

URTEIL DES GERICHTS (Dritte Kammer)

6. Juli 2010*

In der Rechtssache T-342/07

Ryanair Holdings plc mit Sitz in Dublin (Irland), Prozessbevollmächtigte: J. Swift, QC, V. Power, A. McCarthy und D. Hull, Solicitors, und Rechtsanwalt G. Berrisch,

Klägerin,

gegen

Europäische Kommission, vertreten durch X. Lewis und S. Noë als Bevollmächtigte,

Beklagte,

* Verfahrenssprache: Englisch.

unterstützt durch

Aer Lingus Group plc mit Sitz in Dublin, Prozessbevollmächtigte: zunächst A. Burnside, Solicitor, und Rechtsanwälte B. van de Walle de Ghelcke und T. Snels, dann A. Burnside und B. van de Walle de Ghelcke,

und durch

Irland, vertreten durch D. O'Hagan und J. Buttimore als Bevollmächtigte im Beistand der Rechtsanwälte M. Cush, D. Barniville und N. Travers,

Streithelfer,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung K(2007) 3104 der Kommission vom 27. Juni 2007 zur Erklärung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen (Fall Nr. COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus)

erlässt

DAS GERICHT (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten J. Azizi, der Richterin E. Cremona und des Richters S. Frimodt Nielsen (Berichterstatter),

Kanzler: C. Kantza, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 6. Juli 2009

folgendes

Urteil

Sachverhalt

A — Beteiligte

- 1 Die Ryanair Holdings plc (im Folgenden: Klägerin oder Ryanair) ist eine börsennotierte Gesellschaft, die im Jahr 2006 über eine Flotte von 120 Flugzeugen verfügte

(neben 161 bestellten und in den sechs folgenden Jahren zu liefernden Flugzeugen). Mit diesen Flugzeugen wurden seinerzeit Linienflüge zu über 400 Zielen in 40 Ländern durchgeführt, darunter auf 75 Strecken zwischen Irland (hauptsächlich vom Flughafen Dublin aus, aber auch von den Flughäfen Shannon, Cork, Kerry und Knock aus) und anderen europäischen Ländern.

- 2 Die Aer Lingus Group plc ist eine Aktiengesellschaft irischen Rechts. Nach ihrer Privatisierung im Jahr 2006 durch die irische Regierung, bei der der Staat einen Anteil von 25,35% behielt, wurden ihre Aktien am 2. Oktober 2006 zum Börsenhandel zugelassen. Die Aer Lingus Group ist die Holdinggesellschaft der Aer Lingus Ltd (im Folgenden zusammen: Aer Lingus), einer Fluggesellschaft mit Sitz in Irland, die Linienflüge von und zu den Flughäfen Dublin, Cork und Shannon durchführt. Aer Lingus betrieb im Jahr 2006 mit einer Flotte von 28 Flugzeugen (die ab Ende 2007 auf 32 Flugzeuge erhöht werden sollte) ein Kurzstreckenflugnetz auf 70 Strecken zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich sowie anderen Mitgliedstaaten. Ihre Flotte von 7 Langstreckenflugzeugen (die ab Ende 2007 9 Langstreckenflugzeuge zählen sollte) erlaubte es ihr, mehrere Ziele in den Vereinigten Staaten und Dubai anzufliegen.

B — *Verwaltungsverfahren*

- 3 Am 5. Oktober 2006 gab Ryanair ihre Absicht bekannt, ein öffentliches Übernahmeangebot über das gesamte Kapital der Aer Lingus Group abzugeben. Dieses Angebot wurde am 23. Oktober 2006 abgegeben.
- 4 Der Zusammenschluss wurde am 30. Oktober 2006 bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften angemeldet.

- 5 Mit Entscheidung vom 20. Dezember 2006 vertrat die Kommission den Standpunkt, dass der Zusammenschluss Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gebe, und beschloss gemäß Art. 6 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. L 24, S. 1, im Folgenden: Fusionskontrollverordnung), das Verfahren zur eingehenden Prüfung einzuleiten.

- 6 Am 27. März 2007 wurde Ryanair gemäß Art. 18 der Fusionskontrollverordnung eine Mitteilung der Beschwerdepunkte übersandt. Am 17. April 2007 antwortete Ryanair auf diese Mitteilung.

- 7 Mit Entscheidung K(2007) 3104 vom 27. Juni 2007 erklärte die Kommission den angemeldeten Zusammenschluss für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt (Fall Nr. COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus) (im Folgenden: angefochtene Entscheidung).

C — Inhalt der angefochtenen Entscheidung

- 8 Nach dem Hinweis darauf, dass die angemeldete Transaktion einen Zusammenschluss von gemeinschaftsweiter Bedeutung darstelle (Abschnitte 3 und 4 der angefochtenen Entscheidung), legt die Kommission die bei der Prüfung eingesetzten Untersuchungsmaßnahmen dar (Abschnitt 5 der angefochtenen Entscheidung). Sie führt aus, dass die Prüfung die Versendung zahlreicher Auskunftsverlangen nach Art. 11 der Fusionskontrollverordnung, u. a. an andere Linienfluggesellschaften, Charterfluggesellschaften, Flughäfen und Firmenkunden, sowie Kontakte mit den Behörden zur Koordination von Zeitnischen sowie zivilen Luftfahrt- und Verkehrsbehörden erforderlich gemacht habe. Die Kommission hat ferner eine Preiskorrelationsanalyse durchgeführt, um die relevanten Märkte zu definieren (Abschnitt 6.3 und Anhang III der angefochtenen Entscheidung) und eine unabhängige Beratungsfirma

mit einer Kundenbefragung am Flughafen Dublin beauftragt (Abschnitt 7.3.5 und Anhänge I und II der angefochtenen Entscheidung). Ferner hat sie die von Ryanair und Aer Lingus vorgelegten wirtschaftsstatistischen Stellungnahmen untersucht und zwei Reihen von Regressionsanalysen durchgeführt, um auf empirische Weise die voraussichtlichen Auswirkungen des Zusammenschlusses zu testen (Abschnitt 7.4.3 und Anhang IV der angefochtenen Entscheidung).

1. *Relevante Märkte*

- 9 In Bezug auf die Definition der relevanten Märkte (Abschnitt 6 der angefochtenen Entscheidung) legt die Kommission dar, dass Ryanair und Aer Lingus beide Dienstleistungen im Personenluftverkehr in Europa bereitstellten. Entsprechend ihrer Praxis hat die Kommission hauptsächlich die Substituierbarkeit aus der Perspektive der Nachfrageseite geprüft. Sie hat die Märkte auf der Grundlage eines auf den „Ausgangsort“ und den „Bestimmungsort“ bezogenen Ansatzes — sogenannter „Herkunft-und-Ziel-Ansatz“ — definiert, nach dem jede Strecke zwischen einem Ausgangsort und einem Bestimmungsort als ein separater Markt angesehen wird. Um zu bestimmen, ob ein bestimmtes Herkunft-und-Ziel-Paar einen relevanten Markt bildet, hat die Kommission die verschiedenen Möglichkeiten der Verbraucher, zwischen diesen beiden Orten zu reisen, geprüft. Ferner hat sie untersucht, ob die Flüge ab Dublin (oder Shannon und Cork, den beiden anderen von den fusionierenden Parteien genutzten Flughäfen) zu zwei (oder mehr) Flughäfen, mit denen dieselbe Stadt angebunden wird, substituierbar sind (Abschnitt 6.3 der angefochtenen Entscheidung). Angesichts der von Ryanair und Aer Lingus angebotenen Dienstleistungen hat die Kommission festgestellt, dass die geplante Transaktion bei 35 der Städtepaare, die die relevanten Märkte bildeten, zu horizontalen Überschneidungen führe (Randnr. 333 der angefochtenen Entscheidung) und dass sie bei zahlreichen Städtepaaren,

die relevante Märkte bildeten, auf denen nur eine der fusionierenden Parteien tätig sei, Anlass zu Besorgnis gebe (Randnr. 334 der angefochtenen Entscheidung).

2. Beurteilung der Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb

- ¹⁰ Für die Beurteilung der Auswirkungen der Transaktion nahm die Kommission auf den in den Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse gemäß der Ratsverordnung über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. 2004, C 31, S. 5, im Folgenden: Leitlinien) definierten Rahmen für die Analyse Bezug.
- ¹¹ Die Kommission hat erstens die Marktanteile von Ryanair und Aer Lingus auf den 35 Strecken geprüft, auf denen sich ihre Angebote überschneiden. Sie hat festgestellt, dass die Transaktion ein Monopol auf 22 Strecken schaffe und zur Begründung ganz erheblicher Marktanteile auf 13 anderen führe (Abschnitt 7.2 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission ging ferner davon aus, dass die beiden Gesellschaften auf allen betroffenen Strecken die „nächsten Wettbewerber“ seien (Abschnitt 7.3 der angefochtenen Entscheidung) und dass sie entgegen dem Vorbringen von Ryanair zurzeit miteinander im Wettbewerb stünden (Abschnitt 7.4 der angefochtenen Entscheidung). Anschließend hat die Kommission die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf die Märkte untersucht, auf denen Ryanair und Aer Lingus direkte oder potenzielle Konkurrenten seien, und hat festgestellt, dass der Vorgang den direkten Wettbewerb auf den 35 sich überschneidenden Strecken und den potenziellen Wettbewerb auf 15 Strecken ohne Überschneidung entfallen lasse (Abschnitte 7.5 und 7.6 der angefochtenen Entscheidung).

- 12 Zweitens hat die Kommission dargelegt, dass der „fragmentierte Kundenstamm“ von Ryanair und Aer Lingus „dem keine Kaufkraft entgegenzusetzen“ und keine oder nur begrenzte Möglichkeiten habe, zu anderen Anbietern zu wechseln (Abschnitt 7.7 der angefochtenen Entscheidung).
- 13 Drittens hat die Kommission geprüft, ob der Markteintritt neuer Wettbewerber oder die Expansion bestehender Wettbewerber die wettbewerbswidrigen Auswirkungen der Transaktion beseitigen könne, und kam dabei zu dem Schluss, dass dies nicht der Fall sei (Abschnitt 7.8 der angefochtenen Entscheidung).
- 14 Viertens hat die Kommission eine individuelle Beurteilung der 35 sich überschneidenden Strecken vorgenommen. Sie hat festgestellt, dass der Zusammenschluss aufgrund der Schaffung einer beherrschenden Stellung auf jeder dieser Strecken einen wirksamen Wettbewerb erheblich beeinträchtigen würde (Abschnitt 7.9 der angefochtenen Entscheidung).
- 15 Fünftens hat die Kommission geprüft, ob die von Ryanair geltend gemachten möglichen Effizienzen ausreichen, um die negativen Folgen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb auszugleichen. Sie kam zu dem Schluss, dass dies nicht der Fall sei, da die entsprechenden Effizienzen nicht nachweisbar und nicht fusionsspezifisch seien und nicht an die Verbraucher weitergegeben würden (Abschnitt 7.10 der angefochtenen Entscheidung).

3. *Beurteilung der Verpflichtungen*

- 16 Die Kommission hat ferner die von Ryanair im Verwaltungsverfahren angebotenen Verpflichtungen geprüft. Sie ging davon aus, dass diese nicht klar genug seien, um umgesetzt werden zu können, und dass dadurch jedenfalls die aufgezeigten Wettbewerbsprobleme nicht beseitigt würden (Abschnitt 8 der angefochtenen Entscheidung).
- 17 Im Ergebnis nahm die Kommission an, dass die Durchführung des Zusammenschlusses einen wirksamen Wettbewerb erheblich beeinträchtigen würde, insbesondere aufgrund einer dadurch entstehenden dominanten Position auf 35 Strecken von und nach Dublin, Shannon und Cork sowie der Schaffung bzw. Stärkung einer dominanten Position auf 15 Strecken von und nach Dublin und Cork. Sie hat den Zusammenschluss daher für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt (Abschnitt 9 und verfügender Teil der angefochtenen Entscheidung).

Verfahren und Anträge der Beteiligten

- 18 Mit Klageschrift, die am 10. September 2007 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Klägerin Klage auf Nichtigklärung der angefochtenen Entscheidung erhoben.
- 19 Mit Beschluss vom 12. Februar 2008 hat der Präsident der Dritten Kammer des Gerichts Irland und die Aer Lingus Group in dem Rechtsstreit als Streithelfer zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen.

20 Auf Bericht des Berichterstatters hat das Gericht (Dritte Kammer) beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen.

21 In der mündlichen Verhandlung vom 6. Juli 2009 haben die Beteiligten mündlich verhandelt und auf Fragen des Gerichts geantwortet.

22 Die Klägerin beantragt,

— die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären;

— der Kommission die Kosten aufzuerlegen;

— Irland und der Aer Lingus Group die Kosten ihrer Beitritte aufzuerlegen.

23 Die Kommission beantragt,

— die Klage abzuweisen;

— der Klägerin die Kosten aufzuerlegen.

²⁴ Die Aer Lingus Group beantragt,

- die Klage abzuweisen;

- der Klägerin die Kosten aufzuerlegen.

²⁵ Irland beantragt,

- die Klage abzuweisen;

- der Klägerin die Kosten aufzuerlegen.

Rechtliche Würdigung

²⁶ Um einen Zusammenschluss für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt zu erklären, muss die Kommission nach Art. 2 Abs. 3 der Fusionskontrollverordnung nachweisen, dass durch die Durchführung des angemeldeten Zusammenschlusses ein wirksamer Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindert würde, insbesondere durch Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung.

- 27 Eine solche, auf der Grundlage von Art. 8 Abs. 3 der Fusionskontrollverordnung erlassene Entscheidung beruht auf dem Ergebnis einer von der Kommission vorgenommenen Untersuchung der voraussichtlichen Entwicklung. Diese Untersuchung der voraussichtlichen Entwicklung besteht in der Prüfung, inwieweit der angemeldete Zusammenschluss die für den Stand des Wettbewerbs auf einem bestimmten Markt maßgebenden Faktoren verändern könnte, um zu ermitteln, ob sich daraus ein erhebliches Hindernis für einen wirksamen Wettbewerb ergeben würde. Eine solche Untersuchung erfordert es, sich die verschiedenen Ursache-Wirkungs-Ketten vor Augen zu führen und von denjenigen mit der größten Wahrscheinlichkeit auszugehen (vgl. in Bezug auf die Verordnung [EWG] Nr. 4064/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen [berichtigte Fassung in ABl. 1990, L 257, S. 13] in der mit der Verordnung [EG] Nr. 1310/97 des Rates vom 30. Juni 1997 [ABl. L 180, S. 1] geänderten Fassung [im Folgenden: frühere Fusionskontrollverordnung] Urteil des Gerichtshofs vom 15. Februar 2005, Kommission/Tetra Laval, C-12/03 P, Slg. 2005, I-987, Randnr. 43).
- 28 Wenn die an der Transaktion Beteiligten im Verwaltungsverfahren ordnungsgemäß Verpflichtungen angeboten haben, damit eine Entscheidung über die Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt ergeht, hat die Kommission den Zusammenschluss in der durch diese Verpflichtungen geänderten Form zu prüfen. Es ist demnach Sache der Kommission, nachzuweisen, dass die entsprechenden Verpflichtungen den so geänderten Zusammenschluss nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar machen (vgl. in diesem Sinne in Bezug auf die frühere Fusionskontrollverordnung Urteil des Gerichts vom 21. September 2005, EDP/Kommission, T-87/05, Slg. 2005, II-3745, Randnrn. 63 bis 65).
- 29 Im Übrigen hat der Gerichtshof entschieden, dass die Grundregeln der Verordnung und insbesondere ihr Art. 2 der Kommission vor allem bei wirtschaftlichen Beurteilungen ein gewisses Ermessen einräumen, so dass die vom Richter vorzunehmende Kontrolle der Ausübung eines solchen — für die Aufstellung der Regeln über Zusammenschlüsse wesentlichen — Ermessens unter Berücksichtigung des Beurteilungsspielraums erfolgen muss, der den Bestimmungen wirtschaftlicher Art, die Teil der Regelung von Zusammenschlüssen sind, zugrunde liegt (vgl. in Bezug auf die frühere Fusionskontrollverordnung Urteile des Gerichtshofs vom 31. März 1998, Frankreich

u. a./Kommission, „Kali & Salz“, C-68/94 und C-30/95, Slg. 1998, I-1375, Randnrn. 223 und 224, sowie Kommission/Tetra Laval, oben in Randnr. 27 angeführt, Randnr. 38).

- 30 Auch wenn der Richter der Europäischen Union anerkennt, dass der Kommission in Wirtschaftsfragen ein Beurteilungsspielraum zusteht, bedeutet dies nicht, dass er eine Kontrolle der Auslegung von Wirtschaftsdaten durch die Kommission unterlassen muss. Der Unionsrichter muss nämlich nicht nur die sachliche Richtigkeit der angeführten Beweise, ihre Zuverlässigkeit und ihre Kohärenz prüfen, sondern auch kontrollieren, ob diese Beweise alle relevanten Daten darstellen, die bei der Beurteilung einer komplexen Situation heranzuziehen waren, und ob sie die aus ihnen gezogenen Schlüsse zu stützen vermögen (vgl. in Bezug auf die frühere Fusionskontrollverordnung Urteile des Gerichtshofs Kommission/Tetra Laval, oben in Randnr. 27 angeführt, Randnr. 39, und vom 10. Juli 2008, Bertelsmann und Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, Slg. 2008, I-4951, Randnr. 69).
- 31 Nach ständiger Rechtsprechung kommt zudem in den Fällen, in denen die Organe über einen Beurteilungsspielraum verfügen, der Beachtung der Garantien, die die Unionsrechtsordnung in Verwaltungsverfahren gewährt, eine umso größere Bedeutung zu. Zu diesen Garantien gehören insbesondere die Verpflichtung der Kommission, sorgfältig und unparteiisch alle relevanten Gesichtspunkte des Einzelfalls zu untersuchen, das Recht des Betroffenen, seinen Standpunkt zu Gehör zu bringen, und das Recht auf eine ausreichende Begründung der Entscheidung (Urteil des Gerichtshofs vom 21. November 1991, Technische Universität München, C-269/90, Slg. 1991, I-5469, Randnr. 14, und Urteil des Gerichts vom 7. Mai 2009, NVV u. a./Kommission, T-151/05, Slg. 2009, II-1219, Randnr. 163).
- 32 Die Argumente der Beteiligten sind anhand dieser Grundsätze über die Rechtmäßigkeitskontrolle im Bereich Zusammenschlüsse zu prüfen.

- 33 Die Klägerin stützt ihre Klage auf fünf Klagegründe: erstens offensichtliche Fehler bei der Beurteilung des Konkurrenzverhältnisses zwischen Ryanair und Aer Lingus, zweitens offensichtliche Fehler bei der Beurteilung der Eintrittsbarrieren, drittens offensichtliche Beurteilungsfehler im Rahmen der für die einzelnen Strecken durchgeführten Analyse (sogenannte Analyse von Strecke zu Strecke, im Folgenden: streckenbezogene Analyse), viertens offensichtliche Beurteilungsfehler im Rahmen der Prüfung der sich aus dem Zusammenschluss ergebenden Effizienzgewinne und fünftens offensichtliche Beurteilungsfehler bei der Analyse der von Ryanair angebotenen Verpflichtungen (siehe oben, Randnrn. 11 und 13 bis 16).
- 34 Die Definition der relevanten Märkte und die Analyse der Reaktionen der Kunden werden von der Klägerin als solche nicht angegriffen (siehe oben, Randnrn. 9 und 12).

