

Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission

vom 27. Februar 2013

zur Feststellung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen

(Sache COMP/M.6663 — Ryanair/Aer Lingus III)

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2013) 1106 final)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2013/C 216/07)

Am 27. Februar 2013 erließ die Kommission nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁽¹⁾ und insbesondere nach Artikel 8 Absatz 3 einen Beschluss über einen Unternehmenszusammenschluss. Eine nichtvertrauliche Fassung des vollständigen Wortlauts des Beschlusses in der verbindlichen Sprache der Sache ist auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb abrufbar unter:

http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN

- (1) Ryanair ist eine Billigfluggesellschaft, die hauptsächlich innerhalb Europas Punkt-zu-Punkt-Flüge im Linienflugverkehr anbietet. Das Unternehmen unterhält eine Flotte von 294 Flugzeugen sowie 51 Stützpunkte in Europa, wovon London-Stansted, Brüssel-Charleroi, Mailand-Bergamo und Dublin die wichtigsten sind. In der IATA-Sommerflugplanperiode 2012 bediente Ryanair insbesondere 62 von Dublin ausgehende Kurzstrecken.
- (2) Die irische Linienfluggesellschaft Aer Lingus bietet vor allem Punkt-zu-Punkt-Flüge im Linienflugverkehr an. Ihr wichtigster Stützpunkt ist der Flughafen Dublin, von dem ein erheblicher Teil ihrer Linienflüge abgeht. In der IATA-Sommerflugplanperiode 2012 bediente Aer Lingus (einschließlich Aer Arann) 66 von Dublin ausgehende Kurzstrecken. Aer Lingus gehört keiner Luftverkehrsallianz an, sondern verfolgt die Strategie einer „offenen Netzarchitektur“. Dank der damit einhergehenden Neutralität kann Aer Lingus zusätzlich zu Punkt-zu-Punkt-Flügen auch allianzübergreifende Partnerschaften eingehen und über große Luftverkehrsdrehkreuze Anschlüsse zu Zielen in aller Welt anbieten.
- (3) Ryanair ist mit einer Minderheitsbeteiligung von 29,82 % der von Aer Lingus ausgegebenen Aktien der Hauptaktionär dieses Unternehmens. Die irische Regierung (Finanzministerium) ist mit rund 25,1 % der Aktien der zweitgrößte Anteilseigner.

II. DAS ZUSAMMENSCHLUSSVORHABEN

- (4) Am 24. Juli 2012 ging die Anmeldung eines Zusammenschlusses (im Folgenden „Zusammenschlussvorhaben“ bzw.

„Zusammenschluss“) nach Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung bei der Europäischen Kommission ein. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Ryanair Holdings plc („Ryanair“, Irland) erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung im Wege eines öffentlichen Übernahmeangebots vom 19. Juni 2012 die Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens Aer Lingus Group plc („Air Lingus“, Irland).

III. ZUSAMMENFASSUNG

- (5) Nach dem Vorprüfverfahren kam die Kommission zu dem Schluss, dass das Zusammenschlussvorhaben unter die Fusionskontrollverordnung fällt und Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen besteht. Daher leitete die Kommission am 29. August 2012 das Verfahren nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung ein.
- (6) Im Laufe des Hauptprüfverfahrens bestätigten sich die wettbewerbsrechtlichen Bedenken in Bezug auf eine Reihe von Märkten, so dass die Kommission Ryanair am 13. November 2012 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte übermittelte. Die beteiligten Unternehmen hatten Gelegenheit, ihren Standpunkt anhand einer schriftlichen Stellungnahme zur Mitteilung der Beschwerdepunkte zu äußern. Am 14. Dezember 2012 sandte die Kommission ein Sachverhaltsschreiben an Ryanair, auf welches das Unternehmen am 20. Dezember 2012 antwortete.
- (7) Am 17. Oktober 2012 übermittelte Ryanair gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung erste förmliche Verpflichtungsangebote. Die Kommission stellte fest, dass kein Markttest angezeigt war, da die Verpflichtungsangebote vom 17. Oktober 2012 nicht alle Strecken umfassten, hinsichtlich deren in der Mitteilung der Beschwerdepunkte vorläufig festgestellt wurde, dass der Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb erheblich beeinträchtigen würde.

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“). Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 wurden mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) einige Begriffe geändert. So wurde zum Beispiel „Gemeinschaft“ durch „Union“ und „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ ersetzt. In diesem Beschluss wird durchgehend die Terminologie des AEUV verwendet.

- (8) Am 7. Dezember 2012 übermittelte Ryanair überarbeitete Verpflichtungsangebote. Nach Erhalt dieser Verpflichtungsangebote führte die Kommission einen Markttest durch. In Anbetracht der Ergebnisse des Markttests übermittelte Ryanair am 15. Januar 2013 erneut überarbeitete Verpflichtungsangebote. Angesichts der Ergebnisse des zweiten Markttests übermittelte Ryanair am 1. Februar 2013 erneut ein überarbeitetes Paket von Verpflichtungsangeboten (im Folgenden „endgültige Verpflichtungsangebote“). Daraufhin wurde ein dritter Markttest durchgeführt.
- (9) Die Marktuntersuchung ergab, dass die endgültigen Verpflichtungsangebote von Ryanair nicht geeignet waren, die festgestellte erhebliche Behinderung des wirksamen Wettbewerbs zu beseitigen.
- (10) Daher erließ die Kommission am 27. Februar 2013 einen Beschluss nach Artikel 8 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung, mit dem der Zusammenschluss für mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen unvereinbar erklärt wurde (im Folgenden „Beschluss“).

IV. BEGRÜNDUNG

A. Die sachlich relevanten Märkte

- (11) Ryanair und Aer Lingus bieten im EWR Passagierlinienflüge an, die sich auf 46 Strecken von/nach Irland überschneiden. Das Zusammenschlussvorhaben betrifft ausschließlich den Passagierluftverkehr.
1. *Der gängige O&D-Ansatz*
- (12) Im Einklang mit ihrer Beschlusspraxis hat die Kommission das Zusammenschlussvorhaben anhand des auf Städtepaaren aus Ausgangsort und Zielort beruhenden, sogenannten „O&D“-Ansatzes („point of origin/point of destination“) beurteilt, der die Austauschbarkeit auf der Nachfrageseite widerspiegelt. Demzufolge wurde jede Kombination aus Ausgangsort und Zielort als separater Markt betrachtet.
- (13) In dieser Sache vertritt die Kommission des Weiteren die Ansicht, dass Passagiere mit Anschlussflügen nicht zu demselben Markt wie O&D-Passagiere gehören und dass es angesichts der geringen angebotsseitigen Austauschbarkeit zwischen verschiedenen Ausgangs- und Zielorten nicht angemessen ist, einen Gesamtmarkt für Kurzstreckenflüge von/nach Irland abzugrenzen, noch einen Markt für „vom Zielort unabhängige Kunden“, da für die meisten Passagiere ein Flug von Irland zu einem bestimmten Zielort nicht einfach mit einem Flug zu einem anderen Zielort austauschbar ist.

