001, S. 4.

34 Siehe Entscheidung der Kommission vom 19. Juli 2006 in der Sache COMP/M.4170 – Lufthansa Service Holding/Gate Gourmet Switzerland, ABl. C 11, 17.1.2007, S. 2.

- (42) Der räumliche Markt für Bordverpflegungsdienste wird als auf den jeweiligen Flughafen bzw. die betreffende Flughafenregion (wenn mehrere Flughäfen in enger räumlicher Nähe zueinander liegen) beschränkt betrachtet.³⁵

F. Bodenabfertigungsdienste

- (43) In früheren Entscheidungen hat die Kommission festgestellt, dass bei Bodenabfertigungsdiensten – angefangen von der Passagier- und Gepäckregistrierung und -weiterleitung über das Lotsen der Flugzeuge am Boden bis zur Reinigung und Betankung – einzelne Segmente unterschieden werden könnten; ob die einzelnen Segmente jedoch getrennte relevante Märkte darstellen, wurde nicht abschließend entschieden.³⁶ Außerdem hat die Kommission festgestellt, dass der relevante räumliche Markt für Bodenabfertigungsdienste gewöhnlich auf jeweils den Flughafen beschränkt ist, auf dem die Bodenabfertigungsdienste erbracht werden.³⁷
- (44) Für diese Entscheidung braucht der räumliche Umfang des Marktes für Bodenabfertigungsdienste nicht genau bestimmt zu werden, weil das angemeldete Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb unabhängig von der zugrunde gelegten Marktdefinition ohnehin nicht erheblich behindern würde.

VI. RAHMENBEDINGUNGEN DER WÜRDIGUNG DES BEABSICHTIGTEN VORHABENS

A. EINLEITUNG

- (45) Vor der Anmeldung des in dieser Sache beabsichtigten Vorhabens ist am 26. November 2008 bei der Kommission die Anmeldung eines Vorhabens eingegangen, mit dem LH beabsichtigte, die alleinige Kontrolle über die als Holdinggesellschaft von SN fungierende SN Airholding SA/NV zu übernehmen.³⁸ Nachdem in dieser Sache am 26. Januar 2009 das Verfahren gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe (c) der Fusionskontrollverordnung eingeleitet wurde, hat die Kommission am 22. Juni 2009 die Übernahme von SN durch LH mit Auflagen genehmigt.
- (46) Am 3. April 2009 ist bei der Kommission ferner die Anmeldung eines Vorhabens eingegangen, mit dem LH beabsichtigte, die alleinige Kontrolle über BMI zu übernehmen.³⁹ Die Kommission hat dieses Vorhaben am 14. Mai 2009 ohne Auflagen genehmigt.
- (47) Die Vorhaben von LH im Hinblick auf SN und BMI wurden am 24. Juni 2009 bzw. am 1. Juli 2009 vereinbart und anschließend umgesetzt. Daher werden SN und BMI als Tochtergesellschaften von LH behandelt.

35 Siehe Sache COMP/M.4170 – Lufthansa Service Holding/Gate Gourmet Switzerland.

36 Siehe Entscheidung der Kommission vom 11. Januar 2001 in der Sache COMP/M.2254 — Aviapartner/Maersk/Novia, ABl. C 027, 27.1.2001, S. 60, und Entscheidung der Kommission in der Sache IV/M.1913 – Lufthansa/Menzies/LGS/JV, ABl. C 127, 27.4.2001, S. 11.

37 Siehe Sache COMP/M.1913 – Lufthansa/Menzies/LGS/JV.

38 Sache COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding.

39 Sache COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI.

- (48) Vor der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die relevanten Märkte muss der konzeptionelle Rahmen für die Würdigung des Vorhabens bestimmt werden. Diesbezüglich sind bei diesem Vorhaben zwei konzeptionelle Aspekte von Bedeutung.
- (49) Der erste Aspekt besteht in der Behandlung der Allianzpartner von LH und OS, um zum einen die betroffenen Märkte bestimmen und zum anderen eine wettbewerbsrechtliche Würdigung vornehmen zu können.
- (50) Der zweite Aspekt betrifft die Bestimmung des relevanten Vergleichsmaßstabs, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Strecken beurteilen zu können, bei denen LH (einschließlich LX, 4U, SN und BMI) und OS zusammenarbeiten.

b. Behandlung der Allianzpartner von Lufthansa

(51) LH und OS sind beide Mitglieder der Star-Allianz. Die anmeldende Partei hält es für unangemessen, beliebige Allianzpartner zu behandeln, als wären sie am Vorhaben beteiligte Parteien. Erstens bestehe keine Rechtsgrundlage für eine derartige Behandlung, weil die Fusionskontrollverordnung eine Bewertung von Auswirkungen in anderen Bereichen („Spill-over-Effekten“) bei weiterhin unabhängigen Gesellschaften nicht vorsehe. Und zweitens wirkten sich die Beziehungen innerhalb der Allianz nicht auf das Wettbewerbsverhalten der Parteien des Zusammenschlusses aus, weil sowohl LH als auch OS bereits vor dem Zusammenschluss dieser Allianz angehört hätten und weil die sich überschneidenden Strecken bei den Allianzpartnern von OS und LH nicht Gegenstand der jeweiligen Kooperationsvereinbarungen seien. Außerdem erstreckten sich Vereinbarungen von LH nicht zwangsläufig auf OS und umgekehrt.

(1) Bestimmung der betroffenen Märkte

(52) Im Zusammenhang mit der Bestimmung der betroffenen Märkte ist festzustellen, dass horizontal betroffene Märkte aus den sachlich relevanten Märkten bestehen, auf denen die Parteien des beabsichtigten Vorhabens ihrer Geschäftstätigkeit nachgehen und auf dem das jeweilige Vorhaben mit dem Zusammenschluss in Verbindung stehende Auswirkungen haben könnte.⁴⁰ Entsprechend sind Produktmärkte, auf denen sich die Tätigkeit eines der beteiligten Unternehmen und die eines dritten Unternehmens überschneiden, im Prinzip nicht Gegenstand der Untersuchung, da der Zusammenschluss wahrscheinlich keine fusionspezifischen Auswirkungen auf diese Märkte haben wird. Ein Vorhaben kann jedoch erhebliche Auswirkungen auf andere Märkte haben; in diesem Fall sind auch die Auswirkungen auf den Wettbewerb auf diesen Märkten zu bewerten.

(53) In der Luftfahrtbranche gilt dies insbesondere, wenn aufgrund einer Befragung davon auszugehen ist, dass als unmittelbare oder absehbare Folge des Zusammenschlusses enge Verbindungen zwischen einer der Parteien des Zusammenschlusses und einem engen Partner der anderen Partei des Zusammenschlusses hergestellt werden müssen. (Dies war etwa bei KLM und Alitalia in der Sache Air France/KLM der Fall.)⁴¹ In diesen Fällen würde sich der Zusammenschluss auf den Anreiz zu wettbewerbskonformem Verhalten auswirken.

(54) Nach Auskunft der anmeldenden Partei werden die Kooperationsvereinbarungen von LH mit SAS, LOT, United Airlines und Air Canada nicht auf OS ausgedehnt, da die Vereinbarungen eine derartige automatische Ausweitung ohne Neuverhandlungen nicht vorsehen. Ähnlich haben die Parteien bestätigt, dass keine Vereinbarungen zwischen OS und anderen Partnern der Star-Allianz⁴² automatisch auf LH ausgedehnt werden. Insoweit

40 Siehe Ziffer III Buchstabe (a) in Anhang I der Verordnung (EG) 802/2004 der Kommission vom 7. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen, ABl. L 133, 30.4.2004, S. 1.

41 Sache COMP/M.3280 – Air France/KLM, Erwägungsgrund 47.

42 Keine dieser Vereinbarungen geht über den Rahmen einer bilateralen Allianz- und/oder Code-Sharing-Vereinbarung hinaus. Insbesondere kommt keine dieser Vereinbarungen auch nur annähernd einem Gemeinschaftsunternehmen mit einer Vereinbarung über die Aufteilung von Gewinnen (wie z. B. dem zwischen

sind diesbezüglich keine fusionsspezifischen Auswirkungen auf andere Bereiche zu erwarten.

- (55) Entsprechend sind die Allianzpartner von LH und von OS bei der Bestimmung der betroffenen Märkte nicht zu berücksichtigen.

(2) *Wettbewerbsrechtliche Würdigung*

- (56) Bei der Prüfung der Wettbewerbssituation auf den betroffenen Märkten sollten für jede einzelne Strecke die Beziehungen zwischen den Fluggesellschaften und deren Auswirkungen auf den Anreiz untersucht werden, nach dem Zusammenschluss miteinander in Wettbewerb zu treten. Wenn festgestellt wird, dass eine Partei des Zusammenschlusses und eine dritte Partei infolge des Zusammenschlusses einen geringeren Anreiz zu wettbewerbskonformem Verhalten haben, ist dies in der Würdigung zu berücksichtigen.

c. Relevanter Vergleichsmaßstab bei Strecken, auf denen die Parteien zusammenarbeiten

- (57) LH und OS arbeiteten bereits vor dem Zusammenschluss in unterschiedlichem Umfang zusammen. Festzustellen sind insbesondere die folgenden Formen der Zusammenarbeit zwischen den Parteien: (i) ein Gemeinschaftsunternehmen von LH und OS mit einer Vereinbarung über die Aufteilung von Kosten und Gewinnen für alle Strecken zwischen Deutschland und Österreich, (ii) eine weltweit wirksame bilaterale Kooperationsvereinbarung zwischen LH und OS, (iii) eine Code-Sharing-Vereinbarung zwischen LX und OS über Strecken zwischen der Schweiz und Österreich und (iv) eine Code-Sharing-Vereinbarung zwischen BMI und OS für die Strecke Wien-London.
- (58) Nach Ansicht der anmeldenden Partei muss diese Zusammenarbeit vor dem Zusammenschluss als relevanter Vergleichsmaßstab für die Bewertung des Vorhabens angenommen werden. Außerdem argumentiert die anmeldende Partei, dass die Parteien infolge der bestehenden Kooperationsvereinbarungen nicht als Wettbewerber betrachtet werden könnten, insbesondere nicht im Hinblick auf die Strecken zwischen Österreich und Deutschland; daher könne das Vorhaben nicht zu einer Beeinträchtigung des Wettbewerbs zwischen LH und OS führen. Die anmeldende Partei verweist ferner darauf, dass die Kommission in ihren Entscheidungen in den Sachen Lufthansa/Eurowings und Lufthansa/Swiss⁴³ festgestellt habe, dass LH und OS weltweit nicht in Konkurrenz zueinander stünden. In diesen Entscheidungen seien die Überschneidungen zwischen LH, OS und 4U sowie zwischen LH, OS und LX bereits analysiert und bewertet worden; daher könne nun nicht festgestellt werden, dass dieses Vorhaben den wirksamen Wettbewerb auf diesen Strecken erheblich beeinträchtigen würde.

LH und OS für die Strecken zwischen Deutschland und Österreich geschlossenen Gemeinschaftsunternehmen) gleich.

43 Siehe Sache Nr. COMP/JV.3770 – Lufthansa/Swiss und Entscheidung der Kommission vom 22. Dezember 2005 in der Sache IV/M.3940 – Lufthansa/Eurowings, ABl. C 18, 25.1.2006, S. 22.

(59) In Nummer 9 der Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse gemäß der Ratsverordnung über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (nachstehend „Leitlinien über horizontale Zusammenschlüsse“) wurde festgestellt: *„Bei der Bewertung der Auswirkungen einer Fusion auf den Wettbewerb vergleicht die Kommission die sich aus der Fusion ergebenden Wettbewerbsbedingungen mit dem Zustand, wie er ohne die Fusion fortbestanden hätte. In den meisten Fällen bilden die zum Zeitpunkt der Fusion bestehenden Wettbewerbsbedingungen den Vergleichsmaßstab für die Bewertung der Auswirkungen der Fusion. Unter bestimmten Gegebenheiten wird die Kommission auch zukünftige Veränderungen im Markt berücksichtigen, die man mit einiger Sicherheit vorhersehen kann.“*⁴⁴

(60) Ausgehend von dem in der Untersuchung erhaltenen Beweismaterial sowie in Anbetracht des grundsätzlichen Beschlusses der österreichischen Regierung dahingehend, dass ein privater Anleger für OS gefunden werden solle, ist in diesem Fall festzustellen, dass OS höchst wahrscheinlich von Air France-KLM übernommen worden wäre, wenn LH die Gesellschaft nicht übernommen hätte; in diesem Fall der Übernahme durch Air France-KLM wäre die Zusammenarbeit zwischen OS und LH beendet worden.

(61) Vor diesem Hintergrund sowie in Anbetracht des der Kommission vorliegenden Beweismaterials sind für die Würdigung der Auswirkungen des angemeldeten Zusammenschlusses auf den Wettbewerb die folgenden Vergleichsmaßstäbe als relevant anzunehmen:

(1) die Zusammenarbeit zwischen den Parteien vor dem Zusammenschluss bzw.

(2) die am wahrscheinlichsten anzunehmende Entwicklung in dem Fall, dass die beabsichtigte Übernahme von OS durch LH nicht erfolgt (wenn nämlich OS von einer anderen Fluggesellschaft bzw. konkreter gesagt, von Air France-KLM übernommen würde). In diesem Fall würde OS die vor dem Zusammenschluss gepflegte Zusammenarbeit mit LH sowie die Mitgliedschaft in der Star-Allianz kündigen und sich dem Sky Team anschließen (d. h. der Allianz, der Air France-KLM angehört).

(62) Die Fallkonstellationen der Zusammenarbeit vor dem Zusammenschluss und der Übernahme von OS durch Air France-KLM werden in den Erwägungsgründen (63) - (105) ausführlicher erläutert.

(1) *Fallkonstellation der Zusammenarbeit vor dem Zusammenschluss*

(63) Wie in Erwägungsgrund (57) erläutert, sind insbesondere die folgenden Formen der Zusammenarbeit zwischen den Parteien festzustellen: (a) ein Gemeinschaftsunternehmen von LH und OS mit einer Vereinbarung über die Aufteilung von Kosten und Gewinnen für alle Strecken zwischen Deutschland und Österreich, (b) eine weltweite zweiseitige Kooperationsvereinbarung zwischen LH und OS und (c) eine Code-Sharing-Vereinbarung zwischen BMI und OS für die Strecke Wien-London. Darüber hinaus hat die Kommission

⁴⁴ Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse gemäß der Ratsverordnung über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen, ABl. C 31, 5.2.2004, S. 5-18.

(d) in ihrer Entscheidung in der Sache Lufthansa/Eurowings bereits auch die Überschneidungen zwischen LH, OS und 4U und (e) in ihrer Entscheidung in der Sache Lufthansa/Swiss die Überschneidungen zwischen LH, OS und LX analysiert und bewertet. (Derzeit besteht eine Zusammenarbeit zwischen LX und OS bei Strecken zwischen der Schweiz und Österreich nach Maßgabe einer Code-Sharing-Vereinbarung.)

a. *Das Gemeinschaftsunternehmen von LH und OS mit einer Vereinbarung über die Aufteilung von Kosten und Gewinnen für alle Strecken zwischen Deutschland und Österreich*

(i) *Die Situation vor dem Zusammenschluss*

(64) Das Gemeinschaftsunternehmen mit einer Vereinbarung über die Aufteilung von Kosten und Gewinnen sieht vor, dass die Parteien Erträge und Kosten bei allen Strecken zwischen Deutschland und Österreich zusammenfassen und sich über Tarife und sonstige Angelegenheiten (u. a. Marketing und Branding) untereinander abstimmen. Nach Maßgabe der Vereinbarung über das Gemeinschaftsunternehmen (nachstehend „GU-Vereinbarung“) entwickelten die Parteien ein gemeinsames Streckensystem (für das sie jeweils festlegten, welche Partei welche Dienstleistungen anbieten sollte) sowie gemeinsame Tarifstrukturen und gemeinsame Flugpläne. Die in Deutschland verkauften Flugtickets werden von LH und in Österreich verkaufte Tickets von OS ausgestellt. Außerdem trafen die Parteien eine Code-Sharing-Vereinbarung für alle Strecken zwischen Deutschland und Österreich. Auf manchen Strecken setzen beide Gesellschaften jeweils ihre eigenen Flugzeuge ein; Flüge der jeweils anderen Partei werden gemäß einer Code-Sharing-Vereinbarung genutzt.⁴⁵ Andere Strecken bedient jeweils eine der Parteien mit eigenen Flugzeugen (nachstehend „ausführende Gesellschaft“), während die andere Partei ausschließlich als vermarktende Gesellschaft auftritt, auf diesen Strecken aber keine eigenen Flugzeuge einsetzt.⁴⁶

(65) Im Jahr 1999 haben die Parteien die GU-Vereinbarung gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag bei der Kommission angemeldet.⁴⁷ Die Kommission ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Vereinbarung zum einen den tatsächlichen und den potenziellen Wettbewerb zwischen LH und OS gemäß Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag auf allen Strecken zwischen Österreich und Deutschland behindern,⁴⁸ zum anderen unter gewissen

⁴⁵ Dies ist zurzeit bei den folgenden sechs Strecken der Fall: Wien-Berlin, Wien-Düsseldorf, Wien-Frankfurt, Wien-Hamburg, Wien-München und Wien-Stuttgart.

⁴⁶ OS bedient zurzeit die folgenden zehn Strecken als ausführende Gesellschaft: Graz-Düsseldorf, Innsbruck-Frankfurt, Linz-Düsseldorf, Salzburg-Düsseldorf, Salzburg-Frankfurt, Wien-Köln, Wien-Dresden, Wien-Hannover, Wien-Leipzig und Graz-Stuttgart. LH bedient die folgenden sechs Strecken als ausführende Gesellschaft: von Graz nach Frankfurt und nach München; Innsbruck-Hamburg, Klagenfurt-München, von Linz nach Frankfurt und nach München. Seit März 2009 bedient OS die Strecke Wien-Nürnberg nicht mehr selbst.

⁴⁷ Siehe Sache IV/37.730 – Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG/Deutsche LUFTHANSA AG, Freistellung mit Auflagen/Verpflichtungsentscheidung, Veröffentlichung der öffentlichen Fassung im Web, ABl. L 242, 10.9.2002, S. 25-43; endgültige Fassung der Mitteilung gemäß Artikel 19 Absatz 3, ABl. C 356, 14.12.2001, S. 5-8, und endgültige Fassung der Mitteilung gemäß Artikel 19 Absatz 3, ABl. C 193, 11.7.2000, S. 7-8.

⁴⁸ 1999 wurden 33 Strecken zwischen Österreich und Deutschland bedient. Nur eine Strecke (Wien-Friedrichshafen) wurde weder von LH noch von OS bedient; auf dieser Strecke wurden Flüge ausschließlich von Rheintalflug durchgeführt. 2001 wurde Rheintalflug von OS übernommen.

Bedingungen aber auch zum wirtschaftlichen Fortschritt gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag beitragen würde. 2002 hat die Kommission die GU-Vereinbarung daher bis Dezember 2005 gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag von Kartellbestimmungen freigestellt; die Freistellung erfolgte unter dem Vorbehalt der Übermittlung von Verpflichtungszusagen, die sicherstellen sollten, dass die Verbraucher an den erwarteten Kosteneinsparungen beteiligt würden sowie dass die Einschränkungen des Wettbewerbs nicht über das erforderliche Maß hinausgingen und dass weitere Wettbewerber auf dem Markt tätig wären. Die Abhilfemaßnahmen bestanden im Wesentlichen aus der Verpflichtung, neuen Marktteilnehmern für alle von neuen Marktteilnehmern gewünschten Strecken zwischen Österreich und Deutschland Zeitnischen im Umfang von jeweils bis zu 40 % der von LH und OS genutzten Zeitnischen für die betreffenden Strecken zur Verfügung zu stellen.⁴⁹

- (66) Auch nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Freistellungsentscheidung im Jahr 2005 setzten die Parteien ihre Zusammenarbeit gemäß der GU-Vereinbarung fort. Gemäß den neuen Verfahrensregeln für die Anwendung von Artikel 81 EG-Vertrag, insbesondere von Verordnung 1/2003,⁵⁰ war den Parteien ein erneuter Freistellungsantrag verwehrt. Die Vereinbarkeit ihrer in der GU-Vereinbarung geregelten Zusammenarbeit mit Artikel 81 EG-Vertrag haben die Parteien selbst bewertet.⁵¹

(ii) Auswirkungen des Vorhabens auf die Situation vor dem Zusammenschluss

- (67) Wie bereits erläutert, ist die anmeldende Partei der Ansicht, dass LH und OS infolge ihrer Zusammenarbeit bei keiner der Strecken zwischen Österreich und Deutschland als Wettbewerber zu betrachten seien und dass das beabsichtigte Vorhaben daher nicht zu einer Einschränkung des Wettbewerbs zwischen beiden Gesellschaften führen könne.
- (68) Selbst wenn eine durch eine tatsächliche Einschränkung oder Beseitigung des Wettbewerbs gekennzeichnete Situation vor dem Zusammenschluss als relevanter Vergleichsmaßstab anzunehmen sein sollte, bedeutet dies nicht zwangsläufig, dass das beabsichtigte Vorhaben nicht zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs führen würde. Für den Fall, dass eine dauerhafte strukturelle Verbindung an die Stelle der umfassenden Zusammenarbeit vor dem Zusammenschluss getreten ist, hat die Kommission die konkreten Auswirkungen der Einrichtung dieser strukturellen Verbindung auf die einzelnen Strecken (insbesondere auf Strecken zwischen Drehkreuzen) untersucht, um beurteilen zu können, in welchem Umfang der Wettbewerb nach dem Zusammenschluss beeinträchtigt werden könnte.⁵²
- (69) Ob die Schaffung einer dauerhaften strukturellen Verbindung in dieser Sache zu einer erheblichen Behinderung eines wirksamen Wettbewerbs dahingehend führen würde, dass

49 Außerdem waren Maßnahmen zur Tarifkontrolle sowie das Einfrieren von Kapazitäten für die Strecken zwischen Österreich und Deutschland vorgesehen, die die neuen Marktteilnehmer bedienen wollten.

50 Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 81 und 82 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln (ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1).

51 Die Parteien haben der Kommission eine Kopie der Selbstbewertung vorgelegt, die offenbar aus dem Jahr 2006 stammt.

52 Siehe auch Sache COMP/M.5181 – Delta Air Lines/Northwest Airlines, Erwägungsgründe 32 und 33.

der tatsächliche oder der potenzielle Wettbewerb beseitigt würde, wird daher in Abschnitt VII im Zusammenhang mit der wettbewerbsrechtlichen Beurteilung der einzelnen Strecken untersucht.

b. Weltweite bilaterale Vereinbarung zwischen LH und OS

(i) Die Situation vor dem Zusammenschluss

(70) Die weltweite bilaterale Vereinbarung zwischen LH und OS sieht eine gemeinsame Netzplanung sowie eine gemeinsame Preis- und Haushaltspolitik vor. Die Parteien bleiben jedoch jeweils für ihre eigenen Strecken und für die Entwicklung ihres jeweils eigenen Netzes sowie für die bilaterale Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften verantwortlich; auch für Vertrieb und Vermarktung sind die Gesellschaften jeweils getrennt zuständig. LH erklärt, LH und OS führten keine regelmäßigen Preisgespräche, und der Umfang der Zusammenarbeit gestalte sich je nach Zielort unterschiedlich. Nach Auskunft von LH hat die weltweite Zusammenarbeit zwischen LH und OS jedoch bereits einen derartigen Umfang erreicht, dass die beiden Gesellschaften im Zusammenhang mit der korrekten Bestimmung des Vergleichsmaßstabs nicht mehr als Wettbewerber betrachtet werden könnten.

(71) 2002 wurde die weltweite bilaterale Vereinbarung zwischen LH und OS gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag ohne Verpflichtungszusagen von LH und OS bis Dezember 2005 von Kartellbestimmungen freigestellt. In der Freistellungsentscheidung hat die Kommission festgestellt, dass die Netze von LH und OS einander weitgehend ergänzen – außer im Hinblick auf den Verkehr zwischen Österreich und Deutschland. OS konzentrierte sich auf mittlere Strecken in Europa, besonders in Mittel- und Osteuropa; LH dagegen bediente vorwiegend den Langstreckenbereich. Die Kommission hat festgestellt, dass die Verbindung dieser komplementären Netze wichtige Synergieeffekte und attraktive Verbindungen für die Verbraucher schafft und dass die Errichtung eines umfassenderen europäischen Streckennetzes zu Kosteneinsparungen für LH und OS führt, die sich aus einem erhöhten Passagieraufkommen im gesamten Streckennetz, einer verbesserten Streckenanbindung, einer besseren Planung der Flugfrequenzen, einer besseren Auslastung und einer besseren Organisation der Vertriebssysteme und der Bodenabfertigungsdienste ergeben.

(ii) Auswirkungen des Vorhabens auf die Situation vor dem Zusammenschluss

(72) Wie in Abschnitt VII im Zusammenhang mit der wettbewerbsrechtlichen Würdigung erläutert, braucht die Frage, ob die weltweite Zusammenarbeit von LH und OS bereits einen derartigen Umfang erreicht hat, dass die Gesellschaften unter dem Gesichtspunkt des relevanten Vergleichsmaßstabs nicht mehr als Wettbewerber zu betrachten seien, nicht geklärt zu werden, da der beabsichtigte Zusammenschluss unabhängig vom relevanten Vergleichsmaßstab wirksamen Wettbewerb auf keiner der Strecken erheblich behindern würde, die außerhalb Deutschlands und Österreichs von dieser weltweiten Zusammenarbeit betroffen sind.

c. Code-Sharing-Vereinbarung zwischen BMI und OS auf der Strecke Wien-London

(i) Die Situation vor dem Zusammenschluss

- (73) Für die Strecke Wien-London hat OS mit BMI Standardvereinbarungen über ein Code-Sharing mit freiem Verkauf getroffen.
- (74) Der anmeldenden Partei zufolge verfügt die vermarktende Fluggesellschaft nach Maßgabe dieser Vereinbarungen nicht über eigene Kontingente in den betreffenden Flugzeugen, sondern kann nur in Echtzeit elektronisch auf die verfügbaren Sitze der ausführenden Gesellschaft zugreifen. Vor der Bestätigung einer Buchung muss die vermarktende Fluggesellschaft daher prüfen, ob die Sitzplätze in der gewünschten Kategorie tatsächlich noch verfügbar sind. Die ausführende Fluggesellschaft behält die Kontrolle über den Sitzplatzbestand, um sicherstellen zu können, dass die vermarktende Fluggesellschaft Flüge nicht mit ertragsschwachen Plätzen (d. h. mit billigen eingeschränkten Economy-Tickets für Städtepaar-Passagiere) belegt, wenn diese Buchungen zu Lasten ertragsstärkerer Passagiere gingen, die die ausführende Fluggesellschaft ansonsten befördern würde (d. h. Städtepaar-Passagiere oder Passagiere mit Anschlussflügen in der Business-Klasse). Dazu werden die Ticketkategorien der Passagiere abgebildet, und den vermarktenden Fluggesellschaften wird nach dem Windhundverfahren („*first-come-first-serve*“) Zugriff auf die Sitze der betreffenden Kategorie gewährt. Der vermarktenden Fluggesellschaft wird also eine Gleichbehandlung hinsichtlich des Zugriffs auf Sitzplätze angeboten, ohne jedoch die Ertragsmaximierung der ausführenden Fluggesellschaft zu beeinträchtigen.
- (75) LH argumentiert, da OS das für BMI verfügbare Sitzkontingent kontrolliere, sei der Wettbewerb zwischen den Parteien auf dieser Strecke ohnehin eingeschränkt, und entsprechend würde der beabsichtigte Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf dieser Strecke auch nicht erheblich behindern.

(ii) Auswirkungen des Vorhabens auf die Situation vor dem Zusammenschluss

- (76) Wie im Zusammenhang mit der wettbewerbsrechtlichen Würdigung in Abschnitt VII erläutert, braucht die Frage, ob OS und BMI angesichts der derzeitigen Code-Sharing-Vereinbarung als Wettbewerber zu betrachten sind, nicht geklärt zu werden, weil der beabsichtigte Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf dieser Strecke unabhängig vom relevanten Vergleichsmaßstab ohnehin nicht erheblich behindern würde.

d. Einander überschneidende Strecken bei OS und Eurowings, bei denen die Kommission in der Entscheidung in der Sache Lufthansa/Eurowings festgestellt hat, dass LH und OS nicht miteinander konkurrieren

(i) Die Situation vor dem Zusammenschluss

- (77) Eurowings war zum Zeitpunkt der Freistellungsentscheidung noch keine Tochter von LH; entsprechend war diese Entscheidung für Eurowings nicht maßgeblich. Zudem ist Eurowings in keiner Weise in bestehende Kooperationsvereinbarungen zwischen OS und

LH einbezogen, und Eurowings und die Eurowings-Tochter 4U haben auch keine eigenen Kooperationsvereinbarungen mit OS geschlossen. In ihrer Entscheidung in der Sache Lufthansa/Eurowings hat die Kommission festgestellt, dass LH und OS auf weltweiter Ebene nicht miteinander konkurrieren. Daher hat die Kommission untersucht, wie sich ein Zusammenschluss von Eurowings und LH auswirken würde; dabei wurde OS nicht als Wettbewerber für LH betrachtet. Die Übernahme von Eurowings durch LH wurde mit der einzigen Auflage genehmigt, dass das Unternehmen sich zur Freigabe von Zeitnischen u. a. für die Strecken Wien-Köln und Wien-Stuttgart verpflichten müsse; für diese Strecken wurde davon ausgegangen, dass das Vorhaben Eurowings als einzigen Wettbewerber für LH ausschalten würde.

- (78) Die anmeldende Partei argumentiert, die Überschneidungen zwischen OS und Eurowings seien in der genannten Fusionsentscheidung bereits analysiert und bewertet worden; daher könnten diese Überschneidungen nicht als betroffene Märkte betrachtet werden bzw. in jedem Fall könne nicht festgestellt werden, dass das Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb auf diesen Strecken erheblich behindern würde.

(ii) Auswirkungen des Vorhabens auf die Situation vor dem Zusammenschluss

- (79) OS war keine förmliche Partei des in den früheren Entscheidungen behandelten Zusammenschlusses zwischen LH und Eurowings, und in diesen früheren Entscheidungen wurde die Einrichtung einer dauerhaften strukturellen Verbindung zwischen OS einerseits und LH und Eurowings andererseits nicht behandelt. Allerdings wurden die Überschneidungen zwischen Eurowings und OS in der wettbewerbsrechtlichen Würdigung dieser früheren Entscheidung im Rahmen der umfassenden vertraglichen Zusammenarbeit zwischen LH und OS berücksichtigt, die damals bereits bestand. Da das Vorhaben den tatsächlichen oder potenziellen Wettbewerb zwischen Eurowings und OS beseitigt, besteht daher kein Grund, diese Überschneidungen in dieser Sache nicht zu berücksichtigen.
- (80) Diesbezüglich ist festzustellen, dass die Geschäftstätigkeit von Eurowings mit Blick auf die Strecken zwischen Österreich und Deutschland in keiner Weise Bestandteil des Gemeinschaftsunternehmens von LH und OS ist. In welchem Umfang dieses Vorhaben den tatsächlichen Wettbewerb zwischen OS und 4U beseitigt, wird daher im Rahmen der wettbewerbsrechtlichen Würdigung in Abschnitt VII untersucht.

e. *Streckenüberschneidungen zwischen OS und LX, bei denen die Kommission in der Fusionsentscheidung in der Sache Lufthansa/Swiss festgestellt hat, dass LH und OS nicht miteinander konkurrieren und bei denen LX und OS zurzeit nach Maßgabe einer Code-Sharing-Vereinbarung für Strecken zwischen der Schweiz und Österreich zusammenarbeiten*

(i) *Die Situation vor dem Zusammenschluss*

(81) Ähnlich gehörte LX zum Zeitpunkt der Freistellungsentscheidung im Jahr 2002 nicht zu LH, und entsprechend war die Freistellung der weltweiten bilateralen Vereinbarung zwischen LH und OS nicht auf LX übertragbar. Die Überschneidung zwischen LX und OS war bereits Gegenstand der Entscheidung in der Sache Lufthansa/Swiss, in der die Kommission festgestellt hat, dass LH und OS auf globaler Ebene nicht als Wettbewerber zu betrachten seien.⁵³ Daher hat die Kommission die Auswirkungen des Zusammenschlusses von LX und LH geprüft; OS wurde nicht als Wettbewerber für LH betrachtet, und die Kommission hat die Übernahme von LX durch LH ausschließlich unter dem Vorbehalt der Verpflichtung zur Bewilligung von Zeitnischen auf verschiedenen Strecken (u. a. Zürich-Wien) genehmigt.

(82) Die anmeldende Partei argumentiert, die Überschneidungen zwischen OS und Eurowings seien in der im vorstehenden Absatz genannten Fusionsentscheidung bereits analysiert und bewertet worden; daher könnten diese Überschneidungen nicht als betroffene Märkte betrachtet werden bzw. in jedem Fall könne nicht festgestellt werden, dass das Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb auf diesen Strecken erheblich behindern würde. Grundsätzlich argumentiert LH bezüglich der Code-Sharing-Vereinbarung zwischen LX und OS, da OS die für LX auf den Strecken Wien-Zürich, Wien-Genf und Wien-Basel verfügbaren Sitzkontingente kontrolliere und umgekehrt LX über die für OS auf der Strecke Wien-Zürich verfügbaren Sitzkontingente bestimme, bestehe ein eingeschränkter Wettbewerb zwischen den Parteien; entsprechend sei das Vorhaben hinsichtlich dieser drei Strecken wettbewerbsrechtlich unbedenklich.

(ii) *Auswirkungen des Vorhabens auf die Situation vor dem Zusammenschluss*

(83) Nach der Entscheidung der Kommission in der Sache Lufthansa/Swiss schlossen LX und OS eine Standardvereinbarung über ein Code-Sharing mit freiem Verkauf für alle Strecken zwischen Österreich und der Schweiz. Dies stellt eine erhebliche Änderung für die betreffenden Strecken dar, die in dieser Entscheidung der Kommission noch nicht berücksichtigt wurde. Insbesondere hat diese Code-Sharing-Vereinbarung LX eine Vermarktungspräsenz auf einigen dieser Märkte erschlossen, die LX den Zugang zu diesen Strecken erleichtert.⁵⁴

53 Siehe Sache COMP/M.3770 Lufthansa/Swiss.

54 Die Bewertung der Strecken Wien-Basel und Wien-Genf in der Entscheidung in der Sache Lufthansa/Swiss ging von der Tatsache aus, dass LX für die Strecke Wien-Genf keine Direktflüge anbot und dass sich die Gesellschaft noch vor der Entscheidung aus der Strecke Wien-Basel zurückgezogen hatte (siehe Erwägungsgründe 90 ff. in dieser Entscheidung).

(84) Wie in Abschnitt VII im Zusammenhang mit der wettbewerbsrechtlichen Würdigung erläutert, braucht der exakte relevante Vergleichsmaßstab letztlich jedoch nicht geklärt zu werden, da der beabsichtigte Zusammenschluss wirksamen Wettbewerb ohnehin auf keiner der betroffenen Strecken zwischen Österreich und der Schweiz erheblich behindern würde.

(2) *Übernahme von OS durch eine andere Fluggesellschaft (d. h. durch Air France-KLM) als relevanter Vergleichsmaßstab für die Bewertung des beabsichtigten Vorhabens*

(85) Würde OS nicht von LH übernommen, ist wie in Erwägungsgrund (61) erläutert, als wahrscheinlich anzunehmen, dass OS von einer anderen Fluggesellschaft (nämlich von Air France-KLM) übernommen würde. Daher ist für die Bewertung des Vorhabens als wahrscheinlichste Alternative zur Situation vor dem Zusammenschluss anzunehmen, dass OS von einer anderen Fluggesellschaft (d. h. im konkreten Fall von Air France-KLM) übernommen würde. Dieser Zusammenschluss hätte zur Folge, dass OS die bestehenden Vereinbarungen mit LH sowie die Mitgliedschaft in der Star-Allianz kündigen und sich einer anderen Allianz (nämlich der SkyTeam-Allianz) anschließen würde, der auch Air France-KLM angehört. Wie in Abschnitt VII ausführlicher erläutert, würde OS dann auf mehreren Strecken mit LH konkurrieren, statt diese Strecken weiterhin in Zusammenarbeit mit LH zu bedienen. (Diese Situation wird im Folgenden als „Air France-KLM-Fallkonstellation“ bezeichnet).

(86) Angesichts der grundsätzlichen politischen Entscheidung, OS zu privatisieren, ist festzustellen, dass das Submissionsverfahren zur Privatisierung von OS wahrscheinlich länger gedauert hätte und dass die Verhandlungen mit weiteren interessierten Parteien andauert hätten, wenn LH nicht bereits binnen der ursprünglichen Frist für den Privatisierungsprozess ein Angebot unterbreitet hätte. Die der Kommission vorliegenden Beweismittel⁵⁵ lassen als wahrscheinlichste Alternative für eine Übernahme von OS durch LH annehmen, dass OS von einer anderen Fluggesellschaft (nämlich von Air France-KLM) übernommen worden wäre. Dieses absehbare Szenario hätte zur Folge, dass OS die bestehenden Vereinbarungen mit LH sowie die Mitgliedschaft in der Star-Allianz kündigen und sich einer anderen Allianz (nämlich der SkyTeam-Allianz) anschließen würde, der auch Air France-KLM angehört.

(87) Den der Kommission vorliegenden Informationen zufolge wäre OS langfristig ohne eine drastische Kapitalaufstockung sowie ohne die Veräußerung von Vermögenswerten und ohne Umstrukturierungsmaßnahmen nicht rentabel; diese drastische Umstrukturierung und Verkleinerung würde jedoch auch ernsthafte Risiken und beträchtliche nachteilige Auswirkungen mit sich bringen. Daher wurde die Privatisierung von OS als zu bevorzugende Option bewertet.⁵⁶ Am 12. August 2008 hat die österreichische Regierung daher einen Privatisierungsauftrag erteilt, mit dem die ÖIAG befugt wurde, ihre gesamte Beteiligung an Austrian Airlines zu veräußern.

55 Siehe insbesondere die in den Fußnoten 56 und 63 zitierten Unterlagen.

56 Siehe [verschiedene interne Unterlagen von OS]*.

- (88) Am 13. August 2008 hat die ÖIAG potenzielle Anleger durch entsprechende Bekanntmachungen in österreichischen und in internationalen Zeitschriften aufgefordert, bis zum 24. August 2008 ihr Interesse an einer Übernahme der Beteiligung der ÖIAG mitzuteilen. Am 28. August 2008 wurde potenziellen Anlegern mitgeteilt, dass bis zum 12. September 2008 ein Übernahmekonzept mit Informationen zum jeweiligen Bieter, zum Konzept für die Zukunft von OS, einem Vorschlag für die Gestaltung des Vorhabens, Informationen zur beabsichtigten Finanzierung und gewissen zusätzlichen Informationen zu übermitteln sei. Nach diesen Aufforderungen gingen nur drei Übernahmekonzepte ein (nämlich von Air France-KLM, LH und Siberian Airways). Am 16. September 2008 wurden die drei verbliebenen Bieter aufgefordert, ihre endgültigen Angebote zum 21. Oktober 2008 (ohne Kaufpreis) bzw. zum 24. Oktober 2008 (unter Nennung des Kaufpreises) zu übermitteln.
- (89) LH war die einzige Bieterin, die am 21. Oktober 2008 ein Angebot mit einem Vertrag und einem Strategiekonzept übermittelte. Ein Preis wurde noch nicht genannt. Am 24. Oktober 2008 übermittelte LH ein bindendes Angebot mit einem negativen Kaufpreis für OS. Siberian Airways übermittelte am 24. Oktober 2008 ein ausdrücklich als nicht bindend bezeichnetes Angebot;⁵⁷ offenbar hatte Siberian Airlines die Übernahme von OS aber nicht ernsthaft erwogen; dies ist insbesondere deshalb festzustellen, weil die Gesellschaft (abgesehen von einigen wenigen internationalen Direktflügen) Zielorte in Russland und in der Gemeinschaft unabhängiger Staaten anfliegt und ein umfangreiches nationales Streckennetz innerhalb von Russland mit Basen und Drehkreuzen innerhalb von Russland betreibt. Air France-KLM hat weder ein bindendes noch ein nicht bindendes Angebot unterbreitet. Als die beiden Hauptgründe für den Verzicht auf die Abgabe eines Angebots bis zum 21. Oktober 2008 gibt Air France-KLM an, (i) dass die Gesellschaft zu dem Ergebnis gelangt sei, dass ein Angebot, das die von der ÖIAG vorgegebenen Bedingungen für den Privatisierungsprozess erfüllen würde, finanziell nicht tragbar wäre, und dass (ii) Air France-KLM nicht alle erforderlichen Informationen mitgeteilt wurden, die der Gesellschaft eine eingehende und endgültige Bewertung der Finanzlage von OS ermöglicht hätten.⁵⁸
- (90) Nach dem Angebot von LH verlängerten die österreichischen Behörden den der ÖIAG erteilten Privatisierungsauftrag bis zum 31. Dezember 2008 und erteilten der ÖIAG die Befugnis, OS Stützungsmaßnahmen im Umfang von bis zu 500 Mio. EUR zu gewähren.⁵⁹
- (91) Air France-KLM hat OS im Rahmen der Privatisierung zwar kein förmliches Angebot unterbreitet; die Untersuchung der Kommission hat jedoch ergeben, dass gegebenenfalls höchstwahrscheinlich Air France-KLM die alternative Bieterin gewesen wäre. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass Air France-KLM zu dem Zeitpunkt, als die Gesellschaft von den im vorstehenden Erwägungsgrund genannten Stützungsmaßnahmen Kenntnis erlangte, erneut Interesse an einer Fortsetzung der Verhandlungen über eine

57 Siehe Artikel „Zwei Angebote zu AUA: Lufthansa prozesskonform, S7 in Prüfung“ in www.kleinezeitung.at/nachrichten/wirtschaft/aua/1605399/index.do.

58 Siehe Antwort auf das Auskunftsverlangen an Air France-KLM vom 18. Juni 2008, Nummer 1.

59 Schreiben des Bundesministeriums für Finanzen vom 29. Oktober 2008 mit der entsprechenden Aufforderung an die österreichische Regierung.

mögliche Übernahme von OS zum Ausdruck brachte, indem die Gesellschaft der ÖIAG mitteilte, dass sie zur Vorlage eines endgültigen Angebots an OS bereit sei („Wir möchten Ihnen heute bestätigen, dass Air France-KLM weiterhin an einer Investition in Austrian interessiert ist; außerdem möchten wir unsere Bereitschaft zum Ausdruck bringen, uns auch künftig am derzeitigen Privatisierungsprozess zu beteiligen, da sich die Bedingungen offenbar sowohl hinsichtlich des annehmbaren Angebotspreises als auch bezüglich des Umfangs der Verbindlichkeiten und des Zeitpunktes für ein bindendes Angebot grundlegend geändert haben.“)⁶⁰

- (92) Laut internen Unterlagen von LH, die offenbar auf dem Geschäftsplan von OS beruhen, hat LH eine Übernahme von OS durch Air France-KLM offenbar ernsthaft geprüft.⁶¹ Es kann davon ausgegangen werden, dass ein derartiges alternatives Szenario für Air France-KLM weniger rentabel als für LH gewesen wäre, da OS Erträge verloren hätte, die im Gemeinschaftsunternehmen mit LH erzielt wurden, und da OS Gebühren für den Austritt aus der Allianz hätte zahlen müssen. OS befindet sich anscheinend aber derzeit in einer finanziellen Lage, die es der Gesellschaft sehr schwer wenn nicht unmöglich gemacht hätte, längerfristig ihre Unabhängigkeit zu erhalten und weiterhin eigenständig und ohne die Hilfe Dritter tätig zu sein.
- (93) Aufgrund der Finanzaufstellungen von OS vom Oktober 2008 ging LH davon aus, dass OS ohne die Hilfe Dritter im ersten Halbjahr 2009 zahlungsunfähig würde.⁶² Wenn OS unabhängig bleiben sollte, müsste Österreich als größter Anteilseigner mit alleiniger Kontrolle über das Unternehmen vermutlich das Gesellschaftskapital von OS aufstocken und eine Umstrukturierung vornehmen.
- (94) Außerdem hat OS verschiedene Optionen geprüft; dabei wurde eine Übernahme durch Air France-KLM als wahrscheinlichste und insbesondere bevorzugte Alternative zu einer Übernahme durch LH⁶³ gegenüber einem Szenario betrachtet, bei dem OS zwar unabhängig geblieben, dafür aber einer drastischen Umstrukturierung und Verschlinkung unterzogen worden wäre. Insbesondere nehmen interne Unterlagen von OS auf die Möglichkeit einer Privatisierung und Veräußerung von OS als „Plan A“ Bezug, während die Option, dass OS unabhängig bliebe, dafür aber umstrukturiert und verschlankt würde, als „Plan B“ bezeichnet wird.⁶⁴ Dies ist auch daraus ersichtlich, dass OS davon ausging, dass eine Geschäftstätigkeit als eigenständiges Unternehmen zusätzliche Finanzmittel in Höhe von 1,2 Mrd. EUR bis 2011 erfordern würde.⁶⁵ Dieser Betrag liegt erheblich über dem Umfang der Maßnahmen, die die ÖIAG zur Unterstützung der Privatisierung von OS durch eine Veräußerung an LH gewährte.

60 Siehe Antwort auf das Auskunftsverlangen an Air France-KLM vom 18. Juni 2008, Nummer 2.

61 Dokument von LH mit dem Titel [...]*.

62 Dokument von LH mit dem Titel [...]*.

63 Siehe [verschiedene interne Dokumente von OS]*; aus diesen Dokumenten geht eindeutig auch hervor, dass eine Übernahme von OS durch Air France-KLM zwangsläufig bedeuten würde, dass OS die Star-Allianz verlassen und sich der SkyTeam-Allianz anschließen müsste.