A — Zum ersten Klagegrund, der die Beurteilung des Konkurrenzverhältnisses zwischen Ryanair und Aer Lingus betrifft

- 35 Die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung durchgeführte Analyse gliedert sich, soweit sie für die Beurteilung des vorliegenden Klagegrundes relevant ist, in folgende Etappen: erstens die Feststellung, dass die Fusion zu sehr hohen Marktanteilen auf einer großen Zahl von Strecken führe (Abschnitt 7.2 der angefochtenen Entscheidung), zweitens die Feststellung, dass Ryanair und Aer Lingus auf allen diesen Strecken die „nächsten Wettbewerber“ seien (Abschnitt 7.3 der angefochtenen Entscheidung), drittens die Prüfung des zurzeit zwischen Ryanair und Aer Lingus bestehenden Wettbewerbs (Abschnitt 7.4 der angefochtenen Entscheidung) und viertens die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den direkten Wettbewerb zwischen Ryanair und Aer Lingus und die sich daraus ergebenden negativen Folgen für die Kunden (Abschnitte 7.5 und 7.6 der angefochtenen Entscheidung). Im Rahmen dieser Analyse ist die Kommission auf das Argument von Ryanair mit den hinsichtlich der Dienstleistungsangebote bestehenden Unterschieden zwischen ihrem Angebot zu niedrigen Kosten und mit minimalen Leistungen und dem Angebot

durchschnittlicher Leistungen seitens Aer Lingus eingegangen (Abschnitt 7.3 der angefochtenen Entscheidung).

- ³⁶ Die Klägerin kritisiert im Wesentlichen diesen Aspekt der angefochtenen Entscheidung und trägt dazu vor, dass die Kommission die Bedeutung der von den fusionierenden Parteien gehaltenen hohen Marktanteile überschätzt und keinen hinreichenden Nachweis dafür vorgelegt habe, dass Aer Lingus und sie ungeachtet ihrer Unterschiede aufeinander einen so großen Wettbewerbsdruck — bei einer so geringen Wahrscheinlichkeit eines Eintritts auf die relevanten Märkte — ausübten, dass der Zusammenschluss einen wirksamen Wettbewerb auf diesen Märkten erheblich behindere.
- ³⁷ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, trägt vor, dass die Marktanteile „nützliche erste Indikatoren“ darstellten, die durch andere Anhaltspunkte bekräftigt würden, aus denen hervorgehe, dass Aer Lingus der nächste Wettbewerber von Ryanair auf den Strecken sei, auf denen sich ihre Angebote überschneiden. Der Zusammenschluss habe demnach zur Folge, dass der zurzeit von Aer Lingus auf Ryanair ausgeübte Wettbewerbsdruck entfalle.
- ³⁸ Das Gericht hat der Reihe nach die Argumente der Beteiligten zum den Marktanteilen zugeschriebenen „übermäßigen Gewicht“, zur fehlenden Berücksichtigung „grundlegender Unterschiede“ zwischen Ryanair und Aer Lingus, zum Wettbewerbsvorteil aufgrund des Bestehens einer Basis in Dublin, zu den „nichttechnischen Beweisen“, zur wirtschaftsstatistischen Analyse der Kommission, zu den von Ryanair vorgelegten wirtschaftsstatistischen Daten, zum von den Chartergesellschaften ausgeübten Wettbewerbsdruck, zur bei Fluggästen durchgeführten Umfrage, zur bei Firmenkunden durchgeführten Umfrage und schließlich zum Schaden für die Verbraucher zu prüfen.

1. Zum den Marktanteilen zugeschriebenen „übermäßigen Gewicht“

a) Vorbringen der Beteiligten

39 Die Klägerin macht geltend, dass sich die Kommission in der angefochtenen Entscheidung auf die falsche Prämisse gestützt habe, dass Aer Lingus und sie identische Fluggesellschaften seien, was es ihr erlaubt habe, „automatisch“ von ihren hohen Marktanteilen darauf zu schließen, dass der Zusammenschluss eine erhebliche Behinderung eines wirksamen Wettbewerbs bewirken werde. Auch wenn die Marktanteile für die Beurteilung eines Zusammenschlusses unter dem Aspekt des Wettbewerbs relevant seien, stellten sie doch nur einen „Ausgangspunkt“ dar. Es verstoße gegen die Regeln über die Beweislast, wenn mit solchen Marktanteilen eine starke negative Vermutung hinsichtlich der Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb verbunden werde. Jedenfalls habe sie die entsprechende Vermutung widerlegt und rechtlich hinreichend bewiesen, dass zwischen den beiden Gesellschaften „grundlegende Unterschiede“ bestünden und dass die Eintrittsschranken niedrig seien. Die von Ryanair und Aer Lingus angebotenen Dienstleistungen seien „höchst unterschiedlich“ und richteten sich an unterschiedliche Kategorien von Fluggästen. Daher lasse sich allein anhand der Marktanteile nicht bestimmen, inwieweit die Beteiligten aufeinander einen Wettbewerbsdruck ausübten. Im Übrigen bedeute die Präsenz nur einer Fluggesellschaft auf einer bestimmten Strecke angesichts des leichten Markteintritts keine beherrschende Stellung.

40 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, macht geltend, dass aus der angefochtenen Entscheidung hervorgehe, dass die Marktanteile „nützliche erste Indikatoren“ darstellten, die durch andere Umstände bekräftigt würden, aus denen hervorgehe, dass Aer Lingus auf den in der vorliegenden Rechtssache in Rede stehenden Strecken der nächste Wettbewerber von Ryanair sei.

b) Würdigung durch das Gericht

- 41 Nach ständiger Rechtsprechung kann, wenngleich die Bedeutung der Marktanteile von einem Markt zum anderen unterschiedlich sein kann, zu Recht davon ausgegangen werden, dass besonders hohe Anteile — von außergewöhnlichen Umständen abgesehen — als solche den Beweis für das Vorliegen einer beherrschenden Stellung liefern (vgl. hinsichtlich des Missbrauchs einer beherrschenden Stellung Urteil des Gerichtshofs vom 13. Februar 1979, Hoffmann-La Roche/Kommission, 85/76, Slg. 1979, 461, Randnr. 41, und hinsichtlich der früheren Fusionskontrollverordnung Urteile des Gerichts vom 25. März 1999, Gencor/Kommission, T-102/96, Slg. 1999, II-753, Randnr. 205, und vom 28. April 1999, Endemol/Kommission, T-221/95, Slg. 1999, II-1299, Randnr. 134). Dies kann bei einem Marktanteil von 50 % oder mehr der Fall sein (vgl. hinsichtlich des Missbrauchs einer beherrschenden Stellung Urteil des Gerichtshofs vom 3. Juli 1991, AKZO/Kommission, C-62/86, Slg. 1991, I-3359, Randnr. 60, und hinsichtlich der früheren Fusionskontrollverordnung Urteil des Gerichts vom 14. Dezember 2005, General Electric/Kommission, T-210/01, Slg. 2005, II-5575, Randnr. 115).
- 42 Im vorliegenden Fall ist zum einen darauf hinzuweisen, dass die Kommission entgegen dem Vorbringen der Klägerin bei ihrer Beurteilung der Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb nicht davon ausgegangen ist, dass sich „automatisch“ aus hohen Marktanteilen darauf schließen lasse, dass der Zusammenschluss einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindere. Vielmehr hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung ausdrücklich angegeben, dass sowohl die Marktanteile als auch der entsprechende Konzentrationsgrad „nützliche erste Indikatoren“ für die Marktstruktur und die Bedeutung sowohl der fusionierenden Parteien als auch ihrer Wettbewerber im Wettbewerb darstellen könnten (vgl. Randnr. 348 der angefochtenen Entscheidung und Fn. 364, in der auf Ziff. 14 der Leitlinien verwiesen wird). Die Prüfung der angefochtenen Entscheidung lässt auch die Feststellung zu, dass die Kommission darauf geachtet hat, eine vertiefte Prüfung der Wettbewerbsbedingungen vorzunehmen, indem sie andere Umstände als nur die Marktanteile berücksichtigt hat, insbesondere die Auswirkungen der Transaktion auf das Wettbewerbsverhältnis zwischen Ryanair und Aer Lingus, die zu erwartenden Reaktionen der Kunden und der Konkurrenten sowie die konkrete Situation auf jeder von der Transaktion betroffenen Strecke (siehe oben, Randnrn. 11 bis 14).

- 43 Damit lässt sich nicht geltend machen, dass die angefochtene Entscheidung auf Feststellungen beruht, die allein aus den Marktanteilen gezogen worden wären, die Ryanair und Aer Lingus im Fall der Durchführung der Transaktion zusammen hätten (im Folgenden: Ryanair/Aer Lingus, Ryanair und Aer Lingus zusammen oder die fusionierte Einheit). Die Kommission hat sowohl statische Daten, die die Situation der von dem Zusammenschluss betroffenen Märkte zu einem bestimmten Zeitpunkt widerspiegeln, als auch dynamische Daten, die die wahrscheinliche Entwicklung dieser Märkte im Fall der Durchführung des Zusammenschlusses anzeigen, geprüft.
- 44 Dieser Ansatz entspricht dem analytischen Vorgehen, das die Kommission bei der Beurteilung der wettbewerbswidrigen Auswirkungen eines Zusammenschlusses anzuwenden hat und das in der Prüfung besteht, inwieweit der angemeldete Zusammenschluss die für den Stand des Wettbewerbs auf einem bestimmten Markt maßgebenden Faktoren verändern könnte, um zu ermitteln, ob sich daraus ein erhebliches Hindernis für einen wirksamen Wettbewerb ergeben würde (siehe oben, Randnr. 27).
- 45 Zum anderen ist hervorzuheben, dass die Kommission bei ihrer Beurteilung nicht die Bedeutung übersehen konnte, die den genannten ersten Indikatoren zuzuschreiben war, die zeigten, dass die Durchführung des angemeldeten Zusammenschlusses Ryanair den Erwerb extrem hoher Marktanteile erlaubt hätte.
- 46 Es ist nämlich darauf hinzuweisen, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung 35 Strecken ermittelt hat, auf denen sich die Tätigkeiten der fusionierenden Parteien überschneiden. Die Transaktion würde auf 22 dieser Strecken ein Monopol schaffen und auf den 13 anderen zu sehr hohen gemeinsamen Marktanteilen von über 60 % führen (vgl. Randnrn. 341 und 342 der angefochtenen Entscheidung, insbesondere Tabelle Nr. 2 und die entsprechenden Fußnoten). Außerdem sei auf den Strecken, auf denen zurzeit nur Ryanair oder Aer Lingus präsent sei, die andere fusionierende Partei der wahrscheinlichste potenzielle Konkurrent. Aus diesen Feststellungen ergibt sich somit, dass die Durchführung des Zusammenschlusses zu sehr hohen Marktanteilen auf einer großen Anzahl von Strecken führen würde (Abschnitt 7.2 der angefochtenen Entscheidung).

- 47 Die Kommission hat in der angefochtenen Entscheidung ferner hervorgehoben, dass selbst auf den wenigen Strecken, auf denen eine Reihe anderer Wettbewerber aktiv sei und also kein Monopol entstehen würde, etwa auf der Strecke Dublin–London, auf der der kumulierte Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus zwischen 70 % und 80 % liege und British Midland Airways (bmi), British Airways und CityJet ihre Dienstleistungen anböten, die Werte des Herfindahl-Hirschman-Index, der von den Wettbewerbsbehörden gemeinhin zur Messung des Konzentrationsgrads auf einem Markt angewandt werde, indem auf das relative Gewicht jedes dort präsenten Unternehmens abgestellt werde, sehr hoch seien (zwischen 6 000 und 6 500), was (bei einem Delta zwischen 3 000 und 3 500) auch für die Änderung des Konzentrationsgrads vor und nach der Transaktion gelte. Der durch die Transaktion bewirkte Konzentrationsgrad auf den 35 Strecken, auf denen sich die Tätigkeiten der fusionierenden Parteien überschneiden, sei damit sehr hoch (Randnr. 342 der angefochtenen Entscheidung).
- 48 So erreiche der kumulierte Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus zusammen auf 16 Strecken 100 %. Es handele sich um die Strecken Dublin–Berlin, Dublin–Bilbao (Victoria), Dublin–Birmingham, Dublin–Bologna, Dublin–Brüssel, Dublin–Edinburgh, Dublin–Hamburg (Lübeck), Dublin–Marseille, Dublin–Newcastle, Dublin–Poznań, Dublin–Rom, Dublin–Sevilla, Dublin–Toulouse (Carcassonne), Dublin–Venedig, Shannon–London und Cork–London.
- 49 Auf sechs anderen Strecken, nämlich den Strecken Dublin–Alicante, Dublin–Faro, Dublin–Lyon, Dublin–Mailand, Dublin–Salzburg und Dublin–Teneriffa, liege der kumulierte Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus zusammen bei fast 100 %, wobei dieses Maß aufgrund des „Nur-Flug“-Verkaufs von Charterfluggesellschaften nicht ganz erreicht werde.
- 50 Auf der wichtigsten Strecke, also der Strecke Dublin–London, auf die allein 30 % der zwischen Irland und den anderen Mitgliedstaaten der Union beförderten Fluggäste entfielen, würde sich der Marktanteil der fusionierten Einheit auf 70 % bis 80 % belaufen.

- 51 Auf den anderen Strecken sei der kumulierte Marktanteil ebenfalls sehr hoch. Auf der Strecke Dublin–Manchester etwa betrage dieser Marktanteil zwischen 90 % und 100 %, wobei der einzige bestehende Konkurrent Luxair sei, die eine Maschine von und nach Luxemburg mit Zwischenlandung in Manchester fliegen lasse.
- 52 Jede Person, die sich zu einem der genannten Ziele begeben wolle, verfüge über eine Wahl, deren Umfang sich sowohl vor als auch nach der Durchführung des Zusammenschlusses auf den ersten Blick leicht ermessen lasse. Sehr häufig würde dieses Wahlelement nach dem Erwerb von Aer Lingus durch Ryanair schlicht und einfach entfallen, da der Marktanteil von Ryanair und Aer Lingus zusammen 100 % oder quasi 100 % erreiche.
- 53 Angesichts dieser Feststellungen, die als solche von der Klägerin nicht angegriffen werden, konnte die Kommission das Erlangen sehr hoher Marktanteile aufgrund der Durchführung der Transaktion und den entsprechenden Konzentrationsgrad zu Recht als relevante Indikatoren für die von Ryanair und Aer Lingus zusammen erworbene Marktmacht ansehen.
- 54 Diese Feststellungen waren von der Kommission gebührend zu berücksichtigen und stellen ebenso Faktoren für den Schluss dar, dass diese besonders hohen Anteile — von außergewöhnlichen Umständen abgesehen — als solche den Beweis für das Vorliegen einer beherrschenden Stellung liefern (siehe oben, Randnr. 41).
- 55 In diesem Zusammenhang kann der Kommission nicht vorgeworfen werden, sie habe die Beweislast missachtet, indem sie, wie aus dem Titel von Abschnitt 7.2.2 der angefochtenen Entscheidung hervorgehe, angenommen habe, dass „[d]ie sehr hohen Marktanteile auf allen sich überschneidenden Strecken ... den Beweis für eine beherrschende Stellung dar[stellen]“.

- 56 Entgegen dem, was die Klägerin zu verstehen gibt, sind die Konsequenzen dieses Beweises für die Beurteilung des Wettbewerbs in keiner Weise als automatisch angesehen worden. Aus der angefochtenen Entscheidung geht nämlich hervor, dass dieser Beweis hätte verworfen werden können, wenn diese „nützlichen ersten Indikatoren“ für die Marktstruktur und die Bedeutung der beiden fusionierenden Parteien und ihrer Konkurrenten im Wettbewerb durch die anderen Daten des Einzelfalls widerlegt worden wären. Die Kommission hat also ihr Vorgehen in diesem Punkt in der angefochtenen Entscheidung klar dargelegt, indem sie ausgeführt hat, dass sie „sorgfältig untersucht [hat], ob es Umstände gibt, die eine marktbeherrschende Stellung im vorliegenden Fall trotz der hohen Marktanteile ausschließen“ (Randnr. 351 der angefochtenen Entscheidung). Diese Untersuchung wurde im Rahmen der Abschnitte 7.3 bis 7.8 der angefochtenen Entscheidung mit der Prüfung der auf allgemeiner Ebene relevanten Faktoren und im Rahmen des Abschnitts 7.9 mit der streckenbezogenen Analyse durchgeführt.
- 57 In dieser Perspektive sind die Argumente zu prüfen, die die Klägerin vorbringt, um der Bedeutung der von Ryanair und Aer Lingus zusammen gehaltenen Marktanteile entgegenzutreten.
- 58 Was erstens die Strecken betrifft, auf denen sowohl Aer Lingus als auch sie selbst gegenwärtig präsent sind, macht die Klägerin geltend, dass die von ihnen angebotenen Dienstleistungen „höchst unterschiedlich“ seien und daher in Wirklichkeit verschiedene Kategorien von Fluggästen betreffen. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass sich die Frage der Unterschiedlichkeit der Dienstleistungen im Hinblick auf ihre mehr oder weniger bedeutende Substituierbarkeit für die betroffenen Kunden stellt. In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission die These der Klägerin zu diesem Punkt zurückgewiesen (Abschnitt 7.3 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission meint, dass die eventuellen Unterschiede zwischen den von Ryanair und Aer Lingus angebotenen Dienstleistungen, falls diese These zutreffe, nicht die Gefahr entfallen ließen, dass ein Zusammenschluss zwischen diesen beiden Betreibern einen wirksamen Wettbewerb auf den betroffenen Märkten erheblich behindern würde. Das Argument der Klägerin mit der Unterschiedlichkeit der Dienstleistungen wird unten geprüft (siehe unten, Randnr. 61 ff.).

- 59 Was zweitens die Strecken betrifft, auf denen gegenwärtig nur eine der Fluggesellschaften präsent ist, trägt die Klägerin vor, dass allein diese Präsenz nicht zu einer beherrschenden Stellung führe, da ein Markteintritt einfach sei. Dieses Argument betrifft die Frage von Markteintritten und wird im Rahmen der Prüfung des zweiten Klagegrundes behandelt, der diese Problematik betrifft.
- 60 Nur wenn das Gericht diesen Argumenten folgen sollte, könnte demnach der Schluss gezogen werden, dass die Klägerin zu Recht die Bedeutung bestreitet, die den Marktanteilen zuzuschreiben ist, die von der fusionierten Einheit gehalten worden wären. In diesem Stadium der Analyse kann der Kommission indessen nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass sie in der angefochtenen Entscheidung die Bedeutung der Marktanteile und des Konzentrationsgrads auf den verschiedenen relevanten Märkten berücksichtigt hat.

2. Zur fehlenden Berücksichtigung „grundlegender Unterschiede“ zwischen Ryanair und Aer Lingus

- 61 Die Klägerin macht im Wesentlichen geltend, dass sie und Aer Lingus aufgrund der Unterschiedlichkeit ihrer Dienstleistungen nicht in dem Maß im Wettbewerb miteinander stünden, dass der Zusammenschluss den Wettbewerb erheblich behindern würde. Die Kommission habe in der angefochtenen Entscheidung nicht auf das Gegenteil schließen dürfen, da sie kein enges Wettbewerbsverhältnis zwischen Ryanair und Aer Lingus dargetan habe.
- 62 Das Gericht hat der Reihe nach die Argumente der Beteiligten zur Verwendung des Begriffs „nächste Wettbewerber“ und zur „automatischen“ Herleitung eines erheblichen Wettbewerbsdrucks aus diesem Umstand, zu den „grundlegenden Unterschieden“

bei den Betriebskosten, den praktizierten Preisen und dem Niveau der Leistungen und zu den Unterschieden hinsichtlich der Zielflughäfen zu prüfen.

a) Zur Verwendung des Begriffs „nächste Wettbewerber“ und zur „automatischen“ Herleitung eines erheblichen Wettbewerbsdrucks

Vorbringen der Beteiligten

- ⁶³ Die Klägerin trägt vor, die Kommission habe einen „grundlegenden Fehler“ begangen, indem sie davon ausgegangen sei, dass sich, wenn dargetan werde könne, dass Aer Lingus und sie die „nächsten Wettbewerber“ seien, daraus „automatisch“ ergebe, dass sie nahe Wettbewerber seien, die aufeinander einen erheblichen Wettbewerbsdruck ausübten, ohne dass geprüft werden müsste, wie eng dieses Wettbewerbsverhältnis sei. Das Dienstleistungsangebot von Aer Lingus sei nämlich nicht mit dem von Ryanair austauschbar, sondern stehe vielmehr den umfangreichen Dienstleistungsangeboten der traditionellen Fluggesellschaften näher. „Grundlegende Unterschiede“ zwischen den beiden Fluggesellschaften erlaubten es Aer Lingus, deutlich höhere Preise als Ryanair zu berechnen. Zur Bestimmung seiner Auswirkungen auf einen wirksamen Wettbewerb müsse daher die Enge des Wettbewerbsverhältnisses zwischen Ryanair und Aer Lingus analysiert werden. Wenn, so die Klägerin, sich ihre Dienstleistungen und die von Aer Lingus wesentlich unterschieden, ließen sie sich auch dann nicht als jeweils „angemessener Ersatz“ ansehen, wenn die beiden Fluggesellschaften die einzigen seien, die eine konkrete Strecke bedienten. Die entsprechenden Fluggäste könnten es mit anderen Worten vorziehen, nicht zu reisen, anstatt die andere Fluggesellschaft zu wählen.