2. Austauschbarkeit von Flughäfen

- (14) Im Einklang mit ihrer Beschlusspraxis hat die Kommission bei der Abgrenzung der relevanten O&D-Märkte für den Passagierluftverkehr untersucht, ob Flüge von oder zu Flughäfen, deren Einzugsgebiete sich ausreichend überschneiden, möglicherweise von Passagieren als austauschbar betrachtet werden.
- (15) In ihrer Bewertung der Austauschbarkeit von Flughäfen hat sich die Kommission auf folgende qualitative und quantitative Informationsquellen gestützt: i) die früheren Entscheidungen/Beschlüsse der Kommission und insbesondere die Entscheidung von 2007, in der die Austauschbarkeit der Flughäfen im Luftverkehr von und nach Irland eingehend geprüft wurde, ii) ein vorläufig zugrunde gelegtes Flughafeneinzugsgebiet von 100 km bzw. einer Fahrtzeit von einer Stunde zum betreffenden Stadtzentrum, um zu bestimmen, ob Flughäfen *prima facie* austauschbar sein könnten, iii) das Ergebnis der Marktuntersuchung, iv) Preisbeobachtungsmaßnahmen von Aer Lingus und Ryanair, v) die Marketingmethoden von Ryanair und vi) eine Preiskorrelationsanalyse, die die von der Kommission gezogenen Schlussfolgerungen zur Marktabgrenzung quantitativ untermauert. Die Untersuchungsergebnisse der Kommission beruhen auf einer Gesamtanalyse dieser Informationsquellen.
- (16) In dieser Sache ist die Austauschbarkeit von Linienflugverkehrsdiensten an verschiedenen Flughäfen aus den folgenden drei Gründen von Bedeutung: i) um zu bestimmen, inwieweit sich die Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen überschneiden, ii) um den Wettbewerbsdruck zu bewerten, der von andere Flughäfen bedienenden Fluggesellschaften ausgeht, und iii) um die Marktzutrittsaussichten an den betreffenden zusätzlichen Flughäfen zu ermitteln.
- (17) Die Tätigkeiten von Ryanair überschneiden sich mit denen von Aer Lingus auf 16 Strecken⁽¹⁾, auf denen Aer Lingus und Ryanair Flüge zwischen denselben beiden Flughäfen anbieten und auf denen sich die Frage der Austauschbarkeit von Flughäfen nicht stellte, da es keine anderen relevanten Flughäfen gab.
- (18) Auf weiteren zehn Strecken⁽²⁾ flogen Ryanair und Aer Lingus denselben Flughafen an, obwohl es am Ausgangs- oder Zielort mehr als einen Flughafen gab („Flughafenpaar“-Ansatz). Auf einigen Strecken wurde der andere Flughafen auch von einem der beteiligten Unternehmen oder von einer anderen Fluggesellschaft bedient. Bei diesen Strecken war die Austauschbarkeit der Flughäfen insbesondere für die Bewertung der Marktzutrittsaussichten der potenziellen Wettbewerber der beteiligten Unternehmen von Bedeutung. Da die Kommission jedoch keine Marktzutritts-/Expansionspläne feststellte, die zu einem wahrscheinlichen, baldigen und ausreichenden Marktzutritt bzw. einer derartigen Expansion führen würden, so dass die festgestellten wettbewerbsrechtlichen Bedenken in Bezug auf die betreffenden Strecken ausgeräumt würden, war es nicht notwendig, in Bezug auf die Austauschbarkeit dieser Flughäfen auf Strecken von Dublin, Cork und Shannon eine endgültige Schlussfolgerung zu ziehen.

⁽¹⁾ Dublin-Berlin, Dublin-Budapest, Dublin-Faro, Dublin-Fuerteventura, Dublin-Gran Canaria, Dublin-Ibiza, Dublin-Lanzarote, Dublin-Madrid, Dublin-Málaga, Dublin-Marseille, Dublin-Nizza, Dublin-Palma, Cork-Málaga, Cork-Faro, Cork-Lanzarote, Cork-Palma.

⁽²⁾ Dublin-Barcelona-El Prat/Girona/Reus, Dublin-Alicante/Murcia, Dublin-Teneriffa-Süd/Teneriffa-Nord, Dublin-Manchester/Liverpool/Leeds Bradford, Dublin-London-Heathrow/Gatwick/Luton/Stansted/City/Southend, Cork-London-Heathrow/Gatwick/Stansted, Dublin-Birmingham/East Midlands, Dublin-Edinburgh/Glasgow, Cork-Alicante/Murcia, Cork-Teneriffa-Süd/Teneriffa-Nord.

- (19) Auf 19 Strecken („Städtepaare“) ⁽¹⁾ flogen Ryanair und Aer Lingus aus Irland unterschiedliche Zielflughäfen an. Bei diesen Strecken war die Austauschbarkeit von Flughäfen für die Klärung der Frage heranzuziehen, ob es Überschneidungen zwischen den Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen gibt. Im Beschluss wird die Austauschbarkeit für einen erheblichen Anteil der Passagiere von Aer Lingus und von Ryanair geprüft, die von/zu 17 Flughäfen ⁽²⁾ nach/von Dublin, Cork, Shannon oder Knock fliegen.
- (20) Für die eine verbleibende Strecke, Dublin-Bristol/Cardiff/Exeter, war die Austauschbarkeit von Flughäfen nur mit Blick auf die Frage von Bedeutung, ob Flüge von Exeter nach Dublin Wettbewerbsdruck auf die beteiligten Unternehmen ausüben (da die beteiligten Unternehmen denselben Flughafen (Bristol) anfliegen, war die Frage für die Überprüfung von Überschneidungen nicht relevant).
- (21) Die Kommission kommt im Beschluss zu dem Ergebnis, dass folgende Flughäfen auf den Strecken nach/von Dublin, Cork, Shannon oder Knock austauschbar sind, während die Frage, ob der direkte Passagierlinienluftverkehr zwischen Dublin oder Cork relevant ist und einige ⁽³⁾ Flughafenpaare demselben Markt angehören, offengelassen wurde, da dies keine Auswirkungen auf die wettbewerbsrechtliche Würdigung des Zusammenschlussvorhabens gehabt hätte:

| | | |
|--|--|-------------------------------|
| Barcelona-El Prat, Girona und Reus | Londoner Flughäfen (Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton und City) | Stockholm-Arlanda und Skavsta |
| Bilbao und Santander | Manchester und Liverpool (für Cork und Shannon) | Toulouse und Carcassonne |
| Birmingham und East Midlands (für Knock) | Mailand-Linate, Malpensa und Bergamo | Venedig und Treviso |

⁽¹⁾ Dublin-Bilbao/Santander, Dublin-Brüssel/Charleroi, Dublin-Mailand-Malpensa/Mailand-Linate/Bergamo, Dublin-Frankfurt/Frankfurt-Hahn, Dublin-Rom-Ciampino/Rom-Fiumicino, Dublin-Wien/Bratislava, Dublin-Paris-CDG/Paris-Beauvais/Orly, Dublin-Toulouse/Carcassonne, Dublin-Glasgow/Prestwick, Dublin-Venedig/Treviso, Dublin-München/Memmingen, Dublin-Warschau/Warschau-Modlin, Dublin-Stockholm-Arlanda/Skavsta, Cork-Barcelona-El Prat/Girona/Reus, Cork-Manchester/Liverpool/Leeds Bradford, Knock-Birmingham/East Midlands, Knock-London-Heathrow/Gatwick/Luton/Stansted/City/Southend, Shannon-Manchester/Liverpool/Leeds-Bradford, Shannon-London-Heathrow/Gatwick/Luton/Stansted/City/Southend.