64 Siehe insbesondere die in den Fußnoten 56 und 63 zitierten Unterlagen.

65 OS, internes Dokument [...]*.

- (95) Außerdem ist aus internen Dokumenten der verschiedenen am Privatisierungsprozess beteiligten Parteien ein klarer politischer Wille zur Privatisierung von OS zu erkennen.
- (96) Und wenn LH kein Angebot unterbreitet hätte, wäre der Prozess der Privatisierung von OS verlängert und die Verhandlungen mit anderen interessierten Parteien fortgesetzt worden. Air France-KLM war auch im Submissionsprozess im Zusammenhang mit der Privatisierung von OS im Herbst 2008 der wahrscheinlichste alternative Anbieter.
- (97) In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass Air France-KLM wegen der finanziellen Situation von OS bis zum 21. Oktober 2008 kein bindendes Angebot unterbreitet hat. Als später deutlich wurde, dass die österreichischen Behörden eine Kapitalerhöhung um 500 Mio. EUR für OS bewilligen würden, brachte Air France-KLM erneut Interesse an einer Übernahme von OS unter diesen geänderten Bedingungen zum Ausdruck; die ÖIAG aber erklärte, an den eingerichteten Veräußerungsprozess gebunden zu sein. Die ÖIAG lehnte erneute Verhandlungen mit Air France-KLM ab und setzte den Prozess der Veräußerung von OS an LH fort.⁶⁶
- (98) Die der Kommission vorliegenden Beweismittel vermitteln den Eindruck, dass der Angebotsprozess zur Privatisierung von OS und die Verhandlungen mit weiteren interessierten Parteien fortgesetzt worden wären, wenn LH kein Angebot unterbreitet hätte; in diesem Falle wäre OS höchstwahrscheinlich von Air France-KLM übernommen worden.
- (99) Den der Kommission vorliegenden Beweismitteln zufolge hat diese Schlussfolgerung heute ebenso Bestand wie während des Angebotsprozesses. Die wirtschaftlichen Bedingungen haben sich nach Abschluss des Angebotsprozesses möglicherweise nachteilig auf die Luftfahrtbranche insgesamt ausgewirkt (auch auf Air France-KLM und OS); es wird jedoch davon ausgegangen, dass die wesentlichen Gründe dafür, dass sich Air France-KLM für eine Übernahme von OS im Rahmen des Angebotsprozesses interessierte, auch heute noch gegeben sind.⁶⁷ Außerdem wären ungünstige wirtschaftliche Rahmenbedingungen noch ein zusätzliches Argument für die Schlussfolgerung in Erwägungsgrund (94) dahingehend, dass OS ohne eine drastische Kapitalaufstockung, die Veräußerung erheblicher Vermögenswerte und eine grundlegende Umstrukturierung langfristig nicht rentabel und wahrscheinlich mit ernsthaften Risiken und erheblichen nachteiligen Folgen konfrontiert wäre und daher auch mittel- und langfristig die Privatisierung von OS die bevorzugte Option darstellte.

66 Siehe Schreiben von Air France/KLM an Merrill Lynch vom 21. Oktober 2008 und vom 5. November 2008; siehe ferner verschiedene entsprechende Artikel in der Presse (z. B. „Air France-KLM buhlt um AUA und Alitalia: Wird fristgerecht ihr Angebot einreichen“ vom 9. September 2008 und „Air France-KLM will wieder ins AUA Rennen: Die ÖIAG lehnt einen erneuten Einstieg ab“ unter www.news.at, Artikel „Airline-Übernahme, Air France zieht bei AUA zurück“ vom 22. Oktober 2008, Artikel „Übernahmepoker um Austrian Airlines, Air France fühlt sich benachteiligt“ vom 21. November 2008 unter www.handelsblatt.com/unternehmen, Artikel „AUA: Air France/KLM hat die Nase vorn“ vom 7. Oktober 2008 und „AUA-Verkauf: Air France will wieder mitbieten“ vom 7. November 2008 unter www.diepresse.com).

67 Insbesondere zeigt eine Analyse des Netzes von Air France/KLM sowie der Lage der Drehkreuze von Air France/KLM (Paris (CDG) und Amsterdam (AMS)), dass Air France/KLM die eigene Marktposition im Hinblick auf Zielorte in Mittel- und Osteuropa (MOE) durch die Übernahme von OS erheblich stärken würde. [...]*.

- (100) Dass die Air France-KLM-Fallkonstellation als wahrscheinlichste Entwicklung anzunehmen ist, wenn die beabsichtigte Übernahme von OS durch LH scheitern würde, wird auch durch interne Unterlagen der Parteien bestätigt, denen zufolge beide Parteien die Möglichkeit der Übernahme von OS durch Air France KLM ernsthaft erwogen haben. In Verbindung mit Auskunftsverlangen hat LH keine internen Dokumente vorgelegt, in denen andere Erwerber als Air France-KLM in Betracht gezogen wurden. In Unterlagen von OS werden alternative Erwerber erörtert, LH und Air France-KLM werden jedoch als die beiden bevorzugten Kandidaten betrachtet.
- (101) Daher ist die Übernahme durch Air France-KLM für die Bewertung des Vorhabens die wahrscheinlichste Alternative zur Situation vor dem Zusammenschluss.
- (102) Wenn diese Fallkonstellation als Grundlage für die wettbewerbsrechtliche Würdigung angenommen wird, bietet das Vorhaben Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt, weil es einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindern könnte; wie in Abschnitt VII im Zusammenhang mit der wettbewerbsrechtlichen Würdigung ausführlich erläutert, ist nämlich festzustellen, dass das Vorhaben den tatsächlichen bzw. zumindest den potenziellen Wettbewerb zwischen den Parteien auf einer Reihe von Strecken beseitigen würde, wenn OS unter den absehbaren Bedingungen von Air France-KLM übernommen würde und OS entsprechend seine Kooperationsvereinbarungen mit LH kündigen, die Star-Allianz verlassen und sich der SkyTeam-Allianz anschließen würde. Insbesondere wären OS und LH infolge der absehbaren Übernahme von OS durch Air France-KLM und der anschließenden Kündigung der Kooperationsvereinbarungen zwischen LH und OS auf den relevanten Strecken tatsächliche oder potenzielle Wettbewerber.
- (103) Diesbezüglich geht aus internen Unterlagen von LH hervor, dass LH die möglichen Risiken einer Kündigung der bestehenden Kooperationsvereinbarungen und eines Beitritts zur SkyTeam-Allianz geprüft hat und dass LH in diesem absehbaren Szenario tatsächlich Flugfrequenzen erhöhen und neue Strecken in das bestehende Netz hätte aufnehmen müssen.⁶⁸ [...]*. In den relevanten internen Dokumenten erklärte LH insbesondere, dass LH [...]* die wöchentlichen Flugfrequenzen auf den Strecken Wien-München und Wien-Frankfurt erhöhen müsse. Daher wird in dieser Entscheidung untersucht, in welchem Umfang ein tatsächlicher oder potenzieller Wettbewerb zwischen LX und OS auf diesen Strecken nach dem Zusammenschluss im Unterschied zur alternativen Übernahme von OS durch Air France-KLM beseitigt würde.
- (104) Bei sämtlichen Strecken, auf denen das Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb ohnehin nicht erheblich behindern würde, braucht der relevante Vergleichsmaßstab nicht geklärt zu werden.

68 Dokument von LH mit dem Titel [...]*

(3) *Schlussfolgerung*

- (105) Die relevanten betroffenen Märkte für den Passagierluftverkehr werden sowohl unter Berücksichtigung der Fallkonstellation vor dem Zusammenschluss als auch der absehbaren Situation einer Übernahme von OS durch Air France-KLM, der Kündigung der bestehenden Vereinbarungen mit LH, des Austritts aus der Star-Allianz und des Beitritts zur SkyTeam-Allianz untersucht, wenn dies erforderlich ist, um feststellen zu können, ob das Vorhaben den wirksamen Wettbewerb erheblich behindern würde. Wie im Zusammenhang mit der wettbewerbsrechtlichen Würdigung in Abschnitt VII ausführlicher erläutert, braucht die Frage, welcher dieser beiden Vergleichsmaßstäbe für die Bewertung des Vorhabens heranzuziehen ist, jedoch nicht geklärt zu werden.
- (106) Bei der Würdigung in dieser Entscheidung trifft die Kommission keine Feststellung bezüglich der Vereinbarkeit der bestehenden Kooperationsvereinbarungen mit Artikel 81 EG-Vertrag. Es kann jedoch nicht erwartet werden, dass die Kommission eine vor dem Zusammenschluss bestehende Zusammenarbeit, die im Widerspruch zu Artikel 81 EG-Vertrag steht, als relevanten Vergleichsmaßstab akzeptiert.⁶⁹ Da die in dieser Sache festgestellten wettbewerbsrechtlichen Bedenken durch die von den Parteien angebotenen Verpflichtungszusagen ausgeräumt werden, muss die Vereinbarkeit der vor dem Zusammenschluss bestehenden Zusammenarbeit der Parteien mit Artikel 81 EG-Vertrag für diese Entscheidung nicht weiter erörtert werden.

VII. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

A. Linienflüge im Passagierverkehr

- (107) Das Vorhaben führt zu einer Reihe horizontaler Überschneidungen, die in verschiedenen Kategorien zusammengefasst werden können:
- (i) 23 Kurzstrecken zwischen Österreich und Deutschland, die gemäß dem von den Parteien geschlossenen Gemeinschaftsunternehmen zur Aufteilung von Kosten und Gewinnen bedient werden,
 - (ii) drei Kurzstrecken zwischen Österreich und der Schweiz,
 - (iii) eine Kurzstrecke zwischen Österreich und dem Königreich Belgien,
 - (iv) eine Kurzstrecke zwischen Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland,

⁶⁹ Wenn in Fusionskontrollverfahren die Illegalität einer Vereinbarung der Parteien vor dem Zusammenschluss nicht berücksichtigt werden könnte, könnten die Parteien argumentieren, der Wettbewerb werde durch den Zusammenschluss nur in geringem Umfang oder überhaupt nicht beeinträchtigt. Unter diesen Umständen würde eine Fusionsentscheidung die vor dem Zusammenschluss gegebene illegale Situation wirksam einbeziehen und dauerhaft erhalten, da gemäß der Fusionskontrollverordnung genehmigte Zusammenschlüsse später nicht unter Berufung auf Artikel 81 EG-Vertrag erneut in Frage gestellt werden können (siehe Erwägungsgrund 42 und Fußnote 30 der Entscheidung der Kommission in der Sache COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI sowie Erwägungsgrund 263 und Fußnote 265 der Entscheidung der Kommission in der Sache COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding).

(v) „Überschneidungen von Direktflügen und indirekten Verbindungen“ (d. h. Strecken, auf denen eine Partei einen Direktflug und die andere Partei eine indirekte Verbindung anbietet) und

(vi) „Überschneidungen indirekter Verbindungen“ (d. h. Strecken, auf denen beide Parteien nur indirekte Verbindungen anbieten).

(1) *Strecken zwischen Österreich und Deutschland*

a. *Die Strecke Wien-Stuttgart*

- (108) Auf der Strecke Wien-Stuttgart („VIE-STR“) reisen jährlich ca. [300 000 – 350 000]* Passagiere; davon nutzen etwa [250 000 - 300 000]* Passagiere Direktverbindungen („Städtepaar-Passagiere“); die übrigen Passagiere sind Passagiere mit Anschlussverbindungen. Befragungen seitens der Parteien zufolge reisen bis zu [50-60]* % der Passagiere auf der Strecke VIE-STR zu geschäftlichen Zwecken.
- (109) VIE-STR wird sowohl von OS (über Tyrolean Airways) als auch von LH (über Contact Air und City Line) angeboten. Außerdem bietet die von LH kontrollierte 4U Flüge auf der Strecke VIE-STR an. An Werktagen bietet LH täglich drei Flüge auf der Strecke VIE-STR an (22 Flüge wöchentlich); für diese Flüge besteht eine Code-Sharing-Vereinbarung mit OS. OS bietet (über Tyrolean Airways) täglich drei Flüge (18 Flüge wöchentlich) an; für diese Flüge besteht eine Code-Sharing-Vereinbarung mit LH. 4U bietet täglich zwei bis drei Flüge an (16 Flüge wöchentlich). Zurzeit wird diese Strecke von keiner sonstigen Gesellschaft geflogen. Air Berlin bietet die Verbindung VIE-STR seit Mai 2008 nicht mehr an. Die anmeldende Partei erklärt hinsichtlich des intermodalen Wettbewerbs, Bahnverkehrsdienste üben auf dieser Strecke keinen erheblichen Wettbewerbsdruck auf den Luftverkehr aus.
- (110) Bezüglich der Substituierbarkeit der Flughäfen erklären die Parteien, die Flughäfen VIE und BTS müssten als substituierbar betrachtet werden. Der Flughafen BTS liegt 87 km vom Stadtzentrum Wiens entfernt; dies entspricht einer Fahrtzeit von über 60 Minuten mit einem Pkw bzw. von 75-95 Minuten im Busverkehr. Die Darstellung der Parteien, dass der Flughafen BTS ein Substitut für den Flughafen VIE sei, wurde durch die Marktuntersuchung in dieser Sache nicht bestätigt. Da zurzeit allerdings keine Fluggesellschaft den Flughafen Stuttgart („Flughafen STR“) vom Flughafen BTS aus bedient, braucht nicht geklärt zu werden, ob der Flughafen BTS für Verbindungen zum Flughafen STR ein Substitut für den Flughafen VIE darstellen kann.
- (111) Die folgende Tabelle veranschaulicht die Marktstruktur der Strecke VIE-STR für die IATA-Sommersaison 2008 und die Wintersaison 2008/2009:

Fluggesellschaft	SS 08 für VIE-STR		WS 08/09 für VIE-STR	
	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere
LH	[10-20]* %	[10-20]* %	[10-20]* %	[10-20]* %
OS	[10-20]* %	[10-20]* %	[5-10]* %	[10-20]* %
4U	[60-70]* %	[60-70]* %	[70-80]* %	[70-80]* %
Gesamt	100 %	100 %	100 %	100 %

Quelle: Von der anmeldenden Partei vorgelegte MIDT-Daten. Sofern nicht anders angegeben, stützen sich alle nachstehenden Angaben über die Marktanteile auf von der anmeldenden Partei vorgelegte MIDT-Daten (bzw. auf Schätzungen auf der Grundlage von MIDT-Daten).⁷⁰

- (112) Für die Strecke VIE-STR wurden gemäß der Freistellungsentscheidung im Zusammenhang mit der GU-Vereinbarung aus dem Jahr 2002 Verpflichtungszusagen übermittelt (siehe Erwägungsgründe (65) ff.). Außerdem hat die Kommission in ihrer Entscheidung in der Sache Lufthansa/Eurowings die Übernahme von 4U durch LH unter Auflagen für die Strecke VIE-STR genehmigt. Die Abhilfemaßnahmen im Rahmen der Verpflichtungszusagen beinhalteten u. a. die Verpflichtung zur Bereitstellung von Zeitnischen an den Flughäfen VIE und STR in einem Zeitfenster von 30 Minuten um den vom jeweiligen neuen Marktteilnehmer beantragten Zeitpunkt. Diese Verpflichtungszusagen gelten weiterhin.
- (113) Die Parteien erklären, nach Maßgabe ihrer GU-Vereinbarung stünden LH und OS bei dieser Strecke nicht miteinander in Konkurrenz. Außerdem sind die Parteien der Ansicht, dass die Überschneidungen zwischen OS und 4U im Rahmen der Würdigung durch die Kommission nicht berücksichtigt werden dürften, weil diese Überschneidungen bereits in der Sache Lufthansa/Eurowings bewertet worden seien.
- (114) In der Sache Lufthansa/Eurowings hat die Kommission festgestellt, dass LH und OS auf der Strecke VIE-STR aufgrund ihrer GU-Vereinbarung nicht miteinander konkurrieren. Entsprechend hat die Kommission bei der Bewertung der Auswirkungen eines Zusammenschlusses von Eurowings und LH OS nicht als Wettbewerber von LH betrachtet. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass das Vorhaben 4U als einzigen Wettbewerber von LH auf der Strecke VIE-STR ausschalten würde.
- (115) Trotz der Übernahme durch LH ist 4U allerdings keine Partei der GU-Vereinbarung mit OS. Die Marktuntersuchung in den Phasen I und II hat ergeben, dass OS und 4U in gewisser Preiskonkurrenz zueinander stehen. Im Rahmen eines Gemeinschaftsunternehmens teilen LH und OS zwar die Erträge zu gleichen Teilen untereinander auf; Erträge aus der Geschäftstätigkeit von 4U kommen jedoch ausschließlich LH zugute. Dies bedeutet, dass die Anreize für OS einerseits und die Anreize für die LH-Gruppe andererseits auf dieser Strecke nicht deckungsgleich sind und dass die bestehenden Unterschiede durch das Vorhaben nivelliert würden.

⁷⁰ LH hat die Marktanteile einiger Fluggesellschaften geschätzt, deren Buchungen in den MIDT-Daten nicht erfasst werden (4U, Niki, SkyEurope usw.); dabei ist LH von den Zahlen des Statistischen Bundesamts und weiteren öffentlich zugänglichen Informationen über Flugpläne, Flugfrequenzen und eingesetzte Flugzeuge ausgegangen (siehe Nummern 336-347 auf Formblatt CO). Die Parteien haben nicht regelmäßig Schätzungen für alle Fluggesellschaften vorgelegt, die in den MIDT-Daten nicht erfasst werden.

- (116) In der Marktuntersuchung der Kommission hat eine deutliche Mehrheit der Befragten die Ansicht zum Ausdruck gebracht, dass zwischen OS und 4U tatsächlich eine gewisse Wettbewerbssituation verblieben ist. Insbesondere nicht zeitsensible Passagiere anerkennen, dass beide Fluggesellschaften attraktive Preise und Flugpläne anbieten; nach Ansicht zeitsensibler Passagiere konkurrieren die Fluggesellschaften in begrenzterem Umfang miteinander. Entsprechend ist festzustellen, dass das Vorhaben OS als derzeitigen Wettbewerber von 4U ausschalten wird. Da 4U und OS nach dem Vorhaben zu LH gehören, würde das Vorhaben zur Entstehung eines Monopols auf der Strecke VIE-STR führen.
- (117) Außerdem gibt das Vorhaben in Anbetracht der Fallkonstellation einer Übernahme von OS durch Air France-KLM Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken. Da sowohl OS als auch 4U auf dieser Strecke zurzeit in gewissem Umfang konkurrieren, kann davon ausgegangen werden, dass dieser bestehende Wettbewerb intensiviert würde, wenn OS die GU-Vereinbarung mit LH für die Strecke VIE-STR kündigen würde; LH könnte dann nämlich keinen Einfluss mehr auf die Preisstrategie von OS für diese Strecke nehmen. Für diese Annahme sprechen auch interne Unterlagen von OS, aus denen hervorgeht, dass OS Flüge auf dieser Strecke selbst dann anbieten würde, wenn die Gesellschaft verkleinert und als unabhängiges einzelnes Unternehmen betrieben werden würde.⁷¹ In diesem Fall würde OS nicht nur mit 4U, sondern auch mit LH konkurrieren.
- (118) Im Hinblick auf mögliche Hindernisse für den Marktzugang ist der Flughafen VIE als koordinierter Flughafen („Level 3“) mit Zeitnischen-Engpässen in Spitzenzeiten einzustufen. Als Spitzenzeiten wurden die Zeiten von 8.30-11.00 Uhr und von 16.00-20.45 Uhr genannt. In der IATA-Wintersaison 2008/2009 war die Startbahnkapazität den gesamten Vormittag über vollständig ausgelastet (von 7.35-11.50 Uhr), wobei eine nahezu vollständige Auslastung bereits um 6.00 Uhr erreicht war. Teilweise konnten von neuen Marktteilnehmern beantragte Zeitnischen nur mit Abweichungen um bis zu 80 Minuten von den eigentlich beantragten Zeitnischen gewährt werden. Die Kapazitätsauslastung auf dem Flughafen VIE dürfte sich in den nächsten drei Jahren nicht ändern. LH und OS wurden bis zu 67 % aller auf dem Flughafen VIE in Spitzenzeiten verfügbaren Zeitnischen zugeteilt.
- (119) Auf dem Flughafen STR werden die Flugpläne koordiniert; Engpässe in der Startbahnauslastung bestehen in der Spitzenzeit von 8.00-11.00 Uhr. Diese Engpässe dürften kurz- bis mittelfristig nicht überwunden werden können.
- (120) Entsprechend sind Hindernisse für den Marktzugang (insbesondere Zeitnischen-Engpässe) auf den Flughäfen VIE und STR gegeben, die den Eintritt neuer Marktteilnehmer für die Strecke VIE-STR erschweren. Außerdem haben mehrere Befragte die Ansicht vertreten, das Vorhaben wirke sich nachteilig auf die Planungen hinsichtlich eines Marktzugangs von Wettbewerbern auf der Strecke VIE-STR aus.
- (121) Aufgrund dieser Sachverhalte wird der Schluss gezogen, dass das Vorhaben auf der Strecke Wien-Frankfurt unabhängig von der genauen Marktdefinition Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt bietet.

71 Vorbringen von OS [...]*.

b. Wien-Köln

- (122) Das Passagieraufkommen auf der Strecke Wien-Köln („VIE-CGN“) liegt jährlich bei [250 000 – 300 000]* Passagieren; davon sind [250 000 – 300 000]* Städtepaar-Passagiere. Gemäß einer Studie von OS liegt der Anteil der Geschäftsreisenden auf dieser Strecke bei [40-50]* %; [50-60]* % der Passagiere sind Freizeitreisende.
- (123) VIE-CGN wird im Allgemeinen von OS bedient (über Tyrolean Airways). LH bedient die Strecke VIE-CGN nicht selbst, sondern vermarktet Sitzplätze in Flugzeugen von OS nach Maßgabe einer Code-Sharing-Vereinbarung mit OS. Außerdem bietet die (mittelbar von LH kontrollierte) 4U Flüge auf der Strecke VIE-CGN an. OS fliegt werktags jeweils dreimal täglich (18-mal pro Woche), und 4U bietet werktags täglich drei Flüge (20 Flüge pro Woche) an. Außer OS und 4U sind keine sonstigen Gesellschaften auf dieser Strecke tätig. TUIfly hat am 31. August 2009 mit der Vermarktung von Flügen auf der Strecke CGN-VIE begonnen und bietet an Werktagen zunächst zwei Flüge täglich und an Samstagen und Sonntagen jeweils einen Flug an. Diese Flüge können auch in der kommenden IATA-Wintersaison 2009/2010 gebucht werden. Derzeit erfolgt allerdings die Veräußerung des TUIfly-Geschäftsbereichs City Carrier Business an Air Berlin, und es ist unklar, ob VIE-CGN nach Abschluss der Veräußerung von TUIfly an Air Berlin noch bedient wird. Die anmeldende Partei erklärt, Bahnverkehrsdienste übten auf dieser Strecke keinen erheblichen Wettbewerbsdruck auf Anbieter von Flugreisen aus.
- (124) Bezüglich der Substituierbarkeit der Flughäfen sind die Parteien der Ansicht, die Flughäfen CGN und DUS müssten als substituierbar betrachtet werden. Die Entfernung vom Flughafen DUS bis zum Stadtzentrum Köln beträgt etwa 61 km; dies entspricht einer Fahrtzeit von etwas über 40 Minuten (mit dem Pkw oder mit der Bahn). Wie in Erwägungsgrund (15) erläutert, kann die Entfernung zwischen Flughäfen jedoch nur als erster „Anhaltspunkt“ für die Bestimmung eines Einzugsgebiets angenommen werden. Die Situation ist jedoch in jedem einzelnen Fall gesondert zu betrachten.
- (125) Bezüglich der Nachfrageseite ist festzustellen, dass eine beträchtliche Anzahl an Befragten in der Marktuntersuchung der Kommission erklärt hat, die Flughäfen CGN und DUS seien aus Sicht zeitsensibler Passagiere nicht substituierbar. Außerdem hat die Kommission Preisdaten zu einer Reihe gemeinsamer Zielorte erhalten, die LH von den Flughäfen DUS und CGN aus anfliegt; aus diesen Daten geht hervor, dass sich die Tarife für ausgehende Flüge bei beiden Flughäfen häufig unterschiedlich entwickeln, obwohl beide Flughäfen demselben Markt zuzurechnen sind.
- (126) Bezüglich der Angebotsseite ist festzustellen, dass LH eine Reihe von Strecken von beiden Flughäfen aus anfliegt (u. a. CGN-VIE und DUS-VIE); diese Flüge decken einen entsprechenden Bedarf auf beiden Flughäfen. Außerdem bestehen erhebliche Zeitzwischen-Engpässe auf dem Flughafen DUS, nicht aber auf dem Flughafen CGN (der als flugplanvermittelter Flughafen einzustufen ist); dies spricht gegen das Vorliegen hinreichend homogener Wettbewerbsbedingungen zwischen beiden Flughäfen. Für diese Entscheidung wird daher festgestellt, dass der Flughafen DUS nicht als Substitut für den Flughafen CGN betrachtet werden kann – zumindest nicht für zeitsensible Passagiere auf der Strecke CGN-VIE.

- (127) Die folgende Tabelle veranschaulicht die Marktstruktur der Strecke VIE-CGN für die IATA-Sommersaison 2008 und die IATA-Wintersaison 2008/2009:⁷²

Fluggesellschaft	SS 08 für VIE-CGN		WS 08/09 für VIE-CGN	
	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere
LH	[5-10]* %	[0-5]* %	[5-10]* %	[0-5]* %
OS	[5-10]* %	[5-10]* %	[5-10]* %	[5-10]* %
4U	[80-90]* %	[80-90]* %	[80-90]* %	[80-90]* %
Sonstige	[0-5]* %	[0-5]* %	0 %	0 %
Gesamt	100 %	100 %	100 %	100 %

- (128) Wie die Strecke VIE-STR war auch die Strecke VIE-CGN Gegenstand von Verpflichtungszusagen im Rahmen der Freistellungsentscheidung der Kommission aus dem Jahr 2002, und gemäß der Entscheidung der Kommission in der Sache Lufthansa/Eurowings sind diese Verpflichtungszusagen weiterhin einzuhalten.
- (129) Die Parteien erklären, nach Maßgabe ihrer Vereinbarung über das Gemeinschaftsunternehmen stünden LH und OS bei dieser Strecke nicht miteinander in Konkurrenz. Sie erläutern, die Überschneidungen zwischen OS und 4U dürften nicht berücksichtigt werden, weil sie bereits in der Sache Lufthansa/Eurowings analysiert worden seien.
- (130) In der Sache Lufthansa/Eurowings hat die Kommission festgestellt, dass LH und OS auf der Strecke VIE-CGN aufgrund ihrer Vereinbarung über das Gemeinschaftsunternehmen nicht miteinander konkurrieren. Entsprechend hat die Kommission bei der Bewertung der Auswirkungen eines Zusammenschlusses von Eurowings und LH OS nicht als Wettbewerber von LH betrachtet. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass das Vorhaben 4U als einzigen Wettbewerber von LH auf der Strecke VIE-CGN ausschalten würde.
- (131) Trotz der Übernahme durch LH ist 4U allerdings keine Partei der GU-Vereinbarung mit OS. Die Marktuntersuchung in den Phasen I und II hat ergeben, dass OS und 4U in gewisser Preiskonkurrenz zueinander stehen. Im Rahmen eines Gemeinschaftsunternehmens teilen LH und OS zwar die Erträge zu gleichen Teilen untereinander auf; Erträge aus der Geschäftstätigkeit von 4U kommen jedoch ausschließlich LH zugute. Entsprechend ist festzustellen, dass für LH und OS im Hinblick auf diese Strecke zurzeit unterschiedliche Anreize bestehen und dass das Vorhaben diese Unterschiede nivellieren wird.
- (132) In der Marktuntersuchung hat eine deutliche Mehrheit der Befragten die Ansicht zum Ausdruck gebracht, dass zwischen OS und 4U tatsächlich eine gewisse Wettbewerbssituation verblieben ist. Insbesondere nicht zeitsensible Passagiere anerkennen, dass beide Fluggesellschaften attraktive Preise und Flugpläne anbieten; nach Ansicht

⁷² LH hat die Marktanteile einiger Fluggesellschaften geschätzt, deren Buchungen in den MIDT-Daten nicht erfasst werden (4U, Niki, SkyEurope usw.); dabei ist LH von den Zahlen des Statistischen Bundesamts und weiteren öffentlich zugänglichen Informationen über Flugpläne, Flugfrequenzen und eingesetzte Flugzeuge ausgegangen (siehe Nummern 336-347 auf Formblatt CO). Die Parteien haben nicht regelmäßig Schätzungen für alle Fluggesellschaften vorgelegt, die in den MIDT-Daten nicht erfasst werden.

zeitsensibler Passagiere konkurrieren die Fluggesellschaften in begrenzterem Umfang miteinander. Entsprechend ist festzustellen, dass das Vorhaben OS als derzeitigen Wettbewerber von 4U ausschalten wird. Da 4U und OS nach dem Vorhaben zu LH gehören, würde das Vorhaben zur Entstehung eines Monopols auf der Strecke VIE-STR führen.

- (133) Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Einführung von Flügen auf der Strecke VIE-CGN durch TUIfly ist unklar, ob bzw. in welchem Umfang TUIfly Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben würde, da der TUIfly-Geschäftsbereich City Carrier Business zurzeit an Air Berlin veräußert wird und nicht feststeht, ob diese Strecke nach Abschluss der Veräußerung von TUIfly an Air Berlin tatsächlich bedient werden wird. In jedem Fall ist der angekündigte Markteintritt von TUIfly auf einer Strecke, für die nach dem Zusammenschluss ein Monopol bestehen würde, nicht hinreichend, um die ernsthaften Bedenken bezüglich dieser Strecke auszuräumen.
- (134) Außerdem gibt das Vorhaben in Anbetracht der Fallkonstellation einer Übernahme von OS durch Air France-KLM Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken. Da sowohl OS als auch 4U auf dieser Strecke zurzeit in gewissem Umfang konkurrieren, kann davon ausgegangen werden, dass dieser bestehende Wettbewerb intensiviert würde, wenn OS die GU-Vereinbarung mit LH für die Strecke VIE-CGN kündigen würde; LH könnte dann nämlich keinen Einfluss mehr auf die Preisstrategie von OS für diese Strecke nehmen. Für diese Annahme sprechen auch interne Unterlagen von OS, aus denen hervorgeht, dass OS Flüge auf dieser Strecke selbst dann anbieten würde, wenn die Gesellschaft verkleinert und als unabhängiges einzelnes Unternehmen betrieben werden würde.⁷³ In diesem Fall würde OS nicht nur mit 4U, sondern auch mit LH konkurrieren.
- (135) Hindernisse für den Marktzugang bestehen auf der Strecke VIE-CGN aufgrund erheblicher Zeitnischen-Engpässe auf dem Flughafen VIE (siehe Erwägungsgrund (118)). Der Flughafen CGN ist eher als flugplanvermittelter Flughafen denn als koordinierter Flughafen zu betrachten, und auf dem Flughafen CGN bestehen keine wesentlichen Zeitnischen-Engpässe.
- (136) Aufgrund dieser Sachverhalte wird der Schluss gezogen, dass das Vorhaben auf der Strecke Wien-Köln zumindest im Hinblick auf zeitsensible Passagiere Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt bietet. Ob das Vorhaben Anlass zu ernsthaften Bedenken in Bezug auf einen möglichen Markt für nicht zeitsensible Passagiere oder bezüglich des Marktes für alle Passagiere auf der Strecke VIE-CGN bietet, braucht nicht geklärt zu werden, da die von LH angebotenen Verpflichtungszusagen unabhängig von der Marktdefinition in jedem Fall wettbewerbserheblich sind.

c. Wien-München

- (137) Auf der Strecke Wien-München („VIE-MUC“) reisen jährlich [350 000 – 400 000]* Passagiere; davon sind [200 000 – 250 000]* Städtepaar-Passagiere; die übrigen Passagiere

73 Vorbringen von OS [...]*.

sind Passagiere mit Anschlussverbindungen. Die Parteien schätzen, dass [60-70]* % aller Passagiere auf dieser Strecke Geschäftsreisende sind.

(138) VIE-MUC wird sowohl von OS (über OS und Tyrolean Airways) als auch von LH (über LH und City Line) angeboten. Außerdem vermarkten die Parteien Sitzplätze auch in den Flugzeugen der jeweils anderen Gesellschaft. An Werktagen bietet OS (gemeinsam mit Tyrolean Airways) täglich vier Flüge an (26 Flüge pro Woche); LH bietet an Werktagen (gemeinsam mit Cityline) täglich fünf Flüge an (33 Flüge pro Woche). Die Niki Luftfahrt GmbH („Niki“) ist die einzige sonstige Gesellschaft, die Flüge auf dieser Strecke anbietet (an Werktagen täglich drei Flüge (17 Flüge pro Woche); die Gesellschaft bedient diese Strecke seit November 2007; die erforderlichen Zeiträume wurden im Rahmen des normalen Verfahrens zugeteilt. Air Berlin hat eine Code-Sharing-Vereinbarung mit Niki getroffen. Die Deutsche Bahn und ÖBB bieten täglich durchschnittlich sechs Direktverbindungen (ICE/IC) zwischen Wien (Westbahnhof) und München (Hauptbahnhof) an. Die Fahrtzeit beträgt 4 Stunden und 10 bis 17 Minuten; außerdem wird eine Reihe indirekter Verbindungen mit jeweils einem Aufenthalt angeboten.

(139) Aus der folgenden Tabelle sind die Marktanteile aller Fluggesellschaften auf der Strecke VIE-MUC in der IATA-Sommersaison 2008 und in der Wintersaison 2008/2009 ersichtlich; die Angaben sind Schätzungen der Parteien aufgrund von MIDT-Daten.⁷⁴

Fluggesellschaft	SS 08 für VIE-MUC		WS 08/09 für VIE-MUC	
	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere
LH	[50-60]* %	[30-40]* %	[40-50]* %	[30-40]* %
OS	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %	[10-20]* %
LH und OS zusammen	[70-80]* %	[50-60]* %	[70-80]* %	[50-60]* %
Niki	[20-30]* %	[40-50]* %	[20-30]* %	[30-40]* %
Air Berlin	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %	[10-20]* %
Sonstige	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %
Insgesamt	100 %	100 %	100 %	100 %

(140) Ausgehend von der Marktuntersuchung hat die Kommission versucht, den Markt für alle Passagiere in der IATA-Sommersaison 2008 und in der Wintersaison 2008/2009 zu rekonstruieren. Die Marktanteile beruhen auf den von den Parteien und von Niki vorgelegten Passagierzahlen.⁷⁵

74 LH hat die Marktanteile einiger Fluggesellschaften geschätzt, deren Buchungen in den MIDT-Daten nicht erfasst werden (4U, Niki, SkyEurope usw.); dabei ist LH von den Zahlen des Statistischen Bundesamts und weiteren öffentlich zugänglichen Informationen über Flugpläne, Flugfrequenzen und eingesetzte Flugzeuge ausgegangen (siehe Nummern 336-347 auf Formblatt CO). Die Parteien haben nicht regelmäßig Schätzungen für alle Fluggesellschaften vorgelegt, die in den MIDT-Daten nicht erfasst werden.

75 Die Vergleichbarkeit der in der Marktuntersuchung ermittelten Daten verschiedener Gesellschaften könnte durch die unterschiedlichen Methoden der Datenerhebung beeinträchtigt sein. Insbesondere haben die Parteien unterschiedliche Datensätze zum „Passagieraufkommen“ vorgelegt.

Zahlen für die Strecke VIE-MUC: Alle Passagiere		
Fluggesellschaft	SS 08	WS 08/09
LH	[30-40] %	[30-40] %
OS	[20-30] %	[20-30] %
LH und OS zusammen	[60-70] %	[50-60] %
Niki⁷⁶	[30-40] %	[40-50] %
Insgesamt	100 %	100 %

(141) Zum intermodalen Wettbewerb erklären die Parteien, Bahnverkehrsdienste auf der Strecke VIE-MUC müssten als wettbewerbsfähige Alternative zu Flügen zwischen dem Städtepaar betrachtet und daher in diesen Markt einbezogen werden. Die Parteien schätzen, dass [60 000 – 70 000]* Städtepaar-Passagiere jährlich die Strecke VIE-MUC mit der Bahn zurücklegen; davon seien [10 000 – 20 000]* Passagiere zeitabhängig. Der Anteil der Bahnverkehrsdienste am relevanten Markt beläuft sich Schätzungen der Parteien zufolge bei dieser Strecke auf etwa [20-30]* % (wobei der Anteil zeitsensibler Passagiere bei [20-30]* % liegt); der gemeinsame Marktanteil würde sich insgesamt auf [40-50]* % belaufen (Anteil zeitsensibler Passagiere [50-60]* %). Bei diesem Szenario veranschlagen die Parteien den Marktanteil von Niki auf [10-20]* % bei zeitsensiblen Passagieren und auf [30-40]* % bezogen auf das gesamte Passagieraufkommen.

(142) Die Marktuntersuchung hat jedoch gezeigt, dass der Bahnverkehr in Anbetracht der kurzen Flugzeit auf der Strecke VIE-MUC keine realistische Alternative für zeitsensible Passagiere darstellt. Die Parteien geben die Gesamtreisedauer mit dem Flugzeug mit 3 Stunden und 10 bis 25 Minuten an. Selbst wenn ein Vergleich aufgrund der Annahmen der Parteien angestellt wird, ist die Gesamtreisedauer mit dem Flugzeug erheblich kürzer als die reine Fahrtzeit von 4 Stunden und 10 bis 17 Minuten mit der Bahn (selbst wenn jeweils vom Stadtzentrum ausgegangen und damit die Fahrtzeit von und zum Bahnhof bzw. zum Betreten des Flugzeugs usw. außer Acht gelassen wird).⁷⁷ Eine klare Mehrheit der Befragten bewertete Bahnverkehrsdienste bei dieser Strecke nicht als wirkliche Alternative für zeitsensible Passagiere. Die Befragten hielten die Reisedauer für zu lang und die Kostenersparnis durch die Ticketpreise für nicht hinreichend, um die längere Reisedauer aufzuwiegen. In der Marktuntersuchung wurde erklärt, die Bahnverkehrsdienste auf dieser Strecke würden auch der für Geschäftsreisen typischen Situation der Hin- und Rückreise am selben Tag nicht gerecht, da die Züge am späten Vormittag ankämen und am frühen Abend wieder zurückführen. Wenn ein zeitsensibler Passagier am Vormittag an einem Meeting in einer der beiden Städte teilnehmen müsse, seien die frühestmöglichen Zeitpunkte bei einer direkten Bahnverbindung ohne Zwischenaufenthalt in Wien (Westbahnhof) 11.40 Uhr bzw. in München (Hauptbahnhof) 10.31 Uhr. Bis zu diesem Zeitpunkt seien auf dem Flughafen

⁷⁶ Einschließlich der Passagiere von Air Berlin.

⁷⁷ Da der Bahnhof für die meisten Reisenden nicht der eigentliche Ausgangs- oder Zielort sei, müsse eine realistische Berechnung der Gesamtreisezeit mit der Bahn auch die durchschnittliche Fahrtzeit zwischen dem Bahnhof und dem tatsächlichen Ausgangs- oder Zielort beinhalten. Bei großen Städten (wie z. B. Wien und München) dürfe diese Fahrtzeit mindestens 20 Minuten betragen. Außerdem müssten bei Bahnverkehrsdiensten auch die Abfahrts- und Ankunftszeiten berücksichtigt werden. Auch wenn bei Fahrten mit einem ICE ein Einchecken nicht erforderlich sei, müssten die Reisenden doch etwa zehn Minuten vom Eingang des Bahnhofsgebäudes zum Gleis laufen, und beim Verlassen des Bahnhofs fiel diese Zeit ebenfalls an (siehe Sache COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, Erwägungsgrund 121).

Wien bereits vier und auf dem Flughafen München bereits zwei von den Parteien betriebene Flugzeuge gelandet.

- (143) Für nicht zeitsensible Passagiere vertraten die Befragten in den Fragebogen der Marktuntersuchung der Kommission im Hinblick auf die Substituierbarkeit von Flug- und Bahnreisen auf dieser Strecke verhältnismäßig unterschiedliche Standpunkte.
- (144) Ergänzend zur qualitativen Marktuntersuchung ermittelte die Kommission auch Preisdaten von der Deutsche Bahn für die Strecke MUC-VIE, um die Bahnpreise mit den Preisen der entsprechenden Flugtickets von OS und LH vergleichen zu können. Bei OS und LH kosteten vollständig flexible und nicht beschränkte Tickets in der Business-Klasse mehr als dreimal so viel wie die durchschnittlichen Tickets mit uneingeschränkter Flexibilität bei der Deutsche Bahn. Und Tickets mit eingeschränkter Flexibilität in der Economy-Class waren bei OS und LH durchschnittlich immer noch doppelt so teuer wie durchschnittliche Tickets der Deutsche Bahn mit uneingeschränkter Flexibilität in der zweiten Klasse. Selbst gebundene Tickets in der Economy-Class waren bei OS und LH durchschnittlich immer noch mehr als [50-60]*% teurer als durchschnittliche Tickets der Deutsche Bahn mit uneingeschränkter Flexibilität in der zweiten Klasse. In Anbetracht dieser beträchtlichen Preisunterschiede ist festzustellen, dass Bahnreisen insbesondere von zeitsensiblen Passagieren nicht als echte Alternative zu Flugreisen betrachtet werden.
- (145) Bezüglich des relevanten Vergleichsmaßstabs ist darauf hinzuweisen, dass VIE-MUC eine der Strecken ist, die LH und OS nach Maßgabe der GU-Vereinbarung bedienen, der zufolge sich LH und OS alle Erträge und Kosten in Verbindung mit dieser Strecke teilen. Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass die Parteien auf dieser Strecke allenfalls in verhältnismäßig eingeschränktem Umfang miteinander konkurrieren. Die wesentliche Konsequenz der Einrichtung einer dauerhaften strukturellen Verbindung zwischen den Parteien besteht in der Beseitigung des potenziellen Wettbewerbs zwischen den Parteien auf der Strecke VIE-MUC. Die Frage, ob die Einrichtung einer dauerhaften strukturellen Verbindung zwischen LH und OS als solche einen wirksamen Wettbewerb auf dem Gemeinsamen Markt jedoch erheblich behindert, indem sie einen potenziellen Wettbewerb zwischen den Parteien beseitigt, braucht allerdings insoweit nicht geklärt zu werden, als das Vorhaben zwar einerseits angesichts der Fallkonstellation einer Übernahme von OS durch Air France-KLM, bei der OS seine Zusammenarbeit mit LH beenden würde, in jedem Fall Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt bietet, andererseits aber die von LH angebotenen Verpflichtungszusagen die wettbewerbsrechtlichen Bedenken bei allen alternativen Szenarien ausräumen.
- (146) Erstens ist VIE-MUC eine Strecke mit einem hohen Passagieraufkommen und einer großen Anzahl an Städtepaar-Passagieren und Passagieren mit Anschlussverbindungen. LH und OS bieten zurzeit eine beträchtliche Anzahl an Flügen auf der Strecke VIE-MUC an; der Flughafen MUC ist ein Drehkreuz für LH, und der Flughafen VIE fungiert als Drehkreuz für OS. Angesichts der besonderen Merkmale dieser Strecke und der Tatsache, dass sowohl OS als auch LH zurzeit Flüge auf dieser Strecke anbieten, kann vernünftigerweise davon ausgegangen werden, dass beide Fluggesellschaften diese Flüge auch dann weiterhin anbieten würden, wenn OS die GU-Vereinbarung mit LH kündigen würde. Für diese Annahme sprechen auch interne Unterlagen von OS, aus denen hervorgeht,

dass OS Flüge auf der Strecke VIE-MUC selbst dann anbieten würde, wenn die Gesellschaft verkleinert und als unabhängiges einzelnes Unternehmen betrieben werden würde.⁷⁸ Da diese Strecke vor dem Zusammenschluss bereits von mehreren Fluggesellschaften (mit umfassendem Streckennetz) bedient werden, kann vernünftigerweise angenommen werden, dass die Nachfrage auf dieser Strecke weiterhin so groß sein wird, dass sie mehr als einer Fluggesellschaft (mit umfassendem Streckennetz) eine nachhaltige Geschäftstätigkeit auf dieser Strecke ermöglichen würde; dabei dürfte unerheblich sein, ob diese Fluggesellschaften derselben Allianz angehören. Und zweitens ist bezüglich der Air France-KLM-Fallkonstellation als wahrscheinlich anzunehmen, dass LH und OS ihre Flugfrequenzen auf dieser Strecke mindestens aufrechterhalten, wenn nicht sogar noch erhöhen würden, damit die beiden Allianzen bei an ihren jeweiligen Drehkreuzen ankommenden bzw. von den Drehkreuzen ausgehenden Verbindungen wirksam miteinander konkurrieren könnten. Wie in Erwägungsgrund (103) erläutert, deuten interne Dokumente darauf hin, dass LH zusätzlich [...] Flüge wöchentlich auf der Strecke VIE-MUC anbieten müsste, wenn OS von Air France-KLM übernommen und sich der SkyTeam-Allianz anschließen würde. Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass der beabsichtigte Zusammenschluss den tatsächlichen oder zumindest den potenziellen Wettbewerb zwischen den Parteien beseitigen würde.

- (147) Die Quantität und die Qualität der in der Marktuntersuchung berücksichtigten Beweismittel zeigen, dass der verbleibende Wettbewerbsdruck durch Niki auf der Strecke VIE-MUC das durch den Zusammenschluss entstehende Unternehmen nicht hinreichend einschränken würde, um sämtliche wettbewerbswidrigen Auswirkungen zumindest bei zeitsensiblen Passagieren zu beseitigen. In den Erwägungsgründen (142) bis (144) wurde erläutert, dass Bahnverkehrsdienste für zeitsensible Passagiere auf dieser Strecke keine überzeugende Alternative darstellen; für nicht zeitsensible Passagiere scheint der Bahnverkehr in gewissem Umfang wettbewerbsfähig zu sein.
- (148) Die meisten Befragten sehen in der Präsenz von Niki auf diesem Markt keinen hinreichenden Wettbewerbsdruck für die Parteien. Insbesondere wird Niki im Hinblick auf die Reisezeiten und die Anzahl der Flüge nicht als überzeugende Alternative für das durch den Zusammenschluss von LH und OS entstehende Unternehmen betrachtet. Mehrere Befragte haben erklärt, die Parteien hätten auf der Strecke VIE-MUC wegen der hohen angebotenen Frequenzen einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil gegenüber Niki. Außerdem hielten einige Befragte die Abflugzeiten von VIE am Vormittag (6.15 Uhr bei Ankunft um 7.20 Uhr auf dem Flughafen MUC) für zu früh und die Abflugzeiten vom Flughafen MUC am Abend (21.30 Uhr bei Ankunft auf dem Flughafen VIE um 22.35 Uhr) für zu spät und damit für nicht attraktiv für Geschäftsreisende.⁷⁹ Zudem folgerten verschiedene Befragte, ein Wettbewerber (wie Niki) müsse zumindest vier Flüge auf der Strecke VIE-MUC anbieten, damit der Flugplan für zeitsensible Passagiere hinreichend interessant wäre.