- 64 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, macht geltend, dass sie in der angefochtenen Entscheidung das Wettbewerbsverhältnis zwischen den beiden Fluggesellschaften im Detail analysiert habe, bevor sie in rechtlich hinreichender Weise den Schluss gezogen habe, dass Ryanair und Aer Lingus nahe Wettbewerber seien, die aufeinander einen Wettbewerbsdruck ausübten, der bei einer Durchführung der Transaktion entfele.

Würdigung durch das Gericht

- 65 Die Klägerin meint, wenn Aer Lingus und sie auf allen betroffenen Strecken als die „nächsten Wettbewerber“ angesehen werden sollten, könne die Kommission nichtsdestoweniger aufgrund der „grundlegenden Unterschiede“ zwischen ihnen nicht auf diese Feststellung zurückgreifen, um daraus „automatisch“ herzuleiten, dass sie aufeinander einen erheblichen Wettbewerbsdruck ausübten, der durch den Zusammenschluss entfele, ohne dass es erforderlich sei, die Enge dieses Wettbewerbsverhältnisses zu prüfen.
- 66 Noch vor der Prüfung des Vorbringens in Bezug auf die von der Klägerin geltend gemachten Unterschiede und ihre Auswirkungen auf das zwischen Aer Lingus und ihr bestehende Wettbewerbsverhältnis (siehe unten, Randnrn. 70 ff.) ist unmittelbar darauf hinzuweisen, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung eine andere als die von der Klägerin beschriebene Analyse vorgenommen hat.
- 67 Diese Analyse gliedert sich in zwei Etappen. Zunächst werden die Feststellungen der Kommission zum Wettbewerbsverhältnis zwischen Ryanair und Aer Lingus ausführlich dargelegt (Abschnitte 7.3 und 7.4 der angefochtenen Entscheidung). Im Rahmen dieser Ausführungen hat die Kommission die mit der vorliegenden Klage wieder

aufgenommenen Argumente von Ryanair zu den Unterschieden bei den Dienstleistungen im Detail geprüft. Anschließend wird die Beurteilung der Auswirkungen der Transaktion in der angefochtenen Entscheidung entgegen dem Vorbringen der Klägerin nicht „automatisch“ allein aufgrund der Feststellung vorgenommen, dass Ryanair und Aer Lingus die „nächsten Wettbewerber“ seien. Die Kommission hat nämlich in der angefochtenen Entscheidung sorgfältig die Gründe dargelegt, aus denen der Zusammenschluss einen wirksamen Wettbewerb im Gemeinsamen Markt auf den 35 Strecken, auf denen sich die Dienstleistungen überschneiden, und auf den 15 von Aer Lingus bedienten Strecken, auf denen sich die Dienstleistungen nicht überschneiden, erheblich behindere (Abschnitte 7.5, 7.6 und 7.9 der angefochtenen Entscheidung).

⁶⁸ Es ist daher, wie bei der den kumulierten Marktanteilen beizumessenden Bedeutung (siehe oben, Randnr. 58), die Antwort auf die Argumente der Klägerin bezüglich der Auswirkungen der behaupteten Unterschiede bei den Dienstleistungen auf das Wettbewerbsverhältnis zwischen Aer Lingus und ihr (siehe unten, Randnrn. 70 ff.), die gegebenenfalls die Schlussfolgerungen stützen kann, die die Kommission im Rahmen ihrer Beurteilung der Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb gezogen hat.

⁶⁹ Da die von Ryanair behaupteten Unterschiede hinsichtlich der Dienstleistungen in der angefochtenen Entscheidung geprüft werden, lässt sich jedenfalls nicht geltend machen, dass die Kommission in der vorliegenden Rechtssache „automatisch“ aus der Feststellung, dass Ryanair und Aer Lingus auf allen betroffenen Strecken die „nächsten Wettbewerber“ seien, hergeleitet hat, dass sie aufeinander einen erheblichen Wettbewerbsdruck ausübten, der durch den Zusammenschluss entfiel, ohne dass es erforderlich sei, die Enge dieses Wettbewerbsverhältnisses zu prüfen.

b) Zu den „grundlegenden Unterschieden“ bei den Betriebskosten, den praktizierten Preisen und dem Niveau der Leistungen

Vorbringen der Beteiligten

70 Die Klägerin trägt erstens vor, dass der Unterschied zwischen ihren Betriebskosten und denen von Aer Lingus zeige, dass kein erheblicher Wettbewerbsdruck zwischen ihnen bestehe. Ihre geringeren Kosten erlaubten es ihr, deutlich niedrigere Preise als Aer Lingus zu praktizieren und damit ein anderes Marktsegment zu bedienen. Die Kommission habe es unterlassen, die Auswirkungen dieses Unterschieds auf den Wettbewerb zu analysieren. Im Übrigen hätte die Kommission nach dem Hinweis darauf, dass die Betriebskosten von Aer Lingus denen anderer Billigfluggesellschaften wie easyJet oder Virgin Express entsprächen, daraus im Abschnitt 7.3.3 der angefochtenen Entscheidung nicht den Schluss ziehen dürfen, dass Aer Lingus „auch hinsichtlich der Stückkosten zu den nächsten Wettbewerbern von Ryanair“ gehöre. Der Rückgriff auf diesen Begriff der „nächsten Wettbewerber“ beruhe auf einem Analysefehler. Außerdem habe die Kommission die Langstreckenflüge von Aer Lingus in die Berechnung ihrer durchschnittlichen Betriebskosten einbezogen. Da die Betriebskosten pro verfügbare Sitzkilometer (ASK) bei Langstreckenflügen wesentlich niedriger als bei Kurzstreckenflügen seien, führe ihre Einbeziehung bei dem Vergleich mit Billigfluggesellschaften, die ausschließlich Kurzstrecken bedienten, zu einer bedeutenden Unterbewertung der durchschnittlichen Kosten von Aer Lingus pro ASK. Überdies wäre Aer Lingus, wenn ihre durchschnittlichen Kosten entsprechend dem Vorbringen der Kommission mit denen der Billigfluggesellschaften vergleichbar seien und nur etwa 50% über denen von Ryanair lägen, in der Lage, weitaus höhere Gewinne als Ryanair zu erzielen, da ihr durchschnittlicher Preis über 100% über dem von Ryanair liege. In Wirklichkeit sei Ryanair weitaus rentabler als Aer Lingus.

71 Zweitens hebt die Klägerin den Unterschied zwischen den von ihr und Aer Lingus praktizierten Preisen hervor. Dieser Unterschied, der auf den unterschiedlichen Betriebskosten beruhe, lasse ein „hohes Maß an Unterschiedlichkeit“ erkennen. Angesichts dessen, dass der durchschnittliche Preis für ein Ticket von Ryanair 41 Euro betrage, gehe die Kommission in Randnr. 371 der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht davon aus, dass ein Preisunterschied von 30 Euro nicht erheblich sei. Die niedrigeren Preise von Ryanair, die nicht halb so hoch seien wie die von Aer Lingus, erlaubten es ihr, eine Kundschaft anzuziehen, die ohne derart moderate Preise nicht das Flugzeug nehmen würde. Die Kommission hätte daraus den Schluss ziehen müssen, dass Aer Lingus keinerlei Wettbewerbsdruck auf Ryanair ausübe. Da die Kommission in Randnr. 413 der angefochtenen Entscheidung eingeräumt habe, dass die Preise von Ryanair im Durchschnitt niedriger als die von Aer Lingus seien, hätte sie den Schluss ziehen müssen, dass die beiden Gesellschaften sich an zwei gänzlich unterschiedliche Marktsegmente richteten. Außerdem operierten Ryanair und Aer Lingus nach sehr unterschiedlichen Geschäftsmodellen. Aer Lingus habe sich zwar vom Geschäftsmodell der traditionellen nationalen Fluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot entfernt, um bestimmte Merkmale der Billigfluggesellschaften anzunehmen. Sie bleibe jedoch dabei, Primärflughäfen zu nutzen und bestimmte Dienstleistungen anzubieten, die es ihr ermöglichten, ihren Kunden deutlich höhere Preise als Ryanair zu berechnen. Die Kunden von Aer Lingus seien daher bereit, gegenüber den Tarifen ihrer im Niedrigpreissektor tätigen Wettbewerber einen Zuschlag für ein umfangreicheres Dienstleistungsangebot zu zahlen.

72 Drittens macht die Klägerin geltend, dass aus Randnr. 367 der angefochtenen Entscheidung hervorgehe, dass sie eine „Billigfluggesellschaft“ sei und Aer Lingus eine Fluggesellschaft mit „mittlerem Dienstleistungsangebot“ und dass die Kommission versuche, die Auswirkungen dieses Unterschieds auf das Maß des zwischen ihnen herrschenden Wettbewerbs zu minimalisieren. Die Kommission habe nicht analysiert, inwieweit dieser Unterschied erheblich sei, und keine überzeugenden Nachweise vorgelegt, um zu belegen, warum dieser bedeutende Unterschied für die Feststellung einer erheblichen Behinderung eines wirksamen Wettbewerbs unbeachtlich sei. Der entsprechende Unterschied zwischen den Dienstleistungsangeboten sei durch die vor dem öffentlichen Übernahmeangebot abgegebenen Erklärungen von Aer Lingus und

der irischen Regierung bestätigt worden, bevor diese eine „Kehrtwendung“ vorgenommen und behauptet hätten, dass Aer Lingus eine Billigfluggesellschaft sei.

- 73 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

Würdigung durch das Gericht

- 74 Die Kommission hat in der angefochtenen Entscheidung zwar die Existenz von Unterschieden zwischen Ryanair und Aer Lingus anerkannt, daraus aber nicht dieselben Schlussfolgerungen wie die Klägerin gezogen. Ungeachtet dieser Unterschiede hat die Kommission nämlich angenommen, dass Aer Lingus von allen Wettbewerbern, die auf den verschiedenen von dem Zusammenschluss betroffenen Strecken präsent seien, der wichtigste und Ryanair nahestehendste sei.
- 75 Was die unterschiedlichen Betriebskosten von Aer Lingus und Ryanair anbelangt, trägt Ryanair erneut ihre Analyse vor, wonach diese Kostendifferenz es ihr erlaubt, ein anderes Marktsegment zu bedienen. Ihr zufolge hätte die Kommission die Auswirkungen dieses Unterschieds auf das Wettbewerbsverhältnis zwischen Aer Lingus und ihr analysieren müssen.
- 76 Aus der angefochtenen Entscheidung geht indessen hervor, dass die Kommission anerkannt hat, dass die Betriebskosten von Ryanair unter denen von Aer Lingus lagen, dabei aber darauf hingewiesen hat, dass die Kosten von Aer Lingus im Verhältnis zu anderen Fluggesellschaften allgemein sehr niedrig seien und eher für ihre Einordnung in die Gruppe der Billigfluggesellschaften als in die der Netzwerkfluggesellschaften

sprächen (vgl. Abschnitt 7.3.3 der angefochtenen Entscheidung, insbesondere Randnr. 374).

⁷⁷ So hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung angegeben, aus welchen Gründen sie angesichts der verfügbaren Daten der Ansicht war, dass die Betriebskosten pro ASK von Ryanair unter 4 (Euro-)Cent lägen und die von Aer Lingus etwa 5,9 Cent betragen. Die Kommission hat eingeräumt, dass der Einwand von Ryanair, in diese Daten seien auch die Langstreckenflüge von Aer Lingus einbezogen worden, bei denen die Kosten pro ASK im Allgemeinen niedriger seien, berechtigt sei. Allerdings reisten 87 % der Fluggäste von Aer Lingus mit Kurzstreckenflügen, und die von Ryanair vorgetragene alternative Zahl von rund 8 Cent pro ASK sei nicht belegt (vgl. Abschnitt 7.3.3 der angefochtenen Entscheidung, insbesondere Randnrn. 375 und 377).

⁷⁸ Jedenfalls geht aus der Grafik Nr. 1 in Randnr. 375 der angefochtenen Entscheidung hervor, dass die Betriebskosten pro ASK einer Netzwerkfluggesellschaft (wie British Airways, Air France oder Lufthansa) bei 12 Cent liegen, während die von Virgin Express oder easyJet ungefähr 7 bzw. etwas mehr als 6 Cent betragen. Die von der Kommission wie von Ryanair definierte Spanne zwischen 5,9 und 8 Cent pro ASK führt somit dazu, dass Aer Lingus in dieselbe Gruppe wie Virgin Express oder easyJet einzuordnen ist, da ihre Betriebskosten klar „niedriger“ (Randnr. 375 der angefochtenen Entscheidung) oder „deutlich geringer“ (Randnr. 376 der angefochtenen Entscheidung) sind als die der großen Netzwerkfluggesellschaften (Differenz von mindestens 4 Cent pro ASK), auch wenn sie „höher“ oder „deutlich höher“ sind als die von Ryanair (Differenz von rund 2 bis 4 Cent pro ASK).

- 79 Wenn somit die Betriebskosten von Ryanair und Aer Lingus unterschiedlich ausfallen, wie die Kommission in der angefochtenen Entscheidung anerkannt hat, bedeutet dies indessen nicht, dass die Kommission, wie die Klägerin vorträgt, nicht den Standpunkt vertreten durfte, dass Aer Lingus und Ryanair die „nächsten Wettbewerber“ seien, und zwar deshalb, weil die Betriebskosten von Aer Lingus tatsächlich niedriger sind als die der Netzwerkfluggesellschaften und weder Virgin Express noch easyJet auf den sich überschneidenden Strecken von Irland aus mit Ryanair konkurrieren (Randnr. 376 der angefochtenen Entscheidung).
- 80 Diese Beobachtung wird in der angefochtenen Entscheidung auch durch die Feststellung untermauert, dass die Entwicklung der Stückkosten von Aer Lingus in den letzten Jahren die „allmähliche Entwicklung“ des Geschäftsmodells der Fluggesellschaft von einer traditionellen zu einer Billigfluggesellschaft unterstreiche (vgl. Randnr. 378 der angefochtenen Entscheidung, insbesondere die Grafik Nr. 2 über die Betriebskosten von Aer Lingus im Laufe der Jahre 2001 bis 2005).
- 81 Wenn sich im Übrigen die niedrigen Betriebskosten entsprechend dem Vorbringen der Klägerin auf die Rentabilität des Unternehmens auswirken (siehe oben, Randnr. 70), lässt dies gleichwohl nicht den Schluss zu, dass die von ihr angebotenen Dienstleistungen nicht mit den von Aer Lingus angebotenen konkurrieren. Diese bot nämlich höherklassige Dienstleistungen an, bemühte sich dabei aber darum, sich an die Kostenstruktur von Ryanair anzupassen, wodurch sie sich entsprechend von der Kostenstruktur der Netzwerkfluggesellschaften entfernte.
- 82 Was den Unterschied zwischen den von ihr und den von Aer Lingus praktizierten Preisen betrifft, trägt die Klägerin vor, dass dieser Unterschied derart sei, dass die Kommission daraus hätte schließen müssen, dass Aer Lingus keinen Wettbewerbsdruck auf sie ausübe. Ein durchschnittlicher Preisunterschied von 30 Euro sei erheblich, da der durchschnittliche Preis eines Ryanair-Tickets 41 Euro betrage. Außerdem

könne sie aufgrund ihrer niedrigen Preise, die nicht einmal halb so hoch wie die von Aer Lingus seien, Kunden anziehen, die ohne solche Preise nicht das Flugzeug nähmen.

- ⁸³ Ebenso wie die Kommission die Existenz unterschiedlicher Betriebskosten eingeräumt hat, hat sie in der angefochtenen Entscheidung anerkannt, dass es einen Unterschied zwischen den von Aer Lingus und den von Ryanair praktizierten durchschnittlichen Preisen gebe. Dies ist zwischen den Parteien unstrittig.
- ⁸⁴ Allerdings hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung zum einen darauf hingewiesen, dass die von Aer Lingus praktizierten Tarife zwar im Allgemeinen höher als die von Ryanair seien, dass dies jedoch nicht immer der Fall sei, und dass zum anderen der Preisvergleich deshalb heikel sei, weil sich nur schwer ermitteln lasse, welche Steuern und Gebühren für die Berechnung des von Ryanair angegebenen durchschnittlichen Preises von 41 Euro für Kurzstreckenflüge im Jahr 2006 berücksichtigt worden seien, wobei der durchschnittliche Preis von Aer Lingus 91 Euro betrage bzw. zwischen 65 und 75 Euro vor Gebühren und Steuern liege (vgl. Abschnitt 7.3.2 der angefochtenen Entscheidung, insbesondere Randnr. 371 und Fn. 385 und 386).
- ⁸⁵ Nach diesen Präzisierungen ist darauf hinzuweisen, dass der Einwand in Bezug auf die Differenz zwischen den von Ryanair und den von Aer Lingus praktizierten durchschnittlichen Preisen die Auswirkungen dieser Preisdifferenz betrifft. Während die Klägerin vorträgt, dass sie den Schluss zulasse, dass Aer Lingus keinen Wettbewerbsdruck auf sie ausübe, ist die Kommission der Ansicht, dass sich aus einer Analyse der praktizierten Preise ergebe, dass Aer Lingus Ryanair näher stehe als die anderen Wettbewerber, die auf den Strecken, auf denen sich ihre Dienstleistungen überschneiden, präsent seien (vgl. Randnrn. 368 bis 370 der angefochtenen Entscheidung in Bezug auf die Beurteilung des Geschäftsmodells, die in Randnr. 371 der angefochtenen Entscheidung auf den Vergleich der durchschnittlichen Preise übertragen wird:

„Dieselbe Annahme gilt hinsichtlich der Tatsache, dass die Durchschnittspreise von Aer Lingus höher sind als die Preise von Ryanair“).

⁸⁶ Die Frage des von Aer Lingus ausgeübten Wettbewerbsdrucks wird in Abschnitt 7.4 der angefochtenen Entscheidung über den gegenwärtigen Wettbewerb zwischen den fusionierenden Parteien und in den Abschnitten 7.5, 7.6 und 7.9 dieser Entscheidung behandelt, in denen die Kommission die Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb geprüft hat. Diese Frage fällt somit nicht in Abschnitt 7.3 der angefochtenen Entscheidung, in dem die Kommission dargelegt hat, aus welchen Gründen sie Ryanair und Aer Lingus als die „nächsten Wettbewerber“ auf allen betroffenen Strecken angesehen habe.

⁸⁷ Folglich vermögen die in Randnr. 371 der angefochtenen Entscheidung getroffenen Feststellungen den Schluss zu stützen, den die Kommission in Abschnitt 7.3 dieser Entscheidung dahin gehend zieht, dass aus den dort dargelegten Daten hervorgehe, dass die von Ryanair mitgeteilten Preise der Netzwerkfluggesellschaften, die einen umfangreicheren Bordservice böten, deutlich über den von Aer Lingus praktizierten lägen (nämlich 216 Euro bei Air France, 225 Euro bei der Lufthansa und 268 Euro bei British Airways). Die Tarife von Ryanair und von Aer Lingus liegen tatsächlich „weit unter dem Preisniveau ihrer Wettbewerber auf den entsprechenden Strecken“ (Randnr. 371 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission hat ferner erläutert, dass die Differenz zwischen den von Ryanair und den von Aer Lingus praktizierten Preisen eine Berücksichtigung der gewissen qualitativen Vorzüge erforderlich mache, die das Angebot von Aer Lingus auszeichneten, etwa die Bedienung von Primärflughäfen, Aufenthaltsbereiche für Geschäftsleute und eine stärkere Serviceorientierung (Randnrn. 371 und 372 der angefochtenen Entscheidung). Die in der angefochtenen Entscheidung vorgenommene Analyse der von Ryanair und Aer Lingus praktizierten Preise kann somit den Schluss der Kommission stützen, dass Ryanair und Aer Lingus auf allen betroffenen Strecken die „nächsten Wettbewerber“ seien.