⁽²⁾ Hinweis: Es gibt 19 Strecken, für die die Austauschbarkeit der Flughäfen von Bedeutung ist, aber nur 17 Flughafenpaare. Möglicherweise austauschbar sind folgende Flughäfen: Barcelona-El Prat, Girona und Reus; Bilbao und Santander; Londoner Flughäfen (Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton und City); Stockholm-Arlanda und Skavsta; Manchester, Liverpool und Leeds-Bradford (für Cork und Shannon); Toulouse und Carcassonne; Birmingham und East Midlands (für Knock); Mailand-Linate, Malpensa und Bergamo; Venedig und Treviso; Brüssel und Charleroi; München und Memmingen; Wien und Bratislava; Glasgow und Prestwick; Paris-CDG, Beauvais und Orly; Warschau und Modlin; Frankfurt und Hahn; Rom-Fiumicino und Ciampino.

⁽³⁾ London-Southend und die Londoner Flughäfen, Edinburgh und Glasgow, Manchester, Liverpool und Leeds-Bradford (für Dublin), Birmingham und East Midlands (für Dublin), Bristol, Cardiff und Exeter, Alicante und Murcia, Teneriffa-Nord und Teneriffa-Süd.

| | | |
|-----------------------|------------------------------|---------------------|
| Brüssel und Charleroi | München und Memmingen | Wien und Bratislava |
| Glasgow und Prestwick | Paris-CDG, Beauvais und Orly | Warschau und Modlin |
| Frankfurt und Hahn | Rom-Fiumicino und Ciampino | |

3. Markt für direkte und indirekte Flugverbindungen

- (22) Gemäß der Beschlusspraxis der Kommission hängt die Austauschbarkeit von direkten durch indirekte Flüge vor allem von der Flugdauer ab. Grundsätzlich gilt: Je länger der Flug, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass indirekte Flüge Wettbewerbsdruck auf Direktflüge ausüben.
- (23) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass indirekte Flüge in diesem Fall wahrscheinlich keinen Wettbewerbsdruck auf Direktflüge ausüben, weil es sich bei den Strecken mit Überschneidungen hier um Kurzstrecken- (d. h. weniger als sechs Stunden Flugdauer) oder Mittelstreckenflüge (Strecken über drei Stunden, auf denen Direktflüge in der Regel nicht die Möglichkeit eines Hin- und Rückflugs innerhalb eines Tages bieten) handelt. Die Kommission kommt in dem Beschluss jedoch zu dem Ergebnis, dass die Frage, ob indirekte Flugverbindungen zu demselben Markt gehören, offengelassen werden kann, da dies letztlich nichts am Ergebnis der wettbewerbsrechtlichen Würdigung ändern würde.

4. Unterscheidung zwischen Passagiergruppen

- (24) In der Entscheidung von 2007 kam die Kommission zu dem Schluss, dass es nicht angezeigt ist, gesonderte Märkte für verschiedene Passagiergruppen abzugrenzen, zumal die beiden Fluggesellschaften auf Kurzstrecken ausschließlich eingeschränkte Tickets für einfachen Flug anbieten und somit nicht zwischen verschiedenen Arten von Passagieren unterscheiden. Ryanair, Aer Lingus und die überwiegende Mehrheit der Markttestteilnehmer bestätigten diese Schlussfolgerung in dieser Sache.
- (25) Die Kommission kommt in dem Beschluss zu dem Ergebnis, dass keine gesonderten Märkte für verschiedene Passagiergruppen abgegrenzt werden sollten, und zwar weder nach dem Kriterium zeitsensibel/nicht-zeitsensibel noch nach Geschäfts-/Urlaubsreisenden noch abhängig vom Zeitraum zwischen Buchung und Abflug.

5. Austauschbarkeit zwischen Charter- und Linienflügen

- (26) Ryanair machte geltend, dass Charterfluggesellschaften insbesondere auf Urlaubsstrecken erheblichen Wettbewerbsdruck auf die Dienstleistungen der beteiligten Unternehmen ausüben. Des Weiteren wies Ryanair darauf hin, dass der Rückgang des Charterflugverkehrs aus Irland eine direkte Folge der Expansion von Ryanair auf mehreren typischen Charter-Strecken sei.

(27) Im Einklang mit ihrer Beschlusspraxis unterscheidet die Kommission drei Arten von Tätigkeiten von Charterfluggesellschaften:

- i) *Verkauf von Pauschalreisen.* Der Verkauf von Flügen im Rahmen von Pauschalreisen kann nicht als austauschbar mit Tickets für von Ryanair und Aer Lingus angebotenen Linienflügen auf den betreffenden Strecken betrachtet werden. Eine Mehrheit der Marktteilnehmer bestätigte diese Feststellung. Die meisten Passagiere buchen nur Flüge und keine Pauschalreisen.
- ii) *Verkauf von Flugtickets an Reiseveranstalter.* Von der Nachfrageseite aus gesehen ist dieser Markt dem Markt für den Verkauf von Flugtickets an Privatpersonen vorgelagert und daher durch andere Wettbewerbsbedingungen gekennzeichnet. Die Kommission hält an ihrer Erkenntnis aus früheren Beschlüssen fest, dass der „Großhandelsverkauf“ von Ticketpaketen an Reiseveranstalter nicht demselben Markt zuzurechnen ist wie der Verkauf von Linienflugtickets an Endkunden.
- iii) *Verkauf von Nur-Flug-Tickets an Endkunden.* Die Kommission ist der Auffassung, dass der Verkauf von „Nur-Flug-Tickets“ durch Charterfluggesellschaften mit dem Verkauf von Linienflugtickets auf derselben „O&D“-Strecke vergleichbar ist. Einige Marktteilnehmer wiesen jedoch darauf hin, dass Charterflüge insbesondere deshalb qualitativ niedriger einzustufen seien als Linienflüge, weil bei Charterflügen die Verfügbarkeit von Nur-Flug-Plätzen und die Sichtbarkeit für die Verbraucher begrenzt seien (abgesehen von den Flugfrequenzen und den Flugpreisen). Die Kommission kommt in ihrem Beschluss jedoch zu dem Ergebnis, dass diese Frage offengelassen werden kann, da dies letztlich nichts am Ergebnis der wettbewerbsrechtlichen Würdigung ändern würde.

B. Wettbewerbsrechtliche Würdigung

1. Allgemeiner Rahmen

(28) Die Kommission hat die Entwicklung der Marktbedingungen seit 2007 untersucht. Die wesentlichen grundsätzlichen Veränderungen sind demnach: i) die Finanz- und Wirtschaftskrise, von der seit 2008 viele Mitgliedstaaten betroffen sind, darunter auch Irland; ii) die weitere Konsolidierung in der Luftverkehrsbranche; iii) der Rückgang der Zahl der Linienfluggesellschaften am Flughafen Dublin; iv) die Zunahme der Strecken, auf denen Ryanair und Aer Lingus konkurrieren, gegenüber der Entscheidung von 2007 und die erhöhte Marktkonzentration; v) der Rückgang der Abflüge von Charterfluggesellschaften aus Dublin und vi) die Entwicklung neuer Infrastruktur am Flughafen Dublin.

2. Behandlung von Aer Arann

(29) Die Kommission betrachtet Aer Arann als einen Wettbewerber von Ryanair, nicht aber von Aer Lingus, denn Aer Arann ist durch eine Franchisevereinbarung eng mit Aer Lingus verbunden und von Aer Lingus abhängig. Daher wurden die Marktanteile der Fluggesellschaft Aer Arann (die die Marke Aer Lingus Regional führt) in der wettbewerbsrechtlichen Würdigung Aer Lingus zugerechnet.