78 Vorbringen von OS [...]*.

79 Für diese Darstellung spricht auch, dass zeitsensible Passagiere gemäß der Marktuntersuchung der Kommission Abflugzeiten vormittags nach 7.00 Uhr und Rückflüge am Abend zwischen 18.00 und 19.00 Uhr (bzw. nicht später als 21.00 Uhr) bevorzugen.

- (149) Das Ergebnis der Marktuntersuchung, dass Niki zumindest im Hinblick auf zeitsensible Passagiere keinen hinreichenden Wettbewerbsdruck auf OS und LH ausübt, wird auch durch eine Analyse von Preisdaten der Parteien zur Ermittlung der Auswirkungen des Markteintritts von Niki im November 2007 auf die Preise der Parteien bestätigt. Die Analyse deutet darauf hin, dass der Markteintritt von Niki im November 2007 zumindest auf die von LH und OS bei zeitsensiblen Passagieren geforderten Tarife keinen Einfluss hatte. Für diese Bewertung spricht auch, dass Niki zumindest in Bezug auf zeitsensible Passagiere keinen starken Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausübt.
- (150) Außerdem hat die Kommission in Bezug auf kurzfristig offenbar von zeitsensiblen Passagieren gekaufte Flugtickets festgestellt, dass Niki eine erhebliche schwächere Stellung als LH und OS hat und als von den Parteien in ihrer Anmeldung dargestellt. Darüber hinaus hat die Kommission festgestellt, dass LH und OS bei kurzfristigen Buchungen erheblich höhere Ticketpreise verlangen als Niki. Diese erheblichen Preisunterschiede sind ein weiterer Beleg dafür, dass zeitsensible Passagiere Niki nicht als echte Alternative betrachten; ansonsten könnten die Parteien nicht dank der höheren Frequenzen und der bequemeren Flugpläne erheblich höhere Preise erzielen als Niki.
- (151) Niki ist es 2007 zwar gelungen, sich Zeitnischen für drei Flüge auf der Strecke VIE-MUC zu sichern; dem Markteintritt bzw. einer Expansion von Wettbewerbern stehen insbesondere im Hinblick auf zeitsensible Passagiere, die auf hohe Flugfrequenzen bei bequemen Zeiten angewiesen sind, jedoch weiterhin beträchtliche Hindernisse entgegen. Beträchtliche Zeitnischen-Engpässe bestehen auf dem Flughafen VIE (siehe Erwägungsgrund (118)) ebenso wie auf dem Flughafen MUC. In der letzten IATA-Saison war die Kapazität des Flughafens MUC in den Zeiten von 6.00-10.00 Uhr und von 15.00-22.00 Uhr an allen Werktagen vollständig ausgelastet. Zeitsensible Passagiere bevorzugen ganz eindeutig Abflugzeiten vormittags nach 7.00 Uhr und Rückflüge am frühen Abend zwischen 18.00 und 19.00 Uhr (bzw. nicht nach 21.00 Uhr). Da dies genau die Zeitspannen sind, in denen die Kapazität auf dem Flughafen MUC vollständig erschöpft ist, sehen sich Wettbewerber im Hinblick auf einen Markteintritt oder auf eine Ausweitung ihrer Geschäftstätigkeit zurzeit erheblichen Hindernissen gegenüber, wenn sie zeitsensiblen Passagieren attraktive Flüge anbieten möchten. Diese Situation wird bis mindestens 2011 anhalten.⁸⁰
- (152) Insgesamt ist daher festzustellen, dass das beabsichtigte Vorhaben in Anbetracht der Air France-KLM-Fallkonstellation zumindest in Bezug auf zeitsensible Passagiere auf der Strecke VIE-MUC Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt bietet. Ob das Vorhaben Anlass zu ernsthaften Bedenken in Bezug auf einen möglichen Markt für nicht zeitsensible Passagiere oder bezüglich des Marktes für alle Passagiere auf Direktflügen auf der Strecke VIE-MUC bietet, braucht nicht geklärt zu werden, da die von LH angebotenen Verpflichtungszusagen unabhängig von der Marktdefinition in jedem Fall wettbewerbserheblich sind.

⁸⁰ Der Flughafen München geht davon aus, dass ab 2011 erheblich umfangreichere Kapazitäten verfügbar sein werden. Insbesondere läuft zurzeit die zweite Phase des Verfahrens zur Genehmigung einer dritten Startbahn, die 2011 in Betrieb genommen werden soll. Diese dritte Startbahn wird bis zu 120 Flugbewegungen pro Stunde (gegenüber derzeit 90 Flugbewegungen pro Stunde mit den derzeit genutzten zwei Startbahnen) ermöglichen und für beide Terminals auf dem Flughafen MUC genutzt werden können.

d. Wien-Frankfurt

- (153) Die Strecke Wien-Frankfurt („VIE-FRA“) legten 2008 [400 000 – 450 000]* Passagiere in Direktflügen zurück. Einschließlich der Passagiere mit Anschlussverbindungen lag das Passagieraufkommen auf dieser Strecke bei mehr als [600 000 – 650 000]*. Die Parteien schätzen, dass [50-60]* % aller Passagiere auf der Strecke VIE-FRA Geschäftsreisende sind.
- (154) Die Strecke VIE-FRA wird sowohl von OS (mit eigenen Flugzeugen sowie über Tyrolean Airways) als auch von LH bedient. Die Parteien vermarkten Sitzplätze auch in den Flugzeugen der jeweils anderen Gesellschaft. Auch Adria Airways, ein slowenisches Mitglied der Star-Allianz, bietet Flüge auf dieser Strecke an; Plätze werden im Rahmen einer Code-Sharing-Vereinbarung mit LH vergeben.⁸¹ Die anderen Wettbewerber sind Niki und Air Berlin. Air Berlin kann Plätze nur nach Maßgabe einer Code-Sharing-Vereinbarung mit Niki vergeben. Zurzeit bieten diese Gesellschaften Flüge mit folgenden Frequenzen an: LH und OS – jeweils fünf Flüge täglich (jeweils 35 pro Woche), Adria Airways – täglich drei Flüge (16 pro Woche), Niki – zwei Flüge täglich (11 pro Woche).
- (155) Das Flugziel Frankfurt wird mit zwei Flughäfen bedient: FRA und HHN. OS, LH, Adria Airways und Niki fliegen vom Flughafen VIE zum Flughafen FRA. Ryanair (FR) fliegt die Strecke BTS-HHN zurzeit dreimal wöchentlich. Die Parteien sind der Ansicht, dass FR zumindest einen gewissen Wettbewerbsdruck auf sie ausübt, insbesondere im Hinblick auf nicht zeitsensible Passagiere. Aufgrund der Marktuntersuchung ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, dass die von FR angebotenen Flüge auf der Strecke VIE-FRA selbst wenn ein getrennter Markt für zeitsensible Passagiere angenommen würde, keinen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben. In Anbetracht der erheblichen Entfernung zwischen Wien und dem Flughafen BTS sowie zwischen Frankfurt und dem Flughafen HHN ist die Gesamtreisedauer deutlich länger als bei einem Flug vom Flughafen VIE zum Flughafen FRA. Der Flughafen BTS liegt 87 km vom Stadtzentrum Wiens entfernt; dies entspricht einer Fahrtzeit von über 60 Minuten mit einem Pkw bzw. von 75-95 Minuten im Busverkehr. Die Anzahl der Busverbindungen ist allgemein gering; insbesondere die Busverbindungen mit einer Fahrtzeit von 75 Minuten auf der Strecke Wien-Flughafen BTS bestehen nur dreimal täglich. Der Flughafen HHN liegt 124 km vom Stadtzentrum von Frankfurt entfernt; diese Entfernung entspricht einer Fahrtzeit von 85 Minuten mit einem Pkw und 105 Minuten bei Busverbindungen. Außerdem haben die Befragten in der Marktuntersuchung erklärt, sie betrachteten den Flughafen BTS nicht als Substitut für den Flughafen VIE – zumindest nicht bei zeitsensiblen Passagieren. Die meisten Befragten haben die Ansicht vertreten, dass auch der Flughafen HHN selbst im Hinblick auf zeitunabhängige Passagiere nicht als Substitut für den Flughafen FRA betrachtet werden könne. Und schließlich haben die Parteien keine Daten als Beleg für ihre Darstellung vorgelegt, dass FR auf der Strecke VIE-FRA als Wettbewerber zu betrachten sei, obwohl die Kommission die Parteien mehrfach aufgefordert hat, Daten und Schätzungen zur Marktstruktur für die Gesellschaften zu übermitteln, die Flüge auf der Strecke VIE-FRA und BTS-HHN anbieten.

81 Die Code-Sharing-Vereinbarung zwischen LH und Adria Airways ist eine Standardvereinbarung über ein Code-Sharing mit freiem Verkauf.

(156) Die anmeldende Partei erklärt hinsichtlich des intermodalen Wettbewerbs, Bahnverkehrsdienste übten auf dieser Strecke keinen erheblichen Wettbewerbsdruck auf den Luftverkehr aus.

(157) Aus der folgenden Tabelle sind die Marktanteile aller Fluggesellschaften auf der Strecke VIE-FRA in der IATA-Sommersaison 2008 und in der Wintersaison 2008/2009 ersichtlich; die Angaben sind Schätzungen der Parteien aufgrund von MIDT-Daten.⁸²

Fluggesellschaft	SS 08 für VIE-FRA		WS 08/09 für VIE-FRA	
	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere
LH	[50-60]* %	[30-40]* %	[50-60]* %	[40-50]* %
OS	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %
LH und OS zusammen	[70-80]* %	[60-70]* %	[70-80]* %	[60-70]* %
Adria Airways	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %
Niki	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %
Air Berlin	[0-5]* %	[5-10]* %	[0-5]* %	[5-10]* %
Sonstige	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %
Gesamt	100 %	100 %	100 %	100 %

(158) Ausgehend von der Marktuntersuchung hat die Kommission versucht, den Markt für alle Passagiere in der IATA-Sommersaison 2008 und in der Wintersaison 2008/2009 zu rekonstruieren. Die Marktanteile beruhen auf den jeweiligen Passagierzahlen.⁸³

Zahlen für die Strecke VIE-FRA: Alle Passagiere		
Fluggesellschaft	SS 08	WS 08/09
LH	[30-40] %	[40-50] %
OS	[20-30] %	[20-30] %
LH und OS zusammen	[60-70] %	[60-70] %
Adria Airways	[0-5] %	[0-5] %
Niki ⁸⁴	[30-40] %	[20-30] %
Gesamt	100 %	100 %

(i) *Wettbewerbsrechtliche Würdigung der Einrichtung einer dauerhaften strukturellen Verbindung zwischen den Parteien*

(159) Bezüglich des relevanten Vergleichsmaßstabs ist darauf hinzuweisen, dass VIE-FRA eine der Strecken ist, die LH und OS nach Maßgabe der GU-Vereinbarung bedienen, der zufolge

82 LH hat die Marktanteile einiger Fluggesellschaften geschätzt, deren Buchungen in den MIDT-Daten nicht erfasst werden (4U, Niki, SkyEurope usw.); dabei ist LH von den Zahlen des Statistischen Bundesamts und weiteren öffentlich zugänglichen Informationen über Flugpläne, Flugfrequenzen und eingesetzte Flugzeuge ausgegangen (siehe Nummern 336-347 auf Formblatt CO). Die Parteien haben nicht regelmäßig Schätzungen für alle Fluggesellschaften vorgelegt, die in den MIDT-Daten nicht erfasst werden.

83 Die Vergleichbarkeit der in der Marktuntersuchung ermittelten Daten verschiedener Gesellschaften könnte durch die unterschiedlichen Methoden der Datenerhebung beeinträchtigt sein. Insbesondere haben die Parteien unterschiedliche Datensätze zum „Passagieraufkommen“ vorgelegt.

84 Einschließlich der Passagiere von Air Berlin.

LH und OS alle Erträge und Kosten in Verbindung mit dieser Strecke untereinander aufteilen. Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass die Parteien auf dieser Strecke allenfalls in verhältnismäßig eingeschränkten Umfang miteinander konkurrieren. Die wesentliche Konsequenz der Einrichtung einer dauerhaften strukturellen Verbindung zwischen den Parteien besteht in der Beseitigung des potenziellen Wettbewerbs zwischen den Parteien auf der Strecke VIE-FRA.

- (160) Allerdings ist daran zu erinnern, dass das Gemeinschaftsunternehmen der Parteien von der Kommission gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag mit Auflagen befristet von Kartellbestimmungen freigestellt wurde. Als die Freistellungsentscheidung der Kommission von 2002 im Jahr 2005 auslief, setzten die Parteien ihre Zusammenarbeit im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens fort und bewerteten nach eigenem Ermessen, ob ihre Zusammenarbeit mit Artikel 81 EG-Vertrag vereinbar sei.
- (161) In der von den Parteien vorgenommenen Selbstbewertung der Vereinbarkeit ihrer Zusammenarbeit mit Artikel 81 EG-Vertrag wird die Strecke VIE-FRA als Strecke mit „hohem“ Risiko eingestuft, d. h. die Parteien waren der Ansicht, dass in Bezug auf diese Strecke „ernsthafte Bedenken“ hinsichtlich der Vereinbarkeit mit Artikel 81 EG-Vertrag bestünden. Die Selbstbewertung schloss entsprechend mit der Feststellung, dass „sehr wahrscheinlich“ sei, dass Zeitnischen auf Wettbewerber übertragen werden müssten und dass die Übertragung von drei bis vier Zeitnischen nach einem entsprechenden Antrag einer anderen Fluggesellschaft (wahrscheinlich in Verbindung mit weiteren Maßnahmen) erforderlich sei, um diese wettbewerbsrechtlichen Bedenken auszuräumen.⁸⁵
- (162) Ausgehend von dieser Selbstbewertung hat LH 2006 zwei Zeitnischen auf dem Flughafen Frankfurt auf den Wettbewerber Niki übertragen, um Niki die Einrichtung von zwei Flügen täglich auf der Strecke VIE-FRA zu ermöglichen. Im Juli 2009 hat LH eine weitere Zeitnische auf Niki übertragen, damit Niki ab der IATA-Wintersaison 2009/2010 einen dritten Flug auf der Strecke VIE-FRA anbieten konnte.⁸⁶ Die betreffenden Vereinbarungen zwischen LH und Niki über die Vermietung von Zeitnischen sind unbefristet, sehen aber vor, dass Niki die Zeitnischen in Frankfurt an LH zurückgibt, wenn das Gemeinschaftsunternehmen von LH und OS aufgelöst wird.⁸⁷ Nach Abschluss der beabsichtigten Übernahme von OS durch LH (d. h. wenn OS und LH zur selben Gruppe gehören), ist Artikel 81 EG-Vertrag auf die Zusammenarbeit der Parteien im Rahmen der GU-Vereinbarung vor dem Zusammenschluss nicht mehr anwendbar, und entsprechend ist auch der Grund für die Übertragung der Zeitnischen für die Strecke VIE-FRA auf Niki nicht mehr gegeben. Nach Umsetzung des beabsichtigten Vorhabens wird das Gemeinschaftsunternehmen der Parteien wahrscheinlich nicht mehr bestehen, und in jedem Fall wird die Entscheidung über die Aufrechterhaltung des Gemeinschaftsunternehmens ausschließlich bei LH liegen. Mit dem Vorhaben wird also nicht nur die vertragliche Zusammenarbeit der Parteien in eine dauerhafte strukturelle Verbindung umgewandelt und

85 Siehe „Selbstbewertung LH/AUA“, S. 4, 13 und 14.

86 Siehe „Anhang Aktualisierung der Vereinbarung“ vom 29. Juni 2009.

87 Gemäß Abschnitt 9 der zwischen LH und Niki geschlossenen Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen endet die Vereinbarung, wenn Niki alle von LH überlassenen Zeitnischen wieder an LH zurückgibt. Gemäß Abschnitt 10 der Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen ist LH verpflichtet, die von LH erhaltenen Zeitnischen zurückzugeben, wenn das Gemeinschaftsunternehmen von LH und OS aufgelöst wird.

entsprechend ein potenzieller Wettbewerb zwischen den Parteien auf der Strecke VIE-FRA beseitigt, sondern LH wird auch die mit Niki getroffenen Vereinbarungen über die Vermietung von Zeitnischen kündigen können..

- (163) Nach einer Kündigung der Vereinbarungen über die Vermietung von Zeitnischen müsste Niki die Flüge auf der Strecke VIE-FRA einstellen. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass der Flughafen FRA tagsüber vollständig überlastet ist und die benötigten Zeitnischen praktisch nicht zu erhalten sind. Daher müsste Niki nicht nur die derzeit bewilligten Zeitnischen an LH zurückgeben, sondern hätte grundsätzlich Schwierigkeiten, über das normale Verfahren eigene Zeitnischen auf dem überlasteten Flughafen FRA zu erhalten; nochmals unwahrscheinlicher wäre die Bewilligung von Zeitnischen am Vormittag und am Abend. Insoweit würde das Vorhaben den wichtigsten Wettbewerber der Parteien auf der Strecke VIE-FRA ausschalten. Da der tatsächliche Wettbewerb durch eine dritte Partei beseitigt würde, braucht nicht geklärt zu werden, in welchem Umfang die Einrichtung einer dauerhaften strukturellen Verbindung zwischen den Parteien auch einen potenziellen Wettbewerb zwischen den Parteien auf der Strecke VIE-FRA beseitigen würde.
- (164) Daher wäre Adria Airways der einzige verbleibende Wettbewerber auf der Strecke VIE-FRA; diese Gesellschaft würde aber keinen Wettbewerbsdruck in einem Umfang auf die Parteien ausüben, der die Ausschaltung des tatsächlichen Wettbewerbers Niki kompensieren würde.
- (165) Die Parteien erklären, Adria Airways müsse für diese Strecke als Wettbewerber betrachtet werden, da die Code-Sharing-Vereinbarung zwischen LH und Adria Airways keine Preisabstimmung vorsehe. Nach Ansicht der Kommission kann Adria Airways in seiner Eigenschaft als Mitglied der Star-Allianz zumindest nicht als Wettbewerber betrachtet werden, der einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf das durch den Zusammenschluss entstehende Unternehmen ausüben würde,
- (166) Trotz der angebotenen 16 Flüge wöchentlich und trotz der Tatsache, dass die Gesellschaft diese Strecke inzwischen seit einigen Jahren bedient (Adria Airways hat die Strecke VIE-FRA in der IATA-Wintersaison 2001/2002 in den Flugplan aufgenommen), hat Adria Airways auf dieser Strecke nie einen erheblichen Marktanteil erlangt. (Derzeit liegt der Marktanteil bei [0-5] %.) Die Gesellschaft setzt nämlich nur kleine Flugzeuge ein, und die Auslastung ist verhältnismäßig schlecht ([50-60]-[60-70] %). Da ein großer Teil der von Adria Airways beförderten Passagiere mit Flugtickets von LH reist, ist zudem festzustellen, dass der Kundenstamm der Gesellschaft in erheblichem Umfang von LH abhängt. Insoweit steht außer Zweifel, dass Adria Airways allenfalls einen beschränkten Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausübt; dies wurde auch durch die Befragungen im Rahmen der Marktuntersuchung der Kommission bestätigt. Mehrere Befragte haben nämlich erklärt, dass Adria Airways keinen Preisdruck auf LH/OS ausübe, sondern eher die eigenen Preise an LH anpasse. Einige Befragte führen dies auf die Code-Sharing-Vereinbarung mit LH zurück; andere sind der Ansicht, dies könne daran liegen, dass Adria Airways an den Partner Plus-Vereinbarungen von LH mit Geschäftskunden beteiligt sei. Daher betrachten verschiedene Befragte das Angebot von Adria Airways eher als zusätzliches Angebot von LH denn als unabhängiges Angebot eines Wettbewerbers. Einige Geschäftskunden bzw. Reisebüros, deren Mitarbeiter bzw. Kunden auf der Strecke VIE-FRA reisen, wissen nicht einmal, dass

Adria Airways Flüge auf dieser Strecke anbietet bzw. buchen nur in sehr geringem Umfang (unter 5 %) bei Adria Airways. Außerdem sind einige Befragte der Ansicht, die Bordverpflegungsdienste von Adria Airways seien weniger gut, die Gesellschaft habe eine geringe Kapazität und der Flugplan sei verhältnismäßig unattraktiv.

- (167) Selbst unter der Annahme, dass auf dieser Strecke ein Wettbewerbsdruck von Adria Airways ausgehen würde, ist unklar, in welchem Umfang Adria Airways künftig in der Lage sein würde, die Strecke VIE-FRA zu bedienen. Seit der IATA-Wintersaison 2006 entscheidet LH jeweils für die Dauer einer Saison über die Bewilligung von Zeitnischen für Adria Airways. Die ursprünglich zwischen LH und Adria Airways geschlossene Vereinbarung über einen Tausch von Zeitnischen wurde im Juli 2006 gekündigt; danach haben LH und Adria Airways jeweils vor Beginn einer Saison eine Vereinbarung über die Verlängerung der Tauschvereinbarung geschlossen. Da eine Vereinbarung mit LH über die langfristige Vermietung von Zeitnischen nicht mehr besteht, kann LH nach jeder Saison Adria Airways die erteilten Zeitnischen wieder entziehen. Da die Zeitnischen-Kapazität auf dem Flughafen FRA den gesamten Tag über vollständig ausgeschöpft ist, darf bezweifelt werden, dass Adria Airways die Flüge auf der Strecke VIE-FRA weiterhin anbieten könnte, wenn LH Adria Airways die Zeitnischen entziehen würde.
- (168) In Anbetracht der Tatsache, dass Adria Airways bei der Auslastung der eigenen Flüge in erheblichem Umfang auf LH angewiesen ist, selbst nur eine geringe Auslastung erzielt und nur einen geringen Marktanteil besitzt, sowie angesichts der Ergebnisse der Marktuntersuchung dahingehend, dass Adria Airways auf der Strecke VIE-FRA keinen erheblichen Wettbewerbsdruck ausübt und da unsicher ist, wie lange Adria Airways den Betrieb auf dieser Strecke aufrechterhalten wird, steht außer Zweifel, dass dieser marginale Marktteilnehmer keinen hinreichenden Wettbewerbsdruck auf LH/OS ausüben kann.
- (169) Daher ist festzustellen, dass die Einrichtung einer dauerhaften strukturellen Verbindung zwischen LH und OS infolge des beabsichtigten Zusammenschlusses Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Gemeinsamen Markt in Bezug auf die Strecke VIE-FRA bietet.

(ii) Wettbewerbsrechtliche Würdigung des beabsichtigten Zusammenschlusses gemessen an der Air France-KLM-Fallkonstellation

- (170) Darüber hinaus wirft das Vorhaben auch gemessen an der Air France-KLM-Fallkonstellation (d. h. der Übernahme von OS durch Air France-KLM) ernsthafte Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt auf. Nach der Übernahme von OS durch Air France-KLM würde wahrscheinlich die GU-Vereinbarung zwischen LH und OS gekündigt, und nach einer Kündigung der GU-Vereinbarung wurden auch die zwischen LH und Niki geschlossenen entsprechenden Vereinbarungen über die Vermietung von Zeitnischen gekündigt, und Niki müsste die Zeitnischen in Frankfurt an LH zurückgeben.⁸⁸ Infolge der Kündigung der Vereinbarungen über die Vermietung von

⁸⁸ Gemäß Abschnitt 9 der zwischen LH und Niki geschlossenen Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen endet die Vereinbarung, wenn Niki alle von LH überlassenen Zeitnischen wieder an LH zurückgibt.

Zeitnischen ist davon auszugehen, dass Niki die Angebote auf dieser Strecke einstellen müsste, da der Flughafen FRA tagsüber ständig überlastet und die Bewilligung der benötigten Zeitnischen praktisch ausgeschlossen ist. Niki würde also nicht nur die derzeitigen Zeitnischen an LH zurückgeben müssen, sondern hätte auch erhebliche Schwierigkeiten, im normalen Verfahren eigene Zeitnischen zu erhalten.

- (171) Andererseits ist den der Kommission vorliegenden Beweismitteln zufolge anzunehmen, dass LH und OS bei der Air France-KLM-Fallkonstellation die Strecke VIE-FRA wahrscheinlich in Konkurrenz zueinander anbieten würden.
- (172) Erstens besteht auf der Strecke VIE-FRA ein hohes Passagieraufkommen (das höchste Passagieraufkommen aller von diesem Vorhaben betroffenen Strecken); in beide Richtungen reisen zahlreiche Passagiere unter Nutzung direkter und indirekter Verbindungen bei einem hohen Anteil an Geschäftsreisenden. Da diese Strecke bereits vor dem Zusammenschluss von mehr als einer Fluggesellschaft (mit umfassendem Streckennetz) bedient wird, kann allgemein davon ausgegangen werden, dass der betreffende Markt groß genug ist, um mehr als einer Fluggesellschaft (mit umfassendem Streckennetz) eine nachhaltige Geschäftstätigkeit zu ermöglichen.
- (173) Zweitens bieten sowohl LH als auch OS bereits eine beträchtliche Anzahl an Flügen auf der Strecke VIE-FRA an. Angesichts der besonderen Merkmale dieser Strecke und der Tatsache, dass sowohl OS als auch LH zurzeit Flüge auf dieser Strecke anbieten, kann davon ausgegangen werden, dass beide Fluggesellschaften diese Flüge auch dann weiterhin anbieten würden, wenn OS die GU-Vereinbarung mit LH kündigen würde. Für diese Annahme sprechen auch interne Unterlagen von OS, aus denen hervorgeht, dass OS Flüge auf der Strecke VIE-FRA selbst dann anbieten würde, wenn die Gesellschaft verkleinert und als unabhängiges einzelnes Unternehmen betrieben werden würde.⁸⁹ Bei der Air France-KLM-Fallkonstellation müssten LH und OS, um wirksam miteinander konkurrieren zu können, nicht nur weiterhin konkurrierende Flüge auf dieser Strecke anbieten, um Verkehr von ihren jeweiligen Drehkreuzen abzuziehen bzw. zu ihren jeweiligen Drehkreuzen zu verlagern; wahrscheinlich müssten die Gesellschaften ihre Frequenzen sogar noch erhöhen. Wie in Erwägungsgrund (103) erläutert, deuten interne Dokumente darauf hin, dass LH zusätzlich [...] * Flüge wöchentlich auf der Strecke VIE-FRA anbieten müsste, wenn OS von Air France-KLM übernommen und sich der SkyTeam-Allianz anschließen würde.
- (174) Bei dieser Fallkonstellation ist festzustellen, dass der beabsichtigte Zusammenschluss den tatsächlichen oder zumindest den potenziellen Wettbewerb zwischen den Parteien beseitigen würde.
- (175) Auch bei dieser Fallkonstellation wäre Adria Airways der einzige verbleibende Wettbewerber auf dieser Strecke. In Anbetracht der in den Erwägungsgründen (165) bis (168) erläuterten Sachverhalte ist jedoch als unwahrscheinlich anzunehmen, dass Adria

Gemäß Abschnitt 10 der Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen ist Niki verpflichtet, die von LH erhaltenen Zeitnischen zurückzugeben, wenn das Gemeinschaftsunternehmen von LH und OS aufgelöst wird.

⁸⁹ Vorbringen von OS [...] *.

Airways hinreichenden Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben würde, um wettbewerbsschädigende Auswirkungen für die Passagiere zu verhindern.

- (176) Und selbst wenn Niki auch bei der Air France-KLM-Fallkonstellation weiterhin Flüge auf der Strecke VIE-FRA anbieten würde (was nicht anzunehmen ist), zeigen die der Kommission vorliegenden Beweismittel doch, dass die Gesellschaft keinen hinreichenden Wettbewerb auf LH/OS ausüben würde, um die Beseitigung des Wettbewerbs zwischen LH und OS zu kompensieren.
- (177) Darüber hinaus hat die Kommission untersucht, in welchem Umfang Niki zurzeit Wettbewerbsdruck auf LH/OS ausübt. Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass die Parteien nach Ansicht verschiedener Geschäftskunden auf der Strecke VIE-FRA gegenüber Niki einen besonderen Wettbewerbsvorteil besitzen, weil sie höhere Frequenzen anbieten können und dies besonders von zeitsensiblen Passagieren geschätzt wird. Insbesondere wird die Abflugzeit von Niki auf dem Flughafen FRA am Vormittag (9.40 Uhr) als zu spät und damit für zeitsensible Passagiere als unattraktiv betrachtet. Für diese Darstellung spricht auch, dass zeitsensible Passagiere gemäß der Marktuntersuchung der Kommission Abflugzeiten vormittags nach 7.00 Uhr und Rückflüge am Abend zwischen 18.00 und 19.00 Uhr (bzw. nicht später als 21.00 Uhr) bevorzugen. Zudem waren verschiedene Befragte der Ansicht, ein Wettbewerber (wie Niki) müsse zumindest fünf Flüge auf der Strecke VIE-FRA anbieten, damit der Flugplan für zeitsensible Passagiere hinreichend interessant wäre. Die meisten Befragten haben zudem erklärt, der Anteil ihrer Buchungen bei Niki auf der Strecke VIE-FRA liege bei etwa 10 % oder noch darunter; diese Darstellung deckt sich mit dem Ergebnis, dass Geschäftskunden Niki nicht als echte Alternative betrachten. Auch einige Reisebüros sind der Ansicht, dass Niki einen eher beschränkten Wettbewerbsdruck ausübe.
- (178) Die Ergebnisse der Marktuntersuchung werden durch die Preisanalyse der Kommission aufgrund der Passagierzahlen bestätigt, um die die Kommission die Parteien gebeten hatte; in dieser Analyse wurde geprüft, wie sich der Markteintritt von Niki im Oktober 2006 auf die Preise der Parteien auf dieser Strecke ausgewirkt hat. Bei uneingeschränkt flexiblen Tickets in der Business- und in der Economy-Klasse hatte der Markteintritt von Niki keinerlei Auswirkungen auf die Preise von OS und LH. Gewisse Auswirkungen infolge des Markteintritts von Niki waren im Hinblick auf gebundene Tickets von LH in der Economy-Klasse zu verzeichnen; geringere Auswirkungen waren bei gebundenen Tickets von OS festzustellen. Diesen Ergebnissen zufolge übt Niki zumindest in Bezug auf zeitsensible Passagiere, wahrscheinlich aber auch insgesamt, keinen starken Wettbewerbsdruck auf die Parteien aus.
- (179) Zudem haben alle Niki derzeit bewilligten Zeitnischen gewisse Nachteile: Erstens liegt die Niki am Vormittag in Frankfurt zugestandene Zeitnische 30 Minuten nach dem ursprünglich von Niki beantragten Zeitpunkt. Daraus ergeben sich auf dem Flughafen Frankfurt am Vormittag unvorteilhafte Ankunfts- und Abflugs-Zeitnischen zu Spitzenzeiten, und der von Niki am Vormittag vom Flughafen FRA angebotene Flug kommt auf dem Flughafen VIE erst um 10.55 Uhr an. Zweitens sieht die zwischen Niki und LH geschlossene Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen nicht die Möglichkeit der Erlangung angestammter Rechte an Niki überlassenen Zeitnischen vor, und Niki muss sich

vor jeder Saison neu beim Zeitnischen-Koordinator um die Bewilligung geeigneter Zeitnischen auf dem Flughafen FRA bemühen, bevor Niki die benötigten Zeitnischen schließlich von LH zugeteilt werden. Drittens muss Niki eine vertragliche Verpflichtung gegenüber LH erfüllen, gemäß der Niki die Zeitnischen von LH nach dem Grundsatz des Verfalls bei Nichtnutzung („80%-use-it or-lose-it“) in Anspruch nehmen muss, während andere Fluggesellschaften diese Regel zurzeit nicht einhalten müssen, da die betreffende Vorschrift für die IATA-Sommersaison 2009 ausgesetzt wurde.⁹⁰ Und schließlich sieht die mit Niki getroffene Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen sehr hohe Strafzahlungen für den Fall vor, dass eine Zeitnische verloren geht; LH ist hingegen nicht verpflichtet, die Möglichkeit der Erlangung angestammter Rechte für an Niki vermietete Zeitnischen zu schützen. Diese Nachteile beeinträchtigen die Flexibilität, mit der Niki auf Änderungen auf der Nachfrageseite reagieren könnte. Insoweit ist festzustellen, dass Niki gegenüber den Parteien einen erheblichen Wettbewerbsnachteil hat.

(180) Da die Zeitnischen auf dem Flughafen FRA den ganzen Tag über vollständig ausgelastet sind, ist festzustellen, dass der Markteintritt von Niki auf der Strecke VIE-FRA überhaupt nur deshalb möglich war, weil LH Zeitnischen in FRA an Niki vermietet hat. Niki würde diese Zeitnischen jedoch verlieren, wenn die Parteien nach einer Übernahme durch Air France-KLM ihr Gemeinschaftsunternehmen auflösen würden; die zwischen LH und Niki getroffene Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen enthält nämlich eine Bestimmung, gemäß der LH diese Vereinbarung kündigen kann, wenn das Gemeinschaftsunternehmen von LH und OS aufgelöst wird.

(181) Im Laufe der eingehenden Untersuchung des Vorhabens durch die Kommission haben LH und Niki ihre Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen mit Wirkung zur IATA-Wintersaison 2009/2010 auf eine dritte Zeitnische auf dem Flughafen FRA ausgeweitet (16.45 Uhr Ankunft vom Flughafen VIE und 17.25 Uhr Abflug zum Flughafen VIE); mit dieser Zeitnische wird Niki ab der Wintersaison drei Flüge auf der Strecke VIE-FRA anbieten können. Die Zeitpunkte dieser zusätzlichen Zeitnischen stimmen fast genau mit den von Niki gewünschten Zeitpunkten überein. Die Parteien erklären, dadurch werde der von Niki auf dieser Strecke bereits ausgeübte starke Wettbewerbsdruck nochmals erhöht. Diese zusätzliche Zeitnische ändert jedoch nichts daran, dass der Flug von Niki am Vormittag zumindest für zeitsensible Passagiere nicht attraktiv ist. Angesichts der Nachteile der zwischen LH und Niki geschlossenen Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen ist festzustellen, dass Niki mit den drei Flügen täglich unter den derzeitigen Bedingungen in jedem Fall nur einen begrenzten Wettbewerbsdruck ausüben würde.

(182) In Bezug auf diese Strecke bestehen erhebliche Hindernisse für den Marktzugang, und entsprechend ist auch ein potenzieller Markteintritt nicht geeignet, einen disziplinierenden Wettbewerbsdruck auf OS/LH auszuüben. Im Hinblick auf die Strecke VIE-FRA bestehen erhebliche Hindernisse für den Marktzugang. Ein erstes Hindernis für den Marktzugang ist die Überlastung der Flughäfen auf beiden Seiten der Strecke VIE-FRA. Sowohl der Flughafen VIE als auch der Flughafen FRA sind erheblich überlastet. Auf dem Flughafen VIE besteht eine Überlastung von 7.35-11.50 Uhr und von 16.00-20.45 Uhr (siehe

⁹⁰ Siehe folgender Erwägungsgrund (384).

Erwägungsgrund (118)). Der Flughafen FRA ist den gesamten Tag über überlastet, und Wettbewerber haben einmütig erklärt, die Zuteilung der benötigten Zeitnischen auf dem Flughafen FRA sei praktisch ausgeschlossen.

- (183) Daher ist festzustellen, dass der beabsichtigte Zusammenschluss auch bei der Air France-KLM-Fallkonstellation in Bezug auf die Strecke VIE-FRA Anlass zu erheblichen Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt bietet.

(iii) Schlussfolgerung zur wettbewerbsrechtlichen Würdigung des Vorhabens in Bezug auf die Strecke VIE-FRA

- (184) Insgesamt ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, dass das beabsichtigte Vorhaben in Bezug auf die Strecke VIE-FRA Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt bietet; dies gilt unabhängig von der genauen Marktdefinition gleichermaßen gemessen an der Situation vor dem Zusammenschluss wie auch für die Air France-KLM-Fallkonstellation.

e. Die Strecken Wien-Berlin, Wien-Düsseldorf, Wien-Hamburg, Wien-Hannover und Wien-Nürnberg

- (185) Auf mehreren Strecken zwischen Österreich und Deutschland, d. h. auf den Strecken Wien-Berlin ([400 000 – 450 000]* Städtepaar-Passagiere und [450 000 – 500 000]* Passagiere insgesamt), Wien-Düsseldorf ([450 000 – 500 000]* Städtepaar-Passagiere und [500 000 – 550 000]* Passagiere insgesamt), Wien-Hamburg ([350 000 – 400 000]* Städtepaar-Passagiere und [400 000 – 450 000]* Passagiere insgesamt), Wien-Hannover ([200 000 – 250 000]* Städtepaar-Passagiere und [200 000 – 250 000]* Passagiere insgesamt) und Wien-Nürnberg ([100 000 – 150 000]* Städtepaar-Passagiere und [100 000 – 150 000]* Passagiere insgesamt), sind die Parteien mit erheblichem Wettbewerbsdruck insbesondere durch Air Berlin konfrontiert. Wie aus der folgenden Tabelle für die IATA-Wintersaison 2008/2009 und die IATA-Sommersaison 2008 ersichtlich, ist sogar festzustellen, dass bei diesen Strecken keinerlei Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gegeben ist, da die Parteien nur geringe Marktanteile besitzen (auf allen möglichen Märkten unter [20-30]* %) und da Air Berlin eine starke Marktposition innehat.

	Angaben für WS 08/09				Angaben für SS 08			
	Zeitsensible Passagiere		Alle Passagiere		Zeitsensible Passagiere		Alle Passagiere	
	Parteien	Wettbewerber	Parteien	Wettbewerber	Parteien	Wettbewerber	Parteien	Wettbewerber
Wien-Berlin	LH [10-20] % OS [5-10]* % Gesamt [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [5-10]* % OS [5-10]* % Gesamt [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Gesamt [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Gesamt [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %
Wien-Düsseldorf	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Gesamt [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [10-20]* % Gesamt [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Gesamt [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [10-20]* % Gesamt [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %
Wien-Hamburg	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Gesamt [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [10-20]* % Gesamt [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Gesamt [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Gesamt [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %
Wien-Hannover	LH [5-10]* % OS [5-10]* % Gesamt [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [5-10]* % OS [5-10]* % Gesamt [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [5-10]* % OS [5-10]* % Gesamt [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [0-5]* % OS [5-10]* % Gesamt [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %
Wien-Nürnberg	LH [0-5]* % OS [5-10]* % Gesamt [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [0-5]* % OS [0-5]* % Gesamt [5-10]* %	Air Berlin [40-50]* % HG [40-50]* %	LH [5-10]* % OS [10-20]* % Gesamt [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [0-5]* % OS [10-20]* % Gesamt [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %

(186) Dass kein Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken besteht, wurde durch die Marktuntersuchungen in den Phasen I und II bestätigt, in denen keine Sachverhalte ermittelt wurden, die substantiierte Bedenken bezüglich dieser Strecken rechtfertigen würden. Wenngleich einige wenige Reisebüros und Geschäftskunden einzelne Vorbehalte bezüglich möglicher Preiserhöhungen und einer Verringerung der Frequenzen geäußert haben, ist doch die überwiegende Mehrheit der Befragten der Ansicht, dass das Vorhaben keine Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation auf diesen Strecken haben wird.

(187) In Phase II wurden die Stellung von Air Berlin und die Vergleichbarkeit der Angebote von LH/OS und Air Berlin auf den Strecken Wien-Berlin, Wien-Düsseldorf, Wien-Hamburg und Wien-Hannover näher untersucht. Zum überwiegenden Teil haben die Befragten (sowohl Reisebüros als auch Geschäftskunden und Wettbewerber) eindeutig erklärt, dass sie Air Berlin hinsichtlich der Zeitnischen ebenso wie in Bezug auf die Anzahl der angebotenen Flüge von LH/OS als echte Alternative zu dem durch den Zusammenschluss von LH und

OS zu bildenden Unternehmen betrachteten. Dies gilt sowohl für zeitsensible als auch für nicht zeitsensible Passagiere. Bezüglich der Versorgung in den Flughäfen und an Bord sowie hinsichtlich der von LH/OS einerseits und von Air Berlin und Niki andererseits angebotenen Vielfliegerprogramme gingen die Meinungen der Befragten auseinander. Eine Gruppe von Befragten hielt die von Air Berlin angebotenen Leistungen für schwächer als die Leistungen von LH und OS; diese Einschätzung wurde insbesondere mit den begrenzteren Vorteilen des Vielfliegerprogramms von Air Berlin begründet. Eine weitere Gruppe von Befragten bewertete die Leistungen von Air Berlin als den Leistungen von LH und OS vergleichbar. Insgesamt gelangt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Befragten in der Marktuntersuchung größtenteils erklärt haben, sie betrachteten Air Berlin für diese Strecken als echte Alternative zu LH und OS.

(188) Insoweit ist festzustellen, dass das Vorhaben den wirksamen Wettbewerb unabhängig von der angenommenen Fallkonstellation auf keiner dieser Strecken erheblich behindert.

f. Die Strecke München-Linz

(189) Auf der Strecke München-Linz (die laut Schätzungen der Parteien von [50 000 – 60 000]* Städtepaar-Passagieren mit dem Flugzeug oder im Bahnverkehr zurückgelegt wird) sind die Parteien die einzigen Fluggesellschaften (wobei LH als ausführende Fluggesellschaft und OS als vermarktende Fluggesellschaft fungiert); allerdings besteht ein erheblicher Wettbewerbsdruck durch die Angebote der Deutsche Bahn und der ÖBB für diese Strecke. Neben einer Reihe indirekter Verbindungen bieten die Deutsche Bahn und ÖBB täglich durchschnittlich neun bis zehn direkte Bahnverbindungen zwischen Linz (Hauptbahnhof) und München (Hauptbahnhof) an. Die Fahrtzeiten betragen meist höchstens etwa drei Stunden; damit sind die Reisezeiten der Gesamtreisedauer mit dem Flugzeit (etwa 3 Stunden von Stadtzentrum zu Stadtzentrum) vergleichbar. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass die Bahnverkehrsdienste eine tragfähige konkurrierende Alternative sowohl für zeitsensible als auch für nicht zeitsensible Passagiere auf dieser Strecke darstellen. Daher sind diese Bahnverkehrsdienste demselben Markt zuzurechnen wie die entsprechenden Flüge. In Anbetracht der starken Marktposition der Bahnverkehrsdienste (deren Marktanteil sich in der Marktuntersuchung bestätigten Schätzungen der Parteien zufolge sowohl bei zeitsensiblen als auch bei nicht zeitsensiblen Passagieren auf über [90-100]* % beläuft) besteht in Bezug auf diese Strecke unabhängig davon, ob OS als potenzieller neuer Anbieter von Flügen für diese Strecke betrachtet werden kann, kein Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken.

(190) Insoweit ist festzustellen, dass das Vorhaben den wirksamen Wettbewerb auf dieser Strecke unabhängig von der angenommenen Fallkonstellation nicht erheblich behindert.

g. Strecken, die ausschließlich von OS bedient werden und bei denen das Vorhaben LH als potenziellen Wettbewerber ausschalten könnte

(191) Auf den Strecken Wien-Dresden, Wien-Leipzig, Salzburg-Düsseldorf, Graz-Düsseldorf, Linz-Düsseldorf, Graz-Stuttgart, Innsbruck-Frankfurt und Salzburg-Frankfurt ist ausschließlich OS als ausführende Fluggesellschaft tätig; LH beschränkt sich auf den

Verkauf von Tickets für die Flüge von OS nach Maßgabe der von den Parteien geschlossenen Vereinbarung über die Aufteilung von Gewinnen und Verlusten. Da vor dem Zusammenschluss kein tatsächlicher Wettbewerb zwischen den Parteien besteht (infolge der Zusammenarbeit der Parteien gemäß der GU-Vereinbarung), könnte das beabsichtigte Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb nur dann erheblich behindern, wenn LH als potenzieller Wettbewerber ausgeschaltet würde.

(192) Die Marktuntersuchung hat jedoch ergeben, dass LH ohne die Zusammenarbeit mit OS ohnehin keine Flüge auf diesen Strecken anbieten würde.

(193) Zunächst einmal ist festzustellen, dass die Nachfrage auf allen genannten Strecken eher gering ist (zwischen [10 000 – 20 000]* und [40 000 – 50 000]* Städtepaar-Passagiere jährlich). Der Marktuntersuchung zufolge ist unüblich, dass traditionelle Fluggesellschaften mit umfassendem Streckennetz in Konkurrenz zu anderen ausführenden Fluggesellschaften auch in einen derart begrenzten Markt für europäische Kurzstreckenflüge eintreten.⁹¹ Entsprechend wurden auf den von OS bedienten Strecken in keinem Fall Flüge sowohl von OS als auch von LH angeboten, bevor diese beiden Gesellschaften 2000 ihre Kooperationsvereinbarung trafen. Außerdem wird das Passagieraufkommen auch in der in Erwägungsgrund (66) zitierten Selbstbewertung von LH bei fast allen relevanten Strecken als zu schwach eingestuft, um weitere Marktteilnehmer anzuziehen.⁹² Diese Ergebnisse lassen mit einiger Sicherheit annehmen, dass ein paralleles Engagement als ausführende Fluggesellschaften für LH und OS auf diesen Strecken nicht rentabel gewesen wäre.⁹³

(194) Wie im Folgenden für die Strecken jeweils ausführlicher erläutert, bestätigt eine Überprüfung interner Unterlagen von LH zu Eintrittsstrategien sowie zu anderen streckenspezifischen Merkmalen, dass LH auf keiner dieser Strecken als Wettbewerber von OS auftreten würde.