88 Nach Ansicht der Klägerin ist diese Analyse allerdings mit der im zweiten Satz der Randnr. 413 der angefochtenen Entscheidung getroffenen Feststellung unvereinbar. Diese Randnummer lautet:

„Die oben erläuterten Fakten [betreffend die Wahrnehmung durch die Kunden von Aer Lingus und Ryanair (Abschnitt 7.3.5 der angefochtenen Entscheidung)] zeigen deutlich, dass Ryanair und Aer Lingus doch direkte Konkurrenten sind. Die Kommission gibt dessen ungeachtet zu, dass Ryanair im Durchschnitt niedrigere Preise hat als Aer Lingus und dass es zumindest hypothetisch möglich wäre, dass Aer Lingus und Ryanair zwei verschiedene Kundensegmente betreuen.“

89 Diese Erwähnung einer eventuellen Segmentierung des Angebots auf der Grundlage der praktizierten Preise lässt allerdings nicht den Schluss zu, dass Ryanair und Aer Lingus keine nahen Wettbewerber sind. Der Begriff des Wettbewerbers ist anhand der Umstände des Falles zu beurteilen. Von der Kommission werden zahlreiche Faktoren für diese als Ergebnis des Abschnitts 7.3 der angefochtenen Entscheidung angegebene Feststellung angeführt. Festzustellen ist z. B., dass es auf den 22 Strecken, auf denen nur Ryanair und Aer Lingus präsent sind, zurzeit keine anderen Gesellschaften gibt, die in der Lage wären, regelmäßige Flugverkehrsleistungen anzubieten. Auf diesen Märkten, deren Definition von der Klägerin als solche nicht angegriffen wird (siehe allerdings in Bezug auf das Argument hinsichtlich der Zielflughäfen unten, Randnrn. 95 ff.), bleibt Aer Lingus somit der nächste Wettbewerber von Ryanair. Die Frage von Markteintritten wird im Rahmen der Prüfung des zweiten Klagegrundes, der diese Frage betrifft, untersucht.

90 Was den Unterschied hinsichtlich des Leistungsniveaus betrifft, wird mit der Argumentation der Klägerin nur eine Differenz aufgegriffen, die der Kommission bekannt ist und in der angefochtenen Entscheidung erwähnt wird. Beispielsweise bezeichnet die Kommission in Randnr. 367 der angefochtenen Entscheidung zwar die Flüge von Ryanair als „Billigflugdienstleistungen“ und die Dienstleistungen von Aer Lingus als

„mittleres Dienstleistungsangebot“, präzisiert aber unmittelbar danach, dass für die Zwecke der angefochtenen Entscheidung „beide Fluggesellschaften als ‚Billigfluggesellschaften‘ angesehen werden können, da die im Grundtarif von Aer Lingus enthaltenen Dienstleistungen seit den jüngsten Anpassungen des Dienstleistungsmodells von Aer Lingus im Wesentlichen mit den im Grundtarif von Ryanair enthaltenen Dienstleistungen übereinstimmen und in einem klaren Kontrast zu traditionellen Fluggesellschaften mit einem ‚umfangreichen Dienstleistungsangebot‘ wie British Airways oder Lufthansa stehen“ (Randnr. 367 der angefochtenen Entscheidung).

- 91 In ihren Schriftsätzen erkennt die Klägerin im Übrigen an, dass „sich Aer Lingus vom Geschäftsmodell der traditionellen nationalen Fluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot entfernt [hat], um bestimmte Merkmale der Billigfluggesellschaften anzunehmen“ (siehe oben, Randnr. 71). Dieser Punkt wurde in der mündlichen Verhandlung bestätigt.
- 92 Jedenfalls unterstreicht die Entwicklung der Stückkosten von Aer Lingus in den letzten Jahren die „allmähliche Entwicklung“ des Geschäftsmodells der Fluggesellschaft von einer traditionellen zu einer Billigfluggesellschaft (siehe oben, Randnr. 80), und das Dienstleistungsangebot von Aer Lingus ist zumindest zwischen dem von Ryanair und dem von Netzwerkfluggesellschaften mit einem umfangreichen Bordservice anzusiedeln.
- 93 Auch wenn Aer Lingus nicht die sehr niedrigen Betriebskosten von Ryanair hat und nicht dieselben Preise wie Ryanair praktiziert oder genauso wenige Leistungen anbietet, richtet sich dieses Unternehmen demnach nichtsdestoweniger an demselben Geschäftsmodell wie ihre Wettbewerberin aus.
- 94 Somit tut die Klägerin nicht rechtlich hinreichend dar, dass die Kommission in Randnr. 431 der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht zu dem Schluss gekommen ist, dass Aer Lingus und sie die „stärksten [bzw. nächsten] Konkurrenten“ auf den betroffenen Strecken von Irland aus seien. Diese Schlussfolgerung kann somit im Rahmen der Prüfung der Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb herangezogen

werden, und die von der Klägerin insoweit vorgetragene Kritik ist zurückzuweisen (siehe oben, Randnrn. 58 und 63).

c) Zum Unterschied hinsichtlich der Zielflughäfen

Vorbringen der Beteiligten

⁹⁵ Die Klägerin macht erstens geltend, dass sie ganz andere Flughäfen als Aer Lingus nutze. Aer Lingus nutze Primärflughäfen, die näher an den Stadtzentren lägen und bessere Dienstleistungen als Sekundärflughäfen anböten. Die Letztgenannten, die von Ryanair genutzt würden, erlaubten es ihr, ihre Kosten auf niedrigem Niveau zu halten, und hinderten sie daran, mit Aer Lingus um Fluggäste zu konkurrieren, die nur Primärflughäfen nutzen wollten. Mit dem Erwerb von Aer Lingus wäre sie in der Lage gewesen, als Wettbewerberin auf den Primärflughäfen aufzutreten. Die Kommission habe es unterlassen, klare und überzeugende Beweise dafür vorzulegen, dass die Flüge von Aer Lingus zu Primärflughäfen und die Flüge von Ryanair zu Sekundärflughäfen aufeinander einen erheblichen Wettbewerbsdruck ausübten. Die in der angefochtenen Entscheidung angeführten Daten stützten nicht den Schluss, dass diese Flüge so nahe Substitute seien, dass sie ein und demselben Markt zugeordnet werden müssten. Außerdem habe die Kommission die verfügbaren Informationen „in höchst inkohärenter und selektiver Weise“ angewandt. Da sie keine einheitliche Serie von Kriterien habe finden können, habe sie mehrere verschiedene Kriterien angewandt, um zu belegen, dass die Primärflughäfen und die Sekundärflughäfen zum selben Markt gehörten. Die Kommission habe die Stellungnahmen

der Flughäfen Birmingham und Wien sowie der UK Civil Aviation Authority (Zivilluftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs) ignoriert oder verfälscht, um auf die Substituierbarkeit der Primär- und der Sekundärflughäfen zu schließen. Sie habe sich somit weder auf verlässliche Daten noch auf eine solide Methode gestützt. Außerdem zeigten die Antworten der Wettbewerber, die die Kommission herangezogen habe, um die Substituierbarkeit der genannten Flughäfen zu behaupten, vielmehr, dass es insoweit an einem klaren und überzeugenden Nachweis fehle (vgl. die Antwort von British Airways und die Situation der Londoner Flughäfen). Aus der Aufmachung der den Wettbewerbern übermittelten Liste gehe nicht klar hervor, ob von den befragten Gesellschaften erwartet werde, dass sie die für jeden Fluggasttyp geeigneten Flughäfen oder die jeweils substituierbaren Flughäfen bezeichnen. In bestimmten Fällen hätten die Gesellschaften für jedes Städtepaar nur einen der Flughäfen angekreuzt und damit die Verwirrung unterstrichen.

- 96 Zweitens macht die Klägerin geltend, dass sich die Kommission in fehlerhafter Weise auf die Einzugsgebiete der Flughäfen bezogen habe, um zu bestimmen, ob Flüge zu bestimmten Flughäfen ein und demselben Markt zuzuordnen seien. Nach einer „näherungsweise Regel“ oder Daumenpeilung (rule of thumb), die nicht durch tatsächliche Umstände gestützt werde, habe die Kommission das Einzugsgebiet eines Flughafens als das Gebiet bestimmt, in dem der Flughafen über eine Fahrtstrecke von 100 km oder innerhalb einer Stunde Fahrtzeit erreicht werden könne (Randnr. 83 der angefochtenen Entscheidung). Diese Regel sei „zu unbestimmt, um nützlich zu sein“. Dabei werde die tatsächliche Aufteilung der Fluggäste innerhalb des Gebiets außer Acht gelassen, und im Kontext der Strecken zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich sei sie wirklichkeitsfremd, da ein Flug in diesem Fall nicht länger als eine Stunde dauere. Die Kommission habe daher zu Unrecht vermutet, dass die Fluggäste „den von ihnen aus nächsten Flughafen übergehen und für einen Flug von vielleicht rund 50 Minuten eine Stunde Fahrzeit auf sich nehmen würden“. Außerdem seien bei der in Randnr. 78 der angefochtenen Entscheidung dargelegten Berechnung der zum Erreichen des jeweiligen Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto erforderlichen Zeit weder diverse Verspätungen noch die Kosten für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel berücksichtigt worden. Schließlich habe die Kommission in den Randnrn. 114 bis 116 der angefochtenen Entscheidung nicht die tatsächlichen Zahlen für die speziellen in Rede stehenden Flughäfen herangezogen, insbesondere nicht die von der UK Civil Aviation Authority bereitgestellten Daten.

97 Drittens kritisiert die Klägerin einige in der angefochtenen Entscheidung enthaltene Beurteilungen oder Feststellungen. Zunächst wirft sie der Kommission vor, in Randnr. 92 der angefochtenen Entscheidung auf ihre Geschäftspraktiken abgestellt zu haben, die darin bestünden, ihre Flüge als Substitute für Flüge zu Primärflughäfen darzustellen. Die Namen, unter denen ein Unternehmen seine Produkte vermarkte, stellten nämlich keine hinreichend sichere und solide Grundlage für die Definition der Märkte dar. Beispielsweise könnten die Flughäfen von Wien und Bratislava nicht allein deshalb zu demselben Markt gehören, weil Ryanair ihre Tickets nach Bratislava unter dem Namen „Bratislava (Wien)“ vermarkte. Sodann habe die Kommission in Randnr. 99 der angefochtenen Entscheidung nicht den Begriff „Flughafensystem“ gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Luftverkehrs (ABl. L 240, S. 8) benutzen dürfen, um die Feststellung der Substituierbarkeit einiger Flughäfen zu begründen. Dieser Begriff sei für die Definition der Märkte nicht geeignet und dürfte im Übrigen durch die Neufassung der Verordnung Nr. 2408/92 und der damit verbundenen Verordnungen entfallen. Ferner sei die von der Kommission vorgenommene Analyse der Preise „fehlerhaft“ und liefere keine verlässlichen Gründe für den Schluss, dass die von ihr durchgeführten Flüge zu Sekundärflughäfen und die von Aer Lingus durchgeführten Flüge zu Primärflughäfen „am ehesten austauschbar“ seien. Die Analyse gebe keinen Anhaltspunkt für die Feststellung, ob eine parallele Entwicklung der Preise auf einer Austauschbarkeit oder allgemeinen Einflüssen beruhe. Schließlich sei die bei den Fluggästen durchgeführte Umfrage im Hinblick auf die Konzeption der Fragen und die angewandten Techniken der Befragtenauswahl „grob fehlerhaft“. Mit dieser Umfrage sei nicht bezweckt worden, das Maß der Substituierbarkeit der Flughäfen zu messen, da die Fluggäste nie gefragt worden seien, ob sie in Betracht zögen, zu verschiedenen Flughäfen zu fliegen. In zahlreichen Fällen führten die von der Kommission zu diesem Punkt angeführten Daten zum gegenteiligen Schluss.

98 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

Würdigung durch das Gericht

- 99 Die Klägerin nimmt in ihren Schriftsätzen die zuvor im Verwaltungsverfahren vorgebrachten Argumente auf, um die Definition des Marktes in Abhängigkeit von Start- und Zielort zu kritisieren. Diese Argumente sind von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung geprüft und zurückgewiesen worden, und aus den im Folgenden dargelegten Gründen reicht ihre bloße Wiederholung vor dem Gericht nicht aus, um die entsprechende Analyse in Frage zu stellen.
- 100 Was die Rüge betrifft, die Kommission habe keine klaren und überzeugenden Beweise dafür vorgelegt, dass die Flüge von Aer Lingus zu Primärflughäfen und die Flüge von Ryanair zu Sekundärflughäfen aufeinander einen erheblichen Wettbewerbsdruck ausübten, ist darauf hinzuweisen, dass mit dieser Rüge letztlich kritisiert wird, wie die Kommission in der angefochtenen Entscheidung die Marktdefinition angewandt hat, um die Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb innerhalb der betroffenen Märkte zu beurteilen. Die Klägerin erkennt dies implizit an, indem sie geltend macht, dass die in der angefochtenen Entscheidung angeführten Daten „nicht den Schluss [stützen], dass diese Flüge so nahe Substitute sind, dass sie ein und demselben Markt zugerechnet werden müssten“ (siehe oben, Randnr. 95).
- 101 Insoweit ist zunächst die Bedeutung dieser Rüge zu relativieren, da Ryanair und Aer Lingus auf 16 der 35 betroffenen Strecken dieselben Flughäfen anfliegen (Randnr. 70 der angefochtenen Entscheidung). Die Rüge betrifft somit nur 19 dieser 35 Strecken (also 54,2%) und wirkt sich demnach auf die 16 anderen von der Durchführung der Transaktion betroffenen Strecken nicht aus.

- ¹⁰² Hinsichtlich dieser 19 Strecken wird mit der Rüge der Klägerin nur festgestellt, dass es einen Unterschied hinsichtlich des Zielflughafens gebe, ohne dass versucht würde, konkret den in der angefochtenen Entscheidung vorgenommenen Gedankengang in Bezug auf die Folgen dieses Unterschieds sowohl bei der Definition des Marktes als auch bei der Beurteilung der Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb zu widerlegen. Zu betonen ist indessen, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung darauf hingewiesen hat, dass die Märkte für Personenluftverkehr auf der Basis individueller Strecken oder eines Bündels von Strecken definiert werden könnten, soweit eine Substituierbarkeit zwischen diesen Strecken gemäß der spezifischen Merkmale des Falles vorliege (Randnr. 55 der angefochtenen Entscheidung und in Fn. 53 angeführte Rechtsprechung, darunter insbesondere Urteil des Gerichts vom 4. Juli 2006, *easyJet/Kommission*, T-177/04, Slg. 2006, II-1931, Randnrn. 54 bis 61).
- ¹⁰³ In diesem Zusammenhang hat die Kommission zunächst einen analytischen Rahmen für die Definition des jeweils relevanten Marktes auf den verschiedenen betroffenen Strecken zwischen Flughafenpaaren bzw. Städtepaaren erarbeitet (Abschnitt 6.3.3 der angefochtenen Entscheidung). Die verschiedenen Kriterien, die zur Charakterisierung der Austauschbarkeit bzw. Substituierbarkeit von Linienflugverkehrsdienstleistungen ab verschiedenen Flughäfen herangezogen werden, werden in Randnr. 99 der angefochtenen Entscheidung dargelegt. Es handelt sich um die Entfernung und die Fahrtzeit entsprechend dem Richtwert von 100 km bzw. 1 Stunde Fahrtzeit, die Ansicht der Konkurrenten, die Ansichten der betroffenen Flughäfen und der Zivilluftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten, den geschätzten Anteil Privatreisender auf einer Flugstrecke, den Begriff des „Flughafensystems“ im Sinne von Anhang II der Verordnung Nr. 2408/92, die jeweiligen Geschäftspraktiken, die Existenz von Transportmöglichkeiten zwischen den Flughäfen und bestimmten Städten sowie das Ergebnis der von der Kommission für 17 Städtepaare ab Dublin durchgeführten Preiskorrelationsanalyse.
- ¹⁰⁴ Sodann hat die Kommission detailliert analysiert, welches auf jeder der betroffenen Strecken der relevante Markt ist (Abschnitt 6.3.4 der angefochtenen Entscheidung). In jedem Fall, in dem sie eine Austauschbarkeit festgestellt hat, hat die Kommission mehrere Kriterien entsprechend den verfügbaren Informationen angewandt. Die

Wahl des einen oder des anderen Flugangebots durch die Fluggäste ergebe sich aus der Kombination dieser Faktoren.

105 Hingegen ist die Kommission mehrfach zu dem Schluss gelangt, dass die Flüge zu verschiedenen Flughäfen in der Nähe einer Stadt nicht zum selben Markt gehörten. In den Randnrn. 178 bis 183 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission insbesondere im Wesentlichen angenommen, dass die Flughäfen Rennes und Nantes Atlantique aus folgenden Gründen nicht austauschbar seien: Das Kriterium der 100 km oder der Fahrtzeit von 1 Stunde sei knapp nicht erfüllt, Ryanair vertreibe ihre Dienstleistungen in Richtung Nantes nicht unter Bezugnahme auf Rennes und umgekehrt, es bestehe kein wesentlicher Unterschied zwischen den beiden Flughäfen, der ein Anreiz für Fluggäste aus Rennes wäre, von Nantes aus zu fliegen, und umgekehrt, und die verfügbaren Daten hätten nicht ausgereicht, um der Kommission eine aussagekräftige Preiskorrelationsanalyse zu ermöglichen. Allein der Umstand, dass Aer Lingus die Flughäfen Rennes und Nantes Atlantique als untereinander ersetzbar ansehe, sei für den Schluss auf die Austauschbarkeit nicht ausreichend. In den Randnrn. 197 bis 203 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission ferner zwischen den Flughäfen Amsterdam Schiphol und Eindhoven unterschieden, und zwar aus denselben Gründen wie den für die Flughäfen Nantes Atlantique und Rennes dargelegten sowie deshalb, weil sie in einer früheren Entscheidung einen geringen Grad an Substituierbarkeit angenommen hatte (Entscheidung der Kommission vom 22. September 1997, Sache COMP/M.967 — KLM/Air UK, Randnr. 24).

106 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Standpunkt der Flughäfen in der angefochtenen Entscheidung an zahlreichen Stellen wiedergegeben wird (vgl. beispielsweise Randnrn. 132, 145 und 151 der angefochtenen Entscheidung), ebenso wie der Standpunkt der UK Civil Aviation Authority (vgl. beispielsweise Randnrn. 128 und 138 der angefochtenen Entscheidung). Was die Bezugnahme auf die von der UK Civil Aviation Authority vorgenommene Unterscheidung zwischen zeitabhängigen Fluggästen und zeitunabhängigen Fluggästen anbelangt, hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung mehrere Gründe angeführt, die zu erklären vermögen, warum diese Unterscheidung in der vorliegenden Sache als nicht relevant angesehen werden konnte (Randnrn. 85 und 316 bis 319 der angefochtenen Entscheidung).

¹⁰⁷ Insbesondere hat die Kommission überzeugend dargelegt, dass diese — früher klare — Unterscheidung zwischen der einen und der anderen Kategorie von Fluggästen tendenziell verschwimme. Diese Tendenz ist von der Kommission bereits in früheren Sachen erwähnt (Sachen COMP/M.3280 — Air France/KLM und COMP/M.3770 — Lufthansa/Swiss, angeführt in Fn. 329 der angefochtenen Entscheidung) und in den von der Klägerin der vorliegenden Rechtssache nicht angegriffenen Antworten auf die den Konkurrenten am 6. November 2006 übermittelten Fragebögen (auf diese Antworten wird in Fn. 328 der angefochtenen Entscheidung Bezug genommen) bestätigt worden. Die Antworten der Geschäftskunden bei der Umfrage der Kommission zeigen ebenfalls, dass das Kriterium des bestmöglichen Preises von erheblicher Bedeutung ist. In der von diesen Kunden geäußerten Rangordnung erscheint es vor dem Kriterium des Zielflughafens und nach dem der schnellstmöglichen Zeit, dessen Bedeutung sich angesichts der von den Billigfluggesellschaften häufig angebotenen hohen Frequenzen relativiert hat (Randnr. 316 der angefochtenen Entscheidung).