3. Marktanteile und Marktkonzentration

- (30) Die beteiligten Unternehmen verfügten auf allen 46 Strecken mit Überschneidungen über sehr hohe Marktanteile.
- (31) Im Falle eines Zusammenschlusses entstünde auf folgenden 28 Strecken ein Monopol: Dublin-Alicante/Murcia, Dublin-Berlin, Dublin-Bilbao/Santander, Dublin-Birmingham/East Midlands, Dublin-Brüssel/Charleroi, Dublin-Budapest, Dublin-Edinburgh/Glasgow, Dublin-Fuerteventura, Dublin-Glasgow/Prestwick, Dublin-Manchester/Liverpool/Leeds, Dublin-Marseille, Dublin-Mailand/Bergamo, Dublin-Nizza, Dublin-Rom, Dublin-Teneriffa, Dublin-Toulouse/Carcassonne, Dublin-Venedig/Treviso, Dublin-Wien/Bratislava, Dublin-Warschau/Modlin, Cork-Alicante, Cork-Faro, Cork-London, Cork-Manchester/Liverpool, Cork-Teneriffa, Knock-Birmingham/East Midlands, Knock-London, Shannon-Manchester/Liverpool und Shannon-London.
- (32) Auf 18 Strecken mit Überschneidungen wäre das Unternehmen nach dem Zusammenschluss in Konkurrenz zu anderen Fluggesellschaften tätig.
- (33) Auf 11 dieser 18 Strecken handelt es sich bei dem konkurrierenden Luftfahrtunternehmen um eine Charterfluggesellschaft. Der gemeinsame Marktanteil der beteiligten Unternehmen läge auf jeder dieser Strecken bei mehr als 80 %.
- (34) Auf sechs anderen Strecken der 18 Strecken handelt es sich bei den Wettbewerbern der beteiligten Unternehmen um Linienfluggesellschaften, die ein anderes Geschäftsmodell aufweisen als die beteiligten Unternehmen. Auf diesen sechs Strecken läge der gemeinsame Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus jeweils bei über 50 %.
- (35) Auf der letzten verbleibenden Strecke, Dublin-Bristol/Cardiff/Exeter, ist, wenn Flüge zwischen Dublin und Exeter in den relevanten Markt einbezogen werden, der Wettbewerber der beteiligten Unternehmen Flybe, eine regionale Linienfluggesellschaft mit einem geringfügigen Marktanteil von (5-10 %) ⁽¹⁾.

4. Wettbewerbsliche Nähe von Ryanair und Aer Lingus

- (36) Die Kommissionsuntersuchung ergab, dass auf zahlreichen Strecken mit Überschneidungen reger Wettbewerb zwischen Ryanair und Aer Lingus besteht.
- (37) Auf einer Mehrzahl der Strecken mit Überschneidungen (28 von 46) sind Ryanair und Aer Lingus die einzigen Fluggesellschaften. Auf diesen Strecken sind Ryanair und Aer Lingus naturgemäß füreinander die engsten Wettbewerber.
- (38) Aber auch auf den Strecken, auf denen Ryanair und Aer Lingus einen oder mehrere Wettbewerber haben, sind die beteiligten Unternehmen meistens bei weitem die engsten Wettbewerber, was unter anderem aus der beträchtlichen Marktanteilsdifferenz zwischen den Wettbewerbern und jedem der beteiligten Unternehmen ersichtlich ist. Auch auf von Charterfluggesellschaften bedienten Strecken sind die beteiligten Unternehmen füreinander die engsten Wettbewerber, zumal sie dort mit Abstand die größten Wettbewerber sind.

⁽¹⁾ Wenn der Markt nur Luftverkehrsdienste zwischen den Flughäfen Dublin und Bristol umfassen würde, bestünde auf dieser Strecke hingegen ein Monopol.

- (39) Darüber hinaus weisen Ryanair und Aer Lingus ähnliche Geschäftsmodelle auf, die sich von denen der meisten ihrer Wettbewerber unterscheiden. Insbesondere bieten sowohl Ryanair als auch Aer Lingus (hauptsächlich) Punkt-zu-Punkt-Flüge an, die sich vom „Zubringersystem“ der Netzwerkfluggesellschaften unterscheiden. Beide Fluggesellschaften legen bei ihren Preismodellen einfache Flüge zugrunde, sie bieten auf ihren Kurzstreckenflügen nur eine einzige Klasse an und wickeln die meisten Buchungen über ihre Website ab, während bei Netzwerkfluggesellschaften ein Großteil der Buchungen über Reisebüros erfolgt. Ferner erfreuen sie sich im Gegensatz zu anderen Wettbewerbern in Irland einer sehr hohen Markenbekanntheit und unterhalten wichtige Stützpunkte in Irland, insbesondere am Flughafen Dublin.
- (40) Die Regressionsanalyse der Kommission bestätigte das Bestehen eines regen Wettbewerbs zwischen Ryanair und Aer Lingus.
- (41) Die Kommission kommt im Beschluss zu dem Ergebnis, dass Aer Lingus und Ryanair auf allen Strecken mit Überschneidungen füreinander sehr enge oder sogar die engsten Wettbewerber sind. Daher würde der Zusammenschluss zum Wegfall des überaus regen Wettbewerbs und des beträchtlichen Wettbewerbsdrucks führen, den die beiden Fluggesellschaften aufeinander ausüben. Im Falle eines Zusammenschlusses würden sich für die Verbraucher die Reiseoptionen wesentlich verringern und Wettbewerber könnten wahrscheinlich nicht mehr genug Druck auf das Marktverhalten des neu aufgestellten Unternehmens ausüben, insbesondere im Bereich der Preisgestaltung.

5. Marktzutritt und Zutrittsschranken

- (42) Die Kommissionsuntersuchung ergab, dass hohe Zutrittsschranken bestehen, die den Zutritt anderer Fluggesellschaften auf Strecken, auf denen sich die Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen überschneiden, erschweren.
- (43) Diese Zutrittsschranken sind auf die starke Marktstellung von Ryanair und Aer Lingus in Irland und insbesondere auf folgende Faktoren zurückzuführen:

- i) die starke Marktstellung der beteiligten Unternehmen in Dublin, Cork und Shannon dank ihrer etablierten Stützpunkte;
- ii) das Unternehmen würde nach dem Zusammenschluss über die beiden stärksten Marken in Irland verfügen, so dass ein Neueinsteiger erhebliche Mittel investieren müsste, um seine Marke aufzubauen, was lange dauern würde. Aufgrund der angekündigten Doppelmarkenstrategie hätte das Unternehmen nach dem Zusammenschluss nämlich in zwei verschiedenen Marktsegmenten eine starke Marktstellung inne: im No-Frills-Segment mit den niedrigsten Preisen und im Segment für etwas höhere Serviceansprüche. Diese Zutrittsschranke gilt auch für Strecken von und nach Dublin, Shannon, Cork und Knock,
- iii) die Befürchtung, das Unternehmen werde nach dem Zusammenschluss im Falle eines Marktzutritts aggressive Gegenmaßnahmen einleiten. Diese Zutrittsschranke gilt auch für Strecken von und nach Dublin, Shannon, Cork und Knock,