(i) Wien-Dresden und Wien-Leipzig

(195) Das Passagieraufkommen auf den Strecken Wien-Dresden ([10 000 – 20 000]* Städtepaar-Passagiere und [10 000 – 20 000]* Passagiere insgesamt) und Wien-Leipzig ([10 000 – 20 000]* Städtepaar-Passagiere und [20 000 – 30 000]* Passagiere insgesamt) ist gering. Dies wird auch aus der Tatsache deutlich, dass OS diese Strecken als indirekte Verbindungen anbietet. Innerhalb von Europa bedient LH seit 2008 nur eine einzige Strecke in dieser Form mit einem „Stop-over-Angebot“;⁹⁴ daher ist unwahrscheinlich, dass LH im Hinblick auf diese Strecken dieselbe Strategie wie OS verfolgen würde. Das geringe lokale Passagieraufkommen auf diesen Strecken spricht dafür, dass die Versorgung dieser Strecken durch OS und LH sehr wahrscheinlich nicht rentabel wäre.

91 Siehe Antworten auf Frage 11 des den Wettbewerbern in der Marktuntersuchung in Phase II übermittelten Fragebogens.

92 Siehe „Selbstbewertung LH/AUA“, S. 4, 6-8. [...]*

93 Außerdem argumentieren die Parteien, ohne das Vorhaben würde OS die Angebote für diese Strecken aus unterschiedlichen Gründen einstellen [...]*.

94 Siehe Antwort auf Frage 3 des LH am 4. Juni 2009 übermittelten Auskunftsverlangens.

(196) Zudem bietet LH keine internationalen Flüge ab Dresden und Leipzig an, sondern bedient beide Städte eher über die LH-Drehkreuze München und Frankfurt und über die LH-Basis in Düsseldorf. Für die Unwahrscheinlichkeit des Markteintritts von LH auf diesen Strecken spricht auch ein internes LH-Dokument, in dem die Möglichkeit einer Übernahme von OS durch eine andere Fluggesellschaft analysiert und eindeutig erklärt wird, dass LH keine Flüge auf der Strecke Wien-Leipzig anbieten würde. [...] ⁹⁵

(197) Die LH-Tochter 4U, die bereits Flüge ab dem Flughafen Dresden anbietet, hat zuvor einen vom Flughafen Dresden im April 2006 veröffentlichten Business Case geprüft, in dem die Möglichkeit der Einrichtung von Angeboten für die Strecke Wien-Dresden erörtert wurde. 4U hat diese Pläne jedoch weder 2006 noch in den folgenden Jahren umgesetzt; dies bestätigt die Darstellung der Parteien, dass 4U die Einrichtung von Angeboten für diese Strecke nicht als rentabel betrachtete. ⁹⁶

(ii) Salzburg-Düsseldorf, Graz-Düsseldorf, Linz-Düsseldorf

(198) Das Passagieraufkommen auf den Strecken Salzburg-Düsseldorf ([20 000 – 30 000]* Städtepaar-Passagiere und [20 000 – 30 000]* Passagiere insgesamt), Graz-Düsseldorf ([30 000 – 40 000]* Städtepaar-Passagiere und [30 000 – 40 000]* Passagiere insgesamt) und Linz-Düsseldorf ([30 000 – 40 000]* Städtepaar-Passagiere und [30 000 – 40 000]* Passagiere insgesamt) ist gering. Das geringe lokale Passagieraufkommen auf diesen Strecken lässt annehmen, dass ein paralleles Engagement als ausführende Fluggesellschaften für LH und OS auf diesen Strecken nicht rentabel gewesen wäre. Für diese Annahme spricht auch, dass OS die Strecke Linz-Düsseldorf als Teilstrecke auf den Routen Salzburg-Linz-Düsseldorf und Graz-Linz-Düsseldorf anbietet, um die Nachfrage für den Flughafen Düsseldorf zu bündeln.

(199) Außerdem ist festzustellen, dass es für LH sehr ungewöhnlich wäre, Strecken ab Düsseldorf bei einem Aufkommen von weniger als [40 000 – 50 000]* Städtepaar-Passagieren anzubieten, die bereits von einem Wettbewerber abgedeckt werden. ⁹⁷ Auch in einem Vergleich der Bedeutung von Flugzielen ab Düsseldorf in einem internen LH-Dokument werden Graz, Linz und Salzburg schwach bewertet ([...]*), ⁹⁸ und ein weiteres internes LH-Dokument erläutert, dass [LH nicht in den Markt eintreten würde]*, wenn OS von einer anderen Fluggesellschaft übernommen würde. ⁹⁹

(200) Dass die LH-Tochter 4U, die bereits Flüge ab Salzburg anbietet, auch Flüge für die Strecke Salzburg-Düsseldorf einrichten würde, ist unwahrscheinlich, weil die Gesellschaft zurzeit keine Flüge ab dem Flughafen DUS anbietet und auch nie einen Business Case für den Markteintritt mit einem Angebot für diese Strecke erstellt hat. ¹⁰⁰

95 Internes LH-Dokument [...]*.

96 Siehe Antwort von LH auf das Auskunftsverlangen vom 30. Juli 2009 und anschließendes Schreiben vom 5. August 2009.

97 Siehe Antwort von LH auf das am 10. Juni 2009 übermittelte Auskunftsverlangen.

98 Internes LH-Dokument [...]*.

99 Internes LH-Dokument [...]*.

100 Siehe Antwort von LH auf das am 30. Juli 2009 übermittelte Auskunftsverlangen.

(iii) Graz-Stuttgart

- (201) Die Strecke Graz-Stuttgart ([30 000 – 40 000]* Städtepaar-Passagiere und [30 000 – 40 000]* Passagiere insgesamt) wird von OS seit April 2009 bedient; vorher wurden Flüge von LH angeboten. [...]***¹⁰¹
- (202) Neben OS bietet auch die auf dem Flughafen Graz ansässige lokale Fluggesellschaft Robin Hood Flüge auf dieser Strecke an; der Markteintritt erfolgte im November 2008 mit kleineren Flugzeugen. Angesichts des verhältnismäßig geringen Passagieraufkommens auf dieser Strecke und der Präsenz zweier ausführender Fluggesellschaften ist unwahrscheinlich, dass LH und OS diese Strecke als ausführende Fluggesellschaften ebenfalls rentabel anbieten könnten.¹⁰²
- (203) Die LH-Tochter 4U, die bereits Flüge ab dem Flughafen STR durchführt, dürfte ebenfalls kaum Flüge auf dieser Strecke einrichten, da die Gesellschaft zurzeit keinerlei Verbindungen ab Graz anbietet [...]***.¹⁰³

(iv) Innsbruck-Frankfurt

- (204) Das Passagieraufkommen auf der Strecke Innsbruck-Frankfurt ([20 000 – 30 000]* Städtepaar-Passagiere und [60 000 – 70 000]* Passagiere insgesamt) ist verhältnismäßig gering. Entsprechend wird in einem internen LH-Dokument erklärt, wegen [...]*** würde LH auf dieser Strecke keine Flüge anbieten, wenn OS von einer anderen Fluggesellschaft übernommen würde.¹⁰⁴ Insoweit ist unwahrscheinlich, dass sowohl LH als auch OS nachhaltig Flüge auf dieser Strecke anbieten könnten.
- (205) Die LH-Tochter 4U dürfte ebenfalls kaum Flüge auf dieser Strecke einrichten, da sie an keinem der Endpunkte dieser Strecke Flugzeuge einsetzt und [...]***.¹⁰⁵

(v) Salzburg-Frankfurt

- (206) Die Strecke Salzburg-Frankfurt verzeichnet mit [40 000 – 50 000]* Städtepaar-Passagieren und [100 000 – 150 000]* Passagieren insgesamt das höchste Passagieraufkommen aller Strecken zwischen Österreich und Deutschland, die ausschließlich von OS bedient werden. [...]***¹⁰⁶

101 [...]***

102 Ohne die Zusammenarbeit mit LH wäre unwahrscheinlich, dass OS Flüge für diese Strecke anbieten würde, da diese Strecke bereits von zwei ausführenden Fluggesellschaften bedient wird und da mit Ausnahme gewisser von Lauda Air angebotener Verbindungen für Freizeitreisende zu Zielen in Griechenland die einzige internationale Strecke von OS ab Graz (die Strecke Graz-Düsseldorf) im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens bedient wird.

103 Siehe Antwort von LH auf das am 30. Juli 2009 übermittelte Auskunftsverlangen.

104 Internes LH-Dokument [...]***.

105 Siehe Antwort von LH auf das am 30. Juli 2009 übermittelte Auskunftsverlangen.

106 [...]***

(207) In einem internen LH-Dokument wird jedoch erläutert, dass LH keine Flüge auf dieser Strecke anbieten würde, wenn OS von einer anderen Gesellschaft übernommen würde [...]*.¹⁰⁷ Diese Feststellung wird durch Informationen bestätigt, die die Kommission im Laufe der Marktuntersuchung erlangt hat, und denen zufolge Salzburg dem weiteren Einzugsbereich des Flughafens MUC zugerechnet wird.¹⁰⁸

(208) Dass die LH-Tochter 4U, die bereits Flüge ab Salzburg anbietet, auch Flüge für die Strecke Salzburg-Düsseldorf einrichten würde, ist unwahrscheinlich, weil die Gesellschaft zurzeit keine Flüge ab dem Flughafen FRA anbietet und auch nie einen Business Case für Markteintritt mit einem Angebot für diese Strecke erstellt hat.¹⁰⁹

(vi) Schlussfolgerung

(209) Aus den genannten Gründen kann festgestellt werden, dass LH wegen der geringen Nachfrage auf allen in den vorstehenden Ziffern (i) – (v) genannten Strecken sowie in Anbetracht entsprechender interner Dokumente von LH zu Strategien für einen Markteintritt und angesichts weiterer streckenspezifischer Merkmale kaum Flüge auf diesen Strecken eingerichtet hätte. Insoweit bedeutet die Ausschaltung von LH als potenzieller Wettbewerber unabhängig von der angenommenen Fallkonstellation keine erhebliche Behinderung des Wettbewerbs.¹¹⁰

h. Strecken, die ausschließlich von LH bedient werden und bei denen das Vorhaben OS als potenziellen Wettbewerber ausschalten könnte

(210) LH ist die einzige ausführende Fluggesellschaft auf den Strecken Innsbruck-Hamburg, Klagenfurt-München, Graz-Frankfurt, Graz-München und Linz-Frankfurt, und OS beschränkt sich auf die Vermarktung von Sitzplätzen in den betreffenden Flügen im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens der Parteien. Da vor dem Zusammenschluss kein tatsächlicher Wettbewerb zwischen den Parteien stattgefunden hat, könnte der beabsichtigte Zusammenschluss einen wirksamen Wettbewerb auf diesen Strecken nur dann erheblich behindern, wenn OS als potenzieller Wettbewerber auf diesen Strecken ausgeschaltet würde.

(211) Die Marktuntersuchung hat jedoch ergeben, dass OS ohne die Zusammenarbeit mit LH ohnehin keine Flüge auf diesen Strecken anbieten würde.

(212) Die Nachfrage auf diesen Strecken ist häufig verhältnismäßig gering, und keine der derzeit von LH angebotenen Strecken (mit Ausnahme der Strecke Graz-Frankfurt) wurde vor Beginn der Zusammenarbeit der Parteien im Jahr 2000 von beiden Parteien bedient.

107 Internes LH-Dokument [...]*.

108 Siehe Antwort des Flughafens MUC auf Frage 12 des Fragebogens an die Flughäfen in der Marktuntersuchung in Phase I.

109 Siehe Antwort von LH auf das am 30. Juli 2009 übermittelte Auskunftsverlangen.

110 An dieser Schlussfolgerung ändert auch die Tatsache nichts, dass OS die meisten dieser Strecken in den vergangenen Jahren bereits rentabel betrieben hat. Die Strecken Graz-Düsseldorf, Düsseldorf-Linz, Dresden-Wien, Frankfurt-Salzburg und Stuttgart-Graz wurden in den vergangenen Jahren rentabel betrieben; auf den Strecken Innsbruck-Frankfurt, Düsseldorf-Salzburg und Wien-Leipzig hingegen waren in einzelnen oder auch in mehreren Jahren Verluste zu verzeichnen (siehe Frage 9 des Auskunftsverlangens vom 27. April 2009).

[...]*¹¹¹ Diese Ergebnisse lassen mit einiger Sicherheit annehmen, dass ein paralleles Engagement als ausführende Fluggesellschaften für LH und OS auf diesen Strecken nicht rentabel gewesen wäre.

- (213) In einem internen Dokument von OS, das die vorzunehmenden Umstrukturierungsmaßnahmen für den Fall beschreibt, dass OS unabhängig bleiben sollte, wird zudem keine dieser Strecken genannt,¹¹² und OS nutzt auch keinen der Flughäfen an den Zielorten dieser Strecken als Drehkreuze. Auch dies spricht für die Annahme, dass OS ohne die Zusammenarbeit mit LH ohnehin keine Flüge auf diesen Strecken anbieten würde.
- (214) Außerdem argumentiert OS, angesichts ihrer finanziellen Situation werde sich die Gesellschaft künftig auf Strecken mit hohem Passagieraufkommen konzentrieren; dies spricht ebenfalls dafür, dass OS künftig keine dieser Strecken in den Flugplan aufnehmen würde. Entsprechend der Darstellung in diesem Vorbringen hat OS offenbar entschieden, eine Reihe von 50-Sitzer-Maschinen außer Betrieb zu nehmen und diese Flugzeuge teilweise durch größere Flugzeuge aus der derzeitigen OS-Flotte zu ersetzen.¹¹³
- (215) Ergänzend zu diesen allgemeinen Beobachtungen bestätigen auch interne Dokumente von OS im Zusammenhang mit Strategien für einen Marktzugang und mit weiteren streckenspezifischen Merkmalen, dass OS diese Strecken nicht in Konkurrenz zu LH anbieten würde.

(i) Klagenfurt-München und Innsbruck-Hamburg

- (216) Das Passagieraufkommen auf den Strecken Klagenfurt-München ([0 – 10 000]* Städtepaar-Passagiere und [10 000 – 20 000]* Passagiere insgesamt) und Innsbruck-Hamburg ([0 – 10 000]* Städtepaar-Passagiere und [0 – 10 000]* Passagiere insgesamt) ist gering.
- (217) Vom Flughafen Klagenfurt bietet OS zurzeit ausschließlich Flüge nach Wien an. (Die Flüge auf der Strecke Klagenfurt-Frankfurt wurden im April 2008 eingestellt). Dies zeigt, dass dem Flughafen Klagenfurt im Hinblick auf internationale Flugziele von OS keine strategische Bedeutung zukommt. Zur Strecke Innsbruck-Hamburg ist anzumerken, dass Transavia im Dezember 2008 mit fünf Flügen wöchentlich in der Wintersaison auf den Markt kam und dass TUIfly eine Direktverbindung in der Wintersaison ab dem Winter 2009/2010 ankündigte. Diese Strecke wird also von verschiedenen Anbietern bedient, und entsprechend unwahrscheinlich ist, dass OS als weiterer Marktteilnehmer auftreten würde. Insoweit ist nicht anzunehmen, dass OS ohne die Zusammenarbeit mit LH die beiden Strecken bedienen würde.

111 [...]*

112 OS-Dokument [...]*.

113 Siehe Antwort von OS auf das am 5. August 2009 übermittelte Auskunftsverlangen sowie <http://www.nur-flug-tours.de/news/airlinenews-8140.htm>. In diesem Zusammenhang ist auch festzustellen, dass im Unterschied zur Strecke Graz-Frankfurt auf den Strecken Graz-München, Innsbruck-Hamburg, Klagenfurt-München und Linz-Frankfurt in der Vergangenheit in einzelnen Jahren oder auch in mehreren Jahren Verluste zu verzeichnen waren (siehe Antwort der Parteien auf Frage 9 des Auskunftsverlangens vom 27. April 2009),

(ii) Frankfurt-Graz und Graz-München

- (218) Auf der Strecke Frankfurt-Graz ist das lokale Passagieraufkommen mit [50 000 – 60 000]* *Städtepaar-Passagieren und [100 000 – 150 000]* Passagieren insgesamt hinreichend für eine nachhaltige Geschäftstätigkeit von zwei Fluggesellschaften; bei der Strecke Graz-München hingegen ist das Passagieraufkommen begrenzter ([10 000 – 30 000]* Städtepaar-Passagiere und [80 000 – 90 000]* Passagiere insgesamt jährlich).¹¹⁴
- (219) Gemäß einer Analyse der Strecken, die OS in letzter Zeit neu in den Flugplan aufgenommen hat, dürfte unwahrscheinlich sei, dass OS die Strecken Frankfurt-Graz oder München-Graz in den Flugplan aufnehmen würde: Die letzte neue Strecke von OS ab Graz war die Strecke Graz-Düsseldorf (2003 im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens mit LH eingeführt). In letzter Zeit hat OS neue Strecken ab Wien meist zu Zielen im Osten angeboten, [...] ¹¹⁵ Zu dieser Strategie würde die Aufnahme der Strecken Frankfurt-Graz oder München-Graz nicht passen. Außerdem hat eine Analyse der jüngsten neuen Streckenangebote von OS gezeigt, dass eher ungewöhnlich wäre, wenn OS in Konkurrenz zu bereits bestehenden Verbindungen von Wettbewerbern weitere innereuropäische Verbindungen einrichten würde.¹¹⁶

(iii) Frankfurt-Linz

- (220) Aus ähnlichen Gründen ist ebenfalls unwahrscheinlich, dass OS Flüge auf der Strecke Linz-Frankfurt ([40 000 – 50 000]* Städtepaar-Passagiere und [100 000 – 150 000]* Passagiere insgesamt) anbieten würde, wenn die Zusammenarbeit mit LH nicht bestünde. Der lokale Verkehr hat einen eher beschränkten Umfang; daher ist unklar, ob das Passagieraufkommen auf dieser Strecke ausreichend wäre, um zwei konkurrierenden Fluggesellschaften nachhaltig tragfähige Angebote zu ermöglichen; in diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass vor Aufnahme der Zusammenarbeit der Parteien im Jahr 2000 nur eine der Parteien Flüge auf dieser Strecke anbot. Die letzte neue Verbindung auf dem Flughafen Linz richtete OS 2003 ein (Düsseldorf-Linz-Graz/Salzburg, d. h. als indirekte Verbindung); die Flugziele, die OS in den letzten Jahren neu in den Flugplan ab Wien aufgenommen hat, befanden sich meist im Osten [...]*.

114 Vor der Zusammenarbeit der Parteien wurde die Strecke Frankfurt-Graz von der regionalen Tyrolean Airways angeboten; OS hat diese Gesellschaft 1998 übernommen, kurz bevor die Zusammenarbeit zwischen LH und OS begann. Die Parteien argumentieren, die Verlagerung der Geschäftstätigkeit von Tyrolean Airways auf LH nach Beginn ihrer Zusammenarbeit sei eine natürliche Maßnahme gewesen.

115 [Interne Dokumente von OS]*.

116 Siehe Antwort von OS auf Frage 7 des Auskunftsverlangens vom 4. Juni 2009 und auf Frage 2 des Auskunftsverlangens vom 10. Juni 2009, der zufolge OS – abgesehen von saisonalen Verbindungen und der Strecke Wien-Luxemburg, die bereits vorher von OS mit Zwischenstopp in Straßburg angeboten wurde – nur auf der Strecke Wien-Basel (mit einer Auslastung von 35 000 Städtepaar-Passagieren bzw. 45 000 Passagieren insgesamt im Jahr der Einführung dieses Angebots) eine Verbindung in Konkurrenz zu bereits von Wettbewerbern angebotenen Flügen eingerichtet hat.

(iv) Schlussfolgerung

(221) Daher ist in Anbetracht der verhältnismäßig geringen Nachfrage auf diesen Strecken und gemäß einer Überprüfung der betreffenden internen Dokumente von OS zu Eintrittsstrategien und zu weiteren streckenspezifischen Elementen festzustellen, dass OS als wahrscheinlicher potenzieller Wettbewerber auf den genannten Strecken mit dem Vorhaben nicht ausgeschaltet wird und dass das Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb auf diesen Strecken unabhängig vom relevanten Vergleichsmaßstab insoweit nicht behindert.

(222) Das beabsichtigte Vorhaben beseitigt einen potenziellen Wettbewerb also weder auf den genannten Strecken, auf denen OS derzeit Flüge anbietet, noch auf den Strecken, die zurzeit ausschließlich von LH bedient werden, und unabhängig vom relevanten Vergleichsmaßstab ergeben sich keinerlei wettbewerbsrechtliche Probleme.

(2) Strecken zwischen Österreich und der Schweiz

(223) Bei Direktflügen von OS und der LH-Tochter LX bestehen Überschneidungen auf den folgenden Strecken zwischen Österreich und der Schweiz.

(i) Wien-Basel: von OS bedient; LX vermarktet Plätze gemäß einer Code-Sharing-Vereinbarung;

(ii) Wien-Genf: von OS bedient; LX vermarktet Plätze gemäß einer Code-Sharing-Vereinbarung;

(iii) Wien-Zürich: Flüge sowohl von LX als auch von OS; außerdem Code-Sharing.

(224) Die Strecken Wien-Genf („VIE-GVA“) und Wien-Basel („VIE-BSL“) bedient LH nicht selbst, sondern beschränkt sich auf die Vermarktung von Sitzplätzen im Rahmen einer Code-Sharing-Vereinbarung mit OS. Die Parteien erklären, die Code-Sharing-Vereinbarung habe auf beiden Strecken den Wettbewerb zwischen LX und OS beseitigt, und es sei keinerlei Wettbewerb mehr verblieben.

(225) Nach Auskunft der anmeldenden Partei ist die Code-Sharing-Vereinbarung zwischen LX und OS eine Standardvereinbarung, die einen freien Verkauf („free-flow“) vorsieht. Die anmeldende Partei erklärt, die vermarktende Fluggesellschaft verfüge in den betreffenden Flugzeugen nicht über eigene reservierte Kontingente. Bei einer Vereinbarung über ein Code-Sharing mit freiem Verkauf hat die vermarktende Fluggesellschaft in Echtzeit Online-Zugriff auf die verfügbaren Sitzplätze der ausführenden Fluggesellschaft. Vor der Bestätigung einer Buchung muss die vermarktende Fluggesellschaft daher prüfen, ob die Sitzplätze in der gewünschten Kategorie tatsächlich noch verfügbar sind. Die ausführende Fluggesellschaft behält die Kontrolle über den Sitzplatzbestand, um sicherstellen zu können, dass die vermarktende Fluggesellschaft Flüge nicht mit ertragsschwachen Plätzen (z. B. mit billigen eingeschränkten Economy-Tickets für Städtepaar-Passagiere) belegt, wenn diese Buchungen zu Lasten ertragsstärkerer Passagiere gingen, die die ausführende Fluggesellschaft ansonsten befördern würde (z. B. Städtepaar-Passagiere oder Passagiere mit Anschlussflügen in der Business-Klasse). Dazu werden die Ticketkategorien der

Passagiere abgebildet, und den vermarktenden Fluggesellschaften wird nach dem Windhundverfahren (*first come, first serve*) Zugriff auf die Sitze der betreffenden Kategorie gewährt. Der vermarktenden Fluggesellschaft wird also eine Gleichbehandlung hinsichtlich des Zugriffs auf Sitzplätze angeboten, ohne jedoch die Ertragsmaximierung der ausführenden Fluggesellschaft zu beeinträchtigen.

- (226) Bei Standard-Code-Sharing-Vereinbarungen mit freiem Verkauf kann die vermarktende Fluggesellschaft ihre Tarife nach einem „Mapping-Prozess“ festlegen, in dem die Buchungskontingente der vermarktenden und der ausführenden Fluggesellschaft dargestellt werden. Die ausführende Fluggesellschaft erhält gewöhnlich die im betreffenden Segment erzielten Erträge und zahlt der vermarktenden Fluggesellschaft eine Provision. Bei Direktflügen besteht der Ertrag im berechneten Ticketpreis der vermarktenden Fluggesellschaft; bei indirekten Flügen (z. B. auf der Strecke Genf-Wien-Tel Aviv) wird ein Teil des berechneten Ticketpreises für die gesamte Reise nach Maßgabe der Code-Sharing-Vereinbarung entweder nach einer allgemeinen branchenüblichen Regelung oder gemäß besonderer Vereinbarungen der beteiligten Fluggesellschaften (so genannter SPA (*Special Prorate Agreements* = spezielle Prorata-Vereinbarungen)) anteilig aufgeteilt. Die vermarktende Fluggesellschaft verkauft Tickets für Flüge der ausführenden Gesellschaft ausschließlich mit eigenen Codes.

a. Die Strecke Wien-Basel

- (227) Das Passagieraufkommen auf der Strecke VIE-BSL lag 2008 insgesamt bei [40 000 – 50 000]* Passagieren, darunter [30 000 – 40 000]* Städtepaar-Passagiere. Auf der Strecke VIE-BSL wird durch keine sonstige ausführende Fluggesellschaft Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausgeübt. Die GU-Vereinbarung zwischen LH und OS bezieht sich nicht auf die Geschäftstätigkeit von LX und enthält entsprechend auch keine Regelungen für die Strecken zwischen Österreich und der Schweiz. Diese Strecke wird zurzeit ausschließlich von OS bedient, während LX sich nach Maßgabe einer Code-Sharing-Vereinbarung mit freiem Verkauf auf die Vermarktung von Sitzplätzen in Flugzeugen von OS beschränkt. Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass infolge der zwischen OS und LX geschlossenen Code-Sharing-Vereinbarung allenfalls ein eingeschränkter Wettbewerb zwischen OS und LX besteht.

- (228) Aus internen Dokumenten von LH geht hervor, dass LH die Einrichtung von Flügen in Erwägung ziehen würde, wenn OS von Air France-KLM übernommen würde;¹¹⁷ eine weitere Überprüfung von Dokumenten für den Vorstand von Swiss im Zusammenhang mit den aktuellen Zahlen und dem Ausblick für Basel¹¹⁸ lässt vermuten, dass Swiss möglicherweise den Betrieb eines weiteren Flugzeugs am Standort Basel in Betracht ziehen würde, wenn sich als unwahrscheinlich erweisen würde, dass die LH-Tochter LX Flüge auf dieser Strecke anbieten würde. Zurzeit liegt das Passagieraufkommen auf dieser Strecke bei [30 000 – 40 000]* Städtepaar-Passagieren und bei [40 000 – 50 000]* Passagieren insgesamt. Da LX den Flughafen Basel nicht als Drehkreuz nutzt, könnte LX nicht mit einem umfangreicheren Zubringerverkehr rechnen; entsprechend unwahrscheinlich ist, dass

117 Internes LH-Dokument [...]*.

118 Vorstand, 4.4. Aktuelle Zahlen und Ausblick Basel 2008.

das Passagieraufkommen auf dieser Strecke groß genug wäre, um bei einer Aufteilung des derzeitigen Aufkommens an Städtepaar-Passagieren auf zwei Fluggesellschaften beiden Gesellschaften eine nachhaltige Geschäftstätigkeit zu ermöglichen (wenngleich anzunehmen ist, dass Swiss eine gewisse zusätzliche Nachfrage nach dieser Strecke selbst erzeugen würde).¹¹⁹ Diese Einschätzung wird auch durch die Rentabilitätsanalyse bestätigt, die die Kommission in Phase II von LX erbeten hat [...]*.¹²⁰ Außerdem wird im Zusammenhang mit den aktuellen Zahlen und dem Ausblick für Basel festgestellt dass „angesichts der unbefriedigenden Ergebnisse im ersten Jahr sowie in Anbetracht der unsicheren Entwicklung der Ergebnisse 2008 fraglich ist, ob eine Kapazitätsausweitung bereits in Betracht gezogen werden sollte“. Da die derzeitige schlechte Wirtschaftslage kennzeichnend auch schon für das Jahr 2008 war, dürfte unwahrscheinlich sein, dass Swiss in der näheren Zukunft ein weiteres Flugzeug auf dem Flughafen Basel stationieren würde.

(229) Die Schlussfolgerung, dass das Passagieraufkommen auf der Strecke VIE-BSL nicht groß genug ist, um zwei Fluggesellschaften rentable Angebote zu ermöglichen, wird auch mit internen Dokumenten von OS bestätigt, denen zufolge OS die Flüge auf dieser Strecke einstellen würde, wenn die Gesellschaft als unabhängiges einzelnes Unternehmen betrieben und entsprechend verkleinert werden müsste; auch ein Vorbringen von OS, aus dem hervorgeht, dass auf dieser Strecke Verluste erwirtschaftet wurden, spricht für diese Einschätzung. [...]*.¹²¹

(230) Insoweit ist unwahrscheinlich, dass das Vorhaben LX als potenziellen Wettbewerber auf dieser zurzeit von OS bedienten Strecke ausschalten würde. Da das Vorhaben nicht zur Ausschaltung eines wahrscheinlichen potenziellen Wettbewerbers auf dieser Strecke führt, würde es unabhängig von der zugrunde gelegten Fallkonstellation und von der genauen Marktdefinition insoweit auch einen wirksamen Wettbewerb nicht erheblich behindern.

b. Wien-Genf

(231) Das Passagieraufkommen auf der Strecke VIE-GVA lag 2008 insgesamt bei [100 000 – 150 000]* Passagieren, darunter [60 000 – 70 000]* Städtepaar-Passagiere. Die Strecke wird von OS bedient, während sich LX auf die Vermarktung von Sitzplätzen gemäß der oben erläuterten Code-Sharing-Vereinbarung beschränkt.

(232) OS tritt als ausführende Gesellschaft auf, und LX fungiert ausschließlich als vermarktende Fluggesellschaft. In Anbetracht des geschäftlichen Gleichgewichts zwischen der ausführenden und der vermarktenden Fluggesellschaft in diesen Code-Sharing-Vereinbarungen ist festzustellen, dass auf der Strecke VIE-GVA offenbar nur ein begrenzter Restwettbewerb zwischen den Parteien besteht, und dass die vermarktende Fluggesellschaft nur in begrenztem Umfang in der Lage und motiviert ist, mit der ausführenden Gesellschaft aggressiv um Städtepaar-Passagiere zu konkurrieren. Dies wurde durch die

119 Außerdem würden die Preise mit Sicherheit fallen, wenn zwei Wettbewerber konkurrierend auftreten würden; dies würde die Attraktivität der Einrichtung von Angeboten für diese Strecke weiter beeinträchtigen.

120 [...]*

121 Vorbringen von OS [...]*

Marktuntersuchung bestätigt, der zufolge LX und OS auf dieser Strecke zurzeit offenbar nur in sehr begrenztem Umfang in Konkurrenz zueinander stehen.

- (233) In einem internen LH-Dokument wird festgestellt, dass LH im Falle einer Übernahme von OS durch Air France/KLM die Einrichtung von Angeboten für die Strecke VIE-GVA in einem Umfang von [...] Flügen wöchentlich in Betracht ziehen würde, wenn dies durch [...] gerechtfertigt wäre.¹²² Daher hat die Kommission untersucht, ob bei Geschäftskunden eine hinreichende Nachfrage bestünde, die in Zukunft einen Markteintritt von LX als wahrscheinlich annehmen ließe.
- (234) In den letzten Jahren hat LX das Angebot an Flügen ab dem Flughafen Genf (nachstehend „Flughafen GVA“) zu Gunsten des für LX als Drehkreuz fungierenden Flughafens Zürich (nachstehend „Flughafen ZRH“) erheblich reduziert. Seit 1995 bevorzugt diese Gesellschaft den Flughafen ZRH als Drehkreuz und bemüht sich um eine Beschränkung ihrer Angebote ab dem Flughafen GVA. Von 2002 (dem ersten vollständigen Jahr, in dem LX die maßgeblichen Flüge anbot) bis 2006 (dem ersten Jahr, in dem LX nach der Übernahme durch LH Gewinne erwirtschaftete und eine Trendwende erreichte) hat LX die Angebote ab GVA weiter reduziert. Die Gesamtzahl der Flugzeuge von LX wurde um 50 % verringert; die Anzahl der innereuropäischen Strecken wurde für den Flughafen GVA als Ausgangsort um 60 % und für den Flughafen GVA als Zielort um 64 % reduziert. Heute hat LX nur noch vier oder fünf Flugzeuge auf dem Flughafen GVA (von 100 Flugzeugen von LX in der Schweiz insgesamt, vorwiegend in Zürich); mit diesen Flugzeugen wird eine minimale Tätigkeit auf dem Flughafen GVA aufrechterhalten, um die Präsenz als nationale Schweizer Fluggesellschaft zu erhalten.
- (235) In der Marktuntersuchung in Phase II hat LH eine Rentabilitätsanalyse aller elf von LX bedienten innereuropäischen Strecken ab dem Flughafen GVA vorgelegt; [...]. Bemerkenswert ist insbesondere, dass auf zwei dieser neun Strecken [...] ein erhebliches Aufkommen an Städtepaar-Passagieren (über 100 000) zu verzeichnen ist, und die Strecken trotzdem in hohem Maße unwirtschaftlich sind. Vermutlich wäre die Einführung von Angeboten für die Strecke VIE-GVA für LX nicht rentabel, da das Gesamtaufkommen von [100 000 – 150 000] Passagieren (darunter [60 000 – 70 000] Städtepaar-Passagiere) dann auf LX und OS verteilt werden müsste. Zudem würden die Preise zurückgehen, wenn zwei Fluggesellschaften auf dieser Strecke miteinander konkurrierten.
- (236) Daher wäre auch ohne den Zusammenschluss unwahrscheinlich, dass LX Angebote auf dieser Strecke einführen würde. Insoweit ist nicht anzunehmen, dass das Vorhaben LX als potenziellen Wettbewerber auf dieser zurzeit von OS bedienten Strecke ausschalten würde. Und entsprechend ist festzustellen, dass das Vorhaben unabhängig vom relevanten Vergleichsmaßstab oder der genauen Marktdefinition einen wirksamen Wettbewerb auf dem Gemeinsamen Markt im Hinblick auf die Strecke VIE-GVA nicht erheblich behindern würde.

122 LH-Präsentation mit dem Titel [...].

c. Die Strecke Wien-Zürich

- (237) Jährlich reisen etwa [500 000 – 550 000]* Passagiere auf der Strecke Wien-Zürich („VIE-ZRH“), darunter [300 000 – 350 000]* Städtepaar-Passagiere. Diese Strecke wird sowohl von OS als auch von LX bedient. Beide Gesellschaften kooperieren miteinander im Rahmen von Code-Sharing-Vereinbarungen.
- (238) Auf der Strecke VIE-ZRH bietet LX zurzeit wöchentlich 28 Flüge an; diesem Angebot stehen 27 Flüge pro Woche bei OS gegenüber. Niki als einziger Wettbewerber bietet zwar nur 18 Flüge wöchentlich an, setzt aber größere Flugzeuge ein. Werktags fliegt Niki dreimal täglich; samstags und sonntags wird jeweils ein Flug angeboten. Seit dem Markteintritt 2004 hat Niki die Anzahl der wöchentlichen Flüge von 12 auf 18 erhöht, und in dem verhältnismäßig kurzen Zeitraum seit dem Markteintritt ist es Niki gelungen, den eigenen Marktanteil beträchtlich auszubauen.
- (239) Schätzungen der Parteien zufolge gestaltete sich der Markt hinsichtlich der Strecke VIE-ZRH in der Sommersaison 2008 und in der Wintersaison 2008/2009 wie folgt:

Fluggesellschaft	SS 08 für VIE-ZRH		WS 08/09 für VIE-ZRH	
	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere
LX	[10-20]* %	[20-30]* %	[10-20]* %	[20-30]* %
OS	[10-20]* %	[10-20]* %	[10-20]* %	[10-20]* %
Gesamt	[30-40]* %	[30-40]* %	[30-40]* %	[30-40]* %
Niki	[60-70]* %	[60-70]* %	[60-70]* %	[50-60]* %
Air Berlin	0 %	0 %	0 %	[5-10]* %
Sonstige	0 %	0 %	0 %	[0-5]* %

Quelle: Schätzungen der beteiligten Unternehmen anhand von MIDT-Daten.¹²³

- (240) Ausgehend von der Marktuntersuchung hat die Kommission versucht, den Markt für alle Passagiere in der IATA-Sommersaison 2008 und in der Wintersaison 2008/2009 zu rekonstruieren. Die Marktanteile beruhen auf den jeweiligen Passagierzahlen.¹²⁴

Zahlen für die Strecke VIE-ZRH: Alle Passagiere		
Fluggesellschaft	SS 08	WS 08/09
LX	[40-50] %	[30-40] %
OS	[20-30] %	[10-20] %
Gesamt	[60-70] %	[50-60] %
Niki (einschl. Air Berlin)	[30-40] %	[40-50] %

123 LH hat die Marktanteile einiger Fluggesellschaften geschätzt, deren Buchungen in den MIDT-Daten nicht erfasst werden (4U, Niki, SkyEurope usw.); dabei ist LH von den Zahlen des Statistischen Bundesamts und weiteren öffentlich zugänglichen Informationen über Flugpläne, Flugfrequenzen und eingesetzte Flugzeuge ausgegangen (siehe Nummern 336-347 auf Formblatt CO). Die Parteien haben nicht regelmäßig Schätzungen für alle Fluggesellschaften vorgelegt, die in den MIDT-Daten nicht erfasst werden.

124 Die Vergleichbarkeit der in der Marktuntersuchung ermittelten Daten verschiedener Gesellschaften könnte durch die unterschiedlichen Methoden der Datenerhebung beeinträchtigt sein. Insbesondere haben die Parteien unterschiedliche Datensätze zum Passagieraufkommen vorgelegt.

- (241) Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass LX und OS auf dieser Strecke in begrenztem Umfang miteinander konkurrieren.
- (242) Eine beträchtliche Anzahl an Geschäftskunden betrachtet Niki auf der Strecke VIE-ZRH für zeitsensible Kunden als echte Alternative zu LH/OS und bewertet die Frequenzen, die Flugpläne und das Preisgefüge bei Niki als attraktiv. Außerdem sieht auch eine eindeutige Mehrheit der Reisebüros Niki als echte Alternative für zeitsensible Passagiere. Insoweit scheint Niki in begrenztem Umfang sowohl für zeitsensible als auch für nicht zeitsensible Passagiere eine echte Alternative zu sein.
- (243) Für die Feststellung, dass Niki einen gewissen Wettbewerbsdruck auf die Parteien des Zusammenschlusses ausüben könnte, spricht auch die in der Marktuntersuchung in Phase II durchgeführte Buchungsanalyse.
- (244) Diese Analyse hat ergeben, dass Niki die Gesellschaft ist, die am meisten nicht zeitsensible Passagiere befördert; in diesem Segment buchen die Passagiere im Allgemeinen offenbar verhältnismäßig langfristig. Anscheinend übt Niki in diesem Segment einen beträchtlichen Wettbewerbsdruck auch in Bezug auf zeitsensible Passagiere aus, die eher kurzfristig buchen; dieses Ergebnis deckt sich mit den Befunden der qualitativen Analyse.
- (245) Die Feststellung, dass Niki in Bezug auf zeitsensible Passagiere einen beträchtlichen Wettbewerbsdruck ausübt, wird auch durch einen Vergleich der durchschnittlichen Preise kurzfristig erworbener Tickets der drei Fluggesellschaften bestätigt. Die Preise von Niki scheinen mehr oder weniger den Preisen von Swiss vergleichbar zu sein, und in gewissen Monaten sind die Tickets bei Niki im Durchschnitt offenbar sogar teurer. Und im Vergleich zu OS liegen die Preise bei Niki - wenngleich nur in geringem Umfang - durchweg höher.
- (246) Ergänzend zu diesen quantitativen und qualitativen Analysen, aus denen hervorgeht, dass Niki einen beträchtlichen Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausübt, ist daran zu erinnern, dass die Kommission die Strecke VIE-ZRH bereits im Rahmen der Fusionsentscheidung in der Sache Lufthansa/Swiss¹²⁵ untersucht und die Übernahme von LX durch LH mit der Auflage der Freigabe von Zeitnischen für gewisse Strecken genehmigt hat. LH hat sich verpflichtet, die für bis zu vier Flüge täglich erforderlichen Zeitnischen freizugeben, die Voraussetzung für den Markteintritt eines neuen Anbieters auf der Strecke VIE-ZRH wären. Diese Verpflichtung im Hinblick auf diese Strecke bleibt auch nach Abschluss des Vorhabens wirksam.
- (247) Diese Möglichkeit der Bewilligung von Zeitnischen als Abhilfemaßnahme im Rahmen der Entscheidung in der Sache Lufthansa/Swiss verringert die Zugangshindernisse beträchtlich, die ansonsten infolge der Engpässe auf den Flughäfen VIE und ZRH bestehen würden. Die Auslastung der Startbahnen auf dem Flughafen ZRH ist insbesondere während der Spitzenzeiten sehr hoch, und meist sind die Startbahnen in den Spitzenzeiten vollständig ausgelastet. Bei ankommenden Flügen liegen die Spitzenzeiten zwischen 6.00 und 6.55 Uhr, 8.00 und 8.55 Uhr, 11.00 und 11.55 Uhr, 16.00 und 16.55 Uhr, 19.00 und 19.55 Uhr und 21.00 bis 21.55 Uhr; die Spitzenzeiten bei den Abflügen liegen zwischen 7.00 und 7.55 Uhr,

125 Siehe Sache COMP/M.3770 Lufthansa/Swiss.

9.00 und 9.55 Uhr, 12.00 und 12.55 Uhr und 17.00 bis 17.55 Uhr. Die in der Entscheidung in der Sache Lufthansa/Swiss vorgesehenen und auch künftig wirksamen Abhilfemaßnahmen werden neuen Anbietern einen Marktzugang erheblich erleichtern.¹²⁶ Diese Abhilfemaßnahmen ermöglichen nicht nur neuen Marktteilnehmern Angebote auf dieser Strecke, sondern erleichtern Niki auch eine Erhöhung der Flugfrequenz auf dieser Strecke und entsprechend eine Stärkung der Marktposition von Niki insbesondere in Bezug auf zeitsensible Passagiere.

(248) In Anbetracht des von Niki ausgeübten Wettbewerbsdrucks und der reduzierten Schranken des Marktzugangs auf dem Flughafen VIE-ZRH sowie angesichts der unveränderten Wirksamkeit der in der Entscheidung in der Sache Lufthansa/Swiss vorgesehenen Abhilfemaßnahmen ist festzustellen, dass das beabsichtigte Vorhaben wirksamen Wettbewerb unabhängig vom relevanten Vergleichsmaßstab und der genauen Marktdefinition nicht erheblich behindern würde.

(3) *Die Strecke Wien-Brüssel*

(249) Das Passagieraufkommen auf der Strecke Wien-Brüssel („VIE-BRU“) lag 2008 bei [250 000 – 300 000]* Städtepaar-Passagieren und [350 000 – 400 000]* Passagieren insgesamt; für diese Strecke bietet OS werktags fünf Flüge täglich, an Samstagen drei und an Sonntagen fünf Flüge an. In der IATA-Sommersaison 2009 bot SN an Werktagen drei Flüge täglich, samstags einen Flug und sonntags zwei Flüge an; insgesamt wurden wöchentlich somit 18 Flüge durchgeführt. In der IATA-Wintersaison 2008/2009 bot SN wöchentlich 21 Flüge an; diese Frequenz wird auch in der kommenden Wintersaison beibehalten werden. Die Billigfluggesellschaft SkyEurope bietet diese Strecke seit März 2007 an; die Gesellschaft führt nur einen Flug pro Tag durch, setzt aber größere Flugzeuge ein. Am 22. Juni 2009 meldete Sky Europe Insolvenz an. Die Gesellschaft ist jedoch weiterhin tätig und hat kürzlich offenbar in gewissem Umfang zusätzliche Mittel erhalten.¹²⁷

(250) FR bietet seit April 2009 wöchentlich drei Flüge zwischen den Sekundärflughäfen BTS und CRL an.

(251) Im Hinblick auf den relevanten Vergleichsmaßstab ist festzustellen, dass SN und OS zurzeit auf der Strecke VIE-BRU miteinander konkurrieren. OS und SN sind in Bezug auf diese Strecke nicht an bilaterale Vereinbarungen oder an Allianzvereinbarungen gebunden.

(252) Die Parteien beschreiben die Marktstruktur wie folgt:¹²⁸

126 Niki ist mit Zeitnischen auf den Flughafen VIE-ZRH gelangt, die 2004 (d.h. vor Wirksamkeit der Abhilfemaßnahmen in der Sache Lufthansa/Swiss) im Rahmen des normalen Verfahrens zugeteilt wurden.

127 Siehe http://www.ftd.de/unternehmen/handel_dienstleister/:Angeschlagene-Fluglinie-SkyEurope-findet-Investor/547636.html.

128 LH hat die Marktanteile einiger Fluggesellschaften geschätzt, deren Buchungen in den MIDT-Daten nicht erfasst werden (4U, Niki, SkyEurope usw.); dabei ist LH von den Zahlen des Statistischen Bundesamts und weiteren öffentlich zugänglichen Informationen über Flugpläne, Flugfrequenzen und eingesetzte Flugzeuge ausgegangen (siehe Nummern 336-347 auf Formblatt CO). Die Parteien haben nicht regelmäßig Schätzungen für alle Fluggesellschaften vorgelegt, die in den MIDT-Daten nicht erfasst werden.

Fluggesellschaft	SS 08 für VIE-BRU		WS 08/09 für VIE-BRU	
	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere
SN	[0-5]* %	[20-30]* %	[0-5]* %	[20-30]* %
OS	[50-60]* %	[30-40]* %	[60-70]* %	[40-50]* %
BMI	[0-5]* %	0 %	[0-5]* %	[0-5]* %
Gesamt	[50-60]* %	[50-60]* %	[60-70]* %	[60-70]* %
SkyEurope	[40-50]* %	[40-50]* %	[30-40]* %	[30-40]* %

Quelle: Schätzungen der beteiligten Unternehmen anhand von MIDT-Daten.

(253) Der gemeinsame Marktanteil der Parteien wurde bei zeitsensiblen Passagieren vermutlich zu niedrig eingeschätzt; die Parteien haben bei ihren Schätzungen der Marktanteile nämlich zwischen Business- und Economy-Klasse unterschieden; SN bietet aber keine Tickets in der Business-Klasse, sondern ausschließlich flexible Tickets in der Economy-Klasse an. Außerdem lässt die Auskunft von SN vermuten, dass SN zu einem beträchtlichen Anteil uneingeschränkt flexible Economy-Tickets in beträchtlichem Umfang verkauft. Da viele Geschäftskunden angesichts ihres knappen Zeitbudgets diese uneingeschränkt flexiblen [Economy-]Tickets als durchaus geeignetes Angebot betrachten, sollten auch diese Tickets dem Markt für zeitsensible Passagiere zugerechnet werden. Außerdem dürften die Parteien den Marktanteil von SkyEurope bei zeitsensiblen Passagieren deutlich zu hoch angesetzt haben.