¹⁰⁸ In Bezug auf die Stellungnahmen der Flughäfen Birmingham (Randnr. 138 der angefochtenen Entscheidung) und Wien (Randnr. 223 der angefochtenen Entscheidung) legt die Klägerin außerdem nicht dar, inwieweit sie verfälscht worden seien. Die Klägerin hat in der mündlichen Verhandlung übrigens ausdrücklich darauf verzichtet, dieses Vorbringen näher zu erläutern. Diese Stellungnahmen, in denen nicht auf eine Austauschbarkeit geschlossen wird, werden in der angefochtenen Entscheidung genau wiedergegeben, und die Kommission konnte zudem auf andere Umstände abstellen, die den Schluss, zu dem sie in der angefochtenen Entscheidung gelangt ist, stützen konnten. Die von der Kommission zur Beurteilung eines Zusammenschlusses angewandte Technik des Indizienbündels kann natürlich Umstände einschließen, die für einen bestimmten Schluss sprechen, wie auch solche, die dagegen sprechen. Der Schluss, zu dem die Kommission am Ende ihrer Analyse der verschiedenen herangezogenen Indizien gelangt ist, kann allerdings nicht allein deshalb in Frage gestellt werden, weil aus der Untersuchung ein Umstand hervorgeht, der ihn nicht stützt. Auf diesen Umstand wird gebührend hingewiesen, und er ist von der Kommission entgegen dem nicht belegten Vorbringen der Klägerin unverfälscht berücksichtigt worden.

- 109 Entgegen dem Vorbringen der Klägerin geht ferner aus der Antwort von British Airways auf den von der Kommission übermittelten Fragebogen hervor, dass bei den Flughäfen von London „die Überschneidungen zwischen den Einzugsgebieten sehr groß sind und alle Londoner Flughäfen miteinander konkurrieren können, was sie im Übrigen auch tun, und zwar sowohl für Langstreckenflüge als auch für Kurzstreckenflüge“. Daraus geht ferner hervor, dass diese Fluggesellschaft hinsichtlich der anderen in der Frage Nr. 22 dieses Fragebogens verzeichneten Flughäfen der Ansicht war, dass „allgemein alle genannten Flughäfen hinsichtlich aller Typen von Fluggästen im Wettbewerb zueinander stehen“. Was das Vorbringen betrifft, die Antworten der Wettbewerber belegten nicht, dass — insbesondere im Fall von London — alle Primär- und Sekundärflughäfen austauschbar seien, bezeugen die Antworten der Konkurrenten von Ryanair auf dieser Strecke das Gegenteil.
- 110 Was die Kritik der Klägerin in Bezug auf die Heranziehung einer „näherungsweise Regel“ zur Bestimmung der Einzugsgebiete der Flughäfen im Hinblick auf die Definition der fraglichen Märkte betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass dieser näherungsweise Charakter von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung anerkannt wird (Randnr. 83 der angefochtenen Entscheidung: „Es sollte jedoch beachtet werden, dass die Kommission die 100 km/1 Stunde-„Regel“ nur als einen ersten ‚Stellvertreter‘ verwendet, um ein Einzugsgebiet zu definieren. Aufgrund der des entsprechenden Flughafens und anderer Nachweise ist das Einzugsgebiet in der Realität möglicherweise größer und wird daher detailliert auf einer Fall-zu-Fall-Basis in der entsprechenden Analyse der einzelnen Flughafenpaare erläutert“).
- 111 Auf die entsprechenden Rügen von Ryanair gegenüber der Mitteilung der Beschwerdepunkte hin hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung ausgeführt, dass das Kriterium der 100 km oder der Fahrtzeit von 1 Stunde ein Näherungswert sei, der darauf beruhe, was die Flughäfen für ein sinnvolles Einzugsgebiet hielten (Randnr. 85 der angefochtenen Entscheidung). Aus den Antworten auf die den Flughäfen übermittelten Fragebögen ergibt sich somit, dass diese den Fluggesellschaften ein Einzugsgebiet von mindestens 100 km oder einer Fahrtzeit von 1 Stunde, wenn nicht mehr, bieten (Randnr. 82 der angefochtenen Entscheidung). Dass ein Flug über die Strecken zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich verhältnismäßig kurz

dauert, ändert im Übrigen, wie die Kommission auf die von der Klägerin in ihren Schriftsätzen vorgetragene Argumente entgegnet, nichts an dieser Beurteilung. In zahlreichen Fällen gibt es nämlich spezielle Buslinien mit auf die Flüge abgestimmten Fahrplänen, die den jeweiligen Sekundärflughafen mit dem Stadtzentrum verbinden. Der Ansatz der Kommission stimmt mit der Antwort der UK Civil Aviation Authority überein.

¹¹² Angesichts dieser Daten und Erläuterungen kann der Kommission somit nicht zum Vorwurf gemacht werden, bei der Bestimmung des Einzugsgebiets der Flughäfen das Kriterium der 100 km oder der Fahrzeit von 1 Stunde herangezogen zu haben.

¹¹³ Was die Rüge betrifft, die Kommission habe in Randnr. 92 der angefochtenen Entscheidung auf die Geschäftspraxis von Ryanair abgestellt, ihre Flüge als Substitute für Flüge zu Primärflughäfen darzustellen, ist darauf hinzuweisen, dass diese Praxis nur einer der zahlreichen herangezogenen Umstände ist. Diese Praxis ist tatsächlich insoweit von Interesse, als sie die Bestimmung der Flugziele der Kunden, die vom Angebot von Ryanair angesprochen werden können, erleichtert. Dieses Interesse kann nicht allein deshalb in Frage gestellt werden, weil Ryanair — ohne weiteren Nachweis — vorträgt, dass die Bezeichnungen, unter denen sie ihre Dienstleistungen zu bestimmten Flughäfen vermarkte, keine hinreichend sichere und solide Grundlage für die Bestimmung der Märkte darstellten. Dieses Vorbringen reicht nämlich nicht aus, um diesem Umstand im Rahmen des von der Kommission herangezogenen Indizienbündels jede Bedeutung abzuspochen. Was das von der Klägerin angeführte Beispiel Wien/Bratislava betrifft, hat die Kommission ihre Beurteilung auf andere Umstände als nur die Geschäftspraxis von Ryanair gestützt. Sie hat daneben die Richtgrenze von 100 km oder 1 Stunde Fahrzeit, die Standpunkte der nationalen Behörden und der Wettbewerber sowie die Ergebnisse der Kundenbefragung geprüft (Abschnitt 6.3.4.15 der angefochtenen Entscheidung). In gleicher Weise hat sich die

Kommission bei ihrer streckenbezogenen Analyse (Abschnitt 6.3.4 der angefochtenen Entscheidung) auf das Kriterium der 100 km oder der Fahrzeit von 1 Stunde, auf die Standpunkte der nationalen Behörden und der Wettbewerber sowie auf die Ergebnisse der Kundenbefragung gestützt. Die Beurteilungen der Kommission zu diesem Punkt beruhen durchweg auf der Heranziehung eines Indizienbündels, dessen einzelne berücksichtigte Umstände dargestellt und analysiert werden.

- 114 Was die Kritik an der Bezugnahme auf den Begriff „Flughafensystem“ in Randnr. 99 der angefochtenen Entscheidung betrifft, der in der Verordnung Nr. 2408/92 zur Begründung der Feststellung der Substituierbarkeit zwischen bestimmten Flughäfen verwendet wird, ergibt sich aus dieser Randnummer, dass die Zugehörigkeit der fraglichen Flughäfen zu einem „Flughafensystem“ im Sinne der Verordnung Nr. 2408/92 „als zusätzlicher Nachweis zur Unterstützung der Schlussfolgerung [gilt], dass die in dieser Verordnung aufgelisteten Flughäfen zum selben Ballungsgebiet gehören und aus der Sicht der Nachfrageseite als substituierbar betrachtet werden können“. In der Verordnung Nr. 2408/92, die zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung in Kraft war, wird ein „Flughafensystem“ definiert als „zwei oder mehr Flughäfen, die, wie in Anhang II angegeben, als Einheit dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen“. Dass zwei oder mehr Flughäfen in Anhang II als Flughafensystem aufgeführt sind, kann daher berücksichtigt werden, um zu bestimmen, ob diese Flughäfen dasselbe Ziel bedienen, was einen Faktor darstellt, der dafür spricht, dass die entsprechenden Flughäfen für die Fluggäste, die sich zu dem fraglichen Ziel begeben wollen, austauschbar sind. Diese Beurteilung wird nicht dadurch in Frage gestellt, dass die Kommission die Initiative ergriffen hat, die Regeln für die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen, die dieselbe Stadt oder denselben Ballungsraum bedienen, deutlicher zu fassen und zu vereinfachen, und dass ihr entsprechender Vorschlag anschließend vom Europäischen Parlament und vom Rat der Europäischen Union angenommen wurde. In der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 293, S. 3), mit der die Verordnung Nr. 2408/92 nach dem Erlass der angefochtenen Entscheidung aufgehoben wurde, wird nämlich durchgehend auf den Grundsatz der Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen, die dieselbe Stadt oder denselben Ballungsraum bedienen, verwiesen, auch wenn nicht mehr auf den Begriff „Flughafensystem“ Bezug genommen wird.

- 115 Was die Kritik an der im Verwaltungsverfahren durchgeführten Preiskorrelationsanalyse anbelangt, ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission anerkennt, dass mit einer Preiskorrelation nicht nachgewiesen werde, dass zwei Flughäfen zum selben Markt gehörten. Sie macht allerdings zu Recht geltend, dass ein solcher Umstand in Verbindung mit anderen einen relevanten Faktor für die Analyse bilde. In der angefochtenen Entscheidung wird die von der Kommission durchgeführte Analyse als „empirische Analyse“ qualifiziert (Randnr. 121 der angefochtenen Entscheidung). In der Fn. zu Randnr. 121 heißt es ferner:

„Es ist von Bedeutung, mit Bezug auf alle analysierten Städtepaare festzustellen, dass die Kommission den wirtschaftlichen Nachweis bezüglich der Preiskorrelation als zusätzliches Element berücksichtigt hat, das ihre Ansicht unterstützt. ... Dies ist darauf zurückzuführen, dass Preisschwankungen möglicherweise durch andere Faktoren beeinflusst werden, die zu einer niedrigen Preiskorrelation führen können. ...“

- 116 Die in der angefochtenen Entscheidung auf der Grundlage der Ergebnisse der „empirischen Analyse“ der Preiskorrelation dargestellten Beurteilungen sind in diesen Zusammenhang zu stellen. Der Kommission kann somit nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass sie die Gründe genannt hat, aus denen die Preiskorrelationsanalyse zu eingeschränkten Ergebnissen führen konnte, zugleich aber unterstrichen hat, dass diese Ergebnisse, wie eingeschränkt sie auch waren, unter bestimmten Umständen dennoch berücksichtigt werden konnten.
- 117 Die Klägerin tut daher nicht dar, inwiefern die Kommission die Grenzen ihrer Befugnis zur Bewertung wirtschaftlicher Situationen (siehe oben, Randnrn. 29 und 30) überschritten hätte. Die Rügen der Klägerin zu diesem Punkt bleiben allgemein und berücksichtigen die Heranziehung der Ergebnisse der Preiskorrelationsanalyse durch die Kommission nicht.

118 Was die Kritik an den Ergebnissen der Kundenbefragung anbelangt, ist darauf hinzuweisen, dass dieser Punkt auch Gegenstand anderer Ausführungen der Klägerin ist und in diesem Zusammenhang geprüft wird (siehe unten, Randnrn. 202 ff.). Jedenfalls geht aus Randnr. 94 der angefochtenen Entscheidung hervor, dass die Kommission sich der Grenzen der bei den Kunden des Flughafens Dublin durchgeführten Umfrage in vollem Umfang bewusst war, da diese im Wesentlichen zu dem Zweck durchgeführt worden war, die Behauptung von Ryanair zu überprüfen, sie und Aer Lingus stünden aus der Perspektive des Kunden nicht im Wettbewerb. Die Auswahl der Flugstrecken umfasste alle Londoner Flughäfen und eine begrenzte Anzahl an Flugstrecken, auf denen die fusionierenden Parteien verschiedene Flughäfen in der Nähe derselben Stadt anfliegen. Die Kommission war der Ansicht, wenn Fluggäste eine Fluggesellschaft, die einen anderen Flughafen anfliege, als Alternative betrachteten, könne daraus geschlossen werden, dass die fraglichen Dienstleistungen im Personenflugverkehr einen Wettbewerbsdruck aufeinander ausübten. Die Kommission hat dazu ausgeführt, dass „ein solcher Nachweis indirekt erbracht [wird], da im Fragebogen ... nicht explizit gefragt wird, ob die Befragten bereit sind, zu einem anderen Flughafen zu fliegen“. In Randnr. 122 der angefochtenen Entscheidung wird auf diese Umfrage ebenfalls als „indirekten Nachweis“ Bezug genommen. Ferner hat die Kommission in Fn. 91 der angefochtenen Entscheidung dargelegt, dass die Kundenbefragung nur einen Teil der Flugstrecken einschlieÙe, auf denen die fusionierenden Parteien unterschiedliche Flughäfen bedienten und daher nur für diese Strecken „aussagekräftig“ sei. Die Beurteilungen, die in der angefochtenen Entscheidung auf der Grundlage der Kundenbefragung vorgenommen wurden, sind in diesen Kontext zu stellen. Der Kommission kann daher nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass sie die Gründe dargelegt hat, aus denen für die Kundenbefragung bestimmte Einschränkungen gälten, zugleich aber angegeben hat, dass ihre Ergebnisse für die betroffenen Strecken dennoch von gewissem Wert seien.

119 Die Klägerin tut somit nicht dar, inwieweit die Kommission die Grenzen ihrer Befugnis zur Bewertung wirtschaftlicher Situationen überschritten hätte. Die Rügen der Klägerin zu diesem Punkt bleiben allgemein und lassen im Rahmen der entsprechenden

Ausführungen nicht erkennen, inwieweit die Konzeption der Fragen und die angewandten Techniken der Befragtenauswahl „grob fehlerhaft“ gewesen wären.

3. Zum Wettbewerbsvorteil aufgrund der Existenz einer Basis auf dem Flughafen Dublin

a) Vorbringen der Beteiligten

¹²⁰ Die Klägerin bestreitet, dass sich aufgrund des Umstands, dass Aer Lingus und sie Basen auf dem Flughafen Dublin unterhielten, der Schluss ziehen lasse, sie seien sehr nahe Wettbewerber. Der Ort, an dem ein Flugzeug stationiert sei, sei für die Fluggäste völlig bedeutungslos und spiele für die Fluggesellschaften eine verhältnismäßig geringe Rolle. Eine Fluggesellschaft mit einer Basis am anderen Ende einer Strecke könne ein glaubwürdiger Wettbewerber von Ryanair sein. So sei bmi, die über eine Basis auf dem Flughafen Heathrow verfüge und über Nacht ein Flugzeug auf dem Flughafen Dublin parke, auf der Strecke Dublin–London (Heathrow) ein näherer Wettbewerber von Aer Lingus als Ryanair, da Ryanair diesen Flughafen nicht anfliege.

¹²¹ Die Kommission tritt diesem Vorbringen mit der Argumentation entgegen, dass Fluggesellschaften die Bedienung einer Strecke normalerweise nur aufnahmen, wenn diese mit einer Basis verbunden sei.

b) Würdigung durch das Gericht

- 122 Die Kommission hat in den Randnrn. 380 bis 399 der angefochtenen Entscheidung die Gründe dargelegt, aus denen die jeweils bedeutenden Basen in Dublin die Beurteilung untermauerten, dass die beiden Fluggesellschaften die „nächsten Wettbewerber“ bzw. die „größten Konkurrenten“ seien. Nach der angefochtenen Entscheidung ermöglicht eine solche Basis Kosteneinsparungen aufgrund von Skalenerträgen und Verbundvorteilen und gewährt eine größere Flexibilität bei der Anpassung an Schwankungen der Nachfrage, wobei diese Vorteile proportional zur Größe der Basis sind. Die Kommission hat dargelegt, dass die meisten Fluggesellschaften Basisflughäfen nutzten (Randnrn. 393 und 394 der angefochtenen Entscheidung), und das Vorbringen von Ryanair im Verwaltungsverfahren zurückgewiesen, wonach zum einen die Wettbewerber, die ihre Flugzeuge über Nacht auf dem Flughafen Dublin parkten, ihr ebenso nahe stünden wie Aer Lingus und es zum anderen kaum darauf ankomme, ob sich der Basisflughafen in Irland oder am anderen Ende der Strecke befinde (Abschnitt 7.3.4 der angefochtenen Entscheidung).
- 123 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass mit den von Ryanair im Rahmen der vorliegenden Klage vorgetragene Argumenten nur die von ihr im Verwaltungsverfahren gemachten Bemerkungen wieder aufgenommen werden, ohne dass jedoch die Stichhaltigkeit der begründeten Bewertungen angegriffen würde, mit denen die Kommission diese in der angefochtenen Entscheidung zurückgewiesen hat.
- 124 Aus der in der angefochtenen Entscheidung dargelegten Analyse geht nämlich hervor, dass nur wenige Beförderungsunternehmen Strecken ohne Nutzung einer Basis betreiben, die einen wirtschaftlichen Vorteil mit sich bringt. Dass sowohl Ryanair als auch Aer Lingus auf dem Flughafen Dublin über eine bedeutende Basis verfügen, war somit zu berücksichtigen, da dieser Umstand es diesen Gesellschaften insbesondere erlaubt, von ähnlichen Vorteilen zu profitieren (Abschnitte 7.3.4.1 und 7.3.4.2 der angefochtenen Entscheidung). Aus den in der angefochtenen Entscheidung angegebenen Gründen ist diese Situation nicht mit der der Wettbewerber vergleichbar, die ihre Flugzeuge über Nacht auf dem Flughafen Dublin parken, insbesondere angesichts

der erheblichen Unterschiede in Bezug auf die durch eine Basis ermöglichten Skalenerträge und Verbundvorteile (Abschnitt 7.3.4.3 der angefochtenen Entscheidung), und aufgrund der Besonderheiten des Flughafens Dublin ebenso wenig mit der der Wettbewerber, die über eine Basis auf dem Zielflughafen verfügen (Abschnitt 7.3.4.4 der angefochtenen Entscheidung).

¹²⁵ In Bezug auf diesen letztgenannten Punkt reicht die Argumentation der Klägerin nicht aus, um die in den Randnrn. 404 bis 407 der angefochtenen Entscheidung dargelegte Analyse in Frage zu stellen, anhand deren die Kommission zu dem Schluss gekommen ist, dass die durch die Basis Dublin gewährte erhöhte Flexibilität den fusionierenden Parteien einen besonderen Vorteil biete. Dabei hat sie folgende Umstände berücksichtigt:

- Auf den zwölf Strecken, auf denen sich die Dienstleistungen der fusionierenden Parteien überschneiden, ohne ein Monopol zu bilden, operieren die verbliebenen Wettbewerber nicht immer von einer Basis aus (Randnr. 405 der angefochtenen Entscheidung), was den Schluss zulässt, dass diese Wettbewerber auf Ryanair einen geringeren Wettbewerbsdruck als Aer Lingus ausüben;

- einige der Kosteneinsparungen sind bei einer Basis in Dublin erheblicher, da die Entstehung des Flugverkehrs auf vielen der sich überschneidenden Strecken asymmetrisch ist (bei mindestens 15 der 35 Strecken stammt die Mehrzahl der Kunden aus Irland) (Randnr. 406 der angefochtenen Entscheidung), womit sich

erklären lässt, dass eine Basis auf dem Flughafen Dublin einen größeren Vorteil verschafft als eine Basis am anderen Ende der Strecke;

- die Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielflughafen bedienen normalerweise nur eine Strecke nach Dublin, was das Maß ihrer Bindung an Strecken von oder nach Dublin einschränkt (Randnr. 407 der angefochtenen Entscheidung). Für eine maximale Rentabilität und die Gewährleistung möglichst vieler Rotationen am Tag müssen sich das Flugzeug, die Wartung und die Besatzungen auf dem Flughafen Dublin, von wo aus die meisten Kunden starten, statt am anderen Ende der Strecke befinden;

- die Fluggesellschaften mit einer Basis am Zielflughafen erzielten bei geringen Marktanteilen schlechte Ergebnisse. Auf mindestens 9 der 35 sich überschneidenden Strecken hat eine konkurrierende Fluggesellschaft die Strecke aufgegeben, da sie nicht in der Lage war, mit Aer Lingus und Ryanair Schritt zu halten (Randnr. 408 der angefochtenen Entscheidung). Anhand der Untersuchung der Vergangenheit lässt sich beurteilen, was in der Zukunft geschehen könnte.