- iv) die Tatsache, dass Neueinsteiger Schwierigkeiten haben könnten, Zeitnischen zu Stoßzeiten am frühen Morgen und Abstellpositionen am Flughafen Dublin zu erhalten. Ferner würden Kapazitätsengpässe auf bestimmten Zielflughäfen die bereits hohen Zutrittsschranken weiter erhöhen;
- v) die Höhe der Flughafengebühren und -steuern am Flughafen Dublin schreckt Neueinsteiger wahrscheinlich davon ab, Flugverbindungen von oder nach Dublin zu eröffnen;
- vi) der irische Markt gilt bei vielen Wettbewerbern nicht als attraktiver Markt; zudem hat der Wirtschaftsabschwung in Irland (aber auch in anderen Mitgliedstaaten wie Spanien) die Attraktivität des irischen Markts gegenüber 2007 weiter verringert;
- vii) und schließlich die Fähigkeit der beteiligten Unternehmen, die Entscheidungen der irischen Flughäfen zu beeinflussen, z. B. in Bezug auf die Zeitnischenkoordination (in Dublin), betriebliche Fragen sowie die Nutzung und den Ausbau der Flughafeninfrastruktur an den Flughäfen Dublin, Cork und Shannon.

- (44) Die Schlussfolgerung, dass die Zutrittsschranken in diesem Fall hoch sind, wird durch die Tatsache untermauert, dass in den vergangenen Jahren andere Fluggesellschaften als Ryanair und Aer Lingus auf Strecken mit Überschneidungen kaum Flugverbindungen einrichteten.

6. Formen des Marktzutritts/der Expansion

- (45) Die Ergebnisse der Marktuntersuchung deuteten darauf hin, dass ein Neueinsteiger an den Flughäfen Dublin, Cork und Shannon einen Stützpunkt einrichten müsste, um sich an diesen Flughäfen als Wettbewerber des Unternehmens nach dem Zusammenschluss behaupten zu können. Angesichts der damit verbundenen Fixkosten bedürfte es in der Regel einer großen Anzahl an Strecken, auf die diese Kosten verteilt werden könnten, um dieselbe Kosteneffizienz wie Ryanair oder Aer Lingus zu erreichen. Darüber hinaus ermöglicht ein Stützpunkt einen attraktiven Flugplan mit Abflügen am frühen Morgen und Ankünften am späten Abend sowie einen ausreichenden Flugbetrieb und dementsprechende Marktpräsenz und Markenbekanntheit.
- (46) Die Kommission kommt im Beschluss zu dem Ergebnis, dass ein Stützpunkt in Irland (insbesondere in Dublin) daher für Fluggesellschaften von entscheidender Bedeutung wäre, um den irischen Markt hinreichend abdecken und ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Unternehmen nach dem Zusammenschluss ausüben zu können.

7. Marktzutrittspläne bestehender und potenzieller Wettbewerber

- (47) Die Kommission hat untersucht, ob potenzielle Wettbewerber einzeln oder gemeinsam Marktzutritts-/Expansionspläne haben, die ausreichen würden, um die wettbewerbsschädigenden Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den fraglichen Strecken aufzuwiegen.

(48) In diesem Fall müsste es auf 32 Strecken mit Überschneidungen, auf denen Ryanair Stützpunkte am Ziel- und am Abflugort hat, zum Marktzutritt von Wettbewerbern kommen. Unter solchen Bedingungen ist ein Marktzutritt besonders schwierig. Nach Ansicht einer Mehrheit der Wettbewerber ist zudem nicht damit zu rechnen, dass die reine Möglichkeit von Marktzutritten bereits eine disziplinierende Wirkung auf das Unternehmen nach dem Zusammenschluss hätte.

(49) Die Kommission kommt in ihrem Beschluss zu dem Ergebnis, dass die wettbewerbsbehindernden Auswirkungen des Zusammenschlusses nicht ausreichend durch den Marktzutritt auf einer isolierten Strecke oder eine Marktexpansion von Fluggesellschaften, die einige Strecken zu und von ihrem Heimatstützpunkt aus bedienen, aufgewogen würden.

8. Der bestehende Wettbewerb ⁽¹⁾

(50) Die Kommission kommt in dem Beschluss zu dem Ergebnis, dass der Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb insbesondere infolge der Entstehung einer marktbeherrschenden Stellung auf den folgenden 28 Strecken, auf denen das Unternehmen nach dem Zusammenschluss eine Monopolstellung innehatte, wahrscheinlich erheblich beeinträchtigen würde: Dublin-Alicante/Murcia, Dublin-Berlin, Dublin-Bilbao/Santander, Dublin-Birmingham/East Midlands, Dublin-Brüssel, Dublin-Budapest, Dublin-Edinburgh/Glasgow, Dublin-Fuerteventura, Dublin-Glasgow International/Prestwick, Dublin-Manchester/Liverpool/Leeds, Dublin-Marseille, Dublin-Mailand, Dublin-Nizza, Dublin-Rom, Dublin-Teneriffa, Dublin-Toulouse/Carcassonne, Dublin-Venedig/Treviso, Dublin-Wien/Bratislava, Dublin-Warschau/Modlin, Cork-Alicante, Cork-Faro, Cork-London, Cork-Manchester/Liverpool, Cork-Teneriffa, Knock-Birmingham/East Midlands, Knock-London, Shannon-Manchester/Liverpool und Shannon-London.

(51) Die Kommission kommt in dem Beschluss zu dem Ergebnis, dass der Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb infolge der Entstehung einer marktbeherrschenden Stellung auf den folgenden sieben Strecken, auf denen andere Linienfluggesellschaften tätig sind, wahrscheinlich erheblich beeinträchtigen würde: Dublin-Bristol/Cardiff/Exeter (unabhängig von der genauen Marktabgrenzung), Dublin-Frankfurt, Dublin-London, Dublin-Madrid, Dublin-München, Dublin-Paris und Dublin-Stockholm. Ferner würde der Zusammenschluss wahrscheinlich auch zum Wegfall des überaus regen Wettbewerbs zwischen Ryanair und Aer Lingus und damit auch des erheblichen Wettbewerbsdrucks führen, den die beiden Fluggesellschaften vor dem Zusammenschluss auf jeder dieser Strecken aufeinander ausübten. Daher würden die Reiseoptionen der Kunden wesentlich verringert und wahrscheinlich könnte kein anderer auf diesen Strecken tätiger Wettbewerber ausreichend Wettbewerbsdruck auf das Marktverhalten des Unternehmens nach dem Zusammenschluss ausüben, insbesondere in Bezug auf die Preisgestaltung auf jeder dieser Strecken.

⁽¹⁾ Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass alle Strecken, die die beteiligten Unternehmen nach Ankündigung des Zusammenschlusses vorhabens aufgegeben haben, für den in Rede stehenden Zusammenschluss nicht maßgeblich sind und für die Zwecke der wettbewerbsrechtlichen Würdigung nicht als Überschneidungen zwischen den beteiligten Unternehmen angesehen werden. Diese Strecken sind: Dublin-Krakau, Dublin-Verona und Dublin-Vilnius.