(254) In der folgenden Tabelle sind die in der Marktuntersuchung ermittelten Marktanteile der Parteien und der Wettbewerber auf der Strecke VIE-BRU zusammengestellt:¹²⁹

WS 08/09 für VIE-BRU	
Fluggesellschaft	Alle Passagiere ¹³⁰
SN	[30-40] %
OS	[40-50] %
BMI	[0-5] %
Gesamt	[70-80] %
NE (SkyEurope)	[20-30] %

Quelle: von den Parteien und von SkyEurope vorgelegte Zahlen zum Passagieraufkommen.

(255) Die Parteien argumentieren, auf den Flughäfen BRU und VIE seien erhebliche zeitlichen-Engpässe nicht gegeben, und insoweit bestünden keine erheblichen Hindernisse für den Marktzugang. Die Parteien sehen in Bezug auf diese Strecke keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken, da die Parteien in Konkurrenz zu SkyEurope und

129 Die Vergleichbarkeit der in der Marktuntersuchung ermittelten Daten verschiedener Gesellschaften könnte durch die unterschiedlichen Methoden der Datenerhebung beeinträchtigt sein. Insbesondere haben die Parteien unterschiedliche Datensätze zum Passagieraufkommen vorgelegt.

130 Die Kommission war nicht in der Lage, den Markt für zeitsensible Passagiere zu rekonstruieren, da SkyEurope zwischen zeitsensiblen und nicht zeitsensiblen Passagieren nicht unterscheidet, sondern nur eine einzige Ticketklasse anbietet und die Ticketpreise ausschließlich von der Nachfrage abhängen. Die Gesellschaft hat nur eine sehr grobe Schätzung vorgelegt, die zur Rekonstruktion des Marktes nicht verwendet werden konnte. Angesichts der geringen Anzahl an Flügen und der durchschnittlichen Relation zwischen zeitsensiblen und nicht zeitsensiblen Passagieren scheinen die Zahlen deutlich zu hoch gegriffen zu sein.

Ryanair stünden und da easyJet Flüge sowohl ab VIE als auch ab BRU anbieten und diese Strecke leicht abdecken könne, wenn OS/SN die Preise erhöhen würden.

- (256) In der Marktuntersuchung haben die meisten Reisebüros geantwortet, dass die Kunden auch bei einer erheblichen Erhöhung der Preise durch OS/SN nicht zu einer konkurrierenden Gesellschaft wechseln würden. Zudem erwarteten die Reisebüros bei dieser Strecke eine Preiserhöhung durch OS/SN. Außerdem waren viele Geschäftskunden der Ansicht, dass sich der Zusammenschluss auf diese Strecke auswirken werde; sie brachten Bedenken dahingehend zum Ausdruck, dass der Zusammenschluss den Wettbewerb verringern und damit zu Preiserhöhungen führen werde.
- (257) Aus den genannten Gründen sowie in Anbetracht der derzeitigen Gegebenheiten und des Umfangs, in dem Flüge angeboten werden, ist festzustellen, dass SkyEurope keinen hinreichenden Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausübt. Die eingehende Untersuchung hat eindeutig bestätigt, dass SkyEurope selbst von nicht zeitsensiblen Passagieren nicht als überzeugende Alternative zum durch den Zusammenschluss zu schaffenden Unternehmen betrachtet würde. Mit sieben Flügen wöchentlich und täglich jeweils einem Flug stellt das Angebot von SkyEurope eindeutig keine Alternative für zeitsensible Passagiere dar, weil mit diesem Angebot Hin- und Rückflüge innerhalb eines einzigen Tages nicht möglich sind. Außerdem ist die Zukunft von SkyEurope ungewiss; die Gesellschaft hat kürzlich Insolvenz angemeldet und durchläuft zurzeit einen Umstrukturierungsprozess.
- (258) Auch eine von der Kommission vorgenommene Preisanalyse bestätigt, dass SkyEurope auf dem Markt für zeitsensible Passagiere keinen starken Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausübt. Bei Business-Tickets hat sich der Markteintritt von SkyEurope nicht nennenswert auf die Preise von SN und OS ausgewirkt. Hinsichtlich der Preise uneingeschränkt flexibler Tickets waren Auswirkungen offenbar nur bei SN, nicht aber bei OS zu verzeichnen. In Bezug auf nicht zeitsensible Passagiere konnten aufgrund des verfügbaren Datenmaterials keine schlüssigen Ergebnisse festgestellt werden.
- (259) Die Angebote von FR auf der Strecke BTS–CRL üben keinen nennenswerten Wettbewerbsdruck auf die Parteien aus. FR bietet seit April 2009 drei Flüge wöchentlich für die Strecke BTS–CRL an. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass Flüge von VIE nach BRU und von BTS nach CRL aus folgenden Gründen nicht demselben Markt zuzurechnen sind; (i) Der Flughafen BTS liegt in einer Entfernung von 87 km vom Stadtzentrum Wiens; diese Entfernung entspricht einer Fahrtzeit von über 60 Minuten mit einem Pkw bzw. von 75 bis 95 Minuten mit dem Bus, und (ii) der Flughafen CRL liegt 46 km vom Stadtzentrum Brüssels entfernt; diese Entfernung entspricht mit dem Pkw bzw. mit dem Bus einer Fahrtzeit von 45 Minuten bzw. von 50 Minuten mit der Bahn. Außerdem scheinen Flüge zwischen zwei Sekundärflughäfen einen weniger unmittelbaren Wettbewerbsdruck auszuüben als Flüge zwischen Primärflughäfen. Die eingehende Marktuntersuchung hat bestätigt, dass die Angebote von FR auf der Strecke CRL-BTS keinen Wettbewerbsdruck auf das durch den Zusammenschluss zu schaffende Unternehmen ausüben, sondern eher eine eigene Nachfrage begründen würden.
- (260) In Bezug auf die Air France-KLM-Fallkonstellation ist vernünftigerweise davon auszugehen, dass OS und SN auf dieser Strecke weiterhin miteinander konkurrieren würden;

insoweit bietet das Vorhaben auch bei diesem absehbaren alternativen Szenario Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt.

(261) Wie in Erwägungsgrund (118) erläutert, kommt es auf dem Flughafen VIE in Spitzenzeiten zu Engpässen. Die Spitzenzeiten auf dem Flughafen VIE liegen zwischen 8.30 und 11.00 Uhr und zwischen 16.00 und 20.45 Uhr. In der IATA-Wintersaison 2008/2009 war die Startbahnkapazität den gesamten Vormittag über vollständig ausgelastet (von 7.35-11.50 Uhr), wobei eine nahezu vollständige Auslastung bereits um 6.00 Uhr erreicht war. Außerdem bestehen Einschränkungen für die Startbahnauslastung in der Zeit von 21.00 bis 6.55 Uhr. Im März 2007 bot SkyEurope erstmals Flüge ab dem Flughafen BRU an; die Marktuntersuchung hat gezeigt, dass auf diesem Flughafen in Spitzenzeiten derzeit Engpässe bestehen (von 8.00-10.00 Uhr und von 18.00-20.00 Uhr). Aufgrund der Kapazitätsengpässe auf beiden Flughäfen ist ein Markteintritt schwierig.

(262) Aufgrund dieser Sachverhalte wird der Schluss gezogen, dass das beabsichtigte Vorhaben auf der Strecke Wien-Brüssel unabhängig vom relevanten Vergleichsmaßstab und unabhängig von der genauen Marktdefinition Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt bietet.

(4) *Die Strecke Wien-London*

(263) Das Passagieraufkommen auf der Strecke Wien-London liegt bei [300 000 – 350 000]* Städtepaar-Passagieren und [500 000 – 550 000]* Passagieren insgesamt; eine Überschneidung zwischen den Parteien besteht insoweit, als OS Flüge auf der Strecke Wien-Heathrow anbietet und BMI gemäß einer Code-Sharing-Vereinbarung mit freiem Verkauf auf dieser Strecke Sitzplätze bei OS vermarktet. Unabhängig davon, ob das Vorhaben den tatsächlichen oder den potenziellen Wettbewerb beseitigt, sind die Parteien in jedem Fall einem erheblichen Wettbewerbsdruck durch British Airways („BA“) ausgesetzt. (Diese Gesellschaft bietet Flüge von London Heathrow nach Wien an.) Die derzeitige Wettbewerbssituation auf dieser Strecke gestaltet sich wie folgt:

Fluggesellschaft	SS 08 Wien-London		WS 08/09 Wien-London	
	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere	Zeitsensible Passagiere	Alle Passagiere
OS	[50-60]* %	[40-50]* %	[50-60]* %	[50-60]* %
BMI	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %
Gesamt	[50-60]* %	[50-60]* %	[50-60]* %	[50-60]* %
BA	[40-50]* %	[40-50]* %	[40-50]* %	[40-50]* %

(264) Außerdem bietet easyJet Flüge auf der Strecke Wien-London Luton an, und im April 2009 hat Aer Lingus eine neue Basis in London Gatwick eingerichtet, von der aus die Gesellschaft Flüge nach Wien anbietet.

(265) Ob die Angebote von easyJet und Aer Lingus demselben Markt wie die Angebote der Parteien auf der Strecke London Heathrow-Wien zuzurechnen sind, braucht nicht geklärt zu werden, da wettbewerbsrechtliche Bedenken wegen des begrenzten Zuwachses infolge des

Vorhabens und in Anbetracht des von BA ausgeübten starken Wettbewerbsdrucks auf die Parteien auf der Strecke Wien-Heathrow ohnehin nicht gegeben sind. Diese Einschätzung wurde im Laufe der Marktuntersuchung von den meisten Befragten bestätigt.

(266) Auch in Bezug auf die Strecke Wien-London ist festzustellen, dass das Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb unabhängig vom relevanten Vergleichsmaßstab und unabhängig von der genauen Marktdefinition nicht erheblich behindern würde.

(5) *Überschneidungen zwischen direkten und indirekten Verbindungen bzw. zwischen indirekten Verbindungen*

(267) Das beabsichtigte Vorhaben führt bei zahlreichen betroffenen Strecken zu Überschneidungen direkter und indirekter Verbindungen bei LH und OS sowohl innerhalb Europas als auch von europäischen Flughäfen zu außereuropäischen Zielorten. Dies gilt für kürzere und mittlere Strecken ebenso wie für Langstrecken. Außerdem wurden zahlreiche Strecken ermittelt, auf denen sowohl LH als auch OS indirekte Flüge anbieten. Die Angebote umfassen kürzere und mittlere Strecken sowie Langstrecken sowohl innerhalb Europas als auch von europäischen Flughäfen zu Zielorten außerhalb Europas.

(268) Die Strecken wurden im Hinblick auf die Marktposition der Parteien und die Zunahme des Marktanteils infolge des Vorhabens untersucht. Außerdem wurden die Präsenz und die Position von Wettbewerbern und das Passagieraufkommen auf den einzelnen Strecken bewertet. Wenn erforderlich, wurden auch die Anzahl und die Dauer der von Wettbewerbern angebotenen Flüge und die Substituierbarkeit der Flüge insbesondere aus Sicht zeitsensibler Passagiere geprüft. Gemessen an diesen Kriterien bestand kein Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken. In der Marktuntersuchung wurde bei den ermittelten Überschneidungen zwischen direkten und indirekten Flügen und zwischen indirekten Flügen verschiedener Anbieter ebenfalls kein Anlass für wettbewerbsrechtliche Bedenken festgestellt; eine Ausnahme bildete nur die Marktposition von LH und OS in Mittel- und Osteuropa (MOE).

(269) Einige Befragte haben in der Marktuntersuchung in Phase I Bedenken bezüglich der starken Marktposition von LH und OS in MOE zum Ausdruck gebracht; Anlass für diese Bedenken war in erster Linie, dass LH nach Umsetzung des Vorhabens einen erheblichen Anteil des so genannten mitteleuropäischen Markts kontrollieren werde, insbesondere, da LH die wichtigsten Drehkreuze für Mittel und Osteuropa kontrolliere und über sehr gut ausgebaute Netze zur Abdeckung dieser Region verfüge. In der gründlicheren Prüfung in der Marktuntersuchung in Phase II wurde jedoch festgestellt, dass insbesondere die überwiegende Mehrheit der Geschäftskunden keine nachteiligen Auswirkungen einer potenziell stärkeren Position des durch den Zusammenschluss zu bildenden Unternehmens im Hinblick auf Flüge zu Zielen in Mittel- und Osteuropa erkennt und auch auf alternative Wettbewerber verweist.

(270) 2008 hat OS 48 Flugziele in MOE bedient,¹³¹ während LH Flüge zu 40 Zielorten in diesem Raum anbot.¹³² 26 Zielorte wurden sowohl von LH als auch von OS bedient.¹³³ Offenbar werden Flüge zu Zielorten in MOE auch von anderen wichtigen Wettbewerbern angeboten. Insbesondere Air France/KLM als größte europäische Fluggesellschaft deckt 15 Zielorte in MOE über das eigene Netz ab; weitere 11 Zielorte werden in Zusammenarbeit mit den SkyTeam-Partnern Aeroflot (der nationalen russischen Fluggesellschaft, die dank ihrer aktuellen und historischen Beziehungen mit mittel- und osteuropäischen Ländern ebenfalls über ein beträchtliches Streckennetz in MOE verfügt) und CSA (der größten tschechischen Fluggesellschaft) bedient.¹³⁴ Auch BA als drittgrößte europäische Fluggesellschaft deckt über das eigene Netz 13 Zielorte in Mittel- und Osteuropa ab; Malev (die größte ungarische Gesellschaft) ist eine Partnergesellschaft von BA in der Oneworld-Allianz und bedient 22 Zielorte in MOE. Insoweit ist festzustellen, dass weitere wichtige Fluggesellschaften Ziele in MOE anbieten und als Alternative zu LH und OS in Betracht kommen.

(271) Dass osteuropäische Fluggesellschaften eine Alternative zu LH/OS darstellen können, wurde in der Marktuntersuchung mit der Feststellung bestätigt, dass die überwiegende Mehrheit der Reisebüros die Preise von LH/OS als den Preisen alternativer Gesellschaften einschließlich der osteuropäischen Fluggesellschaften (MALEV, Czech Airlines usw.) vergleichbar betrachteten. Auch die meisten Geschäftskunden erklärten, sie buchten diese Flüge nicht nur bei einer Gesellschaft, sondern bemühten sich je nach Zielort in MOE auch um Alternativen bei anderen Gesellschaften (u. a. bei osteuropäischen Gesellschaften). Insoweit stehen LH/OS bei Flügen in MOE offenbar im Wettbewerb mit anderen Fluggesellschaften, die Kunden Alternativen anbieten können.

(272) Einige Wettbewerber haben in der Marktuntersuchung angegeben, bei Nicht-EU-Ländern behinderten die fehlenden Luftverkehrsrechte den Wettbewerb in Bezug auf Ziele in Mittel- und Osteuropa. Der Kommission ist die Situation bezüglich der Verkehrsrechte bewusst; sie weist jedoch darauf hin, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die Einräumung dieser Rechte nach Maßgabe von Luftverkehrsabkommen zu prüfen und dass den Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang empfohlen wurde, in besonderem Maße die Wettbewerbssituation zu berücksichtigen.

(273) Insbesondere gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 847/2004¹³⁵ muss Österreich beim Abschluss von Abkommen sowie bei der Änderung von Abkommen oder von Anhängen zu bestehenden Abkommen, die die Nutzung der Verkehrsrechte oder die Zahl

131 Quelle: Internes Dokument von OS; Präsentation vor der Unternehmensleitung von OS im September 2008, S. 3; von diesen 48 Zielorten werden fünf von Partnergesellschaften angeboten.

132 Quelle: Internes Dokument von OS; Präsentation vor der Unternehmensleitung von OS im September 2008, S. 3; von den 40 Zielorten von LH wurden 23 von LH über das Drehkreuz München bedient.

133 2008 boten LH, LX und OS Flüge zu den folgenden acht Zielen in Mittel- und Osteuropa an: Sofia, Prag, Budapest, Warschau, Bukarest, Belgrad, Moskau, St. Petersburg. Außerdem boten LH und OS jeweils Flüge zu weiteren 18 Zielen an: Tirana, Eriwan, Baku, Sarajevo, Minsk, Tiflis, Zagreb, Astana, Wilna, Riga, Krakau, Sibiu, Temeswar, Nizhniy Novgorod, Rostov, Jekaterinburg, Donetsk, Kiew.

134 Quelle: interne Dokument von OS; Präsentation von BCG vor dem Aufsichtsrat am 28. Juli 2009, S. 90.

135 Verordnung (EG) Nr. 847/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Aushandlung und Durchführung von Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten, ABl. L 157, 30.4.2004, S. 7.

der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft begrenzen, die für eine Nutzung der Verkehrsrechte in Frage kommen, sicherstellen, dass die Luftverkehrsrechte auf der Grundlage eines nicht diskriminierenden Verfahrens auf die jeweils geeigneten Fluggesellschaften aus der Gemeinschaft aufgeteilt werden. Gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 hat Österreich die Kommission über die anzuwendenden Verfahren informiert; die betreffenden Informationen werden zu Informationszwecken im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Bei diesen Verfahren¹³⁶ ist die Förderung des Wettbewerbs zwischen den Anbietern von Luftverkehrsdiensten bei der Vergabe von Luftverkehrsrechten etwa gemäß Abschnitt 15 Absätze 3, 4 und 5 vorgesehen.

(274) Aus den genannten Gründen wird festgestellt, dass der beabsichtigte Zusammenschluss einen wirksamen Wettbewerb in Bezug auf diese Strecken nicht erheblich behindern würde.

b. Luftfrachtverkehr

(275) LH ist über die 100%igen Töchter LH Cargo AG und Swiss WorldCargo auf dem Luftfrachtmarkt tätig. Zurzeit betreibt das Unternehmen 15 Frachtflugzeuge¹³⁷ und verkauft Frachtkapazität auf gecharterten Frachtmaschinen sowie Frachtraum in den eigenen Passagierflugzeugen („Belly Space“). Die Tätigkeit von OS im Luftfrachtsektor hat einen eher beschränkten Umfang, da diese Gesellschaft ausschließlich Frachtraum in Passagierflugzeugen anbietet.

(276) Auf innereuropäischen Strecken schätzen die Parteien ihren gemeinsamen Marktanteil auf etwa [10-20]* % des gesamten Luftfrachtvolumens in Europa; wenn alternative Verkehrsmittel einbezogen werden, wird der Anteil deutlich niedriger angesetzt.

(277) Wie in dieser Entscheidung in Abschnitt V erläutert, erfolgt der Luftfrachtverkehr unidirektional; das Marktvolumen wird bei Strecken von Europa nach Asien und in den Mittleren Osten bezogen auf Flüge zwischen dem Kontinent und einzelnen Ländern bewertet. Bei interkontinentalen Strecken zeigen Zahlen und Schätzungen der Parteien,¹³⁸ dass der gemeinsame Marktanteil der Parteien auf den folgenden Strecken mehr als [10-20]* % betragen wird: Europa-Nordamerika, Nordamerika-Europa, Europa-Iran, Iran-Europa, Europa-Indien, Armenien-Europa, Europa-Kasachstan.

(278) Auf den Strecken Europa-Nordamerika, Nordamerika-Europa, Europa-Kasachstan und Europa-Iran wird sich der Marktanteil nach dem Zusammenschluss nur in sehr geringem Umfang erhöhen, da der Marktanteil von OS auf all diesen Handelsrouten weniger als [0-5]* % beträgt. Zudem liegt auch der gemeinsame Marktanteil der Parteien auf den

136 96. Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008 (BGzLV 2008), veröffentlicht am 2. Juli 2008 Im Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich. §16 Absatz 3 des Verfahrens sieht bei knappen Verkehrsrechten fünf Jahre nach einer Bewilligung von Verkehrsrechten eine neuerliche Zuweisung durch das Österreichische Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vor,

137 Im März 2009 hat Lufthansa Cargo beschlossen, vier Frachtflugzeuge aus der eigenen Flotte vorübergehend aus dem Markt zu nehmen.

138 Da zuverlässige Marktdaten zum Frachtverkehr in Länder in Asien und im Mittleren Osten aus öffentlichen Quellen nicht verfügbar sind, wird in dieser Analyse von den aufgrund unvollständiger CASS-Daten von den Parteien geschätzten Marktanteilen ausgegangen.

genannten Handelsrouten bei höchstens [20-30]* % (unvollständigen CASS-Daten zufolge) bzw. bei [10-20]* % (laut Schätzungen der Parteien).

(279) Auf den übrigen Strecken sind die Überschneidungen ausgeprägter, aber ebenfalls gering:

	Marktanteile nach Schätzungen der Parteien	
	Marktanteil von LH (einschließlich LX und BMI)	Marktanteil von OS
Armenien – Europa	[10-20]* %	[5-10]* %
Europa – Indien	[20-30]* %	[0-5]* %
Iran – Europa	[10-20]* %	[0-5]* %

Quelle: Formblatt CO.

(280) Das Frachtaufkommen auf der Strecke Armenien-Europa ist gering; das Frachtvolumen ab Armenien beträgt unter [500 – 1000]* t/a. Auf diesen Handelsrouten mit geringem Frachtaufkommen wird das durch den Zusammenschluss zu bildende Unternehmen auch künftig Wettbewerbsdruck durch Aeroflot, Air Armenia, Armavia, Czech Airlines und Air Baltic ausgesetzt sein.

(281) Das Frachtaufkommen auf der Strecke Iran-Europa ist gering; das Frachtvolumen ab dem Iran beträgt unter [1 000 – 5 000]* t/a. Die Marktanteile der Parteien sind kleiner als die von Iran Air ([40-50]* %) und Air France-KLM ([20-30]* %). Weitere Wettbewerber auf diesem Markt sind Emirates und Turkish Airlines.

(282) Auf der Strecke Europa-Indien wird das durch den Zusammenschluss zu bildende Unternehmen Wettbewerbsdruck durch wichtige und effiziente Anbieter wie z. B. BA (mit vergleichbaren Marktanteilen) sowie Singapore Airlines, Cathay Pacific und Jet Airways ausgesetzt sein.

(283) Die Kommission hat diese Märkte auch ausgehend ausschließlich von CASS- und/oder WorldACD-Daten untersucht. Diesen Daten zufolge würden die Marktanteile des durch den Zusammenschluss gebildeten Unternehmens auf den folgenden fünf Strecken mehr als [10-20]* % betragen: Indien-Europa, Israel-Europa, Russland-Europa, Europa-Armenien und Syrien-Europa.

(284) Außerdem würde der Marktanteil der Parteien gemäß diesen Daten allein auf den Handelsrouten von Israel nach Europa und von Russland nach Europa bei über [40-50]* % liegen. Wie bereits erläutert, liegen jedoch keine öffentlich verfügbaren Marktdaten für den Frachtverkehr vor, und die CASS- und/oder WorldACD-Daten decken nicht alle Luftfrachtmärkte ab. In den CASS-Daten sind die Verkäufe an bei der IATA nicht registrierte Vermittler ebenso wie Direktverkäufe an Endkunden nicht erfasst. Außerdem beinhalten die CASS-Dateien keine Zahlen für integrierte Frachtdienstleister wie etwa DHL, FedEx und UPS. Die Daten von WorldACD spiegeln sogar einen noch geringeren Anteil des Marktes wider, da nur 24 Fluggesellschaften ihre Daten an WorldACD übermitteln.

(285) Auf der Handelsroute von Israel nach Europa sind weitere wichtige Fluggesellschaften wie z. B. EL AL, CAL (eine israelische Luftfrachtgesellschaft) und MNG (ebenfalls eine reine Luftfrachtgesellschaft) tätig, deren Frachtvolumina in den Zahlen im vorstehenden Absatz ebenfalls nicht enthalten sind. Und auf der Handelsroute von Russland nach Europa bieten auch Aeroflot (deren Tätigkeit in den verfügbaren Daten ebenfalls nicht berücksichtigt wird) sowie weitere wichtige Wettbewerber wie z. B. Air France-KLM und Cargolux (eine reine Luftfrachtgesellschaft) Luftfrachtdienste an. Und entsprechend sind auch andere leistungsfähige Wettbewerber wie z. B. BA, Singapore Airlines, Cathay Pacific und Jet Airways (von Indien nach Europa), Aeroflot, Air Armenia, Armavia, Czech Airlines und Air Baltic (von Europa nach Armenien) sowie Cargolux und Turkish Airlines (von Syrien nach Europa) auf den Handelsrouten Indien-Europa, Europa-Armenien und Syrien-Europa tätig. Zum großen Teil werden die Aktivitäten dieser Wettbewerber in den verfügbaren Daten nicht berücksichtigt.

(286) Entsprechend ist festzustellen, dass die verfügbaren Daten in wesentlichen Punkten unvollständig sind: Die Daten repräsentieren nicht alle Marktteilnehmer; sie spiegeln nicht die tatsächliche Größe der Märkte wider und lassen die Marktanteile der Parteien erheblich höher erscheinen als sie tatsächlich sind. Aus diesem Grund sowie in Anbetracht starker Wettbewerber auf allen fünf Handelsrouten betrachtet die Kommission diese Strecken als wettbewerbsrechtlich unbedenklich.

(287) Daher ist allgemein festzustellen, dass auf allen betroffenen Strecken weitere wichtige Wettbewerber präsent sind (Fluggesellschaften mit kombinierten Angeboten, reine Luftfrachtgesellschaften und – in geringerem Umfang – integrierte Frachtdienstleister), die die Wettbewerbsposition der Parteien in allen Segmenten des Marktes erheblich einschränken können. Wegen der Flexibilität der Speditionsunternehmen hinsichtlich der Flugpläne sowie der Möglichkeit der Nutzung alternativer Flughäfen und des Ausweichens auf alternative Flughäfen sind die Hindernisse für den Marktzugang wie in dieser Marktuntersuchung belegt niedriger als bei Linienflügen im Passagierverkehr. Die Kommission hat festgestellt, dass Gesellschaften, die Frachtflugzeuge betreiben, je nach Nachfrage leichter Zugang zu neuen Märkten erhalten. Tatsächlich bietet eine Reihe neuer Marktteilnehmer Flüge auf einigen der genannten Strecken an. Zudem hat die Marktuntersuchung gezeigt, dass auf dem Markt noch freie Kapazitäten verfügbar sind.

(288) Und schließlich wurde in der Marktuntersuchung festgestellt, dass Verträge, die gewöhnlich für kürzere Zeitspannen geschlossen werden (sechs Monate bis ein Jahr) und keine Ausschließlichkeitsbestimmung enthalten, den Kunden Anbieterwechsel erleichtern.

(289) Aus den genannten Gründen ist festzustellen, dass das beabsichtigte Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb auf keinem dieser Märkte erheblich behindert.

c. Angebot an Sitzkontingenten für Reiseveranstalter

(290) LH und OS verkaufen Sitzplätze in ihren Flugzeugen an Reiseveranstalter. Gemeinsam mit Turkish Airlines kontrolliert LH die Fluggesellschaft SunExpress; diese in Deutschland und in Österreich tätige Gesellschaft verkauft Sitzplätze an Reiseveranstalter. LH und OS

verkaufen auf kurzen und mittleren Strecken mehr Sitzplätze an Reiseveranstalter als auf längeren Strecken.

- (291) Die anmeldende Partei schätzt das Angebot an Sitzplätzen für Reiseveranstalter bei Flügen über kürzere und mittlere Strecken 2008 auf [0-5]* Millionen verkaufter Tickets in Österreich und [20-30]* Millionen in Deutschland; der gemeinsame Markt in Österreich und in Deutschland hätte 2008 somit einen Umfang von [20-30]* Millionen Plätzen gehabt.
- (292) Auf diesem gemeinsamen Markt für Flüge über kürzere und mittlere Strecken in Österreich und in Deutschland hätten die Parteien einen Anteil von [10-20]* % (LH [5-10]* %, ¹³⁹ SunExpress [0-5]* % und OS [0-5]* %). Auf dem deutschen Markt liegt der Anteil von OS bei [0-5]* %; der Anteil von LH beläuft sich auf [5-10]* %, und SunExpress hat einen Anteil von [0-5]* %. Damit ergibt sich ein gemeinsamer Marktanteil von [5-10]* %. Daher wäre technisch betrachtet weder ein gemeinsamer österreichisch-deutscher Markt noch ein rein deutscher Markt für kürzere und mittlere Strecken betroffen, da der gemeinsame Marktanteil der Parteien unter [10-20]* % liegt.
- (293) Auf einem österreichischen Markt für kürzere und mittlere Strecken liegt der Marktanteil von OS bei [30-40]* %, der Anteil von LH bei [0-5]* % und der Anteil von Sun Express bei [5-10]* %. Damit ergibt sich ein gemeinsamer Marktanteil von [40-50]* %. Die anmeldende Partei schätzt den Marktanteil von FlyNiki (des größten Wettbewerbers) auf [40-50]* %. ¹⁴⁰ Weitere Wettbewerber sind Tunis Air und Nouvel Air; auf diese Gesellschaften entfallen Marktanteile von jeweils etwa [5-10]* %.
- (294) Die anmeldende Partei schätzt das Angebot an Sitzplätzen für Reiseveranstalter bei Flügen über längere Strecken auf [300 000-350 000]* verkaufter Tickets in Österreich und [3,5-4 Millionen]* in Deutschland; der gemeinsame Markt in Österreich und in Deutschland hätte 2008 somit einen Umfang von [3,5 - 4 Millionen]* Plätzen gehabt.
- (295) Die gemeinsamen Marktanteile der Parteien auf dem deutschen, dem österreichischen und dem gemeinsamen deutsch-österreichischen Markt für Langstreckenflüge liegen in allen drei Fällen zwischen [5-10]* % und [5-10]* % und damit unter einem Anteil von [10-20]* %. Unter diesen Bedingungen ist festzustellen, dass sich der Zusammenschluss technisch gesehen nicht auf die Märkte auswirken würde.
- (296) In der Marktuntersuchung haben einige Wettbewerber erklärt, das durch den Zusammenschluss entstehende Unternehmen hätte eine stärkere Marktposition. Einige Kunden haben die Befürchtung geäußert, infolge des Vorhabens könnte der Umfang der Angebote von OS reduziert werden, und die Wettbewerbsbedingungen für Reiseveranstalter könnten sich verschlechtern; die meisten Kunden erwarteten jedoch keine größeren Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit.

139 Der Marktanteil von LH beinhaltet einen Anteil von [0-5]* % für 4U; diese Gesellschaft ist jedoch nur auf dem deutschen Markt für den Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter tätig.

140 Der Marktuntersuchung zufolge dürften die Parteien ihre eigenen Marktanteile überschätzt haben.

(297) Aus den genannten Gründen sowie insbesondere in Anbetracht der starken Marktpräsenz von FlyNiki auf dem österreichischen Markt und gemessen am verhältnismäßig geringen Zuwachs des Marktanteils würde das beabsichtigte Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb auf dem im Verkauf von Sitzplätzen an Reiseveranstalter bestehenden Markt nicht erheblich behindern.

D. MRO-Dienstleistungen

(298) LH ist über die 100%ige Tochter Lufthansa Technik („LHT“) im MRO-Sektor tätig und bietet Dienstleistungen im Bereich der Vorflugwartung, der Generalüberholung, der Bauteilwartung und der Triebwerkswartung an. OS erbringt Dienstleistungen im Bereich der Vorflugwartung für die eigene Flotte sowie für verschiedene dritte Kunden über Austrian Technik. In beschränktem Umfang bietet OS zudem auf den Flughäfen VIE und BTS Generalüberholungen und auf dem Flughafen VIE Bauteilwartungen an.

(299) In den Bereichen Generalüberholung, Bauteilwartung und Triebwerkswartung überschneiden sich die Tätigkeiten der Parteien insoweit nur am Rande, als die Marktanteile von OS sowohl auf globaler als auch auf europäischer Ebene auf [0-5]* % beschränken. Auf einem durch die Präsenz vieler wichtiger Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsarbeiten (u. a. Air France Industries, KLM Engineering, SAS Components, British Airways Engineering & Maintenance sowie unabhängiger Anbieter wie etwa SR Technik, Aveos und Delta Tech Ops) gekennzeichneten Markt werden die gemeinsamen Marktanteile des durch den Zusammenschluss zu bildenden Unternehmens in keinem der relevanten Märkte mehr als [10-20]* % betragen. In Anbetracht der begrenzten Marktanteile der Parteien bietet das Vorhaben auf vertikaler Ebene keinen Anlass zu Bedenken.

(300) Im Bereich der Vorflugwartung ist OS ausschließlich in Österreich tätig, während LH in diesem Segment in Österreich nicht vertreten ist. Entsprechend bestehen auf horizontaler Ebene keine Überschneidungen zwischen der Geschäftstätigkeit der Parteien. Im Hinblick auf die vertikale Ebene ist anzumerken, dass Austrian Technik in beschränktem Umfang Dienstleistungen im Bereich der Vorflugwartung für LH erbringt: Auf dem Flughafen VIE beläuft sich der Anteil der Leistungen im Bereich der Vorflugwartung, die Austrian Technik für LH erbringt, auf nur [5-10]* % des Gesamtumfangs der für Dritte übernommenen Vorflugwartung. Ebenso beschränken sich die für OS erbrachten Leistungen im Bereich der Vorflugwartung auf allen Flughäfen, auf denen LHT tätig ist, nur auf einen begrenzten Anteil des Umfangs der Leistungen von LHT im Bereich der Vorflugwartung: Auf deutschen Flughäfen belaufen sich die Dienstleistungen, die LH im Bereich der Vorflugwartung für OS übernimmt, auf [0-5]* % aller für dritte Kunden in Deutschland erbrachten Leistungen in diesem Bereich. Außerdem erbringt LHT nur 10-20 % aller Leistungen im Bereich der Vorflugwartung auf dem Flughafen BRU; die Gesellschaft übernimmt keine Vorflugwartung für OS, und SN bietet keine MRO-Dienstleistungen für Dritte an.¹⁴¹ Entsprechend wird das Vorhaben auf diese Märkte nur begrenzte Auswirkungen haben. Aus diesen Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass die Parteien mit dem Vorhaben keine Abschottung dieser Märkte bewirken werden.

141 Mit Ausnahme eines der beiden Kunden pro Jahr und beschränkt auf Avro-Maschinen;

(301) Aus den genannten Gründen ist festzustellen, dass das beabsichtigte Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb auf keinem der genannten Märkte für MRO-Dienstleistungen erheblich behindert.

E. Bordverpflegungsdienste

(302) LH ist auf den Märkten für Bordverpflegungsdienste über die LSG Lufthansa Service Holding AG („LSG“) tätig; unter der Marke LSG SkyChefs bietet diese Gesellschaft Bordverpflegungsdienste für LH sowie für Dritte an. OS ist auf diesen Märkten nicht tätig, sondern nimmt Bordverpflegungsdienste von externen Anbietern in Anspruch.

(303) Wie in der Marktdefinition erläutert (siehe Abschnitt V in dieser Entscheidung), hat die Kommission kürzlich festgestellt, dass sich neue Formen von Bordverpflegungsdiensten entwickelt haben. Da LH jedoch nur im Bereich der traditionellen Bordverpflegungsdienste tätig ist, beschränkt sich die folgende Analyse auf dieses Segment.

(304) Bezüglich der vertikalen Beziehungen zwischen den Parteien ist festzustellen, dass LSG früher auf verschiedenen europäischen Flughäfen Bordverpflegungsdienste für OS übernommen hat; seit Oktober 2008 hat sich OS jedoch entschieden, für alle Flüge auf kürzeren und mittleren Strecken Bordverpflegungsdienste nur noch als Return-Catering anzubieten; die benötigte Verpflegung wird für ankommende und ausgehende Flüge in Wien geladen. In jedem Fall wird das Vorhaben auf diese Märkte nur begrenzte Auswirkungen haben. 2008 beschränkte sich der Anteil der von LGS übernommenen Bordverpflegungsdienste auf [0-5]* % der gesamten Kosten für Bordverpflegungsdienste bei OS. Zudem entfiel auf die für OS erbrachten Bordverpflegungsdienste nur ein kleiner Anteil der Umsätze, die LSG insgesamt auf den einzelnen Flughäfen erzielte, auf denen LSG Verpflegungsdienste für OS erbrachte. (Bei den meisten dieser Flughäfen lag dieser Anteil unter [0-5]* %, und auf keinem Flughafen wurde in Anteil von [5-10]* % überschritten.) Aus diesen Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass LH mit dem Vorhaben keine Abschottung dieser Märkte bewirken wird.

(305) Aus den genannten Gründen ist festzustellen, dass das beabsichtigte Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb auf dem Markt für Bordverpflegungsdienste nicht erheblich behindert.

F. Bodenabfertigungsdienste

(306) LH ist mit lokalen Bodenabfertigungsgesellschaften auf den Flughäfen Dresden, Leipzig, Friedrichshafen und München (MUC) vertreten. OS bietet Bodenabfertigungsdienste vorwiegend auf dem Flughafen VIE sowie in begrenztem Umfang auf weiteren Flughäfen in Österreich und im Ausland an.

(307) Im Bereich der Bodenabfertigungsdienste bestehen auf keinem Flughafen Überschneidungen zwischen den Parteien. Allerdings erbringen die Parteien auf einigen Flughäfen wechselseitig Bodenabfertigungsdienste. OS übernimmt Bodenabfertigungsdienste für LH innerhalb der EU auf dem Flughafen VIE sowie auf dem

Flughafen Temeswar; und LH übernimmt Bodenabfertigungsdienste für OS an den Flughäfen München (MUC) und Dresden.

- (308) Angesichts der erheblichen Präsenz der Parteien auf dem nachgelagerten Markt der Linienflüge im Passagierverkehr werden die Märkte für die Bodenabfertigung an den Flughäfen VIE, MUC und Dresden als vertikal betroffene Märkte betrachtet. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Marktanteile der Parteien im Bereich der Bodenabfertigungsdienste auf den genannten Flughäfen in keinem Fall über 15 % liegen.
- (309) Auf dem Flughafen VIE beträgt der Marktanteil von OS im Bereich der Bodenabfertigung nur [0-5]* %, und auf diesem Flughafen sind andere wirksame Wettbewerber wie z. B. die Fraport Ground Services Austria GmbH und die Flughafen Wien AG (als Betreiberin des Flughafens VIE Airport und als wichtigste Anbieterin von Bodenabfertigungsdiensten) tätig.
- (310) Ähnlich ist die Flughafen München GmbH mit einem Marktanteil von [80-90]* % der beherrschende Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten; neben diesem Anbieter sind aber noch verschiedene weitere Wettbewerber tätig (z. B. die Aviapartner GmbH, die Aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH und die AHS Aviation Handling Services GmbH). Entsprechend kommt dem Marktanteil von LH auf dem Flughafen MUC nur marginale Bedeutung zu.
- (311) Auf dem Flughafen Dresden ist der Hauptanbieter von Bodenabfertigungsdiensten die PortGround GmbH, eine mittelbare Tochter des Flughafenbetreibers; diese Gesellschaft bietet Rampenabfertigungsdienste an. Abfertigungsdienste für Passagiere werden von der AHS Aviation Handling Services GmbH und der Lufthansa Airport Services Dresden GmbH erbracht. Der Marktanteil der Lufthansa Airport Services Dresden GmbH beläuft sich auf höchstens 15 %.
- (312) Aus den genannten Gründen ist festzustellen, dass das beabsichtigte Vorhaben einen wirksamen Wettbewerb auf dem Markt für Bodenabfertigungsdienste nicht erheblich behindert.

G. AUSWIRKUNG DER OS GEWÄHRTEN STAATLICHEN BEIHILFEN AUF DEN WIRKSAMEN WETTBEWERB

- (313) Am 19. Januar 2009 hat die Kommission hat Rettungsbeihilfe für OS im Umfang von 200 Mio. EUR genehmigt.¹⁴² Diese Rettungsbeihilfe bestand aus einer Bareinlage der ÖIAG in Höhe von 200 Mio. EUR zur Besicherung einer Kreditfazilität über 200 Mio. EUR für OS [...]*.
- (314) Außerdem haben die ÖIAG und LH vereinbart, dass die ÖIAG das Gesellschaftskapital von OS um 500 Mio. EUR aufstockt.

¹⁴² Entscheidung der Kommission vom 19. Januar 2009 über die staatliche Beihilfe NN 72/2008, Austrian Airlines – Rettungsbeihilfe.

- (315) Mit Entscheidung am Tag dieser Entscheidung hat die Kommission festgestellt, dass der von der ÖIAG gewährte Betrag von 500 Mio. EUR eine Umstrukturierungsbeihilfe für OS darstellt.¹⁴³ Als weitere Folge dieser Entscheidung muss die Unterstützung durch die Rettungsbeihilfe beendet werden.¹⁴⁴
- (316) In dieser Entscheidung müssen die möglichen Auswirkungen der Rettungsbeihilfe und der Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten von OS dahingehend untersucht werden, ob auf den in den vorstehenden Abschnitten A bis F beschriebenen Märkten ein wirksamer Wettbewerb erhalten bleibt.¹⁴⁵
- (317) Diese zusätzlichen Mittel für OS könnten die Marktposition von OS stärken. Allerdings ist daran zu erinnern, dass sich OS zurzeit in einer schwierigen finanziellen Lage befindet. Am 19. Dezember 2008 unterrichtete Österreich die Kommission über die Entscheidung, der OS-Gruppe eine Rettungsbeihilfe zu gewähren. Am 22. Dezember 2008 erfuhr die Kommission, dass OS eine erste Tranche dieser Rettungsbeihilfe (67 Mio. EUR) bewilligt wurde, um OS eine Fortsetzung der Geschäftstätigkeit zu ermöglichen; die Kommission war bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht zu einem Ergebnis hinsichtlich der Vereinbarkeit dieser Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt gelangt.
- (318) Die prekäre finanzielle Lage von OS ist auch daran ersichtlich, dass eine Fortsetzung der Geschäftstätigkeit von OS als eigenständiges Unternehmen zusätzliche Finanzmittel erfordern würde, die deutlich über den Rahmen der Rettungsbeihilfe und der Umstrukturierungsbeihilfe hinausgingen.¹⁴⁶ Außerdem wurde die Rettungsbeihilfe von 200 Mio. EUR von OS zu einem ganz erheblichen Teil bereits verwendet, um Verbindlichkeiten in Verbindung mit Flugzeugen zu bedienen.¹⁴⁷
- (319) Der Umfang des Finanzierungsbedarfs von OS deckt sich mit den Feststellungen in der Entscheidung der Kommission C6/2009 vom selben Tag wie diese Entscheidung, gemäß der die Gesamtkosten der Umstrukturierung von OS auf deutlich über 500 Mio. EUR veranschlagt wurden.¹⁴⁸
- (320) Vor diesem Hintergrund ist als unwahrscheinlich zu betrachten, dass OS die Rettungsbeihilfe und die Umstrukturierungsbeihilfe in einer Weise genutzt haben könnte bzw. nutzen würde, die die Feststellungen in den vorstehenden Abschnitten A bis F in Frage stellen würden (etwa eine Verwendung, um eine Ausweitung der Geschäftstätigkeit von Wettbewerbern zu verhindern). Sowohl die Rettungsbeihilfe als auch die

143 Entscheidung der Kommission über die staatliche Beihilfe C 6/2009.

144 Entscheidung der Kommission vom 19. Januar 2009 über die staatliche Beihilfe NN 72/2008, Austrian Airlines – Rettungsbeihilfe, Erwägungsgrund 71.

145 Gericht erster Instanz, Rechtssache T-156/98, RJB Mining, vom 31. Januar 2001, Slg. 2001, S. II-337, Randnummer 114, Gericht erster Instanz, Rechtssache T-374/00, Verband der freien Rohrwerke und andere/Kommission, vom 8. Juli 2003, Slg. 2003, S. II-2275, Randnummer 169, und Gericht erster Instanz, Rechtssache T-114/02, BaByliss/Kommission, vom 3. April 2003, Slg. 2003, S. II-1279, Randnummern 440-441.

146 OS, internes Dokument [...]*

147 OS, internes Dokument [...]*

148 Siehe Erwägungsgrund 307 der Entscheidung der Kommission über die staatliche Beihilfe C 6/2009.

Umstrukturierungsbeihilfe sollen die wirtschaftlich tragfähige Übernahme von OS durch LH ermöglichen und insbesondere die Liquidität von OS sicherstellen sowie die Verbindlichkeiten von OS reduzieren und die langfristige Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen. Die Verwendung dieser Mittel durch OS wird auch künftig von der Kommission überwacht werden.¹⁴⁹

- (321) Die Rettungs- und die Umstrukturierungsbeihilfe dienen insoweit in erster Linie dazu, das Überleben von OS sicherzustellen.¹⁵⁰ Aufgrund dieses Zwecks sowie in Anbetracht der geringen Höhe der Beihilfe im Vergleich zum gesamten Finanzbedarf von OS ist festzustellen, dass keine der in den vorstehenden Abschnitten A bis F genannten Schlussfolgerungen durch die Rettungsbeihilfe und die Umstrukturierungsbeihilfe in ihrer Richtigkeit beeinträchtigt wird.
- (322) Für diese Schlussfolgerung spricht auch die starke finanzielle Position von LH. LH hat sowohl 2007 als auch 2008 ein Betriebsergebnis von über 1 Mrd. EUR erwirtschaftet; die Gesamtliquidität lag am 31. März 2009 bei 5,2 Mrd. EUR; davon wurden 2 Mrd. EUR als strategische Mindestliquidität vorgesehen.¹⁵¹ Gemessen an dieser Finanzstärke können die Rettungs- und die Umstrukturierungsbeihilfe nur begrenzte Auswirkungen auf die Gesamtstärke des durch den Zusammenschluss zu schaffenden Unternehmens haben.
- (323) Über die beschriebenen Sachverhalte hinaus ist bezüglich der Strecken VIE-BRU, VIE-STR, VIE-CGN, VIE-FRA und VIE-MUC allerdings weiterhin unverändert festzuhalten, dass das beabsichtigte Vorhaben Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt aufwirft, weil es einen wirksamen Wettbewerb auf diesen Strecken erheblich behindern könnte.
- (324) In Bezug auf alle weiteren in den vorstehenden Abschnitten A bis F genannten Strecken ist aus den in diesem Abschnitt genannten Gründen festzustellen, dass die staatliche Beihilfe nicht zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen wird. Hinsichtlich der Strecken Wien-Berlin, Wien-Düsseldorf, Wien-Hamburg, Wien-Hannover, Wien-Nürnberg, München-Linz, Wien-Zürich und Wien-London sowie in Bezug auf die Frachtmärkte, die Märkte für den Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter, für MRO-Dienstleistungen, für Bordverpflegungsdienste und für Bodenabfertigungsdienste ist nochmals zu betonen, dass auf diesen Märkten starke Wettbewerber präsent sind.
- (325) Bezüglich der Direktverbindungen, die ausschließlich von jeweils einer der Parteien bedient werden, hat die Marktuntersuchung nicht bestätigt, dass die Bewilligung der zusätzlichen Mittel für OS Auswirkungen auf die Feststellungen speziell zu diesen Strecken hätte (d. h. dass das Vorhaben einen potenziellen Wettbewerb beseitigen würde). Im Gegenteil: Die Hauptgründe dafür, dass im Hinblick auf diese Strecken kein Anlass zu

149 Gemäß Artikel 2 Absatz 5 der Entscheidung der Kommission C6/2009 sind der Kommission bis 2015 jährlich Berichte über die Umsetzung des in dieser Entscheidung bewerteten Umstrukturierungsplans vorzulegen.