¹²⁶ Der genannte Schluss und die zu seiner Untermauerung angeführten Umstände können durch kein von der Klägerin in ihrer Kritik an der angeführten Entscheidung zu diesem Punkt angeführtes Argument in Frage gestellt werden. Es wird nicht dargetan, dass sich die Kommission bei der Beurteilung des Wettbewerbsvorteils, den die Basis in Dublin den fusionierenden Parteien biete, geirrt hätte.

127 Folglich hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung rechtlich hinreichend dargelegt, inwieweit eine bedeutende Basis auf dem Flughafen Dublin einen beträchtlichen Vorteil für die Strecken nach und von Dublin und hinsichtlich der überwiegend irischen Kunden auf diesen Strecken darstellt.

4. Zu den „nichttechnischen Beweisen“

a) Vorbringen der Beteiligten

128 Die Klägerin erkennt an, dass sie in Bezug auf eine begrenzte Kategorie von Fluggästen im Wettbewerb mit Aer Lingus stehe, so wie sie mit Netzwerkfluggesellschaften wie Air France, Lufthansa und British Airways konkurriere. Die von der Kommission in der Klagebeantwortung vorgebrachten „nichttechnischen Beweise“ spiegelten somit nur diesen Wettbewerb wider. So entsprächen das Ertragsmanagementsystem und das Tarifüberwachungssystem den üblichen Praktiken des Sektors, so dass damit nicht nachgewiesen werde, dass Ryanair und Aer Lingus aufeinander einen „erheblichen wechselseitigen Wettbewerbsdruck“ ausübten. Die Überwachung zielle auf alle Tarife ab und nicht allein auf die von Aer Lingus. Das erlaube es Ryanair, auf die „seltenen Fälle zu reagieren, in denen Aer Lingus oder andere Fluggesellschaften niedrigere Angebotspreise anbieten“. Wenn zudem die Ähnlichkeit der Ertragsmanagementsysteme bedeuten sollte, dass zwischen Ryanair und Aer Lingus ein intensiver Wettbewerb herrsche, dann würde dies durch die wirtschaftsstatistischen Ergebnisse der Kommission bestätigt, was nicht der Fall sei. Im Übrigen bestreitet die Klägerin nicht, gelegentlich ihre Tarife als Reaktion auf ein spezielles Sonderangebot anzupassen oder zuweilen Kampagnen mit vergleichender Werbung zu starten, trägt jedoch vor, dass diese Werbetätigkeiten sowohl Aer Lingus als auch die anderen nationalen

Fluggesellschaften betreffen. Diese Beispiele fielen indessen nicht in die Kategorie der „richtigen, zuverlässigen und kohärenten“ Beweise, die die Kommission erbringen müsse. Wenn Aer Lingus einen wie auch immer gearteten Wettbewerbsdruck auf Ryanair ausübe, müssten die Beweise zeigen, dass Ryanair systematisch niedrigere Tarife anbiete, wenn Aer Lingus eine Strecke bediene. Diese Hypothese werde jedoch durch die von Ryanair vorgelegten wirtschaftsstatistischen Beweise widerlegt. Schließlich könne sich die Kommission nicht auf die internen Dokumente von Ryanair stützen, die lediglich einen „anekdotischen Charakter“ hätten. Die von der Kommission angeführten Auszüge belegten nicht, dass Ryanair und Aer Lingus aufeinander einen „erheblichen wechselseitigen Wettbewerbsdruck“ ausübten. In einigen Fällen hätten die Diskussionen, auf die in den Auszügen verwiesen werde, nicht allein Aer Lingus, sondern die allgemeine Situation auf einer bestimmten Strecke betroffen. Die Kommission könne sich daher nicht auf diese Dokumente berufen, um damit zu verstehen zu geben, dass zwischen den beiden Fluggesellschaften ein enges Wettbewerbsverhältnis bestehe, und für die in diesen Dokumenten angeführten nationalen Fluggesellschaften den Standpunkt vertreten, dass sie nicht mit Ryanair konkurrierten.

- 129 Die Kommission macht geltend, dass der Umstand, dass Ryanair und Aer Lingus die einzigen Unternehmen seien, die auf 22 Strecken, auf denen sich ihre Dienstleistungen überschneiden, präsent seien und dass sie auf 13 anderen Strecken zusammen sehr hohe Marktanteile hielten, zur logischen Konsequenz habe, dass diese beiden Unternehmen aufeinander einen Wettbewerbsdruck ausübten. Das werde dadurch belegt, dass Ryanair und Aer Lingus ähnliche Ertragsmanagementsysteme anwendeten, dass sie regelmäßig das Wettbewerbsverhalten ihrer Hauptkonkurrenten beobachteten und ihre Tarife entsprechend anpassten und dass sie regelmäßig Werbeanzeigen schalteten, in denen sie ihre Dienstleistungen und ihre Tarife miteinander verglichen. Außerdem enthielten die internen Dokumente von Ryanair klare Beweise für einen Wettbewerb mit Aer Lingus. Der Behauptung von Ryanair, aufgrund ihres Modells der niedrigen Kosten hätten ihre Konkurrenten keinen spürbaren Einfluss auf ihr Wettbewerbsverhalten, fehle daher die Grundlage.

b) Würdigung durch das Gericht

- ¹³⁰ Zur Begründung ihrer Schlussfolgerung, dass Ryanair und Aer Lingus auf bestimmten Strecken, auf denen sich ihre Dienstleistungen überschneiden, miteinander im Wettbewerb stünden (Abschnitt 7.4 der angefochtenen Entscheidung), verweist die Kommission auf mehrere Beweise, die in der angefochtenen Entscheidung dargelegt werden und von der Klägerin in der Klageschrift nicht angegriffen worden sind. Diese Beweise betreffen:
- die Nutzung — „wie viele andere Fluggesellschaften“ — ähnlicher Ertragsmanagementsysteme: System zur Verfolgung des Buchungsstatus für jeden Flug und System zur Verwaltung der Einkünfte (Randnrn. 438 bis 443 der angefochtenen Entscheidung);
 - die Verwendung desselben Softwaretools zum Preisvergleich (QL2), mit dem sie das Wettbewerbsverhalten der Konkurrenten überwachen und sich an die Entwicklung des Angebots anpassen könnten (Randnrn. 444 und 445 der angefochtenen Entscheidung);
 - die gegenseitige Überwachung ihrer Aktionsangebote und ihrer Werbekampagnen durch Ryanair und Aer Lingus und die gegenseitigen Reaktionen auf die Aktionsangebote der jeweils anderen (Randnrn. 448 und 449 der angefochtenen Entscheidung);
 - die in der Geschäftsführung von Ryanair vorgenommenen Bezugnahmen auf Aer Lingus hinsichtlich der Entwicklung der Marktanteile und des Wettbewerbsverhältnisses (Fn. 471 zu Randnr. 446 der angefochtenen Entscheidung und Fn. 474 zu Randnr. 448 der angefochtenen Entscheidung).

- 131 Auf der Grundlage dieser Beweise hat die Kommission folgende Feststellungen getroffen: Die Preise von Aer Lingus und von Ryanair würden direkt durch die Preise des Hauptkonkurrenten beeinflusst, da Aer Lingus und Ryanair die Preise der jeweils anderen berücksichtigten, wenn sie die Preise auf einer bestimmten Strecke festsetzen (Abschnitte 7.4.1 und 7.4.1.2 der angefochtenen Entscheidung), und die fusionierenden Parteien reagierten jeweils auf die Aktionsangebote und Werbekampagnen der anderen (Abschnitt 7.4.2 der angefochtenen Entscheidung).
- 132 Die Klägerin bestreitet nicht, dass die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung angeführten „nichttechnischen Beweise“ real sind. Sie trägt jedoch im Wesentlichen vor, dass ihnen keine hinreichende Beweiskraft zukomme, um berücksichtigt zu werden, und dass Schlussfolgerungen jedenfalls nur auf der Grundlage der „technischen Beweise“ zu ziehen seien, die sich aus den verschiedenen im Verwaltungsverfahren durchgeführten wirtschaftsstatistischen Analysen ergäben. Außerdem lasse sich jedenfalls mit den „nichttechnischen Beweisen“ nicht die Existenz eines „erheblichen wechselseitigen Wettbewerbsdrucks“ zwischen den fusionierenden Parteien nachweisen.
- 133 Insoweit ist zunächst davon auszugehen, dass die Kommission sich auf die Existenz ähnlicher Ertragsmanagementsysteme, die Überwachung des Wettbewerbsverhaltens der Konkurrenten, die Reaktionen der einen fusionierenden Partei auf die Aktionsangebote der anderen oder die durch die internen Dokumente von Ryanair belegte Verfolgung des Wettbewerbsverhaltens von Aer Lingus berufen konnte. Sie konnte diese Umstände im Rahmen des von ihr für die Beurteilung der Wettbewerbssituation herangezogenen Indizienbündels ohne Weiteres berücksichtigen.
- 134 Dass bestimmte dieser „nichttechnischen Beweise“ sowohl das Konkurrenzverhältnis zwischen Ryanair und Aer Lingus als auch das zwischen Ryanair und allen anderen Fluggesellschaften betreffen, spielt keine Rolle, da die Kommission in

diesem Stadium der Analyse das Konkurrenzverhältnis zwischen Ryanair und Aer Lingus, den fusionierenden Parteien, auf den Strecken untersucht, auf denen sie beide präsent sind.

- ¹³⁵ Außerdem hat sich die Kommission auf die genannten Beweise nicht zum Nachweis „eines erheblichen wechselseitigen Wettbewerbsdrucks“, sondern zum Nachweis dessen gestützt, dass die fusionierenden Parteien zurzeit miteinander im Wettbewerb stehen (Überschrift des Abschnitts 7.4 der angefochtenen Entscheidung; siehe auch oben, Randnr. 131). Somit ist nicht zu überprüfen, ob diese Beweise insoweit kritisiert werden können, als sie einen Schluss nicht zu stützen vermögen, der in der angefochtenen Entscheidung nicht gezogen wird.
- ¹³⁶ Im Übrigen kann dem Vorbringen der Klägerin, die „nichttechnischen Beweismittel“ könnten nicht berücksichtigt werden, wenn sie nicht durch „technische Beweismittel“ gestützt würden, nicht gefolgt werden. Es besteht nämlich kein Grund für eine solche Rangordnung. Es ist Sache der Kommission, das Ergebnis des zur Beurteilung der Wettbewerbssituation herangezogenen Indizienbündels insgesamt zu bewerten. Dabei kann es sein, dass bestimmte Umstände privilegiert und andere außer Acht gelassen werden. Die Prüfung und die entsprechende Begründung sind Gegenstand der vom Gericht über die Entscheidungen der Kommission im Fusionsbereich ausgeübten Rechtmäßigkeitskontrolle. Die Argumente der Klägerin betreffend die Schlüsse, die die Kommission aus den verschiedenen im Verwaltungsverfahren durchgeführten wirtschaftsstatistischen Analysen hätte ziehen müssen, und die Auswirkungen, die diese Schlüsse auf die Beurteilung der Wettbewerbssituation hätten haben müssen, sind daher in diesem Kontext zu prüfen (siehe unten, Randnr. 181).
- ¹³⁷ Folglich gelingt es der Klägerin nicht, die Begründetheit der von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung getroffenen Feststellungen in Frage zu stellen, insbesondere angesichts dessen, dass ihr Vorbringen allgemein bleibt und sich auf den Vortrag beschränkt, die Beweise, auf die sich die Kommission gestützt habe, gälten für Aer Lingus ebenso wie für alle anderen Wettbewerber, ohne die Feststellungen

der Kommission zu berücksichtigen, nach denen Aer Lingus auf den im Rahmen der Beurteilung der Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb geprüften Strecken der nächste Wettbewerber von Ryanair ist.

- ¹³⁸ Diese Beweise, insbesondere die zu den Akten genommenen Auszüge der Diskussionen in der Geschäftsführung von Ryanair über Aer Lingus, sind insofern von besonderer Bedeutung, als sie die im Stadium der Analyse der Marktanteile und des Konzentrationsgrads getroffenen Feststellungen bestätigen und der Analyse der wirtschaftsstatistischen Daten vorausgehen. Sie werden im Rahmen des von der Kommission zur Beurteilung der Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb herangezogenen Indizienbündels berücksichtigt.

5. Zur wirtschaftsstatistischen Analyse der Kommission

a) Vorbringen der Beteiligten

- ¹³⁹ Die Klägerin betont, dass die wirtschaftsstatistische Analyse bei der Beurteilung des Wettbewerbs „spekulative Debatten“ über die Bedeutung der Unterschiede hinsichtlich des Preisniveaus und der Betriebskosten, des Leistungsniveaus und des Ortes der Basis „vermeiden“ könne. Die von der Kommission nach dem Modell mit „festen Effekten“ (oder „Paneldaten“) durchgeführte wirtschaftsstatistische Analyse sei mit zahlreichen Fehlern behaftet. Der Kommission gelinge es nicht, Beweise für einen Einfluss von Aer Lingus auf die Preise von Ryanair zu erbringen. Das stehe im

Einklang mit dem Vorbringen von Ryanair, dass ihre Preispolitik von dem „Wunsch, ihr Niedrigpreismodell [auf neue Märkte und neue Strecken] auszudehnen“, geleitet und durch die Tätigkeit ihrer Konkurrenten „nicht wesentlich beeinflusst“ werde. Die Kommission behaupte, bei zwei verschiedenen Modellreihen betreffend die „Frequenz“ und die „Präsenz“ von Ryanair einen „systematischen Bezug“ auszumachen. Danach sanken zum einen bei einer Erhöhung der Frequenz von Ryanair um 1 % die Preise von Aer Lingus um 0,025 % (also in äußerst vernachlässigbarer Weise), und zum anderen veranlasse die Präsenz von Ryanair auf einer Strecke Aer Lingus zur Anwendung von Preisen, die geringfügig (d. h. zwischen 5 % und 8 %) unter den sonst von ihr angewandten lägen. Trotz dieser Zahlen, die nur auf einen begrenzten Wettbewerb hinwiesen, habe die Kommission die tatsächlichen Wettbewerbseinflüsse, die die beiden Fluggesellschaften aufeinander ausübten, überbewertet.

¹⁴⁰ Erstens sei die Darstellung der Kommission, was den angeblichen Effekt der „Frequenz“ auf die Preise betreffe, „sehr irreführend“. Auch wenn der von der Kommission angeführte Einfluss statistisch erheblich sein könne, sei seine tatsächliche Bedeutung in wirtschaftlicher Hinsicht vernachlässigbar. Die Kommission lasse in der angefochtenen Entscheidung einen ihrer ursprünglich begangenen Fehler unerwähnt und lege dar, dass es sich in einer Erhöhung der Preise von Aer Lingus um 10 % bis 12 % niederschlage, falls Ryanair sich vollständig von allen Strecken, auf denen Überschneidungen bestünden, zurückziehen sollte und auf alle Gewinne auf diesen Strecken verzichte. Dieses Ergebnis sei „höchst unwahrscheinlich“, da Ryanair sich verpflichtet habe, ihre Frequenzen auf den Strecken, auf denen sich die Tätigkeiten überschneiden, nicht zu reduzieren, und gehe auf ein „extrem irreführendes Verständnis“ zurück, da sich mit den verwendeten Modellen die Auswirkungen so bedeutender Änderungen nicht messen ließen. Außerdem zeige die Frequenzregression, dass selbst bedeutende Änderungen der Frequenz bei Ryanair nur einen geringen Einfluss auf die von Aer Lingus praktizierten Preise hätten.

¹⁴¹ Zweitens zeige die wirtschaftsstatistische Analyse der Kommission hinsichtlich der Regression der „Präsenz“, dass die von Aer Lingus praktizierten Preise auf den Strecken, auf denen Ryanair präsent sei, um 5 % bis 8 % unter denjenigen lägen, die sie auf

den Strecken praktiziere, auf denen Ryanair nicht präsent sei. Ryanair stelle im Allgemeinen die Hälfte der Kapazität auf jeder der betroffenen Strecken. Wenn Ryanair einen ganz erheblichen Teil der Kapazität abziehe, wäre dies demzufolge nur in geringem Umfang bei den Preisen von Aer Lingus zu spüren. Ein so schwacher Einfluss einer so bedeutenden Präsenz spreche nicht dafür, dass Ryanair einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus ausübe.

- ¹⁴² Drittens führten die Modelle der Kommission, was die theoretische Ebene betreffe, zu einem Ergebnis, das in direktem Widerspruch zu ökonomischen Prinzipien stehe. So sei die Annahme irrig, dass bei sonst gleichbleibenden Faktoren eine Steigerung der Kapazität zu einer Erhöhung der Preise führe. Nach einem bekannten ökonomischen Prinzip gebiete eine Steigerung des Absatzes vielmehr eine Senkung der Preise.
- ¹⁴³ Viertens hätten die Feststellungen der Kommission keinen Bestand, wenn die Art und Weise, in der die Saisoneffekte bei dem verwendeten Modell berücksichtigt worden seien, leicht geändert werde. Die auf einer Strecke angewandten Preise könnten nämlich systematisch je nach dem betreffenden Monat variieren, was die Bedeutung des Wettbewerbs für die Preise nicht schmälere. Ein empirisches Modell zur Erläuterung der Preise müsse Saisoneffekte berücksichtigen, auch wenn es dafür keine „korrekte“ Art und Weise gebe. Im vorliegenden Fall habe die Kommission angenommen, dass jeder Monat eines jeden Jahres unterschiedlich sei, dass aber alle Strecken in einem bestimmten Monat gleich betroffen seien. So habe die Kommission beispielsweise für Dezember angenommen, dass die Nachfrage auf den Strecken, mit denen Wintersportorte bedient würden, in ähnlicher Weise steige wie auf den Strecken, mit denen Sommerziele bedient würden, was offensichtlich falsch sei. In dem der Klageschrift als Anhang beigefügten Bericht von RBB Economics von September 2007 mit einer ökonomischen Kritik an der angefochtenen Entscheidung heiße es dementsprechend, dass der Schluss der Kommission, wonach Ryanair einen systematischen Einfluss auf die Preise von Aer Lingus ausübe, nicht mehr gelte, wenn die Saisoneffekte in angemessener, aber anderer Weise in das Modell einbezogen würden. Die Saisoneffekte seien in dem Modell nicht korrekt erfasst worden.