(52) Die Kommission kommt in dem Beschluss zu dem Ergebnis, dass der Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb insbesondere infolge der dadurch entstehenden beherrschenden Stellung auf den folgenden elf Strecken, auf denen Charterfluggesellschaften tätig sind, wahrscheinlich erheblich beeinträchtigen würde: Dublin-Barcelona, Dublin-Faro, Dublin-Gran Canaria, Dublin-Ibiza, Dublin-Lanzarote, Dublin-Málaga, Dublin-Palma, Cork-Barcelona, Cork-Lanzarote, Cork-Málaga und Cork-Palma. Ferner würde der Zusammenschluss wahrscheinlich auch zum Wegfall des überaus regen Wettbewerbs zwischen Ryanair und Aer Lingus und damit auch des erheblichen Wettbewerbsdrucks führen, den die beiden Fluggesellschaften vor dem Zusammenschluss auf diesen Strecken aufeinander ausübten. Daher würden die Reiseoptionen der Kunden wesentlich verringert und wahrscheinlich könnten die Charterfluggesellschaften nicht ausreichend Druck auf das Marktverhalten des Unternehmens nach dem Zusammenschluss ausüben, insbesondere in Bezug auf die Preisgestaltung auf diesen Strecken.

9. Potenzieller Wettbewerb

(53) Der Wettbewerb auf den derzeit von Ryanair und Aer Lingus bedienten Strecken ab Dublin, Shannon und Cork, wo beide Fluggesellschaften Stützpunkte haben, kann nicht isoliert betrachtet werden. Eine solche separate Analyse würde bedeuten, dass die entsprechenden sachlichen Märkte vollständig unabhängig voneinander sind. Die beiden Fluglinien verfügen jedoch über die notwendige Flexibilität, um Flugverbindungen zu verschieben oder hinzuzufügen, wenn sich das Wettbewerbsgefüge der verschiedenen von diesen Stützpunkten aus bedienten Strecken ändert. Die Untersuchung muss daher auch dynamisch ausgerichtet sein und berücksichtigen, inwieweit der Wegfall des engsten und wichtigsten Wettbewerbers einer Fluggesellschaft den potenziellen Wettbewerb beseitigt, dem Ryanair und Aer Lingus ohne den Zusammenschluss ausgesetzt wären.

(54) Die Untersuchung der Kommission ergab, dass Ryanair und Aer Lingus infolge ihres regen Wettbewerbs untereinander (Marktzutritte) potenziellen Wettbewerbsdruck aufeinander ausüben, während Marktzutritte anderer Fluggesellschaften kaum Auswirkungen auf die beteiligten Unternehmen haben.

(55) Die Kommission gelangt im Beschluss auf der Grundlage eines gemäßigten Ansatzes zu dem Ergebnis, dass der Zusammenschluss insbesondere infolge der Schaffung bzw. Stärkung einer beherrschenden Stellung wahrscheinlich zu einer erheblichen Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs auf den folgenden 6 Strecken führen würde, bei denen der realistischste potenzielle Neueinsteiger wegfiel: i) Ryanair-Strecken mit potenziellem Wettbewerb: Dublin-Bologna, Dublin-Bordeaux, Cork-Paris/Beauvais, Cork-München/Memmingen, Cork-Birmingham; ii) Aer Lingus-Strecken mit potenziellem Wettbewerb: Dublin-Newcastle.

C. Effizienzvorteile

(56) Ryanair machte geltend, dass der Zusammenschluss zu erheblichen Effizienzvorteilen zugunsten aller Kunden führen würde. Ryanair würde seine Erfahrungen im Bereich der Kostenreduzierung einsetzen, um die Effizienz von Aer Lingus zu steigern, dessen Kosten und Ticketpreise zu senken und dessen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Fluggesellschaften an den wichtigsten Flughäfen zu stärken.

- (57) Ryanair hat keine relevanten Informationen übermittelt, mit denen nachgewiesen werden könnte, dass die Effizienzvorteile überprüfbar und zusammenschlusspezifisch sind und wahrscheinlich an die Verbraucher weitergegeben würden. Auch die Kommission hat keine überprüfbaren Nachweise dafür gefunden, dass Ryanair die Kosten von Aer Lingus senken kann, ohne nachteilige Maßnahmen in anderen für die Verbraucher relevanten Bereichen wie dem Dienstleistungsniveau oder der Lage des Flughafens zu treffen. Ferner waren eine Reihe der von Ryanair geltend gemachten Effizienzvorteile nicht zusammenschlusspezifisch (wie Einsparungen bei Personalkosten, Treibstoffkosten und Vertriebskosten).
- (58) Somit erfüllen die geltend gemachten Effizienzvorteile nicht die drei in den Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse genannten kumulativen Voraussetzungen. Darüber hinaus müsste angesichts des extrem hohen gemeinsamen Marktanteils und des Umstands, dass nicht mit hinreichender Wahrscheinlichkeit mit einem rechtzeitigen und ausreichenden Marktzutritt zu rechnen wäre, davon ausgegangen werden, dass etwaige Effizienzvorteile nicht in ausreichendem Maße an die Verbraucher weitergegeben würden.

D. Verpflichtungsangebote

1. Beschreibung der endgültigen Verpflichtungsangebote

1.1 Verkauf des Aer-Lingus-Geschäfts auf 43 Überschneidungsstrecken an Flybe

- (59) Ryanair bot an, Flybe ein neues, eigenständiges Unternehmen zu übertragen (im Folgenden „zu veräußerndes Geschäft“, das möglicherweise den Namen „Flybe Ireland“ erhalten sollte), dem Ryanair eine Reihe von Vermögenswerten übertragen wollte, darunter Barmittel von 100 Mio. EUR, einen Leasingvertrag für mindestens 9 Flugzeuge des Typs Airbus A320, Zeitnischen (am Ausgangs- und am Zielort), Personal sowie eine unentgeltliche, nicht-ausschließliche, nicht unterlizenzierbare und nicht übertragbare Lizenz für die Marke „Aer Lingus“ für drei Jahre. Diese Marke sollte in Verbindung mit der Marke „Flybe“ verwendet werden.
- (60) Ryanair sagte zu, in Abstimmung mit Flybe für das zu veräußernde Geschäft einen Geschäftsplan für das erste Jahr auszuarbeiten, der einen vereinbarten Betrag veranschlagter Jahresgewinne vor Steuern vorsieht.
- (61) Flybe sollte auf 43 Strecken für die Dauer von mindestens sechs IATA-Flugplanperioden einen vereinbarten Flugplan umsetzen. Sofern die Gesamtzahl der von dem zu veräußernden Geschäft angebotenen wöchentlichen Flugverbindungen von/nach Irland je Flugplanperiode unverändert bliebe, sollte Flybe während der ersten sechs IATA-Flugplanperioden lediglich verpflichtet werden, i) für 90 % der Flybe-Strecken in der dritten und vierten IATA-Flugplanperiode und ii) für 85 % der Flybe-Strecken in der fünften und sechsten IATA-Flugplanperiode einen Flugplan aufzustellen.
- (62) Für den Fall eines Missbrauchs der Zeitnischen war ein Sanktionsmechanismus vorgesehen, der auf einer gleitenden Skala beruhte, die der Bedeutung der jeweiligen Strecke Rechnung trug, wobei die Sanktionen im Laufe der ersten sechs IATA-Flugplanperioden schrittweise sinken sollten.
- (63) Im Laufe der ersten sechs IATA-Flugplanperioden sollte Flybe einen Stützpunkt am Flughafen Dublin errichten und ein Flugzeug am Flughafen Cork stationieren.
- (64) Während der ersten drei IATA-Flugplanperioden sollte die Startseite der Aer-Lingus-Website in zwei Hälften unterteilt werden, auf denen der Markenname und das Logo von Aer Lingus bzw. dem zu veräußernden Geschäft sowie Links zu den jeweiligen Buchungswebsites erscheinen sollten. Nach diesen drei Flugplanperioden sollte ganz oben auf der Aer-Lingus-Website ein Banner mit einem Link zur Website des zu veräußernden Geschäfts platziert werden.
- (65) Was die sechs von Aer Arann bedienten Strecken betrifft, so sollte Flybe der Verpflichtung zur Bedienung dieser Strecken entweder im Rahmen der Aer-Arann-Franchisevereinbarung oder durch den Abschluss einer neuen Franchisevereinbarung mit Aer Arann nachkommen.