150 Entsprechend heißt es in Artikel 2 der Änderungs- und Verichtsvereinbarung der Parteien, der Betrag in Höhe von 500 Mio. EUR werde zum Zweck der finanziellen Umstrukturierung gewährt. Siehe Erwägungsgrund 268 der Entscheidung der Kommission über die staatliche Beihilfe C 6/2009.

151 Siehe LH – *Financial Outlook* vom 25. Juni 2009 (siehe <http://investor-relations.lufthansa.com/fileadmin/downloads/en/charts-speeches/LH-Financial-Outlook-2009-06-25-e.pdf>).

wettbewerbsrechtlichen Bedenken besteht (nämlich die geringe Nachfrage auf den meisten dieser Strecken, die in internen Dokumenten beschriebenen Markteintrittsstrategien von LH und OS, das Fehlen paralleler Geschäftstätigkeit und die Zusammenarbeit auf fast allen genannten Strecken bereits vor dem Zusammenschluss), haben unabhängig von den betreffenden staatlichen Beihilfen Bestand. Und in Bezug auf die Markteintrittsstrategie von OS ist darauf hinzuweisen, dass in der Marktuntersuchung keine Anzeichen dafür gefunden wurden, dass OS die eigene Markteintrittsstrategie angesichts der zusätzlichen Mittel ändern würde; für die Annahme, dass keine Änderung erfolgen würde, spricht auch die Tatsache, dass OS die Markteintrittsstrategie nicht modifiziert hat, obwohl OS die Mittel der Rettungsbeihilfe bereits nahezu vollständig ausgeschöpft hatte. Daher ist unwahrscheinlich, dass OS diese zusätzlichen Mittel nutzen würde, um sich Zugang zu diesen Strecken zu verschaffen.

VIII. EFFIZIENZVORTEILE

(326) Die anmeldende Partei argumentiert, das beabsichtigte Vorhaben werde wahrscheinlich beträchtliche Kosteneinsparungen und sonstige Effizienzvorteile ermöglichen, die den Verbrauchern zugute kämen; LH hat jedoch keine Beweismittel zur Substantiierung dieser Darstellung vorgelegt. Insbesondere stellt LH einfach fest, dass kleine Fluggesellschaften wie z. B. OS in Bereichen wie etwa der Flottenoptimierung inhärente Nachteile hätten, und dass OS ohne das Vorhaben seine Geschäftstätigkeit wahrscheinlich einstellen oder zumindest erheblich einschränken müsste. Gleichzeitig verweist LH auf die gelungene Übernahme von LX und argumentiert, das beabsichtigte Vorhaben werde für OS und die Kunden von OS ähnliche Vorteile haben wie die Umstrukturierung von LX für LX und für die Kunden von LX. Gemäß den Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse müssen drei Bedingungen kumulativ erfüllt sein: (i) Die Effizienzvorteile müssen den Verbrauchern zugute kommen, ii) sie müssen fusionsspezifisch sein, und iii) die Effizienzvorteile müssen überprüfbar sein. Die umfassenden Darstellungen von LH enthalten eindeutig nicht die erforderlichen Beweismittel, die der Kommission die Feststellung ermöglichen würde, dass diese drei Bedingungen erfüllt sind. Insoweit gelangt die Kommission zu dem Ergebnis, dass keine hinreichenden Beweismittel dafür vorgelegt wurden, dass die Effizienzvorteile überprüfbar und fusionsspezifisch wären und den Verbrauchern zugute kämen. Daher weist die Kommission die Darstellung zurück, dass die durch den Zusammenschluss ermöglichten Effizienzvorteile die in Abschnitt VII genannten nachteiligen Auswirkungen auf den Wettbewerb aufwiegen würden.

IX. VERPFLICHTUNGSZUSAGEN VON LH

(327) Als Reaktion auf die wettbewerbsrechtlichen Bedenken, zu denen sich die Kommission im Laufe ihrer Marktuntersuchung hinsichtlich der Strecken VIE-STR, VIE-CGN, VIE-MUC, VIE-FRA und VIE-BRU veranlasst sah, übermittelte LH am 10. Juli 2009 Verpflichtungszusagen gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung. Am 17. und 27. Juli 2009 hat LH geänderte Fassungen der Verpflichtungszusagen vorgelegt. Nach Übermittlung der geänderten Fassung der Verpflichtungszusagen am 27. Juli 2009 hat die Kommission einen Markttest durchgeführt, um bei Wettbewerbern, Kunden und anderen Marktteilnehmern Einschätzungen zu diesen Verpflichtungszusagen einzuholen. Aufgrund

der Ergebnisse dieses Markttests legte LH am 31. Juli 2009 schließlich eine endgültige Fassung der Verpflichtungszusagen (nachstehend „Verpflichtungszusagen“) vor, mit der die in den früheren Verpflichtungszusagen festgestellten Unzulänglichkeiten behoben werden sollten.

(328) Die von LH übermittelten Verpflichtungszusagen sollen die Hindernisse für den Markteintritt neuer Anbieter bzw. für eine Ausweitung der Geschäftstätigkeit bereits aktiver Anbieter auf den genannten Strecken verringern. Die Verpflichtungszusagen beinhalten eine Reihe von Maßnahmen und sehen insbesondere die Freigabe und die Übertragung einer Reihe von Zeitnischen auf den Flughäfen Wien, Stuttgart, Köln/Bonn, München, Frankfurt und Brüssel sowie verschiedene ergänzende Maßnahmen vor.

A. Beschreibung der Verpflichtungszusagen

(1) Verpflichtungszusagen bezüglich der Zeitnischen

a. Freigabe von Zeitnischen bei Städtepaaren, bei denen wettbewerbsrechtliche Bedenken bestehen

(329) Gemäß den Verpflichtungszusagen verpflichten sich die Parteien, nach einem bestimmten Verfahren auf den Flughäfen Wien, Stuttgart, Köln/Bonn, München, Frankfurt und Brüssel auf den fünf Strecken, bei denen die Kommission Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gesehen hatte¹⁵² (nachstehend „genannte Städtepaare“), Zeitnischen zur Verfügung zu stellen.¹⁵³

(330) Einer als neue Anbieterin auftretenden Fluggesellschaft¹⁵⁴ (nachstehend auch „neuer Marktteilnehmer“) sollten hinreichend viele Zeitnischen zur Verfügung gestellt werden, um die im Folgenden jeweils genannte Anzahl an Flügen zwischen den genannten Städtepaaren durchführen zu können:

(i) VIE-STR: bis zu drei (3) Flüge pro Tag;

(ii) VIE-CGN: bis zu drei (3) Flüge pro Tag, aber höchstens 18 Flüge pro Woche;

(iii) VIE-FRA: bis zu fünf (5) Flüge pro Tag;

(iv) VIE-MUC: bis zu vier (4) Flüge pro Tag;

152 Die Strecken zwischen den Städtepaaren VIE-STR, VIE-CGN, VIE-MUC, VIE-FRA und VIE-BRU.

153 D. h., die einem Flugzeug erteilte Genehmigung, die Infrastruktur auf einem Flughafen an einem bestimmten Tag und zu einer bestimmten Uhrzeit für Landungen und Starts zu nutzen.

154 Definiert als „Eine oder mehrere Fluggesellschaften, die Mitglied/er der gleichen Allianz ist/sind (einer anderen als derjenigen, denen die beteiligten Unternehmen angehören), einschließlich aller Fluggesellschaften, die diese kontrollieren bzw. von ihr/ihnen kontrolliert werden, die in der Lage sind, einen neuen oder einen zusätzlichen wettbewerbsfähigen Luftverkehrsdienst allein oder im Codeshare-System anzubieten.“ 4U und sonstige zu einem beliebigen Zeitpunkt während der Wirksamkeit der Verpflichtungszusagen von den Parteien kontrollierte Fluggesellschaften werden nicht als Anbieter betrachtet, denen im Rahmen der Verpflichtungszusagen Zeitnischen zugeteilt werden könnten.

(v) VIE-BRU: bis zu vier (4) Flüge pro Tag, aber höchstens 18 Flüge pro Woche.

- (331) Die Anzahl der zuzuteilenden Zeitnischen verringert sich um die Anzahl der einem neuen Marktteilnehmer bereits gemäß den Verpflichtungszusagen zugewiesenen Zeitnischen, sofern der neue Marktteilnehmer nicht die Nutzung dieser Zeitnischen eingestellt und die Zeitnischen wieder auf die Parteien übertragen hat.
- (332) Für alle genannten Städtepaare mit Ausnahme von VIE-FRA und VIE-MUC (wo besondere Bestimmungen gelten), werden Flüge, die zwischen einem genannten Städtepaar bereits von einer von den Parteien unabhängigen bzw. nicht mit den Parteien verbundenen Fluggesellschaft durchgeführt werden, auf die Anzahl der Zeitnischen angerechnet, die die Parteien der betreffenden Fluggesellschaft nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen zur Verfügung stellen.
- (333) Auf der Strecke VIE-FRA werden die beiden täglich von Niki durchgeführten Flüge (bzw. drei Flüge, wenn Niki von LH zur IATA-Wintersaison 2009/2010 eine dritte Zeitnische von LH erhält) auf die Anzahl der gemäß den Verpflichtungszusagen zur Verfügung gestellten Zeitnischen angerechnet. Wenn Niki vor Erlangung angestammter Rechte einen oder mehrere dieser Flüge einstellt, werden die betreffenden Zeitnischen gemäß den Verpflichtungszusagen neuen Marktteilnehmern angeboten.
- (334) Niki kann die von LH in Frankfurt erhaltenen Zeitnischen gemäß der zwischen LH und Niki geschlossenen Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen durch im Rahmen der Verpflichtungszusagen angebotene Zeitnischen ersetzen. Mit Rücksicht auf die Wellenstruktur von LH auf dem Flughafen FRA wird LH jedoch nicht verpflichtet, Niki in den folgenden Zeitspannen mehr als eine Zeitnische auf dem Flughafen FRA zuzuteilen:¹⁵⁵

Ankunft	Abflug
5.35 - 8.00 Uhr	6.30 - 8.15 Uhr
8.05 - 10.20 Uhr	8.20 - 11.35 Uhr
10.25 - 14.00 Uhr	11.40 - 15.05 Uhr
14.05 - 15.30 Uhr	15.10 - 16.15 Uhr
15.35 - 17.50 Uhr	16.20 - 19.45 Uhr
17.55 - 21.50 Uhr	19.50 - 22.25 Uhr

- (335) Unabhängig davon, ob Niki die angebotenen neuen Zeitnischen im Tausch mit Niki auf dem Flughafen FRA bereits zugeteilten Zeitnischen annimmt,¹⁵⁶ verpflichtet sich LH außerdem, die mit Niki getroffene Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen entsprechend den Bestimmungen der Verpflichtungszusagen insbesondere hinsichtlich der Niki eingeräumten Möglichkeit der Erlangung angestammter Rechte für diese Zeitnischen

155 Wenn Niki in einer bestimmten Zeitspanne bereits über zwei Zeitnischen verfügt, ist LH verpflichtet, auf Wunsch von Niki für bis zu zwei Zeitnischen in der betreffenden Zeitspanne andere Zeitnischen in dieser Zeitspanne anzubieten; dabei kann LH jedoch sicherstellen, dass zwischen den betreffenden Zeitnischen mindestens 105 Minuten Abstand liegen.

156 Bereits zugeteilte Zeitnischen, die Niki nicht tauschen möchte, kann Niki behalten; dies gilt gleichermaßen für einzelne wie für alle Zeitnischen.

zu ändern (siehe Erwägungsgrund (342)) und den Beginn des für die Erlangung angestammter Rechte vorgesehenen Zeitraums gemäß den Verpflichtungszusagen auf den Beginn der IATA-Wintersaison 2009/2010 festzulegen.

- (336) Wenn kein nicht der Star-Allianz angehöriger Bewerber als Abhilfemaßnahme eine Zeitnische für die IATA-Sommersaison 2010 beantragt (bzw. für die erste Saison, für die die Verpflichtungszusagen gelten – wobei der spätere Zeitpunkt maßgeblich ist), wird außerdem ein bereits von Adria Airways angebotener Flug auf die Anzahl der gemäß den Verpflichtungszusagen angebotenen Zeitnischen angerechnet. Diese Anrechnung würde zunächst nur für vier aufeinander folgende IATA-Saisons sowie künftig jeweils für einen Zeitraum von zwei Jahren vorgenommen, bis ein Bewerber, der nicht der Star-Allianz angehört, als Abhilfemaßnahme die Zuteilung eines Zeitnischen beantragt.
- (337) Außerdem verpflichtet sich LH, die mit Adria Airways über eine Zeitnische getroffenen Vereinbarungen entsprechend den Verpflichtungszusagen zu ändern, wenn Adria Airways keine angestammten Rechte erlangt.
- (338) Für die Strecke VIE-MUC, auf der Niki zurzeit drei Flüge täglich durchführt, für die Niki Zeitnischen im Rahmen des normalen Verfahrens zugeteilt wurden, sehen die Verpflichtungszusagen vor, dass Niki Anspruch auf einen Austausch der derzeitigen Zeitnischen durch von LH im Rahmen der Verpflichtungszusagen zu bewilligende Zeitnischen erhält. Unabhängig davon, ob sich Niki sich zu einem Austausch der derzeitigen Zeitnischen nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen entschließt, werden die Flüge von Niki auf die Gesamtzahl der von den Parteien auf dieser Strecke zur Verfügung zu stellenden Zeitnischen angerechnet. Wenn Niki einen oder mehreren der angebotenen Flüge nicht mehr durchführen möchte,¹⁵⁷ werden die betreffenden Zeitnischen gemäß den Verpflichtungszusagen neuen Marktteilnehmern zur Verfügung gestellt.
- (339) Bezüglich der Strecken VIE-STR und VIE-CGN ist LH bereits gemäß einer früheren Fusionsentscheidung (Entscheidung der Kommission in der Sache COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings) verpflichtet, neuen Marktteilnehmern Zeitnischen anzubieten.¹⁵⁸ Soweit die Parteien einem neuen Marktteilnehmer Zeitnischen bereits gemäß den Verpflichtungszusagen zur Verfügung gestellt haben, werden diese Zeitnischen auf die Anzahl der in diesem Fall gemäß den Verpflichtungszusagen angebotenen Zeitnischen angerechnet. Neue Marktteilnehmer können bei diesen beiden Strecken auswählen, welche Verpflichtungszusagen für die Zuteilung von Zeitnischen jeweils gelten sollen (d. h. die Verpflichtungszusagen in der früheren Sache oder die Verpflichtungszusagen in dieser Sache).

b. Bedingungen für die Übertragung von Zeitnischen

- (340) Das von der Kommission vorgesehene Verfahren für die Übertragung von Zeitnischen wird parallel zum normalen Verfahren zur Zuteilung von Zeitnischen durchgeführt. Eine

¹⁵⁷ Für Niki gemäß den Verpflichtungszusagen zugeteilte Zeitnischen gilt dies nur, wenn Niki zum Zeitpunkt der Einstellung der Flüge noch keine entsprechenden angestammten Rechte erlangt hat.

¹⁵⁸ Sache COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings.

Fluggesellschaft, die Zeitnischen für eines der genannten Städtepaare wünscht, beantragt diese Zeitnischen zum einen im normalen Zuteilungsverfahren und zum anderen parallel im Verfahren nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen. Wenn der Antrag der betreffenden Gesellschaft vom Zeitnischen-Koordinator in der IATA-Flugplan-Konferenz nicht erfüllt wird, sehen die Verpflichtungszusagen vor, dass die Parteien binnen einer Woche nach der entsprechenden Nutzungszusage der Bewerberin eine Übertragung der gewünschten Zeitnischen auf die betreffende Bewerberin anbieten müssen. Die Zeitnischen müssen unentgeltlich in einem Zeitfenster von 20 Minuten um den von der Bewerberin gewünschten Zeitpunkt freigegeben werden, wenn eine der Parteien in diesem Zeitfenster Zeitnischen besitzt. Ansonsten müssen die Parteien die Zeitnischen anbieten, die dem von der Bewerberin gewünschten Zeitpunkt am nächsten kommen.

- (341) Die Parteien und die Bewerberin müssen die Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen binnen drei Wochen nach Ablauf der Frist für die Rückgabe der Zeitnischen unterzeichnen und die Übertragung vornehmen (15. Januar für die IATA-Sommersaison und 15. August für die IATA-Wintersaison). Die Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen ist auf die Dauer der Nutzung der Zeitnischen für das betreffende Städtepaar befristet;¹⁵⁹ der neue Marktteilnehmer kann die Vereinbarung jedoch jeweils zum Ende einer IATA-Saison kündigen, ohne dass Strafzahlungen verlangt werden können. Und schließlich sehen die Verpflichtungszusagen vor, dass der neue Marktteilnehmer bevorzugt behandelt wird, der die größte Anzahl an Strecken abdeckt.¹⁶⁰

c. Erlangung angestammter Rechte

- (342) Gemäß den Verpflichtungszusagen können neue Marktteilnehmer angestammte Rechte für die von den Parteien erhaltenen Zeitnischen erwerben. Neue Marktteilnehmer erwerben angestammte Rechte für diese Zeitnischen, d. h. die neuen Marktteilnehmer können die von den Parteien zugeteilten Zeitnischen auf beiden Seiten eines beliebigen genannten Städtepaars für andere genannte innereuropäische Städtepaare nutzen, wenn sie die vorgesehenen Flüge für das betreffende genannte Städtepaar zwei aufeinander folgende IATA-Saisons durchgeführt haben; nur bei der Strecke VIE-FRA müssen die Flüge über acht aufeinander folgende IATA-Saisons angeboten werden. (Diese Zeiträume werden jeweils als „Nutzungsdauer“ bezeichnet.) Wenn der neue Marktteilnehmer die für das betreffende genannte Städtepaar übertragenen Zeitnischen bereits vor Ablauf der Nutzungsdauer nicht mehr nutzt, werden diese Zeitnischen an LH zurückgegeben und gemäß den Verpflichtungszusagen einem anderen neuen Marktteilnehmer zur Verfügung gestellt.

d. Neue Marktteilnehmer, die der Star-Allianz angehören

- (343) Die vorstehenden Bestimmungen sind in vollem Umfang nur dann anwendbar, wenn die neuen Marktteilnehmer keine Mitglieder der Star-Allianz sind.

159 D. h. zwei aufeinander folgende IATA-Saisons für alle genannten Städtepaare mit Ausnahme der Strecke VIE-FRA, und acht aufeinander folgende IATA-Saisons für das Städtepaar VIE-FRA.

160 Dies gilt nur dann, wenn Anträge von mindestens zwei Fluggesellschaften gestellt wurden, die nicht der Star-Allianz angehören.

- (344) Grundsätzlich können auch Mitglieder der Star-Allianz Zeitnischen nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen erhalten; nicht der Star-Allianz angehörige Fluggesellschaften werden jedoch bevorzugt behandelt, wenn sich mehrere potenzielle Marktteilnehmer um die Zuteilung von Zeitnischen für dieselbe Strecke nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen bewerben. Fluggesellschaften, die nicht der Star-Allianz angehören werden in jedem Fall bevorzugt; dies gilt auch dann, wenn ein Mitglied der Star-Allianz Zeitnischen für mehr Strecken beantragt als eine Gesellschaft, die nicht der Star-Allianz angehört.
- (345) Außerdem kann ein der Star-Allianz angehöriger neuer Marktteilnehmer keine angestammte Rechte für von den Parteien zugeteilte Zeitnischen erwerben. Der Star-Allianz angehörige Marktteilnehmer können keine Code-Sharing-Vereinbarungen treffen und keine Gemeinschaftsunternehmen zur Aufteilung von Kosten und Erträgen mit den Parteien oder sonstigen Partnern der Star-Allianz für die betreffenden genannten Städtepaare gründen. Wenn ein Mitglied der Star-Allianz nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen zugeteilte Zeitnischen nicht mehr nutzt, müssen die Parteien diese Zeitnischen anderen neuen Marktteilnehmern anbieten.
- (346) Und wenn ein Mitglied der Star-Allianz nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen Zeitnischen erhält, kann die Kommission besondere Auflagen vorsehen, um insbesondere die Unabhängigkeit dieses Mitglieds der Star-Allianz von den Parteien sicherzustellen.

(2) *Weitere Verpflichtungszusagen und sonstige Bestimmungen*

a. *Spezielle Prorata- und Code-Sharing-Vereinbarungen*

(347) Die Verpflichtungszusagen bieten einem eintrittswilligen Anbieter die Möglichkeit, spezielle Prorata- und Code-Sharing-Vereinbarungen zu treffen, die es ihm erlauben, Flügen mit tatsächlichem Ausgangs- und Zielort in Österreich, Deutschland und/oder Belgien seine Flugnummern zuzuweisen, sofern ein Teil der Reise das genannte Städtepaar abdeckt. Diese speziellen Prorata-Vereinbarungen werden so gestaltet, dass der neue Marktteilnehmer in gleicher Weise behandelt wird, wie der Star-Allianz angehörige Partner von LH auf dem genannten Städtepaar.

b. *Sonstige Bestimmungen*

(348) Die Verpflichtungszusagen für die Freigabe von Zeitnischen werden durch weitere Verpflichtungszusagen ergänzt (z. B. durch die Möglichkeit der Vereinbarung des Zugangs neuer Marktteilnehmer zu Interlining- und Vielfliegerprogrammen der Parteien oder durch Intermodalvereinbarungen mit Bahngesellschaften oder sonstigen Speditions- bzw. Logistikunternehmen, die Fracht nicht auf dem Luftweg befördern).

(349) Die Verpflichtungszusagen sehen die Benennung eines treuhänderischen Beobachters („*Monitoring Trustee*“) vor, der sicherstellt, dass die Parteien die Verpflichtungszusagen einhalten und der die Kommission bei der Durchführung des in den Verpflichtungszusagen vereinbarten Verfahrens zur Übertragung von Zeitnischen unterstützt.

(350) Die Verpflichtungszusagen enthalten ferner Bestimmungen zur beschleunigten Beilegung von Streitigkeiten, denen zufolge ein neuer Marktteilnehmer Streitigkeiten mit den Parteien im Zusammenhang mit den Verpflichtungszusagen auch im Wege der Schlichtung beilegen kann. Die betreffenden Schiedssprüche sind für den neuen Marktteilnehmer und für die Parteien bindend. Bei Streitigkeiten muss der neue Marktteilnehmer seine Darstellung durch Anscheinsbeweis (*prima facie*) belegen, und die Parteien können die Darstellung des neuen Marktteilnehmers durch gegenteilige Beweismittel widerlegen.

(351) Die Verpflichtungszusagen (insbesondere die Verpflichtung zur Übertragung von Zeitnischen) gelten unbefristet, enthalten aber eine Überprüfungsklausel.

B. Analyse der Verpflichtungszusagen

(352) Hinsichtlich der Eignung der Verpflichtungszusagen zur Erleichterung des Marktzugangs für neue Marktteilnehmer wird in der Mitteilung der Kommission über nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 802/2004 der Kommission zulässige Abhilfemaßnahmen¹⁶¹ („Mitteilung über Abhilfemaßnahmen“) festgestellt: „*Oft wird eine ausreichende Senkung der Marktzutrittsschranken nicht durch Einzelmaßnahmen erreicht, sondern durch ein [...] ein Verpflichtungspaket, mit dem Mitbewerbern der*

161 ABl. C 267, 22.10.2008, S. 1.

Markteintritt durch eine ganze Reihe unterschiedlicher Maßnahmen allgemein erleichtert werden soll.“

(353) Die Verpflichtungszusagen der anmeldenden Partei bilden ein umfassendes Paket, in das frühere Erfahrungen mit Verpflichtungszusagen in Fusionsfällen im Luftfahrtsektor eingeflossen sind. Die Verpflichtungszusagen von den Wettbewerbern, Kunden und sonstigen Marktteilnehmern, die im Rahmen des Markttests Antworten übermittelt haben, wurden im Allgemeinen positiv bewertet.

(1) Zeitnischen

(354) Die Verpflichtungszusagen berücksichtigen, dass die Überlastung von Zeitnischen in dieser Sache die wichtigste Zutrittschranke auf den problematischen Strecken darstellt. Mit Ausnahme des Flughafens CGN (der als flugplanvermittelter Flughafen zu betrachten ist)¹⁶² sind alle von den genannten Städtepaaren betroffenen Flughäfen überlastet (teilweise erheblich). Daher zielen die Verpflichtungszusagen darauf ab, diese Schranke zu beseitigen und den Markteintritt auf den Strecken, für die wettbewerbsrechtliche Bedenken bestehen, zu fördern.¹⁶³

a. Anzahl der Zeitnischen

(355) Die von den Parteien zur Verfügung gestellten Zeitnischen werden aktuellen Wettbewerbern und einem oder mehreren neuen Marktteilnehmern hinreichende Möglichkeiten eröffnen, anstelle der mit dem beabsichtigten Vorhaben beseitigten Konkurrenz zwischen den Parteien einen alternativen Wettbewerbsdruck aufzubauen.¹⁶⁴

(356) Für alle genannten Städtepaare hat der Markttest weitgehend bestätigt, dass die gemäß den Verpflichtungszusagen angebotene Anzahl der Zeitnischen für andere Marktteilnehmer hinreichend ist, die neue Angebote einrichten oder zusätzliche Flüge anbieten möchten, um wirksam mit den Parteien konkurrieren zu können.

162 Als „flugplanvermittelte Flughäfen“ werden Flughäfen bezeichnet, bei denen mögliche Überlastungen durch eine freiwillige Zusammenarbeit von Fluggesellschaften verhindert werden können, und auf denen ein Flugplanvermittler benannt wurde, der die Durchführung der Angebote aktueller und künftiger Wettbewerber auf dem betreffenden Flughafen koordinieren soll.

163 Auf dem Flughafen CGN erfolgt keine Abstimmung, obwohl der Flughafen VIE in Spitzenzeiten überlastet ist. Die für die Strecke VIE-CGN angebotenen Zeitnischen-Paare werden daher auch dazu beitragen, den Marktzugang auf dieser Strecke insbesondere auf dem Flughafen VIE zu erleichtern.

164 In diesem Zusammenhang ist zunächst einmal festzustellen, dass die Anzahl der derzeit von den Parteien durchgeführten Flüge nicht darauf zurückzuführen ist, dass die Unternehmen vor dem Zusammenschluss unabhängig tätig gewesen wären; das Angebot beruht vielmehr in erster Linie auf „Aufgabenteilungen“ im Rahmen der Zusammenarbeit im Gemeinschaftsunternehmen der Parteien. Die Zusammenarbeit der Parteien im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens hat verschiedentlich dazu geführt, dass die ausführende Fluggesellschaft wechselte und/oder dass sich die Anzahl der von beiden Parteien durchgeführten Flüge änderte (siehe z. B. Formblatt CO, S. 63, „Selbstbewertung LH/AUA“, S. 4, und Antwort der Parteien auf Frage 21 des Auskunftsverlangens vom 27. April 2009). Die derzeitige Anzahl der von den Parteien durchgeführten Flüge hat nur begrenzte Bedeutung für die Anzahl der Flüge, die gemäß den Verpflichtungszusagen anzubieten sind, um die ernsthaften Bedenken hinsichtlich der jeweiligen Strecken auszuräumen.

(357) Einige Befragte haben Bedenken dahingehend geäußert, dass in den Verpflichtungszusagen die Anrechnung von Flügen bereits aktiver Marktteilnehmer auf den Strecken VIE-FRA und VIE-MUC auf die Anzahl der gemäß den Verpflichtungszusagen für diese Strecken anzubietenden Zeitnischen vorgesehen sei und somit insbesondere die Möglichkeiten des Zugangs zu diesen Strecken eingeschränkt würden.

(358) Sowohl auf der Strecke VIE-FRA als auch auf der Strecke VIE-MUC sind jedoch besondere Umstände gegeben, die diese Anrechnung von Flügen bereits aktiver Marktteilnehmer in diesem Fall rechtfertigen.

Wien-Frankfurt

(359) Bezüglich der Strecke VIE-FRA ist festzustellen, dass sowohl Niki als auch Adria Airways mit Zeitnischen in diesen Markt eingetreten sind, die LH diesen Marktteilnehmern in der Absicht zugeteilt hat, auf diese Weise die Wettbewerbsvorschriften der Gemeinschaft zu erfüllen. Wie in Erwägungsgrund (65) erläutert, bestand die Freistellungsentscheidung der Kommission aus dem Jahr 2002 im Wesentlichen darin, dass die Parteien verpflichtet wurden, neuen Marktteilnehmern für alle von neuen Marktteilnehmern gewünschten Strecken zwischen Österreich und Deutschland Zeitnischen im Umfang von jeweils bis zu 40 % der von LH und OS genutzten Zeitnischen für die betreffenden Strecken zur Verfügung zu stellen. Offenbar hat LH Adria Airways 2001 Zeitnischen nach Maßgabe einer Vermietungsvereinbarung zur Verfügung gestellt, die in Anbetracht der bevorstehenden Freistellungsentscheidung getroffen wurde.¹⁶⁵ Und wie bereits in Erwägungsgrund (162) erläutert, vollzog Niki den Markteintritt auf dieser Strecke 2006 mit zwei Zeitnischen auf dem Flughafen FRA, die LH Niki nach Maßgabe einer Vermietungsvereinbarung zur Verfügung gestellt hatte, um nach der Selbstbewertung der Parteien die Anforderungen von Artikel 81 EG-Vertrag zu erfüllen; später wurde Niki von LH dann eine weitere Zeitnische zugeteilt, um ab der Wintersaison 2009/2010 einen dritten Flug auf dieser Strecke anbieten zu können.

(360) Da die von Niki verwendeten Zeitnischen somit wirksam von LH zur Verfügung gestellt worden sind, erscheint gerechtfertigt, die Flüge von Niki auf die Anzahl der gemäß den Verpflichtungszusagen anzubietenden Zeitnischen anzurechnen, soweit die Verpflichtungszusagen keine anderweitigen Bestimmungen vorsehen (etwa die Möglichkeit einer zeitlichen Verschiebung). Aus diesem Grund sowie in Anbetracht der Tatsache, dass Adria Airways nur einen begrenzten Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausübt, erscheint ferner angemessen, einen Flug von Adria Airways anzurechnen, soweit die Verpflichtungszusagen keine anderweitigen Bestimmungen vorsehen (etwa die Möglichkeit einer zeitlichen Verschiebung). Eine Zeitnische von Adria Airways wird jedoch nur dann angerechnet, wenn keine nicht der Star-Allianz angehörige Gesellschaft eine Zeitnische für die Sommersaison 2010 beantragt.¹⁶⁶ Außerdem erfolgt die Anrechnung der Zeitnische von Adria Airways unwiderruflich; neue Marktteilnehmer können jeweils nach vier IATA-

¹⁶⁵ Siehe Antwort von Adria Airways auf das am 22. Juli 2009 übermittelte Auskunftsverlangen.

¹⁶⁶ Bzw. in der ersten Saison, ab der das Verfahren für die Umsetzung dieser Verpflichtungszusagen durchgeführt wird.

Saisons bzw. dann, wenn Adria Airways die Flüge auf der Strecke VIE-FRA einstellt, die Überlassung dieser Zeitnischen beantragen.

- (361) Für diese Schlussfolgerung spricht auch die Tatsache, dass die Verpflichtungszusagen bezüglich der Strecke VIE-FRA die Möglichkeit entweder einer Ausweitung der Angebote von Niki (der bis zu zwei Zeitnischen zusätzlich zu den drei Niki bereits bewilligten Zeitnischen zur Verfügung gestellt werden könnten) oder den Markteintritt eines neuen Anbieters mit zwei weiteren Flügen (vorbehaltlich der genannten Bedingungen) vorsehen.¹⁶⁷
- (362) Diese Erwägungen werden ferner durch die insgesamt positive Bewertung der Abhilfemaßnahmen für diese Strecke im durchgeführten Markttest bestätigt. Die meisten Befragten sind insgesamt der Ansicht, die Verpflichtungszusagen würden Niki und/oder einem neuen Marktteilnehmer eine wettbewerbsfähige und wirtschaftlich tragfähige Geschäftstätigkeit auf der Strecke VIE-FRA ermöglichen. Außerdem sind sich die Befragten weitgehend darin einig, dass die Verpflichtungszusagen die Wahrscheinlichkeit eines Markteintritts bzw. der Ausweitung einer bestehenden Geschäftstätigkeit hinreichend erhöhen und somit geeignet sind, die wettbewerbsrechtlichen Bedenken hinsichtlich der Strecke VIE-FRA auszuräumen.

Wien-München

- (363) Auf der Strecke VIE-MUC bietet Niki bereits drei Flüge an; die entsprechenden Zeitnischen hat Niki im Rahmen des normalen Zuteilungsverfahrens erhalten. Um festzustellen, wie die Anrechnung der derzeitigen Flüge von Niki die Wirkung der Verpflichtungszusagen beeinflusst, ist es hilfreich zu untersuchen, wie sich i) eine Ausweitung der Angebote von Niki, (ii) die Einstellung der Flüge von Niki auf dieser Strecke und (iii) die Beibehaltung der Angebote im derzeitigen Umfang auswirken würden.

(i) Hinsichtlich der Möglichkeit einer Ausweitung der derzeitigen Angebote von Niki ist daran zu erinnern, dass Niki gemäß den in den Erwägungsgründen (147) ff. erläuterten Ergebnissen der Marktuntersuchung insbesondere wegen der Zeitpunkte der Flüge und der geringen Anzahl der angebotenen Flüge keinen hinreichenden Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausübt. Die Verpflichtungszusagen ermöglichen Niki die Erlangung eines zusätzlichen Zeitnischen sowie eine zeitliche Verschiebung der derzeit angebotenen Flüge und wirken somit in hinreichendem Umfang den Schwächen der derzeitigen Angebote von Niki auf dieser Strecke entgegen. Entsprechend waren im Markttest fast alle Befragten der Ansicht, die Verpflichtungszusagen ermöglichten Niki wirtschaftlich tragfähige und konkurrenzfähige Angebote.

(ii) Wenn Niki die Flüge auf dieser Strecke einstellen würde, würden die Verpflichtungszusagen (a) neuen Marktteilnehmern den Zugang zu dieser Strecke mit bis zu

¹⁶⁷ Insbesondere müssen Niki und/oder ein neuer Marktteilnehmer Zeitnischen nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen für die IATA-Sommersaison 2010 bzw. anschließend für Zeiträume von jeweils zwei Jahren beantragen, wenn sie mehr als nur eine zusätzliche Zeitnische wünschen.

vier Flügen ermöglichen; in diesem Fall könnten neue Marktteilnehmer wirtschaftlich tragfähige und konkurrenzfähige Angebote einrichten.

(iii) Würde Niki das Angebot im derzeitigen Umfang beibehalten, könnten neue Marktteilnehmer gemäß den Verpflichtungszusagen nur eine einzige Zeitnische erhalten. Die Einrichtung wettbewerbsfähiger Flüge setzt insbesondere bei zeitsensiblen Passagieren das Angebot mehrerer Verbindungen täglich voraus; wie in Fußnote 80 erläutert, erwartet der Flughafen MUC in nächster Zeit jedoch erhebliche Kapazitätsausweitungen. Insbesondere läuft zurzeit die zweite Phase des Verfahrens zur Genehmigung einer dritten Startbahn, die 2011 in Betrieb genommen werden soll. Diese dritte Startbahn wird bis zu 120 Flugbewegungen pro Stunde (gegenüber derzeit 90 Flugbewegungen pro Stunde mit den derzeit genutzten zwei Startbahnen) ermöglichen und für beide Terminals auf dem Flughafen MUC genutzt werden können. Diese geplanten Kapazitätsausweitungen erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass in der näheren Zukunft neue Marktteilnehmer Zeitnischen im Rahmen des normalen Vergabeverfahrens erhalten werden (insbesondere wenn sich die in den folgenden Erwägungsgründen (384) ff. beschriebenen wirtschaftlichen Bedingungen für Luftfrachtdienste gebessert haben).¹⁶⁸ Gleichzeitig können neue Marktteilnehmer Zeitnischen gemäß der Zusage erhalten, für die sie nach zwei Saisons angestammte Rechte erwerben können und die insoweit einen weiteren Anreiz für Wettbewerber darstellen, Angebote auf dieser Strecke einzurichten.

(364) Nach Ansicht der Kommission rechtfertigen diese Sachverhalte insgesamt eine Anrechnung der derzeitigen Zeitnischen von Niki auf die Zeitnischen, die nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen zur Verfügung gestellt würden und Niki ebenso wie neuen Marktteilnehmern eine angemessene Nachbildung des Wettbewerbsdrucks ermöglichen würden, den LH und OS ohne das Vorhaben aufeinander ausüben würden.

(365) Diese Schlussfolgerungen stehen zudem im Einklang mit der im Markttest geäußerten Gesamtbewertung der Abhilfemaßnahmen für diese Strecke. Insbesondere sind sich die Befragten allgemein darin einig, dass die Verpflichtungszusagen geeignet sind, die wettbewerbsrechtlichen Bedenken hinsichtlich der Strecke VIE-MUC auszuräumen. Außerdem sind die meisten Befragten der Ansicht, die Verpflichtungszusagen würden die Wahrscheinlichkeit des Marktzugangs neuer Anbieter bzw. eine Ausweitung der Angebote von Niki insgesamt hinreichend erhöhen und Niki und/oder einem neuen Marktteilnehmer eine wettbewerbsfähige und wirtschaftlich tragfähige Geschäftstätigkeit auf der Strecke VIE-FRA ermöglichen.

b. Zuweisung von Zeitnischen

(366) Die Zeitnischen sind in einem Fenster von 20 Minuten um den ursprünglich gewünschten Zeitpunkt zuzuteilen; diese Regelung ermöglicht die Sicherstellung kurzer Abfertigungszeiten durch genau aufeinander abgestimmte Flugpläne. Außerdem enthalten die Verpflichtungszusagen abgesehen von der in Erwägungsgrund (334) erläuterten Wellenstruktur von LH auf dem Flughafen FRA keine Einschränkungen bezüglich der

¹⁶⁸ In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass Niki die eigenen Angebote auf der Strecke VIE-MUC 2007 mit Zeitnischen einrichten konnte, die die Gesellschaft im normalen Vergabeverfahren erhalten hatte.

Übertragung von Zeitnischen in Spitzenzeiten; dies erhöht die Attraktivität der angebotenen Zeitnischen zusätzlich. Außerdem sehen die Verpflichtungszusagen bequemere und effizientere Verfahren für die Zuteilung von Zeitnischen vor als die in früheren Sachen im Zusammenhang mit Zusammenschlüssen von Fluggesellschaften vereinbarten Abhilfemaßnahmen. Der verbesserte Mechanismus zur Zuteilung von Zeitnischen in dieser Sache ermöglicht neuen Marktteilnehmern die Beantragung der gewünschten Zeitnischen wesentlich früher im Verlauf einer Saison, und entsprechend bleibt diesen neuen Marktteilnehmern hinreichend Zeit, ihre neuen Angebote einzurichten und zu vermarkten.

(367) Zudem brauchen sich neue Marktteilnehmer bereits während der Dauer einer Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen nicht mehr dem in den Verpflichtungszusagen für jede Saison neu vorgesehenen Zuteilungsverfahren zu unterwerfen, und für Marktteilnehmer, die angestammte Rechte erlangt haben, besteht diese Verpflichtung ohnehin nicht.¹⁶⁹ Der Markttest hat die Wirksamkeit des vorgeschlagenen Verfahrens für die Zuteilung der Zeitnischen bestätigt. Eine große Mehrheit der Befragten war der Ansicht, dass das in den vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen vorgesehene Verfahren zur Freigabe von Zeitnischen neuen Marktteilnehmern die Erlangung der erforderlichen Zeitnischen rechtzeitig und in zufrieden stellender Weise ermöglichen würde.

c. Für Niki vorgesehene Möglichkeit des Tauschs von Zeitnischen auf den Strecken Wien-Frankfurt und Wien-München und Änderung bestehender Vereinbarungen über die Vermietung von Zeitnischen für die Strecke Wien-Frankfurt dahingehend, dass die Bestimmungen der Verpflichtungszusagen aufgenommen werden

(368) Nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen kann Niki die derzeitigen Zeitnischen auf den Strecken VIE-FRA und VIE-MUC gegen Zeitnischen tauschen, die LH im Rahmen der Verpflichtungszusagen zur Verfügung stellt, und die zwischen LH und Niki für die Strecke VIE-FRA geschlossene Vereinbarung über die Vermietung von Zeitnischen wird dahingehend geändert, dass die Bestimmungen der Verpflichtungszusagen berücksichtigt werden (insbesondere hinsichtlich der Niki eingeräumten Möglichkeit des Erwerbs angestammter Rechte). Diese Bestimmungen ermöglichen Niki eine bessere zeitliche Anpassung der Zeitnischen an die Nachfrage sowie eine Optimierung der derzeitigen Angebote und eine Verbesserung der Marktposition auf beiden Strecken. Daher wird das Angebot von Niki wahrscheinlich an Attraktivität gewinnen, und Niki wird stärkeren Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben können.

(369) Die Möglichkeit des Tauschs der aktuellen Zeitnischen auf der Strecke VIE-FRA wird durch Abschnitt 1.1.3 Ziffer (iii) der Verpflichtungszusagen insoweit eingeschränkt, als Rücksicht auf die Wellenstruktur von LH auf dem Flughafen FRA genommen wird und LH daher nicht verpflichtet ist, Niki pro Welle gemäß der Definition in diesem Absatz mehr als eine Zeitnische auf dem Flughafen FRA zuzugestehen; die geänderte Fassung der Verpflichtungszusagen vom 31. Juli 2009 sieht diesbezüglich verschiedene Verbesserungen vor.

¹⁶⁹ Dies ist besonders für die Strecke VIE-FRA von Bedeutung, bei der für den Erwerb angestammter Rechte eine Nutzungsdauer von acht IATA-Saisons vorgeschrieben ist.

(370) Für den Fall, dass Niki in einer bestimmten Zeitspanne bereits über zwei Zeitnischen verfügt, ist LH erstens verpflichtet, auf Wunsch von Niki für bis zu zwei Zeitnischen in der betreffenden Zeitspanne andere Zeitnischen in dieser Zeitspanne anzubieten; dabei kann LH jedoch sicherstellen, dass die betreffenden Zeitnischen im Abstand von mindestens 105 Minuten voneinander liegen. Dadurch wird gewährleistet, dass Niki die beiden Zeitnischen in der attraktiven Welle am Nachmittag bzw. am frühen Abend (zwischen 16.20 und 19.45 Uhr) behalten und für alle bereits zugeteilten Zeitnischen zeitliche Verschiebungen veranlassen kann.

(371) Außerdem kann Niki gemäß den geänderten Verpflichtungszusagen vom 31. Juli 2009 für einzelne oder alle Zeitnischen zeitliche Verschiebungen vornehmen.¹⁷⁰

(372) Diese Verbesserungen gewährleisten die Wirksamkeit der Bestimmungen bezüglich der zeitlichen Verschiebungen von Zeitnischen auf der Strecke VIE-FRA.

d. Erlangung angestammter Rechte

(373) Die Attraktivität der Verpflichtungszusagen wird auch durch die Möglichkeit der Erlangung angestammter Rechte im Anschluss an eine vorgesehene Nutzungsdauer von nur zwei vollständigen aufeinander folgenden IATA-Saisons bei Zeitnischen für alle genannten Städtepaare mit Ausnahme der Strecke VIE-FRA bzw. von acht vollständigen aufeinander folgenden IATA-Saisons bei der Strecke VIE-FRA vor. Die Möglichkeit der Gewährung angestammter Rechte stellt einen zusätzlichen Anreiz für neue Marktteilnehmer dar, Angebote für die genannten Städtepaare einzurichten, da die Zeitnischen insbesondere angesichts der Zeitnischen-Engpässe auf den Flughäfen FRA, VIE und MUC Vermögenswerte von besonderer Bedeutung darstellen.

(374) Im Zusammenhang mit der Strecke VIE-FRA haben einige Befragte Bedenken bezüglich der Länge dieses Zeitraums geäußert; die längere Nutzungsdauer ist jedoch durch den höheren Wert der Zeitnischen auf dem Flughafen FRA gerechtfertigt, der die Gefahr erhöht, dass neue Marktteilnehmer Angebote auf der Strecke VIE-FRA nur in der Absicht einführen, sich diese wertvollen Zeitnischen zu sichern, um die Zeitnischen anschließend für andere Strecken zu verwenden.¹⁷¹ Die Marktuntersuchung hat gezeigt, dass der Flughafen FRA tatsächlich weitaus stärker überlastet ist als alle sonstigen von den Verpflichtungszusagen betroffenen Flughäfen (siehe Erwägungsgrund (182)), und um sicherzustellen, dass die von LH auf dem Flughafen FRA zur Verfügung gestellten Zeitnischen tatsächlich für diese Strecke VIE-FRA verwendet werden, erscheint die längere Nutzungsdauer gerechtfertigt.¹⁷² Außerdem kann gemäß der Entscheidungspraxis der

170 Darüber hinaus sehen die geänderten Verpflichtungszusagen vom 31. Juli 2009 im Zusammenhang mit der „20-Minuten-Regel“ (siehe Erwägungsgrund (340)) und der Wellenstruktur von LH vor, dass eine Zeitnische auch dann als in dem von Niki gewünschten Zeitfenster erteilt gilt, wenn LH die Zeitnische tatsächlich nicht in dem von Niki gewünschten Zeitfenster freigibt. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die „20-Minuten-Regel“ die Möglichkeiten von Niki nicht beeinträchtigt, Zeitnischen in der Wellenstruktur von LH zu erhalten.