- ¹⁴⁴ Fünftens macht die Klägerin geltend, dass die Kommission inkohärente Kriterien angewandt habe, um tatsächliche Umstände zu akzeptieren oder zurückzuweisen. Sie verweist dazu auf die ökonomische Kritik von RBB Economics vom September 2007. Die von der Kommission durchgeführte wirtschaftsstatistische Analyse lasse nicht klar erkennen, dass Ryanair und Aer Lingus jeweils auf die Aktionsangebote der anderen reagierten. Somit sei davon auszugehen, dass solche Reaktionen auf Aktionsangebote entweder zu selten oder zu begrenzt seien, um einen erheblichen Wettbewerb zwischen den fusionierenden Parteien zu belegen.
- ¹⁴⁵ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

- ¹⁴⁶ Die Klägerin greift die von der Kommission nach dem Modell der Regressionsanalyse mit „festen Effekten“ durchgeführte Preisregressionsanalyse an. Ihrer Ansicht nach lässt diese Analyse keinen Umstand erkennen, der eine Beurteilung des Einflusses von Aer Lingus auf ihre Preise ermögliche, was ihr Vorbringen bestätige, dass sie durch die Tätigkeit ihrer Konkurrenten nicht beeinflusst werde. Die Kommission habe damit den tatsächlichen Wettbewerbseinfluss überbewertet, den die Fluggesellschaften aufeinander ausübten.
- ¹⁴⁷ Die Klägerin nimmt auch in diesem Punkt Argumente wieder auf, die sie im Verwaltungsverfahren vorgetragen hat und die in der angefochtenen Entscheidung untersucht und zurückgewiesen worden sind. Insoweit ist auf den Inhalt der angefochtenen Entscheidung Bezug zu nehmen, um die Rolle zu verstehen, die die Preisregressionsanalyse in der Phase der vertieften Prüfung gespielt hat. Diese Rolle ist nach Maßgabe

der Rechtsprechung zum der Kommission bei wirtschaftlichen Fragestellungen zustehenden Bewertungsspielraum zu beurteilen (siehe oben, Randnrn. 29 und 30).

- ¹⁴⁸ Die Kommission hat in den Randnrn. 450 bis 488 der angefochtenen Entscheidung die Ergebnisse der Preisregressionsanalyse dargelegt, die sie unter Heranziehung der von Ryanair vorgeschlagenen Querschnitts-Regression durchgeführt hat (Abschnitt 7.4.3.1 der angefochtenen Entscheidung), und die Ergebnisse, die sie unter Verwendung der von ihr bevorzugten Technik der Regression mit festen Effekten erzielt hat (Abschnitt 7.4.3.3 der angefochtenen Entscheidung). Diese Ergebnisse ließen sie den Schluss ziehen, dass ihre Analyse einen erheblichen Wettbewerbsdruck zwischen Ryanair und Aer Lingus bestätige (Überschrift des Abschnitts 7.4.3 der angefochtenen Entscheidung).
- ¹⁴⁹ In Randnr. 450 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission zunächst betont, dass sie „der Ansicht [ist], dass die in den erwähnten Abschnitten beschriebenen Faktoren ein hinreichender Beleg dafür sind, dass Aer Lingus und Ryanair miteinander konkurrieren“. Die Preisregressionsanalyse wurde durchgeführt, um es der Kommission zu ermöglichen, das wirtschaftsstatistische Vorbringen von Ryanair und Aer Lingus zu überprüfen und zu beurteilen und zu klären, welchen wahrscheinlichen Einfluss jede der fusionierenden Parteien auf die Tarife der anderen hat.
- ¹⁵⁰ Nach Randnr. 452 der angefochtenen Entscheidung sollte mit dieser Preisregressionsanalyse überprüft werden,
- ob die Präsenz einer der fusionierenden Parteien auf einer Flugstrecke mit einer statistisch und wirtschaftlich signifikanten Senkung der Preise der anderen im Zusammenhang stand;

- ob die fusionierenden Parteien wechselseitig einen stärkeren Wettbewerbsdruck ausübten als jeder andere vorhandene Wettbewerber;

- ob die Anwesenheit eines gegenwärtigen oder potenziellen Wettbewerbers, der von einer Basis am Zielflughafen einer Strecke von Dublin aus operierte, einen Einfluss auf die Preise und Auslastungsfaktoren der fusionierenden Parteien hatte;

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

¹⁵¹ Wie aus der angefochtenen Entscheidung hervorgeht, besteht die Technik der Querschnitts-Regressionsanalyse darin, die Preisunterschiede für eine Reihe betroffener Flugstrecken zu einem bestimmten Zeitpunkt zu untersuchen (Randnr. 453 der angefochtenen Entscheidung). Sie impliziert einen Vergleich der auf den Strecken, auf denen Wettbewerb herrscht, praktizierten Preise mit denjenigen auf den Strecken, auf denen kein Wettbewerb herrscht. Die Regressionsanalyse mit festen Effekten besteht in der Prüfung der Preisunterschiede auf den betreffenden Strecken in einem bestimmten Zeitraum, nämlich dem Zeitraum von Januar 2002 bis Dezember 2006 (Randnr. 482 der angefochtenen Entscheidung). Sie impliziert einen Vergleich der Preise, die auf einer Strecke zu Zeiten, in denen kein Wettbewerb herrscht, praktiziert werden, mit denjenigen zu Zeiten, in denen Wettbewerb herrscht.

¹⁵² Was die Regressionsanalyse mit festen Effekten betrifft, hat die Kommission dargelegt, dass eine Panelregressionsanalyse mit streckenspezifischen festen Effekten die Verfälschung der Querschnittsregressionsanalysen durch die ausgelassene Variable reduzieren könne. Sie betrachtete diese Methode als „am besten geeignet“, um den Wettbewerbsdruck zu ermitteln, dem Ryanair durch Aer Lingus unterliegt“ (Randnr. 477 der angefochtenen Entscheidung).

- 153 Die Argumente der Beteiligten zur Querschnittsregressionsanalyse werden an späterer Stelle wiedergegeben und beurteilt (siehe unten, Randnrn. 184 ff.); hier wird nur die Regressionsanalyse mit festen Effekten beurteilt.
- 154 Die Klägerin kritisiert die von der Kommission durchgeführte Regressionsanalyse mit festen Effekten mit einer Reihe von Argumenten, die entsprechend der logischen Reihenfolge in der angefochtenen Entscheidung zu prüfen sind, in der die Kommission zunächst auf das Kriterium der Präsenz abgestellt hat (vgl. Randnr. 482 der angefochtenen Entscheidung), bevor sie das Kriterium der Frequenz geprüft hat (vgl. Randnr. 485 der angefochtenen Entscheidung).
- 155 Was den Effekt der „Präsenz“ auf die Preise betrifft, trägt die Klägerin vor, dass die von der Kommission durchgeführte Analyse gezeigt habe, dass die Preise, die Aer Lingus auf den Strecken praktiziere, auf denen sie präsent sei, um 5 % bis 8 % unter denjenigen lägen, die Aer Lingus auf den Strecken praktiziere, auf denen sie nicht präsent sei. Da Ryanair im Allgemeinen die Hälfte der Kapazität auf jeder der betroffenen Strecken bereitstelle, sei es bei den Preisen von Aer Lingus nur wenig zu spüren, wenn Ryanair einen ganz erheblichen Teil der Kapazität abziehe. Ein so schwacher Einfluss einer so bedeutenden Präsenz spreche nicht dafür, dass Ryanair einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus ausübe. Außerdem sei der Kommission nicht der Nachweis eines Einflusses von Aer Lingus auf die Preise von Ryanair gelungen (siehe oben, Randnrn. 139 und 141).
- 156 Die Kommission hat erstens angenommen, dass die Regression mit festen Effekten keine verlässlichen Schätzungen über einen möglichen Einfluss der Präsenz von Aer Lingus auf die Preise von Ryanair liefere. Es gebe nicht genügend Beispiele für Eintritte oder Rückzüge von Aer Lingus bei einer Strecke, auf der Ryanair bereits präsent gewesen sei (Randnr. 486 der angefochtenen Entscheidung). Dieser letzte Punkt wird von der Klägerin nicht bestritten.

- 157 Die Kommission hat somit in der angefochtenen Entscheidung anerkannt, dass sie aus dem angegebenen Grund nicht in der Lage sei, einen wirtschaftsstatistischen Nachweis des Einflusses von Aer Lingus auf die Preise von Ryanair zu führen. Sie hat allerdings Wert auf die Feststellung gelegt, dass „damit die Hypothese, dass Aer Lingus einen Wettbewerbsdruck auf Ryanair ausübt, weder bestätigt noch entkräftet wird“. Die Kommission hat diese Aussage damit untermauert, dass „die Belege aus dem ... Abschnitt [7.4.2 der angefochtenen Entscheidung] klar[machen], dass sowohl Ryanair als auch Aer Lingus ihren eigenen Auslastungsfaktor sowie die Preise der Gegenseite permanent überwachen und die Preise entsprechend anpassen“ (Randnr. 486 der angefochtenen Entscheidung und Fn. 487, in der auf Abschnitt 7.4.2 der angefochtenen Entscheidung verwiesen wird, in dem der Umstand behandelt wird, dass jede der fusionierenden Parteien auf die Aktionsangebote und Werbekampagnen der jeweils anderen Seite reagiert).
- 158 Die Klägerin beschränkt sich insoweit also darauf, einen in der angefochtenen Entscheidung behandelten Punkt wieder aufzugreifen, ohne dass sich indessen daraus schließen ließe, dass zwischen den fusionierenden Parteien kein Wettbewerbsdruck herrscht. Das Fehlen hinreichender Daten zu Eintritten oder Rückzügen von Aer Lingus bei einer Strecke, auf der Ryanair bereits präsent war, erklärt sich durch einen objektiven, von der Klägerin nicht angegriffenen Grund und genügt nicht zur Stützung des Vorbringens, der Wettbewerbsdruck zwischen den fusionierenden Parteien, der sich aus anderen in der angefochtenen Entscheidung angeführten Nachweisen ergibt, sei von der Kommission überbewertet worden.
- 159 Zweitens hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung dargelegt, dass es zahlreiche Beispiele gebe, bei denen Ryanair auf Flugstrecken, die bereits von Aer Lingus bedient worden seien, tätig geworden oder diese wieder aufgegeben habe, und dass daher die Regressionsanalyse mit festen Effekten sehr gut geeignet sei, um zu prüfen, ob sich die Präsenz von Ryanair „negativ“ auf die Preise von Aer Lingus „auswirkt“ (Randnr. 483 der angefochtenen Entscheidung). Auch dies wird von der Klägerin nicht angegriffen.

- 160 Mit der Regressionsanalyse mit festen Effekten ließ sich insbesondere die Hypothese erhärten, dass „die Präsenz von Ryanair [je nach Spezifikation] dazu [führt], dass Aer Lingus 7 bis 8 % niedrigere Preise für die Städtepaare berechnet, die in der gespeicherten Marktdefinition der Kommission enthalten sind, und etwa 5 % niedrigere Ticketpreise, wenn die Flughafenpaare analysiert werden“. Dieser Effekt ist nach Ansicht der Kommission wirtschaftlich und statistisch für alle geprüften Regressionen signifikant (Randnr. 485 der angefochtenen Entscheidung), während die Klägerin geltend macht, dass er nur auf einen beschränkten Wettbewerb hindeute.
- 161 Die Klägerin kritisiert somit nicht die Ergebnisse als solche, sondern nur ihre Bedeutung. Das Vorbringen der Klägerin zu diesem Punkt lässt allerdings nicht erkennen, inwiefern sich der Effekt ihrer Präsenz auf die Tarife von Aer Lingus nicht entsprechend dem Vorbringen der Kommission als wirtschaftlich und statistisch signifikant ansehen lassen sollte.
- 162 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass sich ein Einfluss auf die Preise im Umfang von 7 % bis 8 % ohne Weiteres als signifikant darstellt. Im Übrigen besteht die Gefahr, dass dieser Effekt unterschätzt wird, da es sich um einen Durchschnitt handelt, bei dem die Strecken, auf denen der Zusammenschluss zur Schaffung eines Monopols führen würde, nicht gesondert berücksichtigt werden. Wie in Randnr. 488 der angefochtenen Entscheidung dargelegt, wird bei dem von der Kommission vorgenommenen Vergleich auch der Einfluss der Präsenz von Ryanair als potenzieller Konkurrentin auf den Strecken ab Dublin auf die Tarife von Aer Lingus nicht berücksichtigt (Abschnitt 7.6 der angefochtenen Entscheidung). Tatsächlich ist wahrscheinlich, dass Aer Lingus auf diesen Strecken niedrigere Preise festlegt als die, die sie verlangen würde, wenn Ryanair auf dem Flughafen Dublin keine Basis hätte. Die Klägerin kann sich damit nicht darauf beschränken, die dem festgestellten Effekt beigemessene Signifikanz mit der Begründung zu bestreiten, er sei ihrer Ansicht nach in wirtschaftlicher Hinsicht nicht signifikant genug.
- 163 Im Übrigen darf man die Rolle, die der Regressionsanalyse mit festen Effekten im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbssituation beigemessen wurde, nicht aus den Augen verlieren. So hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung angegeben, dass diese Analyse die Schlussfolgerungen aus den qualitativen Daten, dass

Ryanair und Aer Lingus direkte Konkurrenten seien, bestätige und ergänze. Diese Ergebnisse entsprächen auch den Antworten der meisten Befragten bei der Verbraucherumfrage, dass die fusionierenden Parteien die „größten Konkurrenten“ seien, auch wenn andere Fluggesellschaften auf der jeweiligen Flugstrecke präsent seien. Die Kommission ist insoweit zu dem Ergebnis gelangt, dass „[d]ie Regressionsanalysen mit festen Effekten ... daher ein überzeugender und eindeutiger Beleg [dafür sind], dass die Preisgestaltung von Aer Lingus unter dem Wettbewerbsdruck durch Ryanair steht“ (Randnrn. 489 und 490 der angefochtenen Entscheidung). Die der Regressionsanalyse mit festen Effekten zugeschriebene Rolle ist in diesem Kontext zu beurteilen. Daraus geht hervor, dass in der angefochtenen Entscheidung weniger die Intensität der Konkurrenz zwischen Ryanair und Aer Lingus hervorgehoben wird als der Umstand, dass diese beiden Unternehmen die „größten Konkurrenten“ seien und dass Ryanair einen Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus ausübe. Die von der Kommission mit dem Kriterium der Präsenz erzielten Ergebnisse können diese beiden Beurteilungen untermauern.

¹⁶⁴ Folglich tut die Klägerin nicht dar, inwieweit die Kommission die Grenzen ihrer Befugnis zur Beurteilung wirtschaftlicher Sachverhalte, die ihr durch die Rechtsprechung eingeräumt wird, überschritten hätte.

¹⁶⁵ In Bezug auf den Effekt der „Frequenz“ auf die Preise macht die Klägerin geltend, dass die Darstellung in der angefochtenen Entscheidung „sehr irreführend“ sei, da die wirtschaftliche Bedeutung des von der Kommission aufgezeigten Einflusses vernachlässigbar sei, auch wenn er statistisch signifikant sei. Die Kommission habe in der angefochtenen Entscheidung auch einen ursprünglich im Verwaltungsverfahren begangenen Fehler unerwähnt gelassen und sei zu einem „höchst unwahrscheinlichen“ Ergebnis gelangt. Im Übrigen zeige die Frequenzregression, dass selbst bedeutende Änderungen der Frequenz bei Ryanair nur einen geringen Einfluss auf die von Aer Lingus praktizierten Preise hätten (siehe oben, Randnr. 140).

- 166 Dazu ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission bei der Regressionsanalyse mit festen Effekten ein anderes Kriterium als das oben geprüfte ursprüngliche Kriterium der Präsenz verwendet hat. Es handelt sich um das Kriterium der Frequenz, mit dem geprüft werden soll, ob sich die Zahl der Starts und Landungen einer der fusionierenden Parteien auf einer gegebenen Strecke in einer Senkung der von der anderen Partei praktizierten Preise niederschlägt (Randnr. 482 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission hat in der angefochtenen Entscheidung ausdrücklich angegeben, dass die Ergebnisse aus den Frequenzspezifikationen die Verlässlichkeit der in Anwendung des Präsenzkriteriums gewonnenen Ergebnisse bestätigen könnten (Randnr. 485 Punkt 4 der angefochtenen Entscheidung). Nach Ansicht der Kommission liefert der durch das Kriterium der Frequenz angezeigte Effekt auf die Preise somit einen zusätzlichen Faktor, anhand dessen die „Robustheit“ des mit dem Kriterium der Präsenz ermittelten Faktors kontrolliert werden kann.
- 167 In diesem Kontext ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass sich mit einer Messung der Stärke der Präsenz von Ryanair als Alternativenanbieter anhand der Zahl der Starts und Landungen auf einer Strecke bestätigen lasse, dass Ryanair einen Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus ausübe. Die Kommission hat in der angefochtenen Entscheidung ferner dargelegt, dass sich „[j]e nach Spezifikation ... durch die Fusion nach den Frequenzregressionsanalysen der Kommission eine Preisänderung von 5 bis 6 % (Durchschnitt für alle Flugstrecken) bzw. 10 bis 12 % (wenn nur die sich überschneidenden Flugstrecken betrachtet werden) [ergäbe]“ (Randnr. 485 Punkt 4 der angefochtenen Entscheidung).
- 168 Diese Analyse der Kommission kann nicht durch das Vorbringen der Klägerin in Frage gestellt werden, die Darstellung der Kommission sei „sehr irreführend“ und ihr Ergebnis „höchst unwahrscheinlich“. Um diese Einstufung als „höchst unwahrscheinlich“ darzutun, macht die Klägerin geltend, dass sie sich verpflichtet habe, nach der Durchführung des Zusammenschlusses die Frequenzen auf den Strecken, auf denen sich die Tätigkeiten überschneiden, nicht zu reduzieren. Diese für die Zukunft geltende Verpflichtung stellt aber die Ergebnisse der wirtschaftsstatistischen Analyse nicht in Frage, die die Kommission anhand von Daten für den Zeitraum von Januar 2002 bis Dezember 2006 durchgeführt hat. In diesem Stadium der Analyse hat die Kommission nur die verschiedenen Faktoren dargelegt, die im Rahmen des Indizienbündels

herangezogen wurden, um zu dem Schluss zu gelangen, dass die Beteiligten zurzeit miteinander konkurrieren (Abschnitt 7.4 der angefochtenen Entscheidung).

169 Um die „sehr irreführende“ Natur der Darstellung darzutun, trägt die Klägerin vor, dass sich mit den verwendeten Modellen die Auswirkungen bedeutender Änderungen nicht messen ließen. Die Kommission präsentiere ein „alternatives und irreführendes Verständnis“ der Frequenzregression, indem sie versuche, die zu erwartende Preiserhöhung in dem Fall zu berechnen, dass sie sich von allen von Aer Lingus bedienten Strecken zurückziehe. Sie bezieht sich insoweit auf Randnr. 290 des Anhangs IV der angefochtenen Entscheidung. In diesem Anhang hat die Kommission allerdings die Gründe dargestellt, aus denen sie die von der Klägerin kritisierte Hypothese verwendet hat. Es ging im vorliegenden Fall darum, die von den mit der Sache *FTC v. Staples/Office Depot* in den Vereinigten Staaten befassten Wirtschaftssachverständigen verwendete Methode entsprechend heranzuziehen (vgl. Randnrn. 288 bis 290 des Anhangs IV der angefochtenen Entscheidung und die Verweisungen auf das Schrifttum in Fn. 87 dieses Anhangs). Die Klägerin kann sich daher nicht auf die Behauptung beschränken, diese Hypothese stelle ein „alternatives und irreführendes Verständnis“ der Frequenzregression dar, ohne zu den Gründen Stellung zu nehmen, die die Kommission für die Verwendung dieser Hypothese im Rahmen der vorliegenden Sache angeführt hat. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Kommission der Analyse des Effekts der Frequenz auf die Preise eine Nebenrolle zugewiesen und sich auf diesen nur als Bestätigung dafür, dass Ryanair einen Wettbewerbsdruck auf Aer Lingus ausübt, und zur Verstärkung der Verlässlichkeit der aus der Verwendung des Kriteriums der Präsenz gewonnenen Ergebnisse berufen hat (siehe oben, Randnrn. 166 und 167). Unabhängig davon, ob sie auf die Verwendung des Kriteriums der Präsenz oder des Kriteriums der Frequenz zurückgehen, spielen diese Ergebnisse bei der Bewertung der Wettbewerbssituation jedenfalls nur eine begrenzte Rolle (siehe oben, Randnr. 163).