1.2 Verkauf von Zeitnischen für 3 Überschneidungsstrecken nach London an IAG (British Airways)

- (66) Ryanair bot an, der Fluggesellschaft IAG das Recht einzuräumen, für die Dauer von sechs IATA-Flugplanperioden unter Nutzung ihrer eigenen sowie der von Ryanair veräußerten Zeitnischen die Strecken Dublin-London, Cork-London und Shannon-London mit Flugzeugen des Typs A319 oder vergleichbaren Flugzeugen zu bedienen:
- i) IAG und Ryanair sollten einen Leasingvertrag für Gatwick oder eine Heathrow-Gatwick-Übertragungsvereinbarung schließen — je nachdem, ob und wann die sogenannte Heathrow-Übertragungsvoraussetzung (Heathrow Transfer Condition) erfüllt wäre, die vorsah, dass sowohl Ryanair als auch IAG erklären, dass die Inkraftsetzung der Heathrow-Gatwick-Übertragungsvereinbarung nicht gegen Artikel 10 der Satzung von Aer Lingus (oder etwaige Nachfolbestimmungen) oder andere anwendbare Gesetze oder sonstige Vorschriften verstößt;
 - ii) für den Fall, dass der Leasingvertrag für Gatwick in Kraft gewesen wäre, hätte IAG a) unter Nutzung von Ryanair-eigenen Zeitnischenpaaren 68 wöchentliche Flugverbindungen auf der Strecke Dublin-London-Gatwick, 13 wöchentliche Flugverbindungen auf der Strecke Cork-London-Gatwick und sieben wöchentliche Flugverbindungen auf der Strecke Shannon-London-Gatwick angeboten und b) zusätzlich unter Nutzung von IAG-eigenen oder noch von IAG zu erwerbenden Zeitnischen zwei wöchentliche Flugverbindungen auf der Strecke Dublin-Gatwick, eine wöchentliche Flugverbindung auf der Strecke Cork-Gatwick und sieben wöchentliche Flugverbindungen auf der Strecke Shannon-Gatwick;
 - iii) zusätzlich zu den Gatwick-Verbindungen hätte IAG unter Nutzung von Zeitnischen, die IAG von Ryanair geleast hätte, sieben wöchentliche Flugverbindungen auf der Strecke Dublin-Heathrow anbieten können. Gemäß einer überarbeiteten IAG-Vereinbarung hätte IAG zusätzlich einen Leasingvertrag für Heathrow schließen sollen;

iv) wenn die Heathrow-Übertragungsvoraussetzung erfüllt gewesen wäre, hätte IAG den Leasingvertrag für Gatwick kündigen dürfen (und auch den Leasingvertrag für Heathrow, sofern dieser in Kraft gewesen wäre) und die Heathrow-Gatwick-Übertragungsvereinbarung in Kraft setzen können (IAG-Kaufoption). Dadurch hätte IAG seine Gatwick-Zeitnischen (siehe oben) für die Strecke Dublin-Gatwick und sieben zusätzliche Gatwick-Zeitnischen abgetreten und dafür von Aer Lingus Zeitnischen für London-Heathrow erhalten: a) für 70 wöchentlichen Flugverbindungen auf der Strecke Dublin-London-Heathrow, b) für 14 wöchentliche Flugverbindungen auf der Strecke Cork-London-Heathrow und c) für 14 wöchentliche Flugverbindungen auf der Strecke Shannon-London-Heathrow. Eine überarbeitete IAG-Vereinbarung sah einen neuen Leasingvertrag für Heathrow und eine Änderung der Zahl der Gatwick-Zeitnischen vor, die Ryanair im Austausch für die Heathrow-Zeitnischen erhalten hätte.

1.3 Zusätzlicher Verkauf von Zeitnischen für Strecken zwischen London und Irland

(67) Ryanair bot an, für die Dauer von sechs IATA-Flugplanperioden nach einem Zeitnischenübertragungsverfahren allen interessierten Fluggesellschaften genügend Zeitnischen zur Bedienung der Strecken Dublin-London, Cork-London und/oder Shannon-London mit eigenen Flugzeugen abzutreten oder Aer Lingus zur Abtretung zu veranlassen, wobei höchstens so viele Zeitnischen abgetreten werden sollten, wie das neu aufgestellte Unternehmen auf der betreffenden Strecke mehr Flugverbindungen anbot als die andere Fluggesellschaft.

1.4 Potenzieller Wettbewerb

(68) Ryanair bot an, für die Dauer der ersten sechs IATA-Flugplanperioden und für alle Zeit danach allen interessierten Fluggesellschaften Zeitnischen für konkurrierende Flugverbindungen abzutreten oder Aer Lingus zur Abtretung zu veranlassen.

2. Würdigung der endgültigen Verpflichtungsangebote

2.1 Flybe wäre kein geeigneter Käufer

(69) Die Kommission vertritt in dem Beschluss die Ansicht, dass Flybe kein geeigneter Käufer wäre, der anhand des zu veräußernden Geschäfts Wettbewerbsdruck auf dem Markt ausüben würde.

(70) Erstens gebe es, wenn die als Teil des Flybe-Ireland-Geschäfts zu veräußernden Vermögenswerte nicht genau festgelegt seien, keine ausreichende Gewähr dafür, dass das zu veräußernde Geschäft die Vermögenswerte besäße, die ein rentables und wettbewerbsfähiges Unternehmen benötigt.

(71) Zweitens vertritt die Kommission in Bezug auf das Geschäftsmodell von Flybe die Auffassung, dass die Bedienung von Strecken zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich zwar, abhängig von den jeweils genutzten Flugzeugen, zu dem derzeitigen Geschäftsmodell von Flybe passen würde, andere Strecken, insbesondere längere Urlaubsstrecken, hingegen nicht. Ferner stellt die Kommission fest, dass Flybe keine Erfahrungen im Flugbetrieb mit Flugzeugen des Typs Airbus A320 hat und somit vor der Herausforderung stünde, die Gegebenheiten und Herausforderungen dieses Marktes zu verstehen.

(72) Drittens vertritt die Kommission die Ansicht, dass die beiden Vereinbarungen, die vorsehen, dass Ryanair einen einjährigen Geschäftsplan für Flybe Ireland ausarbeitet und dass Ryanair die Kostenbasis des zu veräußernden Geschäfts (um-)strukturiert — wenngleich keine dauerhafte Beziehung zwischen dem zusammengeschlossenen Unternehmen und dem zu veräußernden Geschäft entstände —, wohl nicht mit dem Konzept unabhängiger Wettbewerber vereinbar wären.