171 Siehe auch Sache COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, Erwägungsgrund 454.

172 Siehe Sache COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, Erwägungsgrund 440.

Kommission ein der Star-Allianz angehöriger neuer Marktteilnehmer keine angestammten Rechte für von den Parteien zugeteilte Zeitnischen erwerben.

(375) Im Markttest haben die meisten Befragten bestätigt, dass sie die in den Verpflichtungszusagen vorgeschlagene Nutzungsdauer, nach der neuen Marktteilnehmern angestammte Rechte erteilt werden, für angemessen halten.

(2) *Weitere Verpflichtungszusagen und sonstige Bestimmungen*

a. *Spezielle Prorata- und Code-Sharing-Vereinbarungen*

(376) Im Markttest haben viele Befragte die neuen Marktteilnehmern angebotene Möglichkeit des Abschlusses spezieller Prorata- und Code-Sharing-Vereinbarungen mit den Parteien als zusätzlichen Anreiz für die Einführung von Verbindungen zwischen den genannten Städtepaaren bewertet; andere Befragte messen diesen Vereinbarungen nur einen begrenzten Mehrwert zu.

b. *Sonstige Bestimmungen*

(377) Andere Bestimmungen in den Verpflichtungszusagen (etwa die neuen Marktteilnehmern eingeräumte Möglichkeit der Beteiligung an Vielfliegerprogrammen oder an Interlining- und Intermodalvereinbarungen) wurden von Befragten im Markttest allgemein als zusätzliche, wenngleich nicht als entscheidende Anreize für neue Marktteilnehmer bewertet. In Bezug auf Interlining-Vereinbarungen hat die Untersuchung der Kommission ergeben, dass das Fehlen entsprechender Angebote einer der Gründe dafür war, dass dritte Fluggesellschaften Angebote auf Strecken zwischen Deutschland und Österreich eingestellt haben.

(378) Als weitere Verbesserung in Verbindung mit den Verpflichtungszusagen vom 31. Juli 2009 wurde ein vor Abschluss des Vorhabens zu benennender und von der Kommission zu genehmigender treuhänderischer Beobachter vorgeschlagen, der eine rasche Erfüllung der Verpflichtungen sicherstellen soll.

(379) Darüber hinaus soll der treuhänderische Beobachter gemäß den Verpflichtungszusagen vom 31. Juli 2009 gewährleisten, dass die Verfügbarkeit von Zeitnischen jeweils deutlich vor Beginn einer IATA-Saison bekannt gegeben wird. Diese Bestimmung wird künftig die Wirksamkeit der Verpflichtungszusagen sicherstellen und verbessern. Von besonderer Bedeutung ist diese Bestimmung für die Strecke VIE-FRA, bei der die zurzeit Adria Airways zugewiesenen Zeitnischen jeweils nach Ablauf von zwei Jahren verfügbar werden.

c. **Gesamtbewertung der Verpflichtungszusagen**

(380) In der Kommissionsmitteilung über Abhilfemaßnahmen, wurde festgestellt, dass Verpflichtungszusagen, die neuen Marktteilnehmern den Marktzugang erleichtern sollen, dann hinreichend sein können, um die wettbewerbsrechtlichen Bedenken hinsichtlich eines beabsichtigten Zusammenschlusses auszuräumen, wenn „*der rechtzeitige Markteintritt einer*

ausreichenden Zahl neuer Wettbewerber [aufgrund dieser Verpflichtungszusagen] wirklich wahrscheinlich ist“. Wenn jedoch nicht festgestellt werden kann, dass aufgrund der durch die angebotenen Verpflichtungszusagen bewirkten Reduzierung der Marktzugangshindernisse der Markteintritt neuer Wettbewerber als wahrscheinlich anzunehmen ist, wird das angebotene Maßnahmenpaket abgelehnt.¹⁷³

(1) *Interessebekundung von Wettbewerbern an der Einrichtung neuer Angebote bzw. an einer Ausweitung bestehender Angebote für die genannten Städtepaare*

(381) In dieser Sache haben verschiedene Befragte im Markttest Interesse an der Einführung von Angeboten auf einigen oder allen genannten Städtepaaren in der IATA-Sommersaison 2010 zum Ausdruck gebracht. Insbesondere die Charter-Gesellschaft M.A.P. Management + Planning GmbH hat Interesse an allen Strecken geäußert und beabsichtigt jeweils die Einführung von 1-2 Flügen. Auch Croatia Airlines und Robin Hood haben unter gewissen Vorbehalten Interesse an der Einführung von zwei Flügen auf der Strecke VIE-MUC bzw. auf den Strecken VIE-STR und VIE-BRU zum Ausdruck gebracht.

(382) In diesem Zusammenhang ist außerdem festzustellen, dass einige der wichtigsten Wettbewerber der Parteien bereits über Standorte auf fast allen betroffenen Flughäfen verfügen. Niki etwa ist auf dem Flughafen VIE vertreten, und Air Berlin als Partnergesellschaft von Niki betreibt Basen auf den Flughäfen FRA, MUC und STR.¹⁷⁴ Auch die Gesellschaft TUIfly, die zurzeit bei keinem der genannten Städtepaare mit den Parteien konkurriert und gerade von Air Berlin übernommen wird, besitzt Basen auf den Flughäfen FRA, MUC, STR und CGN. Auch SkyEurope besitzt eine Basis auf dem Flughafen VIE; die Gesellschaft steht zurzeit unter Insolvenzschutz, hat aber offenbar zusätzliches Kapital erhalten. Entsprechend erscheinen diese Fluggesellschaften zumindest im Hinblick auf einige der betreffenden Strecken als denkbare Bewerber um die im Rahmen der Verpflichtungszusagen zur Verfügung zu stellenden Zeitnischen.

(383) Der Markttest der Verpflichtungszusagen vom 27. Juli 2009 und die Marktuntersuchung haben also gezeigt, dass ein Interesse an den Zeitnischen besteht und dass Anzeichen für einen wahrscheinlichen und rechtzeitigen Markteintritt bzw. für eine wahrscheinliche und rechtzeitige Ausweitung bestehender Angebote bei den genannten Städtepaaren bestehen.

(2) *Bewertung angesichts der derzeitigen Wirtschaftslage der Luftfrachtbranche und Attraktivität des Maßnahmenpakets insgesamt*

(384) Bei der Bewertung der Wahrscheinlichkeit des Markteintritts bei beliebigen in dieser Sache genannten Städtepaaren muss die Kommission berücksichtigen, dass sich die

173 In Nummer 63 Fußnote 4 der Kommissionsmitteilung über Abhilfemaßnahmen heißt es jedoch, dass bei Zusammenschlüssen im Luftfrachtverkehr eine Verringerung der Zugangshindernisse durch die bloße Zusage des Angebots von Zeitnischen auf bestimmten Flughäfen nicht immer hinreichend ist, um den Markteintritt neuer Wettbewerber auf Strecken sicherzustellen, auf denen wettbewerbsrechtliche Probleme bestehen, und um die Gleichwertigkeit der Auswirkungen der Abhilfemaßnahme mit einer Veräußerung zu gewährleisten.

174 Siehe Antwort auf Frage 43 des Fragebogens für Wettbewerber aus der Marktuntersuchung in Phase I und Antwort auf Frage 14 des Fragebogens für Wettbewerber aus der Marktuntersuchung in Phase II.

Luftfrachtbranche während des Markttests (d. h. im Juli 2009) in einer tiefen Krise befand. Den entsprechenden Schwierigkeiten wurde Rechnung getragen, indem der in Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft¹⁷⁵ vorgesehene Grundsatz des Verfalls bei Nichtnutzung („*use it or lose it*“) ausgesetzt wurde.

- (385) Diese ungewöhnliche große Unsicherheit über die weitere Entwicklung des Marktes in den kommenden Monaten spiegelt sich auch im eingeschränkten Interesse bzw. in den zum Ausdruck gebrachten Vorbehalten von Wettbewerbern bezüglich eines Markteintritts und/oder einer Ausweitung bestehender Angebote für die genannten Städtepaare wider. Angesichts der außergewöhnlichen derzeitigen Wirtschaftslage dürften Interessebekundungen tatsächlich verhaltener erfolgen als unter normalen Umständen.
- (386) Dass die Krise wahrscheinlich dazu geführt hat, dass Planungen bezüglich eines Markteintritts oder der Ausweitung von Angeboten auf allen Strecken einschließlich der genannten Städtepaare erheblich eingeschränkt wurden, wird auch aus den Auskünften verschiedener Unternehmenskunden in den Markttests der Phasen I und II deutlich, in denen ausdrücklich festgestellt wurde, dass die derzeitige allgemeine Wirtschaftslage wahrscheinlich ein erhebliches Hindernis für die Einführung neuer Angebote und für die Ausweitung bestehender Angebote der Fluggesellschaften bei den genannten Städtepaaren darstellt. Ein Geschäftskunde hat beispielsweise erklärt, die „insgesamt erheblich zurückgegangene Nachfrage nach Passagierflügen könnte die Wahrscheinlichkeit beeinträchtigen, dass Wettbewerber neue Angebote einführen oder bestehende Angebote ausweiten“, und ein anderer Geschäftskunde betonte, das „derzeitige Wirtschaftsklima könnte ein Hindernis für die Einführung (bzw. Ausweitung) von Angeboten für die genannten Städtepaare sein“.¹⁷⁶
- (387) Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass die in Erwägungsgrund (381) beschriebenen Interessebekundungen von Wettbewerbern hinsichtlich der Einführung bzw. der Ausweitung von Angeboten für die genannten Städtepaare eher bestätigen, dass die Verpflichtungszusagen die rechtzeitige und wahrscheinliche Einführung neuer Angebote bzw. die rechtzeitige und wahrscheinliche Ausweitung bestehender Angebote im den derzeitigen Wirtschaftsbedingungen angemessenen Rahmen ermöglichen. Außerdem steht außer Frage, dass diese außergewöhnlichen Bedingungen vorübergehender Natur sind, und in verschiedenen Mitgliedstaaten sowie in nicht zur Gemeinschaft gehörenden Ländern (etwa in den Vereinigten Staaten von Amerika) wurde bereits über erste Anzeichen einer Erholung berichtet; die Verpflichtungszusagen gelten jedoch unbefristet.

175 ABl. L 14, 22.1.1993, S. 1; siehe Verordnung (EG) Nr. 545/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft, ABl. L 167, 29.6.2009, S. 24. In den Verpflichtungszusagen wurde in Abschnitt 1.3.4 wird in Verbindung mit der Definition von „Missbrauchsfällen“ auf Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 Bezug genommen und damit deutlich gemacht, dass jegliche Aussetzung des im Gemeinschaftsrecht vorgesehenen Grundsatzes „Verfall bei Nichtnutzung“ („*use it or lose it*“) auch für die im Rahmen der Verpflichtungszusagen zur Verfügung gestellten Zeitnischen gilt.

176 Antworten auf Frage 12 des Fragebogens des Markttests in Phase II.

(388) Die Wahrscheinlichkeit, dass die Verpflichtungszusagen tatsächlich zur Einführung neuer Angebote oder zur Ausweitung bestehender Angebote führen werden (insbesondere nach Überwindung der derzeitigen Krise), wird auch durch die folgenden Erwägungen bestätigt.

a. Inhärente Attraktivität der genannten Städtepaare

(389) Alle im Paket der Abhilfemaßnahmen genannten Städtepaare sind insoweit sehr attraktiv, als diese Strecken einige der wichtigsten Wirtschaftszentren in Europa verbinden und daher in beträchtlichem Umfang Geschäftsverkehr anziehen.¹⁷⁷ Für diese Einschätzung spricht die Tatsache, dass das Passagieraufkommen auf den Strecken VIE-FRA ([600 000 – 650 000]* Passagiere insgesamt, davon [400 000 – 450 000]* Städtepaar-Passagiere) und VIE-MUC ([350 000 – 400 000]* Passagiere insgesamt, davon [200 000 – 250 000]* Städtepaar-Passagiere) sehr rentabel und für beide Parteien geschäftlich sehr interessant ist.¹⁷⁸

b. Verbesserungen gegenüber früheren Sachen im Luftverkehrssektor

(390) Im Vergleich zur früheren Praxis im Luftverkehrssektor¹⁷⁹ werden mit den Verpflichtungszusagen in dieser Sache einige wichtige Verbesserungen eingeführt, welche die Wirksamkeit der Verpflichtungszusagen sicherstellen und die Attraktivität der Verpflichtungszusagen für Wettbewerber erhöhen sollen, die Verbindungen zwischen den genannten Städtepaaren einrichten oder entsprechende bestehende Angebote ausweiten möchten.

(391) Wie eingehender bereits in Erwägungsgrund (342) erläutert, beinhalten die Verbesserungen erstens die Möglichkeit der Erlangung angestammter Rechte für die nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen übertragenen Zeitnischen, bereits nachdem diese Zeitnischen nur zwei IATA-Saisons (für alle genannten Städtepaare) bzw. nach acht IATA-Saisons (im Falle von VIE-FRA) genutzt wurden. Diese Möglichkeit der Erlangung angestammter Rechte binnen eines verhältnismäßig kurzen Zeitraums erhöht für Wettbewerber der Parteien den Anreiz beträchtlich, Angebote für die genannten Städtepaare einzurichten.

(392) Zweitens müssen die Zeitnischen binnen eines Zeitfensters von nur 20 Minuten um den ursprünglich gewünschten Zeitpunkt zugeteilt werden (gegenüber 30 Minuten, die in den genannten früheren Entscheidungen im Luftverkehrssektor vorgesehen waren).

(393) Drittens enthalten die Verpflichtungszusagen abgesehen von der Einschränkung (bezüglich der Wellenstruktur) im Zusammenhang mit der zeitlichen Verschiebung von auf der Strecke VIE-FRA genutzten Zeitnischen bei Niki (siehe Erwägungsgrund (334))

177 Gemäß von den Parteien durchgeführten Befragungen der Passagiere gestalten sich die Prozentanteile der Geschäftsreisenden auf diesen Strecken wie folgt: bis zu [50-60]* % für VIE-STR, [40-50]* % für VIE-CGN, [60-70]* % für VIE-MUC und [60-70]* % für VIE-FRA. Für die Strecke VIE-BRU haben die Parteien keine Zahlen aufgrund von Passagierbefragungen vorgelegt; offenbar entfällt aber auch auf dieser Strecke ein hoher Anteil auf Geschäftsreisende.

178 Siehe Antwort der Parteien auf Frage 9 des Auskunftsverlangens vom 27. April 2009.

179 Siehe z. B. Sachen COMP/M.3280 – Air France/KLM und COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings.

keinerlei konkrete Einschränkungen bezüglich der Anzahl der in Spitzenzeiten freizugebenden Zeitnischen.

(394) Und schließlich sehen die Verpflichtungszusagen bequemere und effizientere Verfahren für die Zuteilung von Zeitnischen vor als die im Zusammenhang mit den genannten früheren Sachen im Bereich des Luftverkehrs vereinbarten Abhilfemaßnahmen.

c. Attraktivität des Pakets der Abhilfemaßnahmen angesichts der Überlastung auf allen relevanten Flughäfen

(395) Einige Flughäfen, für die die Parteien Zeitnischen nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen freigeben, sind erheblich überlastet. Dies gilt insbesondere für den Flughafen FRA, der auch der Marktuntersuchung zufolge einer der am stärksten überlasteten Flughäfen Europas ist. Entsprechend sind Zeitnischen auf dem Flughafen FRA äußerst wertvoll und die Verpflichtungszusagen für die Strecke FRA-VIE entsprechend besonders attraktiv.

(396) Auch der Flughafen VIE ist vor allem in Spitzenzeiten (d. h. zwischen 8.30 und 11.00 Uhr und zwischen 16.00 und 20.45 Uhr) überlastet (siehe Erwägungsgrund (118)), und gemäß den Verpflichtungszusagen werden Zeitnischen auf dem Flughafen VIE für alle genannten Städtepaare zur Verfügung gestellt werden müssen. Entsprechend haben neue Marktteilnehmer auf diesem Flughafen die Wahl zwischen verschiedenen Zielorten und entsprechend erhöht sich die Wahrscheinlichkeit der Einführung von Angeboten für die genannten Städtepaare.

(397) Die Abhilfemaßnahmen beinhalten Zeitnischen auf fünf Strecken mit dem Flughafen VIE als Ziel- und als Abflugort und insgesamt bis zu 19 Flügen täglich (bzw. bis zu 126 Flügen wöchentlich). Diese beträchtliche Anzahl an Zeitnischen erleichtert neuen Marktteilnehmern die Einrichtung von Flughafenbasen bzw. bereits auf dem Flughafen VIE tätigen Wettbewerbern die Ausweitung ihrer Angebote.¹⁸⁰ Es wird daran erinnert, dass bei der Zuteilung von Zeitnischen die Bewerber bevorzugt werden, die die größte Anzahl an genannten Städtepaaren bedienen werden. Einige Befragte haben erklärt, sie würden die Einrichtung einer Basis auf dem Flughafen VIE nicht ausschließen.

(398) Außerdem schlagen die Parteien für alle Städtepaare mit Ausnahme von VIE-FRA eine besonders kurze Nutzungsdauer (nur zwei aufeinander folgende IATA-Saisons) als Voraussetzung für die Erlangung angestammter Rechte für die Wettbewerbern nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen zugeteilten Zeitnischen vor.

(399) Diese besonders kurze Nutzungsdauer stellt einen zusätzlichen starken Anreiz für Wettbewerber der Parteien dar, spätestens nach Überwindung der derzeitigen Krise neue Angebote einzurichten bzw. bestehende Angebote für die genannten Städtepaare auszuweiten.

¹⁸⁰ Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass Basen auf dem Flughafen VIE je nach Geschäftsmodell der betreffenden Fluggesellschaft bereits mit einem Investitionsaufwand von nur 350 000 EUR eingerichtet werden können.

d. Bestätigung der Attraktivität und der Wirksamkeit des Pakets der Abhilfemaßnahmen im Markttest

(400) Und schließlich ist festzustellen, dass die große Mehrheit der Befragten bestätigte, dass die angebotenen Verpflichtungen den Markteintritt bzw. die Ausweitung der Angebote bei den genannten Städtepaaren insgesamt ausreichend erleichtern und die durch den beabsichtigten Zusammenschluss aufgeworfenen wettbewerbsrechtlichen Bedenken ausräumen würden.

(3) Schlussfolgerung zur allgemeinen Würdigung der Verpflichtungszusagen

(401) In Anbetracht der Summe dieser Elemente sowie insbesondere angesichts der Auswirkungen der derzeitigen, vorübergehenden Krise im Luftverkehrssektor und der besonderen Attraktivität einiger Elemente des Pakets der Abhilfemaßnahmen (z. B. der kurzen Nutzungsdauer als Voraussetzung für die Erlangung angestammter Rechte) und ausgehend von den ihr vorliegenden Informationen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Verpflichtungszusagen wahrscheinlich und rechtzeitig den Markteintritt einer oder mehrerer Fluggesellschaften in Bezug auf die genannten Städtepaare zur Folge haben werden und dass dieser Markteintritt hinreichend sein wird, um die ernsthaften Bedenken hinsichtlich dieser Märkte auszuräumen.

X. BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

(402) Gemäß Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Fusionskontrollverordnung kann die Kommission ihre Entscheidung mit Bedingungen und Auflagen verbinden, um sicherzustellen, dass die beteiligten Unternehmen den Verpflichtungen nachkommen, die sie gegenüber der Kommission hinsichtlich einer mit dem Gemeinsamen Markt zu vereinbarenden Gestaltung des Zusammenschlusses eingegangen sind.

(403) Die Umsetzung der Maßnahmen, die eine strukturelle Änderung des Marktes bewirken, ist als Bedingung zu betrachten; die Durchführung der zur Erzielung dieses Ergebnisses erforderlichen Schritte obliegt allgemein den Parteien. Wird eine Bedingung nicht erfüllt, so ist die Entscheidung der Kommission zur Erklärung der Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt hinfällig. Handelt ein beteiligtes Unternehmen einer in der Entscheidung vorgesehenen Auflage zuwider, so kann die Kommission ihre Freistellungsentscheidung gemäß Artikel 8 Absatz 6 der Fusionskontrollverordnung widerrufen. Gemäß Artikel 14 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung kann die Kommission gegen die Parteien Geldbußen und Zwangsgelder festsetzen.

(404) Im Einklang mit der grundlegenden Unterscheidung zwischen Bedingungen und Auflagen ergeht diese Entscheidung unter der Bedingung, dass die anmeldende Partei die von ihr am 31. Juli 2009 vorgelegten Verpflichtungszusagen in den Abschnitten 1.1.1, 1.1.3 (iii), 1.2.2, 1.2.5, 1.2.8, 1.3.2, 2, 4.1, 5.1, 6.1 und 7.1 vollständig einhält. Alle weiteren Abschnitte der Verpflichtungszusagen werden als Auflagen im Sinne von Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung betrachtet. Der vollständige Text der Verpflichtungszusagen ist

dem Anhang dieser Entscheidung zu entnehmen und bildet einen wesentlichen Bestandteil dieser Entscheidung.

XI. SCHLUSSFOLGERUNG

(405) Aus den genannten Gründen ist festzustellen, dass die Verpflichtungszusagen im Anhang dieser Entscheidung den angemeldeten Zusammenschluss derart modifizieren, dass die ernsthaften Bedenken der Kommission hinsichtlich der Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt ausgeräumt sind. Daher ist der Zusammenschluss vorbehaltlich der Einhaltung der im Anhang dieser Entscheidung enthaltenen und einen wesentlichen Bestandteil dieser Entscheidung bildenden Verpflichtungszusagen nach Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung mit dem Gemeinsamen Markt und nach Artikel 57 EWR-Abkommen mit dem EWR-Abkommen vereinbar.

(406) Diese Schlussfolgerung gilt unabhängig von der Rettungsbeihilfe und der Umstrukturierungsbeihilfe (siehe Abschnitt VII Buchstabe G), da diese Mittel in erster Linie das Überleben von OS sicherstellen sollen und da die Mittel im Vergleich zum gesamten Finanzierungsbedarf von OS und zur gesamten finanziellen Leistungsfähigkeit von LH einen geringen Umfang haben –

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der angemeldete Zusammenschluss, durch den die Deutsche Lufthansa AG die Kontrolle über Austrian Airlines im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 erlangt, wird für mit dem gemeinsamen Markt und dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar erklärt.

Artikel 2

Artikel 1 gilt unter der Bedingung, dass die in den Abschnitten 1.1.1, 1.1.3 (iii), 1.2.2, 1.2.5, 1.2.8, 1.3.2, 2, 4.1, 5.1, 6.1 und 7.1 des Anhangs enthaltenen Verpflichtungszusagen vollständig erfüllt werden.

Artikel 3

Die Deutsche Lufthansa AG erfüllt die Verpflichtungen in den Abschnitten des Anhangs, die in Artikel 2 nicht genannt wurden.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist gerichtet an:

Deutsche Lufthansa AG
Von-Gablenz-Straße, 2-6
D-50679 Köln
Deutschland

Brüssel, den 28.8.2009

Für die Kommission
(unterzeichnet)
Neelie Kroes
Mitglied der Kommission

31. Juli 2009

PAKET DER VERPFLICHTUNGSZUSAGEN IN PHASE II

Sache COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines

Gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates („Fusionskontrollverordnung“) übermittelte die Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa“) die nachstehenden Verpflichtungszusagen („Verpflichtungszusagen“), um der Europäischen Kommission („Kommission“) die Möglichkeit zu eröffnen, den beabsichtigten Zusammenschluss von Lufthansa und Austrian Airlines („Zusammenschluss“) in einer Entscheidung gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung („EG“) als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären.

Diese Verpflichtungszusagen werden nach Eingang der Kommissionsentscheidung wirksam, mit der der Zusammenschluss für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt wurde, und sind ab diesem Zeitpunkt bindend für Lufthansa und für ihre Tochtergesellschaften bzw. für die mit ihr verbundenen Gesellschaften sowie für Rechtsnachfolger und Bevollmächtigte von Lufthansa. Diese Verpflichtungszusagen werden ausschließlich im Rahmen des angemeldeten Zusammenschlusses von Lufthansa und Austrian Airlines angeboten und gelten unabhängig von der Stellung von Lufthansa und/oder der Allianzpartner von Lufthansa in anderen von der Europäischen Kommission bewerteten Sachen.

Die Verpflichtungszusagen sind vor dem Hintergrund der Entscheidung auszulegen, der diese Verpflichtungszusagen in einem Anhang als verbindliche Bedingungen beigefügt werden; darüber hinaus sind bei der Auslegung dieser Verpflichtungszusagen die Fusionskontrollverordnung und die Mitteilung der Kommission über Abhilfemaßnahmen zu berücksichtigen.

0 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Code-Sharing

Eine verbesserte Form des Interlining, bei der eine Fluggesellschaft (die vermarktende Fluggesellschaft) im eigenen Namen und mit eigenen Designator Codes Vermarktungsleistungen für Flüge erbringt, die von einer anderen Fluggesellschaft (der ausführenden Fluggesellschaft) durchgeführt werden; dabei ist unerheblich, ob dieses Code-Sharing einen freien Verkauf oder Kontingentverkäufe vorsieht oder in sonstiger Form gestaltet ist.

Frist für die Zeitnischen-Rückgabe

15. Januar für die IATA-Sommersaison und 15. August für die IATA-Wintersaison

Flughafen Brüssel

Der Flughafen Brüssel Zaventem (BRU).

Frequenz/Angebotener Flug

Ein Hin- und Rückflug zwischen einem genannten Städtepaar.

Genannte Städtepaare

Die Städtepaare Wien-Frankfurt, Wien-München, Wien-Köln/Bonn, Wien-Stuttgart, Wien-Brüssel.

IATA-Flugplanperiode oder IATA-Saison

Der IATA-Sommerplan (auch „IATA-Sommersaison“) beginnt am 4. Sonntag im März und endet am 4. Samstag im Oktober. Der IATA-Winterplan (auch „IATA-Wintersaison“) beginnt am 4. Sonntag im Oktober und endet am 4. Samstag im März.

Inkrafttreten

Der Zeitpunkt dieser Entscheidung.

Interlining-Vereinbarung

Eine Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Fluggesellschaften, gemäß der die beteiligten Fluggesellschaften die Reisedokumente (Tickets) der jeweils anderen Gesellschaften anerkennen.

Intermodaler Partner

Siehe Abschnitt 6.1.

Kontingentvereinbarung (Blocked Space Agreement)

Eine Vereinbarung über den Kauf reservierter Sitzplätze durch eine Fluggesellschaft (die vermarktende Fluggesellschaft) bei Flügen, die von einer anderen Fluggesellschaft (der ausführenden Fluggesellschaft) durchgeführt werden.

Lufthansa

Die Deutsche Lufthansa AG und die Austrian Airlines AG sowie Gesellschaften und/oder verbundene Unternehmen, die nach Vollzug des Zusammenschlusses von diesen Unternehmen kontrolliert werden.

Missbräuchliche Nutzung

Siehe Abschnitt 1.3.4.

MITA

Von der IATA (International Air Transport Association = Internationaler Luftverkehrsverband) herausgegebenes Handbuch „*Multilateral Interline Traffic Agreements*“.

Möglicher neuer Marktteilnehmer

Jede Fluggesellschaft, die nicht derselben Allianz angehört (mit Ausnahme der Parteien und einschließlich aller Fluggesellschaften, die eine der Parteien kontrollieren oder von den Parteien kontrolliert werden) und in der Lage ist, neue oder zusätzliche wettbewerbsfähige Luftverkehrsdienste anzubieten, entweder allein oder nach Maßgabe von Code-Sharing-

Vereinbarungen, und die einen oder mehrere Zeitnischen benötigt, die von Lufthansa gemäß den Verpflichtungszusagen zur Verfügung gestellt werden, um wettbewerbsfähige Luftverkehrsdienste anbieten zu können.

Neuer Anbieter von Luftverkehrsdiensten

Eine oder mehrere Fluggesellschaften, die Mitglied(er) der gleichen Allianz ist (sind) (einer anderen als derjenigen, denen die beteiligten Unternehmen angehören), einschließlich aller Fluggesellschaften, die diese kontrollieren bzw. von ihr/ihnen kontrolliert werden, die in der Lage sind, einen neuen oder einen zusätzlichen wettbewerbsfähigen Luftverkehrsdienst allein oder im Code-Sharing-System anzubieten.

Parteien

Lufthansa, Austrian Airlines und alle von Lufthansa oder Austrian Airlines kontrollierten Unternehmen.

Schadlos zu haltende Partei

Siehe Abschnitt 8.2.6.

Zeitnische

Vorgesehene oder verfügbare Ankunfts- und Abflugzeit für ein Flugzeug an einem bestimmten Tag auf dem Ausgangs- und dem Zielflughafen (*Slot*).

Treuhänderischer Beobachter

Eine von Lufthansa und von Austrian Airlines unabhängige natürliche Person oder Einrichtung, die von Lufthansa benannt und von der Kommission genehmigt wurde und die verpflichtet ist, sicherzustellen, dass Lufthansa die in dieser Entscheidung vorgesehenen Bedingungen und Verpflichtungen erfüllt (siehe Abschnitt 8).

Überprüfungsklausel

Siehe Abschnitt 11.

Vereinbarung über die Übertragung von Zeitnischen (bzw. Vereinbarung über die Übertragung der Zeitnischen)

Siehe Abschnitt 1.2.6.

Verfahren zur Übertragung von Zeitnischen

Siehe Abschnitt 1.2.1.

Verfahren zur Zuweisung von Zeitnischen

Siehe Abschnitt 1.2.1.

Veröffentlichte Tarife

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

Vielfliegerprogramm

Ein von Fluggesellschaften angebotenes Programm zur Belohnung treuer Kunden, gemäß dem die am entsprechenden Programm einer Fluggesellschaft teilnehmenden Kunden Bonuspunkte für Reisen mit der betreffenden Gesellschaft sammeln und diese Punkte später für kostenlose Reisen oder zum Erwerb von sonstigen Produkten oder Leistungen verwenden können; darüber hinaus sehen die Programme auch sonstige Vergünstigungen für die Passagiere vor (z. B. den Zugang zu Lounge-Bereichen oder bevorzugte Buchungen).

Vollzug des Zusammenschlusses

Der Zeitpunkt, zu dem Lufthansa über die Gomele Beteiligungsverwaltungs GmbH und die Sobire Beteiligungsverwaltungs GmbH gemäß der Änderungs- und Verzichtsvereinbarung vom 5. Dezember 2008 mindestens 75 % des Gesellschaftskapitals von Austrian Airlines erwirbt.

Wettbewerbsfähiger Luftverkehrsdienst

Linienflüge im Passagierverkehr, die als Direktverbindung zwischen einem oder mehreren genannten Städtepaaren durchgeführt werden.

1 ZEITNISCHEN

1.1 ZEITNISCHEN FÜR BESTIMMTE GENANNTTE STÄDTEPAARE

1.1.1 Die Parteien verpflichten sich, Zeitnischen auf den Strecken Wien und/oder Frankfurt und/oder München und/oder Köln/Bonn und/oder Stuttgart und/oder Brüssel zur Verfügung zu stellen, um möglichen neuen Marktteilnehmern die Einrichtung wettbewerbsfähiger Luftverkehrsdienste bzw. die Ausweitung entsprechender Angebote für die im Folgenden genannten Städtepaare zu ermöglichen. Sie stellen möglichen neuen Marktteilnehmern die erforderlichen Zeitnischen im jeweils genannten Umfang zur Verfügung:

- **Wien-Frankfurt:** bis zu fünf (5) Flüge pro Tag;
- **Wien-Stuttgart:** bis zu drei (3) Flüge pro Tag;
- **Wien-Köln/Bonn:** bis zu drei (3) Flüge pro Tag, aber höchstens 18 Flüge pro Woche;
- **Wien-Brüssel:** bis zu vier (4) Flüge pro Tag, aber höchstens 18 Flüge pro Woche; und
- **Wien-München:** bis zu vier (4) Flüge pro Tag.

1.1.2 Die Anzahl der von den Parteien gemäß Abschnitt 1.1.1 zur Verfügung zu stellenden Zeitnischen verringert sich um die Anzahl der Zeitnischen, die einem möglichen neuen

Marktteilnehmer bereits übertragen wurden (mit Ausnahme der den Parteien bereits gemäß den Abschnitten 1.2.8 oder 1.3.4 zurückgegebenen Zeitnischen). Vorbehaltlich der Bestimmungen in den folgenden Abschnitten 1.1.3 und 1.1.4 werden bereits von einer unabhängigen und nicht mit den Parteien verbundenen Fluggesellschaft genutzte Frequenzen für wettbewerbsfähige Luftverkehrsdienste in Bezug auf ein genanntes Städtepaar auf die Anzahl der dieser Fluggesellschaft gemäß Abschnitt 1.1.1 von den Parteien zur Verfügung zu stellenden Zeitnischen angerechnet.

1.1.3 Trotz der Bestimmungen in Abschnitt 1.1.2 gilt für das Städtepaar Wien-Frankfurt, für das die Niki Luftfahrtgesellschaft mbH („Niki“) zurzeit einen wettbewerbsfähigen Luftverkehrsdienst mit bis drei (3) Flügen anbietet, für die Lufthansa der Gesellschaft drei (3) Zeitnischen in Frankfurt zur Verfügung gestellt hat, die folgende Regelung:

- (i) Die beiden (2) Flüge, die Niki derzeit unter Nutzung von Zeitnischen anbietet, die Lufthansa der Gesellschaft übertragen hat (bzw. drei (3) Frequenzen, sofern Niki zur IATA-Wintersaison 2009/2010 eine dritte Zeitnische erhält), werden auf die Anzahl der von den Parteien gemäß Abschnitt 1.1.1 für das Städtepaar Wien-Frankfurt zur Verfügung gestellten Zeitnischen angerechnet. Zur Vermeidung von Zweifeln wird betont, dass die betreffenden Zeitnischen gemäß Abschnitt 1.1.1 erneut angeboten werden, wenn Niki vor der Erlangung angestammter Rechte einen oder mehrere dieser Flüge einstellt.
- (ii) Wenn keine nicht der Star-Allianz angehörige Gesellschaft (im Sinne von Abschnitt 3.5) für das Städtepaar Wien-Frankfurt Zeitnischen für die IATA-Sommersaison 2010 oder für die erste Saison beantragt, in der die Verfahren zur Umsetzung dieser Verpflichtungszusagen angewendet werden (wobei der spätere Zeitpunkt maßgeblich ist), wird eine (1) von Adria Airways genutzte Frequenz bis zum Ablauf von drei aufeinanderfolgenden IATA-Saisons sowie anschließend jeweils für einen Zeitraum von zwei Jahren auf die Anzahl der gemäß Abschnitt 1.1.1 für das Städtepaar Wien-Frankfurt von den Parteien zur Verfügung zu stellenden Frequenzen angerechnet, bis eine nicht der Star-Allianz angehörige Fluggesellschaft diese Zeitnische beantragt. Diese Ausnahmeregelung kommt nicht mehr zur Anwendung, wenn Adria Airways zu einem beliebigen Zeitpunkt die angebotenen Flüge für das Städtepaar Wien-Frankfurt einstellt.
- (iii) Lufthansa verpflichtet sich, die bestehenden Vereinbarungen mit Niki gemäß diesen Verpflichtungszusagen zu ändern. Für die IATA-Sommersaison 2010 und die IATA-Wintersaison 2010/2011 kann Niki gemäß Abschnitt 1.2.1 dieser Verpflichtungszusagen für diese und die kommenden IATA-Saisons den Tausch der bereits zugeteilten Zeitnischen gegen andere Zeitnischen beantragen; diese Bestimmung gilt mit der Maßgabe, dass Lufthansa nicht verpflichtet ist, Niki in Frankfurt mehr als jeweils eine Zeitnische in den in der folgenden Tabelle genannten Zeiträumen zu übertragen. Wenn Niki in einer bestimmten Zeitspanne bereits über zwei Zeitnischen verfügt, ist LH verpflichtet, auf Wunsch von Niki für bis zu zwei Zeitnischen in der betreffenden Zeitspanne andere Zeitnischen in dieser Zeitspanne anzubieten; dabei kann LH jedoch sicherstellen, dass die betreffenden Zeitnischen im Abstand von mindestens 105 Minuten voneinander liegen. Zur Vermeidung von Zweifeln wird betont, dass Niki bereits zugeteilte Zeitnischen behalten kann, die Niki nicht gemäß der Bestimmung in diesem

Abschnitt austauschen möchte; dies gilt gleichermaßen für einzelne wie für alle Zeitnischen.

Ankunft	Abflug
5.35 - 8.00 Uhr	6.30 - 8.15 Uhr
8.05 - 10.20 Uhr	8.20 - 11.35 Uhr
10.25 - 14.00 Uhr	11.40 - 15.05 Uhr
14.05 - 15.30 Uhr	15.10 - 16.15 Uhr
15.35 - 17.50 Uhr	16.20 - 19.45 Uhr
17.55 - 21.50 Uhr	19.50 - 22.25 Uhr

Die für die Erlangung angestammter Rechte erforderliche Nutzungsdauer für die beiden (2) Niki derzeit von Lufthansa vermieteten Zeitnischen (bzw. drei (3) Zeitnischen, soweit Niki für die IATA-Wintersaison 2009/2010 eine dritten Zeitnische von Lufthansa erhält) beginnt mit dem Beginn der IATA-Wintersaison 2009/2010 unabhängig davon, ob Niki diese Zeitnischen gemäß der Bestimmung in diesem Abschnitt gegen Zeitnischen zu anderen Zeitpunkten austauscht. Zur Vermeidung von Zweifeln wird betont, dass Zeitnischen für die Zwecke dieses Abschnitts (iii) auch dann als im gewünschten Zeitfenster zugeteilt gelten, wenn Lufthansa Niki gemäß diesen Verpflichtungszusagen Zeitnischen nicht in den von Niki gewünschten und in der vorstehenden Tabelle genannten Zeitfenstern, sondern in anderen Zeitfenstern einräumt.

(iv) Außerdem verpflichtet sich Lufthansa, die bestehenden Vereinbarungen mit Adria Airways über eine (1) Zeitnische entsprechend den Zusagen zu ändern, wenn Adria Airways keine angestammten Rechte erlangt.

1.1.4 Unbeschadet der Bestimmungen in Abschnitt 1.1.2 kann Niki für das Städtepaar Wien-München, für das die Niki Luftfahrtgesellschaft mbH („Niki“) derzeit einen wettbewerbsfähigen Luftverkehrsdienst mit drei (3) Frequenzen anbietet, gemäß Abschnitt 1.2.1 der Verpflichtungszusagen die Zuteilung von Zeitnischen zu anderen Zeitpunkten im Tausch gegen diese bereits zugeteilten Zeitnischen verlangen. Die Frequenzen von Niki werden auf die Anzahl der gemäß Abschnitt 1.1.1 für das Städtepaar Wien-München zur Verfügung zu stellenden Zeitnischen angerechnet. Zur Vermeidung von Zweifeln wird betont, dass die betreffenden Zeitnischen gemäß Abschnitt 1.1.1 von Lufthansa erneut angeboten werden, wenn Niki vor der Erlangung angestammter Rechte Flüge in Verbindung mit einem oder mehreren der gemäß diesen Verpflichtungszusagen erhaltenen Zeitnischen und/oder einen oder mehrere Flüge in Verbindung mit sonstigen derzeit genutzten Zeitnischen einstellt.

1.1.5 Soweit die Parteien einem möglichen neuen Marktteilnehmer gemäß Abschnitt 2.1.1 der Verpflichtungszusagen von Lufthansa in der Sache COMP/M.3940 – *Lufthansa/Eurowings* Zeitnischen zur Einrichtung neuer wettbewerbsfähiger Luftverkehrsdienste bzw. zur Ausweitung bestehender wettbewerbsfähiger Luftverkehrsdienste für die genannten Städtepaare Wien-Stuttgart und/oder Wien-Köln/Bonn zur Verfügung stellen, werden diese Zeitnischen auf die Anzahl der gemäß diesem Abschnitt 1.1.1 zur Verfügung zu stellenden Zeitnischen angerechnet. Und soweit die Parteien einem möglichen neuen Marktteilnehmer gemäß Abschnitt 1.1.1 der

Verpflichtungszusagen von Lufthansa in der Sache COMP/M.3940 Zeitnischen zur Einrichtung neuer wettbewerbsfähiger Luftverkehrsdienste bzw. zur Ausweitung bestehender wettbewerbsfähiger Luftverkehrsdienste für die genannten Städtepaare Wien-Stuttgart und/oder Wien-Köln/Bonn zur Verfügung stellen, werden diese Zeitnischen auf die Anzahl der gemäß Abschnitt 2.1.1 zur Verfügung zu stellenden Zeitnischen angerechnet. Zur Vermeidung von Zweifeln wird betont, dass ein möglicher neuer Marktteilnehmer im Hinblick auf diese genannten Städtepaare nach eigenem Ermessen entscheiden kann, ob er die Verpflichtungszusagen in der Sache COMP/M.3940 oder diese Verpflichtungszusagen in Anspruch nimmt.

- 1.1.6** Lufthansa teilt dem treuhänderischen Beobachter und der Kommission gemäß Abschnitt 8 mit, für welchen Zeitpunkt eine Fluggesellschaft die Einführung eines neuen oder zusätzlichen Luftverkehrsdienstes für ein genanntes Städtepaar angekündigt hat, bei dem die von den Parteien zur Verfügung gestellten Zeitnischen nicht genutzt werden; diese Mitteilung an den treuhänderischen Beobachter und an die Kommission erfolgt möglichst unverzüglich nach der Ankündigung dieses Dienstes und nach den Änderungen der bestehenden Vereinbarungen gemäß Abschnitt 1.1.3.

1.2 BEDINGUNGEN IN BEZUG AUF ZEITNISCHEN

- 1.2.1** Der mögliche neue Marktteilnehmer durchläuft das im Folgenden beschriebene Verfahren zur Zuteilung von Zeitnischen durch die Parteien („Zeitnischen-*Zuteilungsverfahren*“).

Ein möglicher neuer Marktteilnehmer, der einen neuen oder zusätzlichen wettbewerbsfähigen Luftverkehrsdienst für eines oder mehrere der genannten Städtepaare einführen möchte, unterrichtet binnen der in Abschnitt 3.1 genannten Frist (i) den Zeitnischen-Koordinator und (ii) den treuhänderischen Beobachter darüber, dass der mögliche neue Marktteilnehmer im Wege des normalen Zuteilungsverfahrens („Standardverfahren für die Zuteilung von Zeitnischen“) Zeitnischen zu erhalten wünscht.

Der mögliche neue Marktteilnehmer kann die Zeitnischen gemäß diesen Verpflichtungszusagen nur dann erhalten, wenn er nachweisen kann, dass alle zumutbaren Bemühungen um die Erlangung der Zeitnischen für die jeweiligen genannten Städtepaare im Wege des normalen Verfahrens zur Zuteilung von Zeitnischen einschließlich der Möglichkeit der durch den Zeitnischen-Koordinator vorzunehmenden Zuteilung von Zeitnischen aus der Warteliste für zurückgegebene Zeitnischen vor Beginn der betreffenden IATA-Verkehrssaison nicht zum Erfolg geführt haben. Der mögliche neue Marktteilnehmer beantragt Zeitnischen zur Nutzung jeweils während einer vollständigen IATA-Saison, wenn er keinen triftigen Grund dafür nachweisen kann, dass er sein Angebot während einer laufenden Saison einführen muss.

Unter den folgenden Bedingungen wird davon ausgegangen, dass der mögliche neue Marktteilnehmer nicht alle zumutbaren Bemühungen um die Erlangung der Zeitnischen unternommen hat:

- (i) in einem Zeitfenster von zwanzig (20) Minuten um den gewünschten Zeitpunkt wurden Zeitnischen im Rahmen des normalen Vergabeverfahrens zugeteilt; diese

Zeitnischen wurden aber vom möglichen neuen Marktteilnehmer nicht angenommen; und/oder

(ii) außerhalb des Zeitfensters von zwanzig (20) Minuten um den vom möglichen neuen Marktteilnehmer gewünschten Zeitpunkt wurden Zeitnischen erlangt; der mögliche neue Marktteilnehmer hat den Parteien aber keine Gelegenheit eingeräumt, diese Zeitnischen gegen Zeitnischen im Zeitfenster von +/- zwanzig (20) Minuten um die gewünschten Zeitfenster zu tauschen.

- 1.2.2** Die Parteien stellen Zeitnischen im Zeitfenster von +/- zwanzig (20) Minuten um den vom möglichen Marktteilnehmer gewünschten Zeitpunkt zur Verfügung, sofern die Parteien in diesem Zeitfenster selbst über Zeitnischen verfügen. Wenn die Parteien keine Zeitnischen in diesem Zeitfenster besitzen, bieten sie die Freigabe der dem vom möglichen neuen Marktteilnehmer beantragten Zeitpunkt am nächsten kommenden Zeitnischen an. Zeitnischen für ankommende und ausgehende Flüge ermöglichen eine angemessene Rotation der Flugzeuge unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells des jeweiligen möglichen neuen Marktteilnehmers. Die Parteien brauchen jedoch keine Zeitnischen anzubieten, wenn die Zeitnischen, die der mögliche neue Marktteilnehmer im normalen Vergabeverfahren erhalten kann, näher an dem vom möglichen neuen Marktteilnehmer gewünschten Zeitpunkt liegen als die bei den Parteien verfügbaren Zeitnischen.
- 1.2.3** Alle gemäß dem Verfahren zur Vergabe von Zeitnischen unbefristet übertragenen Zeitnischen (siehe Abschnitt 1.3) reduzieren die maximale Anzahl der nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen zu übertragenden Zeitnischen.
- 1.2.4** Um sicherzustellen, dass die von den Parteien freigegebenen Zeitnischen in mit diesen Bedingungen vereinbar Weise genutzt werden, unterrichtet der mögliche neue Marktteilnehmer den treuhänderischen Beobachter gemäß Abschnitt 3.5.
- 1.2.5** Von den Parteien gemäß diesen Verpflichtungszusagen zur Verfügung gestellte Zeitnischen werden ohne jegliche Vergütung angeboten.
- 1.2.6** Die Parteien schließen mit dem möglichen neuen Marktteilnehmer eine Vereinbarung über die Übertragung von Zeitnischen („**Vereinbarung über die Übertragung von Zeitnischen**“). Diese Vereinbarung erfolgt vorbehaltlich der Überprüfung durch den treuhänderischen Beobachter und der Genehmigung durch die Kommission und ermöglicht eine beschleunigte Beilegung von Streitigkeiten gemäß Abschnitt 9. Die Vereinbarung kann (i) Verbote dahingehend enthalten, dass dem möglichen neuen Marktteilnehmer untersagt wird, von den Parteien freigegebene Zeitnischen Dritten zu übertragen, gegen die Zeitnischen Dritter zu tauschen und diese Zeitnischen in beliebiger Weise Dritten zur Nutzung durch Dritte zur Verfügung zu stellen oder die Zeitnischen seinerseits freizugeben, zu übergeben, aufzugeben oder in sonstiger Weise über die Zeitnischen zu verfügen; (ii) im Falle eines Missbrauchs gemäß den Abschnitten 1.3.4 und 1.3.5 kann die Vereinbarung einen angemessenen finanziellen Ausgleich für die Parteien vorsehen. Die Vereinbarung über die Übertragung von Zeitnischen gilt für die Nutzungsdauer gemäß dem folgenden Abschnitt 1.3.1, wenn der mögliche neue

Marktteilnehmer nicht der Star-Allianz angehört. Wenn der mögliche neue Marktteilnehmer Mitglied der Star-Allianz ist, beinhaltet die Vereinbarung die in Abschnitt 1.3.6 genannten Verpflichtungen sowie ggf. besondere Bedingungen, die die Kommission dem möglichen neuen Marktteilnehmer gemäß Abschnitt 3.3 Buchstabe (c) auferlegt hat, und die Genehmigung der Vereinbarung durch die Kommission erfolgt unter dem Vorbehalt, dass sich der mögliche neue Marktteilnehmer verpflichtet, diese Verpflichtungen und Auflagen zu erfüllen.

1.2.7 Die Vereinbarung über die Übertragung von Zeitnischen sieht vor, dass der mögliche neue Marktteilnehmer die Vereinbarung jeweils am Ende einer IATA-Saison kündigen kann, ohne dass Strafzahlungen verlangt werden; Voraussetzung ist allerdings, dass der mögliche neue Marktteilnehmer den Parteien die Kündigung der Vereinbarung vor Ablauf der Frist für die Rückgabe der Zeitnischen in der jeweiligen IATA-Saison übermittelt.

1.2.8 Nach Kündigung der Vereinbarung werden die Zeitnischen an die Parteien zurückgegeben; danach sind die Zeitnischen gemäß Abschnitt 1.1.1 für weitere neue Marktteilnehmer verfügbar, wenn der mögliche neue Marktteilnehmer keine angestammten Rechte gemäß Abschnitt 1.3 erlangt hat.

1.3 ERLANGUNG ANGESTAMMTER RECHTE („GRANDFATHERING RIGHTS“)

1.3.1 Im Allgemeinen können Zeitnischen, die ein möglicher neuer Marktteilnehmer von den Parteien im Rahmen des Verfahrens zur Übertragung von Zeitnischen erhalten hat, ausschließlich zur Erbringung eines wettbewerbsfähigen Luftverkehrsdienstes in Verbindung mit den genannten Städtepaaren genutzt werden, für die der mögliche neue Marktteilnehmer diese Zeitnischen im Wege des Verfahrens zur Übertragung von Zeitnischen beantragt hat. Eine Nutzung dieser Zeitnischen für andere Städtepaare ist nur dann möglich, wenn

- der mögliche neue Marktteilnehmer in Verbindung mit dem genannten Städtepaar, für das die Zeitnischen übertragen wurden, mindestens über vier vollständige aufeinanderfolgende IATA-Saisons Flüge durchgeführt hat („*Nutzungsdauer*“) und
- wenn der mögliche neue Marktteilnehmer nicht der Star-Allianz angehört.

Die Nutzungsdauer beträgt bei dem genannten Städtepaar Wien-Frankfurt 8 (acht) und bei allen anderen genannten Städtepaaren jeweils 2 (zwei) aufeinander folgende IATA-Saisons.

1.3.2 Die Zeitnischen werden endgültig übertragen, und der mögliche neue Marktteilnehmer erwirbt so genannte angestammte Rechte („*grandfathering rights*“) für die Zeitnischen, wenn die Zeitnischen für das betreffende genannte Städtepaar während der Nutzungsdauer in angemessener Weise genutzt wurden. Auf der Grundlage dieser angestammten Rechte kann der mögliche neue Marktteilnehmer nach Ablauf der Nutzungsdauer die nach Maßgabe dieser Verpflichtungszusagen erlangten Zeitnischen

ausschließlich für ein vom möglichen neuen Marktteilnehmer abgedecktes innereuropäisches Städtepaar oder für ein von einem Allianzpartner des möglichen neuen Marktteilnehmers bedientes und vom möglichen neuen Marktteilnehmer im Rahmen einer Code-Sharing-Vereinbarung vermarktetes innereuropäisches Städtepaar nutzen.

- 1.3.3** Der Erwerb angestammter Rechte bedarf der Genehmigung durch die Kommission und einer entsprechenden Empfehlung des treuhänderischen Beobachters gemäß Abschnitt 3.3). Die Genehmigung der Kommission wird unter dem Vorbehalt erteilt, dass sich der mögliche neue Marktteilnehmer verpflichtet, bei Einstellung der Nutzung der betreffenden Zeitnischen für die in Abschnitt 1.3.2 beschriebenen Zwecke die Zeitnischen an den Zeitnischen-Koordinator zurückzugeben.
- 1.3.4** Während der Nutzungsdauer ist der mögliche neue Marktteilnehmer nicht berechtigt, Zeitnischen unter Verstoß gegen diese Verpflichtungszusagen von den Parteien im Verfahren zur Übertragung von Zeitnischen zur Verfügung gestellte Zeitnischen seinerseits zu übertragen, zuzuweisen, zu verkaufen, zu tauschen oder zu belasten. Während der Nutzungsdauer ist eine missbräuchliche Nutzung gegeben, wenn ein möglicher neuer Marktteilnehmer, dem die Parteien Zeitnischen zugeteilt haben, beschließt, (i) für die genannten Städtepaare doch keine Flüge einzurichten, (ii) während der Nutzungsdauer die Anzahl der Flüge pro Tag für die genannten Städtepaare zu reduzieren oder die Flüge vollständig einzustellen, (iii) unter Verstoß gegen diese Verpflichtungszusagen von den Parteien im Rahmen des Verfahrens zur Übertragung von Zeitnischen zur Verfügung gestellte Zeitnischen zu übertragen, zuzuteilen, zu tauschen oder zu verkaufen, (iv) die Zeitnischen nicht für die genannten Städtepaare zu nutzen und (v) die Zeitnischen nicht in angemessener Form zu nutzen. Ein möglicher neuer Marktteilnehmer nutzt die Zeitnischen nicht in angemessener Form, wenn er (a) die Zeitnischen aufgrund der Anwendung des Grundsatzes „Verfall bei Nichtnutzung“ („*use it or lose it*“) gemäß Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 verliert, oder (b) die Zeitnischen gemäß Artikel 14 Absatz 4 der Zeitnischen-Verordnung 793/2004 in der dort beschriebenen Weise missbräuchlich nutzt.
- 1.3.5** Während der Nutzungsdauer unterrichtet ein möglicher neuer Marktteilnehmer, dem im entsprechenden Verfahren Zeitnischen übertragen wurden und bei dem eine missbräuchliche Situation gemäß Abschnitt 1.3.4 festgestellt oder vermutet wird, den treuhänderischen Beobachter und Lufthansa unverzüglich und gibt die betreffenden Zeitnischen zurück. In den in Abschnitt 1.3.4 in den Erwägungsgründen (i) und (ii) beschriebenen Fällen bemühen sich die Parteien nach Kräften, die Zeitnischen neu zuzuteilen, um die frühere Situation zu erhalten. Wenn die Parteien trotz ihrer Bemühungen nicht in der Lage sind, die frühere Situation für diese Zeitnischen zu erhalten oder wenn eine missbräuchliche Nutzung gemäß Abschnitt 1.3.4 Ziffern (iii), (iv), und (v)(b) gegeben ist, gewährt der mögliche neue Marktteilnehmer den Parteien einen angemessenen Ausgleich, wie in der Vereinbarung über die Übertragung von Zeitnischen vorgesehen.
- 1.3.6** Wenn der mögliche neue Marktteilnehmer bei Unterzeichnung der Vereinbarung über die Übertragung von Zeitnischen Mitglied der Star-Allianz ist oder im Zeitraum von der Unterzeichnung der Vereinbarung über die Übertragung der Zeitnischen bis zum Ende der

Nutzungsdauer der Star-Allianz beitrifft (der Star-Allianz angehöriger neuer Marktteilnehmer), erlangt der mögliche neue Marktteilnehmer im Hinblick auf die freigegebenen Zeitnischen keine angestammten Rechte.

Ein der Star-Allianz angehöriger neuer Marktteilnehmer kann die ihm von den Parteien übertragenen Zeitnischen seinerseits nicht übertragen, zuteilen, tauschen oder verkaufen. Alle Bestimmungen in den Abschnitten 1.3.4 und 1.3.5 bezüglich der Nutzungsdauer gelten für der Star-Allianz angehörige neue Marktteilnehmer unbefristet.

Außerdem kann ein der Star-Allianz angehöriger neuer Marktteilnehmer für die genannten Städtepaare, für die er einen wettbewerbsfähigen Luftverkehrsdienst anbietet, keine Code-Sharing-Vereinbarung mit den Parteien oder mit sonstigen, der Star-Allianz angehörigen Fluggesellschaften schließen und allgemein auch gemeinsam mit den Parteien oder mit einer sonstigen der Star-Allianz angehörigen Fluggesellschaft keinen wettbewerbsfähigen Luftverkehrsdienst betreiben.

2 DAUER DER ZEITNISCHEN-ÜBERTRAGUNG

Die Verpflichtungen der Parteien zur Übertragung von Zeitnischen gelten unbefristet und können vorbehaltlich der Einschränkungen gemäß den Abschnitten 1 und 11 von einem möglichen neuen Marktteilnehmer jederzeit in Anspruch genommen werden.

3 AUSWAHLVERFAHREN, ROLLE DES TREUHÄNDERISCHEN BEOBACHTERS UND GENEHMIGUNG DER KOMMISSION

3.1 Vor Ablauf der Frist für die Übermittlung von Zeitnischen-Anträgen an die Zeitnischen-Koordinatoren (d. h. derzeit spätestens 35 Tage vor der IATA-Flugplan-Konferenz) (nachstehend „*Schussdatum für die Beantragung von Zeitnischen*“) kann jede Fluggesellschaft, die Zeitnischen gemäß dem Übertragungsverfahren die Zuteilung von Zeitnischen durch die Parteien wünscht, einen entsprechenden Antrag (i) an den Zeitnischen-Koordinator und (ii) an den treuhänderischen Beobachter übermitteln.

3.2 Spätestens drei (3) Wochen vor der IATA-Flugplan-Konferenz für die jeweilige Saison leitet der treuhänderische Beobachter die Zeitnischen-Anträge an Lufthansa weiter und erkundigt sich gegebenenfalls, welche Zeitnischen die Parteien in einem Zeitfenster von +/- zwanzig (20) Minuten um den vom betreffenden möglichen neuen Marktteilnehmer gewünschten Zeitpunkt freigeben würden. Der Vorschlag von Lufthansa bezieht sich auf die IATA-SAL (SAL = *Slot Preliminary Allocation List*). Lufthansa antwortet dem treuhänderischen Beobachter binnen zwei (2) Wochen nach der entsprechenden Aufforderung des treuhänderischen Beobachters.

3.3 Zwischen dem Schlussdatum für die Beantragung von Zeitnischen und dem Beginn der IATA-Flugplan-Konferenz verfährt die Kommission auf Empfehlung des treuhänderischen Beobachters wie folgt:

- (a) Sie bewertet, ob ein Bewerber als möglicher neuer Marktteilnehmer in Betracht kommt und ob der vom Bewerber anzubietende Dienst als wettbewerbsfähiger Luftverkehrsdienst zu betrachten ist;
- (b) wenn Anträge von mehreren Gesellschaften gestellt wurden, legt sie die Rangfolge der Bewerber fest;
- (c) wenn der mögliche neue Marktteilnehmer Mitglied der Star-Allianz ist oder vermutet wird, dass er sich der Star-Allianz anschließen könnte, bewertet die Kommission, ob für den möglichen neuen Marktteilnehmer besondere Auflagen vorzusehen sind.

3.4 In ihrer Bewertung gemäß Abschnitt 3.3 Buchstabe (a) entscheidet die Kommission nach Prüfung der Empfehlung des treuhänderischen Beobachters, anhand der folgenden Kriterien, ob der Bewerber als möglicher neuer Marktteilnehmer zu betrachten ist:

- Der mögliche neue Marktteilnehmer ist unabhängig und nicht mit den Parteien verbunden;
- der mögliche neue Marktteilnehmer ist ein tatsächlicher oder potenzieller Wettbewerber, der die Fähigkeiten und die erforderlichen Mittel besitzt und beabsichtigt, Flüge für das betreffende genannte Städtepaar langfristig als nachhaltig wirtschaftender und aktiver Wettbewerber anzubieten.

3.5 In ihrer Bewertung gemäß Abschnitt 3.3 (b) entscheidet die Kommission nach Prüfung der Empfehlungen des treuhänderischen Beobachters, wie die Bewerber in einer Rangliste einzustufen sind; dabei geht sie insbesondere von den folgenden Kriterien aus:

- Bewerber, die nicht der Star-Allianz angehören bzw. bei denen nicht angenommen wird, dass sie sich der Star-Allianz anschließen werden (nicht der Star-Allianz angehörige Bewerber), werden gegenüber Bewerbern bevorzugt, die Mitglieder der Star-Allianz sind bzw. bei denen vermutet wird, dass sie sich der Star-Allianz anschließen werden (der Star-Allianz angehörige Bewerber); dabei ist unerheblich, wie viele genannte Städtepaare ein der Star-Allianz angehöriger Bewerber abdecken bzw. wie viele Flüge ein der Star-Allianz angehöriger Bewerber anbieten möchte.
- Wenn mehrere Bewerber nicht der Star-Allianz angehören, wird der nicht der Star-Allianz angehörige Bewerber bevorzugt, der die größte Anzahl an genannten Städtepaaren bedienen möchte.
- Wenn mehrere Bewerber der Star-Allianz angehören, wird der der Star-Allianz angehörige Bewerber bevorzugt, der die größte Anzahl an genannten Städtepaaren bedienen möchte.

3.6 Bei ihrer Bewertung gemäß Abschnitt 3.3 Buchstabe (c) entscheidet die Kommission nach Prüfung der Empfehlung des treuhänderischen Beobachters, ob einem der Star-Allianz angehörigen Bewerber besondere Bedingungen auferlegt werden sollten, um die

Unabhängigkeit des der Star-Allianz angehörigen Bewerbers von den Parteien sicherzustellen.

3.7 Um den treuhänderischen Beobachter bei der Ausarbeitung seiner Empfehlungen und die Kommission in ihrer Entscheidungsfindung zu unterstützen, fordern der treuhänderische Beobachter und/oder die Kommission den möglichen neuen Marktteilnehmer auf, dem treuhänderischen Beobachter und/oder der Kommission einen detaillierten Geschäftsplan vorzulegen. Dieser Plan enthält eine allgemeine Vorstellung des betreffenden Unternehmens und der Unternehmensgeschichte und gibt Aufschluss über die rechtliche Stellung, die Börsennotierung des Unternehmens und die Anteilseigner; außerdem enthält der Geschäftsplan die beiden letzten geprüften Jahres-Finanzberichte. Der Geschäftsplan enthält ferner Informationen zu den Planungen der Gesellschaft bezüglich der Entwicklung ihres Streckennetzes, ihrer Flotte usw. sowie detaillierte Informationen zu den Planungen der Gesellschaft für die genannten Städtepaare, für die sie Angebote einrichten möchte. Die Gesellschaft erläutert eingehend ihre Planungen bezüglich des Geschäftsbetriebs (Größe der Flugzeuge, Anzahl der angebotenen Flüge, voraussichtliche zeitliche Gestaltung der Flüge) und beschreibt die erwarteten Finanzergebnisse (erwartetes Passagieraufkommen, Einnahmen, Erträge) bei den genannten Städtepaaren, für die sie während der jeweiligen Nutzungsdauer Flüge anbieten möchte. Der treuhänderische Beobachter und/oder die Kommission können auch Kopien sämtlicher Kooperationsvereinbarungen verlangen, die der mögliche neue Marktteilnehmer möglicherweise mit anderen Fluggesellschaften geschlossen hat. Geschäftsgeheimnisse und vertrauliche Informationen werden von der Kommission und vom treuhänderischen Beobachter vertraulich behandelt und anderen Unternehmen und der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht.

3.8 Nach Erhalt der SAL-Meldungen des Zeitnischen-Koordinators und vor Beginn der IATA-Flugplan-Konferenz unterrichtet der treuhänderische Beobachter die einzelnen Bewerber, denen im Zeitfenster von +/- zwanzig (20) Minuten gemäß der SAL und nach Auskunft des Zeitnischen-Koordinators keine Zeitnischen zugeteilt wurden und teilt ihnen mit,

(i) ob sie für die Vergabe von Zeitnischen gemäß den Verpflichtungszusagen in Betracht kommen;

(ii) ob sie

a) die einzigen Bewerber oder die bevorzugten Bewerber sind bzw.

b) nicht als bevorzugte Bewerber behandelt wurden;

(iii) ob die Kommission gemäß Abschnitt 3.3 Buchstabe (c) besondere Auflagen vorgesehen hat;

(iv) welche Zeitnischen die Parteien im Einzelnen nach Maßgabe des Verfahrens zur Übertragung von Zeitnischen freigeben würden.

In jedem Fall sollte der Bewerber an der IATA-Flugplan-Konferenz teilnehmen und sich um bessere Zeitnischen bemühen.

- 3.9** Am Ende der IATA-Flugplan-Konferenz ist (auch für den treuhänderischen Beobachter) etwa über die EUACA-Datenbank (EUACA = *Europaan Union Airport Coordinators Association*) ersichtlich, ob die einzelnen neuen Marktteilnehmer im Rahmen des normalen Vergabeverfahrens Zeitnischen innerhalb des Zeitfensters von +/- zwanzig (20) Minuten erhalten haben.
- 3.10** Binnen zwei (2) Wochen nach dem Ende der IATA-Flugplan-Konferenz teilt der bevorzugte Bewerber dem treuhänderischen Beobachter und Lufthansa mit, ob er sich verpflichten würde, die schließlich von den Parteien angebotenen Zeitnischen tatsächlich zu nutzen, wenn die Zeitnischen im normalen Verfahren nicht zugeteilt würden. Ansonsten bietet der treuhänderische Beobachter die Zeitnischen (gegebenenfalls) in der festgelegten Rangfolge dem jeweils nächsten Bewerber an.
- 3.11** Binnen einer (1) Woche nach der Bestätigung, dass der Bewerber die Zeitnischen tatsächlich nutzen wird, bieten die Parteien spezielle Zeitnischen zur Übertragung auf den bevorzugten Bewerber an. Binnen drei Wochen nach Ablauf der Frist für die Rückgabe der Zeitnischen wird die Vereinbarung über die Übertragung der Zeitnischen unterzeichnet, und der Zeitnischen-Koordinator wird von der Übertragung in Kenntnis gesetzt, damit die erforderliche Bestätigung übermittelt werden kann.

4 INTERLINING-VEREINBARUNGEN

- 4.1** Auf Wunsch eines möglichen neuen Anbieters von Luftverkehrsdiensten schließen die Parteien eine Interlining-Vereinbarung für die von diesem neuen Anbieter von Luftverkehrsdiensten bedienten genannten Städtepaare.
- 4.2** Für diese Interlining-Vereinbarung gelten die folgenden Auflagen:
- Die Vereinbarung beschränkt sich auf die Business- und die Economy-Klasse;
 - gemäß der Vereinbarung werden Interlining-Tickets für einfache Flüge (unidirektionale Flüge) auf der Grundlage der von den Parteien veröffentlichten Tarife für einfache Flüge (unidirektionale Flüge) ausgestellt, und bei Tickets für Hin- und Rückflüge werden die entsprechenden Tarife der Parteien zugrunde gelegt;
 - die Vereinbarung beschränkt sich auf echten Städtepaar-Verkehr in Verbindung mit dem von dem neuen Anbieter von Luftverkehrsdiensten bedienten genannten Städtepaar;
 - die Vereinbarung unterliegt den MITA-Vorschriften und/oder geschäftsübliche Konditionen;

- sie sieht für den neuen Anbieter von Luftverkehrsdiensten sowie für Reisebüros die Möglichkeit vor, Hin- und Rückflüge anzubieten, bei denen die Flüge auf einer Strecke von den Parteien und auf der anderen Strecke von dem neuen Anbieter von Luftverkehrsdiensten durchgeführt werden.
- 4.3** Vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Plätzen in der betreffenden Ticket-Kategorie befördern die Parteien Passagiere, die sich im Besitz eines von einem neuen Anbieter von Luftverkehrsdiensten für Reisen zwischen einem genannten Städtepaar ausgestellten Flugscheins befinden. Um missbräuchliche Verwendungen zu vermeiden, können die Parteien jedoch verlangen, dass der neue Anbieter von Luftverkehrsdiensten bzw. der betreffende Passagier die (positive) Differenz zwischen dem Preis der Parteien und dem vom jeweiligen neuen Anbieter von Luftverkehrsdiensten berechneten Preis zahlt. Wenn ein Ticket-Preis des neuen Anbieters von Luftverkehrsdiensten niedriger ist als der Wert eines vom jeweiligen neuen Anbieter von Luftverkehrsdiensten ausgestellten entsprechenden Flugscheins, können die Parteien diesen Flugschein nur bis zur Höhe des vom betreffenden neuen Anbieter von Luftverkehrsdiensten verlangten Ticket-Preises anrechnen. Entsprechendes gilt für neue Anbieter von Luftverkehrsdiensten in Fällen, in denen der Ticket-Preis der Parteien den Wert eines von den Parteien ausgestellten Flugscheins unterschreitet.
- 4.4** Alle gemäß Abschnitt 4 für ein genanntes Städtepaar getroffenen Interlining-Vereinbarungen enden, sobald der betreffende neue Anbieter von Luftverkehrsdiensten die Flüge für das jeweilige Städtepaar einstellt.

5 SPEZIELLE PRORATA- UND CODE-SHARING-VEREINBARUNGEN

- 5.1** Auf Wunsch eines möglichen neuen Marktteilnehmers schließen die Parteien für Flüge, bei denen die Ausgangs- und Zielorte (Städtepaar) tatsächlich entweder jeweils in Österreich und/oder in Deutschland oder in Österreich und/oder in Belgien liegen, eine Prorata-Vereinbarung mit dem möglichen neuen Marktteilnehmer, wenn die betreffenden Reisen die Strecken Wien-Frankfurt, Wien-München, Wien-Köln, Wien-Stuttgart oder Wien-Brüssel beinhalten. Spezielle Prorata-Vereinbarungen werden so gestaltet, dass der neue Anbieter von Luftverkehrsdiensten in gleicher Weise behandelt wird, wie der Star-Allianz angehörige Partner von Lufthansa bei dem betreffenden genannten Städtepaar. Dabei werden angemessene finanzielle Bedingungen vereinbart, insbesondere unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Bedingungen, die auch mit Allianzpartnern von Lufthansa vereinbart werden. Der Abschluss spezieller Prorata-Vereinbarungen erfolgt vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission auf Empfehlung des treuhänderischen Beobachters. Insbesondere bewertet die Kommission, ob die finanziellen Bedingungen der speziellen Prorata-Vereinbarung angemessen sind.

6 VERPFLICHTUNG ZUR BEGÜNSTIGUNG INTERMODALER DIENSTE

- 6.1** Auf Antrag einer Eisenbahngesellschaft oder einer sonstigen nicht im Flugverkehr tätigen Gesellschaft, die Verbindungen zwischen Österreich, Belgien und/oder Deutschland anbietet (nachstehend „intermodaler Partner“), schließen die Parteien eine intermodale Vereinbarung, gemäß der sie im Rahmen von Angeboten des betreffenden nicht im Flugverkehr tätigen intermodalen Partners Reisende zwischen den genannten Städtepaaren auf dem Luftweg befördern.
- 6.2** Gemäß diesem Abschnitt 6 geschlossene intermodale Vereinbarungen beruhen auf den MITA-Grundsätzen (einschließlich des *Intermodal Interline Traffic Agreement – Passenger und IATA Recommended Practice 1780e*) und der geschäftsüblichen Konditionen. Die Parteien akzeptieren die vollständige Anrechnung von Prorata-Vereinbarungen gemäß den Bedingungen für MITA-Mitglieder auch für Strecken, auf denen ausschließlich Bahnverkehrsdienste erbracht werden. Kombinierte Tickets unter Einbeziehung von Fluggesellschaften, die als MITA-Mitglieder IATA-Vereinbarungen über intermodale Angebote geschlossen haben, unterliegen keinerlei Auflagen, und der Grundsatz der strengsten Auflagen („*most restrictive conditions rule*“) gilt nur für das jeweilige Segment und die betreffende Gesellschaft. Die Parteien und der jeweilige intermodale Partner können auf Anforderungen in Bezug auf Mindestverweilzeiten in Verbindung mit allen von ihnen angebotenen Tickets und Verbindungen zwischen Städtepaaren verzichten. Die betreffenden Entscheidungen werden jeweils wechselseitig respektiert und bekannt gegeben. Wenn ein intermodaler Partner die Mitteilung der im betreffenden Sektor zurückgelegten Strecken bzw. eine Ortsbestimmung oder einen Anschlussflugpreis vorschreibt, stellen die Parteien im Rahmen des bei der IATA üblichen Verfahrens einen entsprechenden Antrag bei der IATA.
- 6.3** Wenn die nötigen Anforderungen insbesondere im Hinblick auf Sicherheit, Qualität der Dienste, Versicherung und Haftungsgrenzen erfüllt sind, bemühen sich die Parteien auf Wunsch eines potenziellen intermodalen Partners nach bestem Wissen und Gewissen um eine Einigung über Bedingungen, die den anderen intermodalen Partnern gewährten Bedingungen vergleichbar sind. Diese Vereinbarungen haben Vorrang vor den allgemeinen Bedingungen gemäß diesem Abschnitt 6.

7 VIELFLIEGERPROGRAMME

- 7.1** Auf Wunsch eines neuen Anbieters von Luftverkehrsdiensten, der nicht in das Vielfliegerprogramm von Lufthansa („Miles&More“) einbezogen ist, gestattet Lufthansa diesem Anbieter die Einbeziehung der für die genannten Städtepaare angebotenen Flüge in das Programm „Miles&More“. Die Vereinbarung mit dem neuen Anbieter von Luftverkehrsdiensten wird so gestaltet, dem neuen Anbieter von Luftverkehrsdiensten dieselben Bedingungen eingeräumt werden wie Allianzpartnern von Lufthansa. Die finanziellen Bedingungen entsprechen den durchschnittlichen Bedingungen, die auch mit Allianzpartnern von Lufthansa vereinbart werden.

7.2 Alle gemäß diesem Abschnitt 7 für ein bestimmtes genanntes Städtepaar getroffenen Vereinbarungen enden, sobald der betreffende neue Anbieter von Luftverkehrsdiensten die Flüge für das jeweilige Städtepaar einstellt.

8 Treuhänderischer Beobachter

8.1 BENENNUNG EINES TREUHÄNDERISCHEN BEOBACHTERS

8.1.1 Nach dem in Abschnitt 8.1.2 beschriebenen Verfahren wird ein treuhänderischer Beobachter benannt. Der treuhänderische Beobachter muss mit der Luftfahrtbranche vertraut sein und über die für diese Benennung erforderliche Erfahrung, Kompetenz und Unabhängigkeit verfügen. Der treuhänderische Beobachter darf in den vergangenen beiden Jahren weder unmittelbar oder mittelbar bei Lufthansa und Austrian Airlines beschäftigt gewesen sein noch eine mittelbare oder unmittelbare Beratungstätigkeit für Lufthansa und Austrian Airlines ausgeübt haben oder in sonstiger Beziehung zu Lufthansa und Austrian Airlines gestanden haben und für die Dauer von drei Jahren nach Abschluss seiner treuhänderischen Tätigkeit auch keine entsprechenden Beziehungen eingehen.

8.1.2 Die Parteien gewährleisten, dass die Tätigkeit des treuhänderischen Beobachters hinreichend vergütet wird, um die wirksame und unabhängige Erfüllung seines Auftrags sicherzustellen.

Binnen einer (1) Woche nach Beginn der Wirksamkeit übermittelt Lufthansa im Einvernehmen mit Austrian Airlines eine Liste mit den Namen einer oder mehrerer Personen, die Lufthansa der Kommission zur Benennung und Genehmigung als treuhänderischer Beobachter vorschlägt.

Der Vorschlag enthält hinreichende Informationen für die Kommission, um sicherzustellen, dass der vorgeschlagene treuhänderische Beobachter die Anforderungen gemäß Abschnitt 8.1.1 erfüllt; unter anderem beinhaltet der Vorschlag:

- (i) die vollständigen Bedingungen des vorgeschlagenen Auftrags (u. a. alle erforderlichen Bedingungen, damit der treuhänderische Beobachter seine Aufgaben gemäß diesen Verpflichtungszusagen erfüllen kann) und
- (ii) die Grundzüge eines Arbeitsplans, in dem beschrieben wird, wie der treuhänderische Beobachter die ihm übertragenen Aufgaben ausführen soll.

Die Kommission kann den vorgeschlagenen treuhänderischen Beobachter nach eigenem Ermessen genehmigen oder ablehnen und dem vorgeschlagenen Auftrag ihre Zustimmung erteilen; dabei kann sie Änderungen verlangen, die ihr erforderlich erscheinen, damit der treuhänderische Beobachter seinen Pflichten nachkommen kann. Wenn nur ein Name genehmigt wird, benennt Lufthansa die betreffende natürliche Person oder die betreffende Einrichtung als treuhänderischen Beobachter bzw. veranlasst diese Benennung. Werden mehrere Namen genehmigt, kann Lufthansa den zu benennenden treuhänderischen

Beobachter unter den genehmigten Namen auswählen. Der treuhänderische Beobachter wird binnen einer (1) Woche nach der Genehmigung durch die Kommission zur Erfüllung des von der Kommission genehmigten treuhänderischen Auftrags benannt. Lufthansa verpflichtet sich, das angemeldete Vorhaben erst nach Benennung des treuhänderischen Beobachters durchzuführen.

Wenn alle vorgeschlagenen treuhänderischen Beobachter abgelehnt werden, übermittelt Lufthansa innerhalb von einer (1) Woche nach Unterrichtung über die Ablehnung gemäß dem Verfahren und den Anforderungen in Abschnitt 8.1.1. die Namen von mindestens zwei weiteren natürlichen Personen oder Einrichtungen.

Wenn alle weiteren vorgeschlagenen treuhänderischen Beobachter ebenfalls von der Kommission abgelehnt werden, wählt die Kommission einen treuhänderischen Beobachter aus, den Lufthansa anschließend zur Erfüllung des von der Kommission genehmigten treuhänderischen Auftrags benennt oder benennen lässt.

8.2 AUFTRAG DES TREUHÄNDERISCHEN BEOBACHTERS

8.2.1 Der Auftrag des treuhänderischen Beobachters beinhaltet insbesondere die folgenden Zuständigkeiten:

- (i) Überwachung einer zufrieden stellenden Erfüllung der den Parteien gemäß diesen Verpflichtungszusagen obliegenden Verpflichtungen nach Maßgabe dieser Verpflichtungszusagen;
- (ii) Formulierung von an die Parteien gerichteten Vorschlägen für Maßnahmen, die der treuhänderische Beobachter für erforderlich hält, um die Erfüllung der mit der Entscheidung verbundenen Verpflichtungen durch die Parteien sicherzustellen;
- (iii) Beratung der Kommission und Formulierung von Empfehlungen für die Kommission bezüglich der Eignung der gemäß den Abschnitten 1 und 3 der Kommission zur Genehmigung übermittelten Vorschläge für die Vereinbarung über die Übertragung von Zeitnischen sowie für mögliche neue Marktteilnehmer;
- (iv) Übermittlung schriftlicher Berichte an die Kommission über die Erfüllung des treuhänderischen Auftrags unter Nennung von Bereichen, in denen die Parteien diese Verpflichtungszusagen nicht erfüllt haben und in denen der treuhänderische Beobachter nicht in der Lage war, seinem Auftrag nachzukommen;
- (v) Schlichtung von Streitigkeiten bezüglich dieser Verpflichtungszusagen (wenn sich gegnerische Partei zu einem Schlichtungsverfahren bereit erklärt); der treuhänderische Beobachter übermittelt der Kommission einen Bericht über das Ergebnis des Schlichtungsverfahrens;

- (vi) zu jedem beliebigen Zeitpunkt auf Wunsch der Kommission mündliche oder schriftliche Berichte an die Kommission über Sachverhalte im Zusammenhang mit diesen Verpflichtungszusagen;
 - (vii) Überprüfung und Meldung von Änderungen der in Abschnitt 1.1.3 genannten Vereinbarungen;
 - (viii) Gewährleistung einer angemessenen öffentlichen Bekanntmachung der von Wettbewerbern noch nicht in Anspruch genommenen oder zusätzlich hinzugekommenen Abhilfemaßnahmen nach Maßgabe dieser Verpflichtungszusagen in Wirtschaftszeitungen bzw. auf sonstigen geeigneten Wegen hinreichend rechtzeitig vor Beginn des Verfahrens zur Zuteilung der Zeitnischen für die jeweilige IATA-Saison.
- 8.2.2** Den Parteien geht gleichzeitig eine nicht vertrauliche Fassung aller schriftlichen Empfehlungen des treuhänderischen Beobachters an die Kommission zu (siehe Abschnitt 8.2.1 Ziffer (iii)).
- 8.2.3** Die in Abschnitt 8.2.1 Ziffern (iii) bis (vii) vorgesehenen Berichte werden auf Englisch verfasst. Die in Abschnitt 8.2.1 Ziffer (iv) vorgesehenen Berichte werden jeweils binnen zehn (10) Werktagen nach dem Ende einer IATA-Saison und nach Benennung des treuhänderischen Beobachters bzw. zu sonstigen von der Kommission festgelegten Zeitpunkten übermittelt und beschreiben Entwicklungen in der jeweils unmittelbar vorausgegangenen IATA-Saison. Gleichzeitig erhalten die Parteien jeweils eine nicht vertrauliche Fassung der Berichte des treuhänderischen Beobachters.
- 8.2.4** Die Parteien gewähren dem treuhänderischen Beobachter die von diesem gewünschte Unterstützung und übermitteln ihm die von ihm gewünschten Informationen einschließlich Kopien sämtlicher relevanter Unterlagen in angemessenem Umfang, die der treuhänderische Beobachter zur Erfüllung seines Auftrags benötigt, und zahlen dem treuhänderischen Beobachter eine angemessene Vergütung.
- 8.2.5** Der treuhänderische Beobachter hat uneingeschränkten Zugang zu allen Büchern, Aufzeichnungen und Unterlagen der Parteien sowie zum Management und zu sonstigen Mitarbeitern des Personals sowie zu Einrichtungen und Anlagen der Parteien und zu sämtlichen technischen Informationen soweit dies zur Erfüllung seiner Verpflichtungen erforderlich ist.
- 8.2.6** Die Parteien halten den treuhänderischen Beobachter (sowie gegebenenfalls seine Mitarbeiter und Vertreter) schadlos (nachstehend jeweils „schadlos zu haltende Partei“ genannt) und anerkennen hiermit, dass schadlos zu haltende Parteien gegenüber den Parteien für Verpflichtungen, die sich aus der Erfüllung ihrer Verpflichtungen nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen ergeben, nur dann haften, wenn diese Verpflichtungen auf Vorsatz, Fahrlässigkeit, grobe Fahrlässigkeit oder Arglist des treuhänderischen Beobachters (bzw. gegebenenfalls seiner Mitarbeiter, Berater oder Vertreter) beruhen.

8.2.7 Der treuhänderische Beobachter kann vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch die Kommission auf Kosten der Parteien Berater benennen, wenn der treuhänderische Beobachter die Benennung dieser Berater zur Erfüllung der Verpflichtungen gemäß seines Auftrags für erforderlich hält; Voraussetzung ist allerdings, dass die zahlbaren Vergütungen angemessen sind und dass die Parteien vorher konsultiert wurden.

8.3 KÜNDIGUNG DES AUFTRAGS

8.3.1 Wenn der treuhänderische Beobachter seine Aufgaben nach Maßgabe der Verpflichtungszusagen nicht mehr wahrnimmt sowie aus sonstigen triftigen Gründen (einschließlich eines Interessenkonflikts des treuhänderischen Beobachters),

(i) kann die Kommission nach Anhörung des treuhänderischen Beobachters die Parteien verpflichten, den treuhänderischen Beobachter zu ersetzen, und

(ii) die Parteien können den treuhänderischen Beobachter nach vorheriger Genehmigung durch die Kommission ihrerseits ersetzen.

8.3.2 Wenn der treuhänderische Beobachter von seinen Aufgaben entbunden wird, kann ihm auferlegt werden, seinen Verpflichtungen weiterhin nachzukommen, bis ein neuer treuhänderischer Beobachter benannt wurde, dem der [frühere] treuhänderische Beobachter dann die relevanten Informationen in vollem Umfang übergeben hat. Der neue treuhänderische Beobachter wird nach dem in Abschnitt 8.1.2 beschriebenen Verfahren benannt.

8.3.3 Unabhängig von einer Ablösung gemäß Abschnitt 8.3.1 stellt der treuhänderische Beobachter seine Tätigkeit erst dann ein, wenn die Kommission ihn von seinen Verpflichtungen entbunden hat. Die Kommission kann jedoch jederzeit die Benennung eines neuen treuhänderischen Beobachters verlangen, wenn sich später herausstellt, dass die Verpflichtungszusagen nicht angemessen und nicht in vollem Umfang erfüllt wurden.

9 BESCHLEUNIGTE BEILEGUNG VON STREITIGKEITEN

9.1 Wenn ein möglicher neuer Marktteilnehmer oder ein neuer Anbieter von Luftverkehrsdiensten Grund zur Annahme hat, dass die Parteien die Verpflichtungszusagen gegenüber diesem Marktteilnehmer oder Anbieter nicht erfüllen, kommt das in diesem Abschnitt 9 beschriebene Verfahren zur beschleunigten Beilegung von Streitigkeiten zur Anwendung.

9.2 Ein möglicher neuer Marktteilnehmer oder ein neuer Anbieter von Luftverkehrsdiensten, der dieses Verfahren zur beschleunigten Beilegung von Streitigkeiten in Anspruch nehmen möchte („Antrag stellende Partei“) unterrichtet die Parteien entsprechend schriftlich unter detaillierter Nennung der Gründe, die diese Partei zur Annahme bewegen haben, dass die Parteien ihre Verpflichtungen gemäß den Verpflichtungszusagen nicht erfüllen (nachstehend „Mitteilung“). Die Antrag stellende Partei und die Parteien bemühen sich nach Kräften, durch entsprechende Zusammenarbeit und Konsultation

binnen einer angemessenen Frist von höchstens fünfzehn (15) Werktagen nach Eingang der Mitteilung alle Meinungsverschiedenheiten auszuräumen und alle Streitigkeiten beizulegen, die sich in Verbindung mit ihrer Zusammenarbeit ergeben.

- 9.3** Wenn die Antrag stellende Partei und die Parteien ihre Meinungsverschiedenheiten durch Zusammenarbeit und Konsultation gemäß Abschnitt 9.2 nicht beilegen können, benennt die Antrag stellende Partei einen Schiedsrichter.
- 9.4** Innerhalb von zwei (2) Wochen nach Eingang der schriftlichen Mitteilung, mit der die Antrag stellende Partei bekannt gibt, dass sie einen Schiedsrichter benannt hat, benennen die Parteien ihren Schiedsrichter und teilen der Antrag stellenden Partei schriftlich und detailliert die Gründe für das ihnen zur Last gelegte Verhalten mit.
- 9.5** Die von den Parteien und von der Antrag stellenden Partei benannten Schiedsrichter vereinbaren binnen einer (1) Woche die Benennung eines dritten Schiedsrichters. Wenn die von Lufthansa und der Antrag stellenden Partei benannten Schiedsrichter sich nicht auf die Benennung eines dritten Schiedsrichters verständigen können, ersuchen sie den Präsidenten der Internationalen Handelskammer (*International Chamber of Commerce* = ICC), einen dritten Schiedsrichter zu benennen.
- 9.6** Die Schiedsrichter werden angewiesen, binnen eines (1) Monats nach der Benennung des dritten Schiedsrichters ein Schiedsgericht einzusetzen und in den strittigen Angelegenheiten eine vorläufige Entscheidung zu treffen; durch einstimmige Entscheidung aller Schiedsrichter kann eine längere Frist vereinbart werden. Die vorläufige Entscheidung gilt bis zu dem Zeitpunkt, zu dem eine endgültige Entscheidung getroffen wird. Die endgültige Entscheidung wird von den Schiedsrichtern innerhalb von sechs (6) Monaten nach Benennung des dritten Schiedsrichters getroffen; durch einstimmige Entscheidung aller Schiedsrichter kann diese Frist verlängert werden.
- 9.7** In ihrer vorläufigen Entscheidung und in der endgültigen Entscheidung legen die Schiedsrichter gegebenenfalls auch die Maßnahmen fest, die die Parteien treffen müssen, um die Erfüllung der Verpflichtungen gegenüber der Antrag stellenden Partei sicherzustellen; zu diesem Zweck werden die strittigen Vertragsfragen vorläufig bzw. endgültig bindend geklärt.
- 9.8** Die Schiedsrichter können alle relevanten Informationen von den Parteien oder von der Antrag stellenden Partei verlangen, um zu einer Entscheidung gelangen zu können.
- 9.9** Die Beweislast gestaltet sich bei allen Streitigkeiten im Rahmen des Verfahrens zur beschleunigten Beilegung von Streitigkeiten wie folgt: i) Die Antrag stellende Partei muss einen Anscheinsbeweis erbringen, und ii) wenn die Antrag stellende Partei einen Anscheinsbeweis erbringt, muss der Schiedsrichter zu Gunsten der Antrag stellenden Partei entscheiden, wenn die Parteien keinen gegenteiligen Beweis führen können.
- 9.10** Die Schiedsrichter werden angewiesen, keine vertraulichen Informationen offen zu legen und die für vertrauliche Informationen und für Geschäftsgeheimnisse maßgeblichen Grundsätze der EU-Wettbewerbsvorschriften zugrunde zu legen.

- 9.11** Der Schiedsspruch wird auf Englisch formuliert und erfolgt nach Maßgabe der ICC-Vorschriften. Der Schiedsspruch beurteilt nicht nur, ob der Anspruch begründet ist, sondern erlegt der unterliegenden Partei auch die der obsiegenden Partei entstandenen Gebühren und Kosten auf. Der Schiedsspruch ist für die Parteien rechtskräftig.
- 9.12** Bei Streitigkeiten zwischen den Parteien des Schiedsverfahrens bezüglich der Auslegung der Verpflichtungen unterrichten die Schiedsrichter die Kommission, und die Schiedsrichter können die Kommission um ihre Auslegung der Verpflichtungen bitten, bevor sie eine Entscheidung zu Gunsten einer der Parteien des Schiedsverfahrens treffen. Während eines Schiedsverfahrens kann die Kommission jederzeit Schriftsätze zum betreffenden Verfahren einbringen.
- 9.13** Das Schiedsverfahren beeinträchtigt in keiner Weise die Möglichkeit der Kommission, gemäß der ihr nach Maßgabe der Fusionskontrollverordnung und des EG-Vertrags übertragenen Kompetenzen ihrerseits Entscheidungen hinsichtlich der Verpflichtungszusagen zu treffen.

10 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

- 10.1** Wenn der Zusammenschluss von einer zuständigen Behörde aufgegeben, aufgehoben, für nichtig erklärt, nicht genehmigt oder verboten wird, werden diese Verpflichtungszusagen unwirksam.
- 10.2** Erfolgt die Genehmigung des Zusammenschlusses unter dem Vorbehalt von Bedingungen, die möglicherweise mit diesen Verpflichtungszusagen nicht vereinbar sind, kann Lufthansa eine Überprüfung und Anpassung dieser Verpflichtungszusagen verlangen, um die betreffenden Diskrepanzen auszuräumen.

11 ÜBERPRÜFUNGSKLAUSEL

- 11.1** Auf zusammen mit dem betreffenden Bericht des treuhänderischen Beobachters übermittelten berechtigten Wunsch von Lufthansa kann die Kommission unter außergewöhnlichen Umständen einzelne Bedingungen dieser Verpflichtungszusagen ausschließen, modifizieren oder ersetzen, um einen wirksamen Wettbewerb auf der Strecke Wien-Frankfurt sicherzustellen; dies gilt insbesondere hinsichtlich der Notwendigkeit der Bewilligung eines fünften Zeitnischen für nicht der Star-Allianz angehörige Bewerber.
- 11.2** Auf zusammen mit dem betreffenden Bericht des treuhänderischen Beobachters übermittelten berechtigten Wunsch von Lufthansa kann die Kommission den Zeitraum der Wirksamkeit dieser Verpflichtungszusagen verlängern. Wenn Lufthansa um eine Verlängerung ersucht, wird dieses Ersuchen spätestens jeweils einen (1) Monat vor Ende des betreffenden Zeitraums übermittelt. Nur unter außergewöhnlichen Umständen kann

Lufthansa jeweils innerhalb des letzten Monats einer Saison eine Verlängerung beantragen.

31. Juli 2009

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Armin Herzwurm
Vice President Corporate Strategy &
Group Development

Michael Niggemann
Deputy General Counsel
Vice President