(73) Angesichts des Umstands, dass sich die bisherigen Erfahrungen von Flybe im Zutritt in neue Märkte recht stark von dem geplanten Erwerb von Flybe Ireland unterschieden, da Flybe kaum über Erfahrung auf dem irischen Markt verfügte und, im Gegensatz zu Aer Lingus, nur wenig Erfahrung und Erfolge im Wettbewerb mit Ryanair hatte, vertritt die Kommission in dem Beschluss viertens die Auffassung, dass nicht stichhaltig bewiesen ist, dass Flybe über die einschlägige Erfahrung verfügt, die für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung von Flybe Ireland als rentablem und aktivem Marktteilnehmer erforderlich sind, der den Wettbewerb mit dem zusammengeschlossenen Unternehmen aufnimmt.

(74) Fünftens kommt die Kommission in dem Beschluss zu dem Ergebnis, dass Flybe nicht über die finanziellen Ressourcen verfügt, die für die mittelfristige Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung von Flybe Ireland als rentablem und aktivem Wettbewerber des Unternehmens nach dem Zusammenschluss erforderlich sind.

(75) Sechstens vertritt die Kommission in Bezug auf die Fähigkeit von Flybe, mit dem Unternehmen nach dem Zusammenschluss im Wettbewerb zu stehen, die Ansicht, dass es trotz der vorgeschlagenen Marken-Lizenz, der geplanten Werbemaßnahmen auf Websites und der vorgesehenen Kapitalzuführungen für Flybe Ireland ungewiss ist, ob Flybe in der Lage wäre, insbesondere in Bezug auf Fluggäste aus Irland eine ausreichend starke Marke zu schaffen, die es dem Unternehmen ermöglichen würde, wirksam Wettbewerbsdruck auf das Unternehmen nach dem Zusammenschluss auszuüben, so dass die von der Kommission geäußerten wettbewerbsrechtlichen Bedenken ausgeräumt würden. Außerdem dürfte die Fähigkeit von Flybe Ireland, wirksam Wettbewerbsdruck auf das Unternehmen nach dem Zusammenschluss auszuüben, so dass die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission ausgeräumt würden, durch den geplanten geringen Flugbetrieb der Gesellschaft von ihren Stützpunkten aus und die vorgesehene Anzahl der zu veräußernden Zeitnischen und der damit verbundenen Kapazitäten beeinträchtigt werden. Ferner erachtet es die Kommission angesichts der Einnahmen- und Kostenbasis von Flybe Ireland als unwahrscheinlich, dass das Unternehmen in der Lage wäre, 43 Strecken rentabel zu bedienen.

(76) Siebtens stellt die Kommission fest, dass Flybe keinen ausreichenden Anreiz hätte, den Flugbetrieb zumindest auf einem Großteil der 43 Flybe-Strecken langfristig aufrechtzuerhalten.

(77) Außerdem kommt die Kommission in dem Beschluss zu dem Ergebnis, dass nicht damit zu rechnen wäre, dass die Verpflichtungen in Bezug auf Flybe und die Franchisevereinbarung zeitnah erfüllt werden. Auch konnte die Kommission nicht eindeutig feststellen, dass die angebotenen Verpflichtungen, wenn sie erfüllt sind, die in dem Beschluss geäußerten wettbewerbsrechtlichen Bedenken hinsichtlich der Aer-Ärann-Strecken vollständig und zweifelsfrei beseitigen.

- (78) Und schließlich waren die Verpflichtungsangebote nicht klar genug, und es bestanden Zweifel daran, ob sie rechtzeitig umgesetzt werden.

2.2 Unsicherheiten hinsichtlich der drei London-Strecken — IAG

- (79) Die Kommission konnte nicht mit der erforderlichen Sicherheit feststellen, dass die aus den endgültigen Verpflichtungsangeboten hervorgehenden neuen Geschäftsstrukturen hinsichtlich der drei London-Strecken hinreichend praktikabel wären und lange genug Bestand hätten, um zu gewährleisten, dass es während des Mindestzeitraums und danach nicht zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs auf den drei London-Strecken kommt.
- (80) Unabhängig davon, ob der Leasingvertrag für Gatwick oder die Heathrow-Gatwick-Übertragungsvereinbarung in Kraft ist, wäre mit einem Rückgang der Gesamtkapazität auf den Strecken zu rechnen, und das Unternehmen nach dem Zusammenschluss behielte gemessen an der Zahl der Flugverbindungen und den Kapazitäten auf den drei London-Strecken (Dublin, Cork und Shannon) seine beherrschende Stellung. Ferner weist IAG ein anderes Geschäftsmodell auf, das stärker auf Geschäftsreisende und Passagiere mit Anschlussflügen ausgerichtet ist (dieser Aspekt ist von Belang, wenn die Heathrow-Gatwick-Übertragungsvereinbarung in Kraft ist). Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass IAG während des Mindestzeitraums keinen ausreichenden Druck auf das Unternehmen nach dem Zusammenschluss ausüben würde.
- (81) Nach Ansicht der Kommission wäre damit zu rechnen, dass IAG die drei Strecken ab Gatwick aufgeben und den Flugbetrieb auf den drei Strecken ab Heathrow nach Ablauf des Mindestzeitraums stark zurückzufahren würde. Außerdem stellt die Kommission auf der Grundlage ihrer Marktuntersuchung fest, dass auf diesen Strecken nicht mit hinreichender Wahrscheinlichkeit mit einem ausreichenden und rechtzeitigen Marktzutritt zu rechnen ist.
- (82) Und schließlich ist es angesichts der Komplexität der Verpflichtungsangebote, der darin enthaltenen Widersprüche, des Formblatts RM und der IAG-Vereinbarung und des Streitbeilegungsmechanismus zweifelhaft, ob die Verpflichtungen rechtzeitig erfüllt würden.

2.3 Schlussfolgerung

- (83) Auf der Grundlage aller Erkenntnisse einschließlich der Ergebnisse des Markttests vertritt die Kommission in dem Beschluss die Auffassung, dass die endgültigen Verpflichtungsangebote wahrscheinlich nicht zum Marktzutritt neuer Wettbewerber führen würden, die in der Lage wären, ausreichenden Wettbewerbsdruck auf das Unternehmen nach dem Zusammenschluss auszuüben.
- (84) Die Kommission konnte auf der Grundlage der endgültigen Verpflichtungsangebote nicht mit ausreichender Sicherheit davon ausgehen, dass die Verpflichtungen zeitnah erfüllt werden können und dass sie ausreichend lange Bestand hätten und praktikabel wären, um sicherzustellen, dass es in absehbarer Zukunft nicht zu einer Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs käme, die durch die Verpflichtungen vermieden werden soll.
- (85) Ferner konnte die Kommission nicht eindeutig feststellen, dass die endgültigen Verpflichtungsangebote, wenn sie erfüllt sind, die in dem Beschluss geäußerten wettbewerbsrechtlichen Bedenken vollständig und zweifelsfrei beseitigen.
- (86) Daher stellt die Kommission in dem Beschluss abschließend fest, dass die Verpflichtungsangebote von Ryanair nicht geeignet sind, die festgestellte erhebliche Behinderung des wirksamen Wettbewerbs zu beseitigen und sicherzustellen, dass der Zusammenschluss mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

V. SCHLUSSFOLGERUNG

- (87) Aus den vorgenannten Gründen wird in dem Beschluss festgestellt, dass durch den geplanten Zusammenschluss der Wettbewerb im gesamten Binnenmarkt oder in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindert worden wäre.
- (88) Folglich wird der Zusammenschluss in dem Beschluss für mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen unvereinbar erklärt.