170 Folglich tut die Klägerin nicht dar, inwieweit die Kommission die Grenzen der ihr in der Rechtsprechung zuerkannten Befugnis zur Bewertung wirtschaftlicher Situationen überschritten hätte.

- 171 Was die vierte Rüge in Bezug auf einen ursprünglich von der Kommission begangenen Fehler betrifft, geht dieser aus Randnr. 64 des Anhangs IV der im Verwaltungsverfahren übersandten Mitteilung der Beschwerdepunkte hervor, wo die Kommission Folgendes ausgeführt hat:

„... Dieser Ansatz erlaubt es uns, ... den Koeffizienten der Variablen der Frequenz als Elastizität der Preise im Verhältnis zur Zahl der monatlichen Frequenzen zu betrachten, die ein Konkurrent auf der fraglichen Strecke anbietet. Ein Koeffizient von 0,02 bedeutet beispielsweise, dass eine Erhöhung der monatlichen Frequenzen eines Wettbewerbers um 1 % zu einer Erhöhung der Preise um 2 % führt.“

- 172 Im zweiten Satz hätte die Kommission schreiben müssen: „Ein Koeffizient von 2 ...“. Dieser Irrtum wiegt jedoch nicht schwer. Er betrifft ein hypothetisches Beispiel, das zur Veranschaulichung der Funktionsweise eines Koeffizienten im Rahmen der Anwendung des Kriteriums der Frequenz verwendet wird. Er hat keinen Bezug zur Auslegung der tatsächlichen Ergebnisse durch die Kommission. Im Übrigen wurde er nicht verheimlicht, sondern in der angefochtenen Entscheidung ausdrücklich erwähnt (Randnrn. 285 und 286 des Anhangs IV der angefochtenen Entscheidung). Außerdem bezieht sich dieser Irrtum nicht auf das Kriterium der Präsenz, das als das relevantere angesehen wird (siehe oben, Randnr. 166).
- 173 Der Kommission kann somit wegen eines geringfügigen Irrtums, der einem Schreibfehler ähnelt und in einem früheren Stadium begangen wurde, nicht vorgeworfen werden, in der angefochtenen Entscheidung eine fehlerhafte Analyse dargelegt zu haben.
- 174 Was das Argument betrifft, die Modelle der Kommission stünden im Gegensatz zur ökonomischen Theorie, da sie zu dem paradoxen Ergebnis führten, dass eine Erhöhung der Kapazität eine Steigerung der Preise bewirke (siehe oben, Randnr. 142), ist entsprechend dem Vorbringen der Kommission darauf hinzuweisen, dass die

angewandten wirtschaftsstatistischen Kriterien, da die Kapazität vor den Preisen im Passagierflugverkehrssektor bestimmt wird, den Zusammenhang zwischen den Tarifen und der zu dem Zeitpunkt, für den die Kapazität bestimmt wird, erwarteten Nachfrage (und nicht der tatsächlichen Nachfrage) wiedergeben. Das Argument der Klägerin lässt daher die Eigenheiten des fraglichen Sektors, in dem die Entscheidungen über die Kapazität bestimmte Besonderheiten aufweisen, unberücksichtigt.

- 175 Im Rahmen des Arguments mit dem Umstand, dass die Feststellungen der Kommission bei leichten Änderungen der dem Modell zugrunde liegenden Hypothesen keinen Bestand hätten, trägt die Klägerin vor, die Kommission habe angenommen, dass jeder Monat eines jeden Jahres unterschiedlich sei, dass aber alle Strecken in einem bestimmten Monat gleich betroffen seien. Der Schluss der Kommission, wonach Ryanair einen systematischen Einfluss auf die Preise von Aer Lingus ausübe, gelte indessen nicht mehr, wenn die Saisoneffekte in angemessener, aber anderer Weise in das Modell einbezogen würden (siehe oben, Randnr. 143).
- 176 Dazu ist darauf hinzuweisen, dass die von der Kommission durchgeführte Regressionsanalyse mit festen Effekten darin besteht, die Unterschiede auf den verschiedenen Strecken zu suchen, die sich auf die Preise auswirken und die dauerhaft unveränderlich sind. Die Kommission hat in Anhang IV der angefochtenen Entscheidung die Gründe dargelegt, aus denen sie angenommen hat, dass die erzielten Ergebnisse auch bei der Einführung anderer Kontrollvariablen in Bezug auf Nachfrage- und Angebotsfaktoren, die je nach Zeit und Strecke unterschiedlich ausfallen könnten, Bestand hätten. Der Rückgriff auf zeitlich feste Effekte erlaube es, den saisonalen Charakter und die exogenen Schocks für jeden beliebigen Monat hinreichend zu kontrollieren. Die entsprechenden Ergebnisse hätten auch bei Verwendung der von Ryanair im Verwaltungsverfahren ersatzweise vorgeschlagenen Modelle zur Berücksichtigung des saisonalen Charakters Bestand (Randnrn. 255 bis 267 des Anhangs IV der angefochtenen Entscheidung).

- 177 Die Klägerin beschränkt sich somit auf das Vorbringen, dass ein anderer Ansatz in Bezug auf die saisonalen Effekte die erzielten Ergebnisse ändern könne. Im Anhang der angefochtenen Entscheidung wird indessen auf diesen Ansatz Bezug genommen, und die Klägerin legt nicht dar, inwieweit die Ausführungen der Kommission zu diesem Punkt fehlerhaft seien.
- 178 Folglich tut die Klägerin nicht dar, inwieweit die Kommission die Grenzen der ihr in der Rechtsprechung zuerkannten Befugnis zur Bewertung wirtschaftlicher Situationen überschritten hätte.
- 179 Zur Beantwortung des Vorbringens, es seien inkohärente Kriterien verwendet worden, um tatsächliche Umstände zu akzeptieren oder zurückzuweisen (siehe oben, Randnr. 144), ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung und in deren Anhang IV alle von den Beteiligten vorgelegten wirtschaftsstatistischen Daten sowie die Stellungnahmen, die sie zu ihren eigenen Daten abgeben konnten, einer ausführlichen Prüfung unterzogen hat. Die Kommission hat insbesondere weitere Tests vorgenommen und die in der Mitteilung der Beschwerdepunkte enthaltenen grundlegenden Regressionen erweitert, um auf diese Stellungnahmen zu antworten (vgl. Abschnitt 7.3 des Anhangs IV der angefochtenen Entscheidung, der diesen Stellungnahmen gewidmet ist).
- 180 Angesichts dieser Prüfung und des Umstands, dass die Klägerin sich bei ihren entsprechenden Bemerkungen darauf beschränkt, die anderweitig vorgetragene Rügen zu den verschiedenen Aspekten der von der Kommission durchgeführten Regressionsanalyse mit festen Effekten wieder aufzunehmen, ist der Schluss zu ziehen, dass die Klägerin nicht dartut, inwieweit die Kommission die Grenzen der ihr in der Rechtsprechung zuerkannten Befugnis zur Bewertung wirtschaftlicher Situationen überschritten hätte.

- 181 Was das Vorbringen anbelangt, die von der Kommission durchgeführte wirtschaftsstatistische Analyse lasse nicht klar erkennen, dass Ryanair und Aer Lingus jeweils auf die Aktionsangebote der anderen reagierten, ist darauf hinzuweisen, dass dies nicht der Zweck dieser Analyse war (siehe oben, Randnr. 150). In dem Teil der angefochtenen Entscheidung über die Prüfung der Aktionsangebote und der Werbekampagnen hat sich die Kommission nicht auf die Regressionsanalyse mit festen Effekten, sondern auf die Analyse der Werbestrategie von Aer Lingus und von Ryanair gestützt (vgl. Abschnitt 7.4.2 der angefochtenen Entscheidung sowie die zahlreichen Verweisungen in den Fn. 474 bis 477 auf Pressemitteilungen, interne Dokumente von Ryanair und die Antwort von Aer Lingus auf einen Fragebogen der Kommission). Die von der Kommission in diesem Teil gezogenen Schlussfolgerungen lassen sich somit als solche nicht mit den Ergebnissen einer wirtschaftsstatistischen Analyse in Frage stellen, bei der es nicht um die Prüfung dieser Frage ging.
- 182 Aus der Prüfung des Inhalts der angefochtenen Entscheidung und ihres Anhangs IV geht somit hervor, dass kein Argument der Klägerin die Stichhaltigkeit der Schlussfolgerungen zu erschüttern vermag, zu denen die Kommission gelangt ist, und zwar weder in Bezug auf die verwendete Methode und die erzielten Ergebnisse noch auf deren Auswertung in der angefochtenen Entscheidung bei der Beurteilung der Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb.
- 183 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Ergebnisse der von der Kommission durchgeführten Regressionsanalyse jedenfalls nur herangezogen worden sind, um die Schlussfolgerungen auf der Grundlage qualitativer Nachweise, wonach Ryanair und Aer Lingus nahe Wettbewerber sind, zu bestätigen und zu ergänzen.

6. Zu den von Ryanair vorgelegten wirtschaftsstatistischen Analysen

a) Vorbringen der Beteiligten

- ¹⁸⁴ Die Klägerin trägt vor, dass die Kommission die von ihr im Verwaltungsverfahren vorgelegten wirtschaftsstatistischen Daten außer Acht gelassen habe. Diese Daten seien für die Überprüfung bestimmt gewesen, ob die Präsenz von Aer Lingus auf einer Strecke Ryanair daran hindere, höhere Preise anzuwenden. Sie enthielten Querschnittsdaten, mit denen für über 300 Strecken in ganz Europa jeweils eine Strecke mit einer anderen verglichen werde, sowie ein Panelmodell. Diese beiden Elemente zeigten übereinstimmend, dass sie bei der Festlegung ihrer Preise keinem Wettbewerbsdruck aufgrund der Präsenz von Aer Lingus auf einer Strecke unterliege. Die von Ryanair bereitgestellten Daten enthielten mehrere Vorteile gegenüber dem von der Kommission verwendeten Modell (ökonomische Kritik von RBB Economics von September 2007).
- ¹⁸⁵ Erstens würden bei dem Querschnittsmodell von Ryanair Daten über die von ihr bedienten Strecken verwendet. Diese Daten seien von der Kommission aus „theoretischen Gründen“ außer Acht gelassen worden, die darauf beruhten, dass sie nicht direkt Irland betreffen, wo die von dem Zusammenschluss betroffenen Strecken begännen, und dass möglicherweise „unbemerkte Unterschiede“ zwischen den Strecken die Ergebnisse beeinflussten. Diesen beiden Einwänden fehle offensichtlich jede Grundlage, da Ryanair in ganz Europa dasselbe Geschäftsmodell anwende, ohne zwischen irischen und anderen Strecken zu unterscheiden, und der Einwand der „unbemerkten Unterschiede“ auch für das Modell der Kommission gelte, die in Bezug auf ihr Modell selbst ein „Auswahlproblem“ und ein „endogenes Problem“ in Bezug auf die Frequenz anerkannt habe.

- 186 Zweitens erlaube die von Ryanair vorgelegte Panelregression eine Kontrolle der signifikanten Schwankungen der auf einer Strecke praktizierten Preise. Aufgrund dieses Umstands sei die Methode den Modellen der Kommission überlegen, in deren Rahmen die die Nachfrage betreffenden Faktoren höchstwahrscheinlich nicht angemessen berücksichtigt worden seien. Die Kommission erkenne die Vorteile dieses streckenbezogenen Nachfrageindikators grundsätzlich an, habe sich aber willkürlich dafür entschieden, ihn außer Acht zu lassen, weil die Variable theoretisch „unter bestimmten“ Umständen „fehlschlagen“ könne. Außerdem trage die Kommission in Bezug auf den Schluss von Ryanair, wonach Aer Lingus keinen signifikanten Einfluss auf ihre Preise ausübe, vor, dass, „[w]enn eine solche statistische Beziehung nicht hergestellt werden kann, ... dies ... nicht [bedeutet], dass eine solche Beziehung nicht existiert“ (Randnr. 476 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission gebe damit ein Kriterium vor, das sich nicht erfüllen lasse.
- 187 Drittens stufe die Kommission die wirtschaftsstatistische Methode von Ryanair als „unkonventionell“ ein, obwohl es sich um die Methode handele, die von den Wirtschaftswissenschaftlern angewandt worden sei, auf deren Arbeiten ihre Analyse beruhe (Randnrn. 117 und 288 des Anhangs IV der angefochtenen Entscheidung).
- 188 Folglich seien die Daten von Ryanair auf solidere Modelle als die der Kommission gestützt, sie seien für ihr Geschäftsmodell repräsentativ, sie erlaubten eine Berücksichtigung der Nachfrageschwankungen und seien „robuster“ gegenüber Änderungen der dem Modell zugrunde liegenden Hypothesen. Die wirtschaftsstatistische Analyse der Kommission widerspreche im Übrigen nicht dem auf der Grundlage dieser Daten gezogenen Schluss, dass Aer Lingus keinen Wettbewerbsdruck auf Ryanair ausübe.
- 189 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

- ¹⁹⁰ Die Klägerin trägt vor, die Kommission habe ihre wirtschaftsstatistischen Daten nicht außer Acht lassen dürfen, wie sie es aus den in der angefochtenen Entscheidung dargelegten Gründen getan habe (Abschnitt 7.4.3.1 der angefochtenen Entscheidung und Abschnitt 5 ihres Anhangs IV hinsichtlich der Querschnittsregressionsanalyse; Abschnitt 7.4.3.2 der angefochtenen Entscheidung und Abschnitt 6 ihres Anhangs IV in Bezug auf die Zweistufenregressionen).
- ¹⁹¹ Die Klägerin nimmt auch zu diesem Punkt Argumente wieder auf, die sie im Verwaltungsverfahren vorgetragen hat und die in der angefochtenen Entscheidung geprüft und zurückgewiesen worden sind. Insoweit ist auf den Inhalt der angefochtenen Entscheidung Bezug zu nehmen, um die Rolle zu verstehen, die die Preisregressionsanalyse in der Phase der vertieften Prüfung gespielt hat. Diese Rolle ist anhand der Rechtsprechung zum Beurteilungsspielraum der Kommission in Wirtschaftsfragen zu beurteilen (siehe oben, Randnrn. 29 und 30).
- ¹⁹² Zunächst ist nämlich darauf hinzuweisen, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung die beiden von Ryanair übermittelten wirtschaftsstatistischen Studien ausführlich geprüft hat. So hat die Kommission im Hinblick auf die Zurückweisung der Querschnittsregressionsanalyse ausgeführt, dass Ryanair zu ermitteln versuche, ob ihre eigenen Tarife auf den Strecken, auf denen sie mit Aer Lingus konkurriere, niedriger seien, und vorgebe, zu diesem Ergebnis zu gelangen, indem sie die Tarife auf 313 von ihr bedienten europäischen Strecken analysiere, bevor sie den Schluss ziehe, dass es keinen statistisch signifikanten Zusammenhang zwischen ihren eigenen Tarifen und der Präsenz von Aer Lingus auf einer bestimmten Strecke gebe (Randnrn. 457 bis 459 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission weigerte sich aus den nachstehend genannten Gründen, anzuerkennen, dass diese Feststellung ein Beweis dafür sei, dass Aer Lingus keinen Wettbewerbsdruck auf Ryanair ausübe: Erstens seien die Ergebnisse der Studie nicht „robust“, d. h., sie hätten bei geringfügigen Änderungen der Ausgangshypothesen keinen Bestand, und bestimmte technische Probleme führten dazu, dass die Ergebnisse nicht verlässlich seien, zweitens sei der

Vergleich unterschiedlicher Strecken (Querschnittsverfahren) problematisch, da die Besonderheiten der Strecken nicht berücksichtigt würden, und drittens seien die vorgelegten Daten nicht auf Strecken von und nach Dublin beschränkt, sondern betreffen auch eine große Zahl europäischer Strecken ohne Start oder Ziel in Dublin (Randnrn. 460 bis 462 der angefochtenen Entscheidung und Abschnitt 5.2 ihres Anhangs IV).

¹⁹³ Um diese Probleme so weit wie möglich zu korrigieren, hat die Kommission ihre eigene Querschnittsanalyse der Strecken mit Start und Ziel in Dublin durchgeführt. Die erzielten Ergebnisse hätten die Feststellungen von Ryanair nicht bestätigt. Sie hätten gezeigt, dass die Tarife von Aer Lingus auf den Strecken, auf denen Ryanair präsent sei, niedriger ausfielen und dass Ryanair niedrigere Preise praktiziere, wenn sie der Konkurrenz von Aer Lingus ausgesetzt sei. Aus technischen Gründen sei die Kommission in der angefochtenen Entscheidung allerdings davon ausgegangen, dass sich weder aus der Querschnittsanalyse von Ryanair noch aus ihrer eigenen eine endgültige Schlussfolgerung ziehen lasse (Randnrn. 463 bis 468 der angefochtenen Entscheidung).

¹⁹⁴ Im Übrigen ist festzustellen, dass die Kommission entgegen dem Vorbringen der Klägerin in der angefochtenen Entscheidung ihre beiden Berichte zu Zweistufenregressionen (auch „Panelregressionen“ genannt) nicht willkürlich zurückgewiesen hat. Diese Berichte wurden sorgfältig geprüft und aus den in den Randnrn. 473 bis 475 der angefochtenen Entscheidung und in Abschnitt 6 ihres Anhangs IV dargelegten Gründen nicht als Beweis akzeptiert. Die Kommission hat insbesondere ausgeführt, dass die von Ryanair angewandte Methode das Stichprobenverfahren de facto auf eine schlichte Querschnittsanalyse reduziert habe. Der Mangel, der die Kommission dazu veranlasst habe, weder auf die Querschnittsanalyse von Ryanair noch auf ihre eigene Analyse abzustellen, nämlich die unzureichende Berücksichtigung der Besonderheiten der Strecken, führe auch dazu, dass nicht auf die Zweistufenregressionsanalyse von Ryanair abgestellt werden könne. Ferner erhöhe Ryanair mit der Wahl einer komplexen zweistufigen Methode und einem Komplex von Daten, der Strecken ab Irland einschließe, die Wahrscheinlichkeit, dass ihre Regression keine statistisch signifikanten Ergebnisse liefere.

195 Aus der Prüfung des Inhalts der angefochtenen Entscheidung und ihres Anhangs IV ergibt sich somit, dass kein Argument der Klägerin die Stichhaltigkeit der Schlussfolgerungen der Kommission in Frage zu stellen vermag, wonach zum einen weder ihre eigene Querschnittsanalyse noch die von Ryanair das erforderliche Maß an Verlässlichkeit erreichten (Randnr. 468 der angefochtenen Entscheidung) und zum anderen die Zweistufenregressionsanalyse von Ryanair keinen hinreichenden Beweiswert hat, um zu belegen, dass Ryanair auf den Strecken ab Irland keinem Wettbewerbsdruck durch Aer Lingus ausgesetzt ist (Randnr. 476 der angefochtenen Entscheidung).

7. Zum von den Chartergesellschaften ausgeübten Wettbewerbsdruck

a) Vorbringen der Beteiligten

196 Die Klägerin trägt vor, die Chartergesellschaften übten „beispielsweise im Kontext von Flügen zu Sonnenzielen oder Skigebieten“ einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit aus. Die Kommission habe einen Fehler begangen, indem sie die Chartergesellschaften in Abschnitt 6.7 der angefochtenen Entscheidung von dem relevanten Markt ausgenommen habe. Denn die meisten Charterplätze würden in Form von organisierten Reisen vermarktet, die von Reiseveranstaltern angeboten würden. Die Kommission spreche diesen Plätzen in der angefochtenen Entscheidung jede Bedeutung ab, da „[d]er Markt für Verkäufe von Ticketpaketen an Reiseveranstalter [dem] Markt für Ticketverkäufe an Einzelpersonen vorgelagert ist“ (Randnr. 299 der angefochtenen Entscheidung). Die Kunden, die Charterflüge bei Reiseveranstaltern buchten, könnten allerdings leicht auch Linienflüge bei Fluggesellschaften wie Ryanair buchen (vgl. die Entscheidung der Kommission vom 4. Mai 2007 [Sache

COMP/M.4601 — KarstadtQuelle/MyTravel)). Die Kommission gebe in der angefochtenen Entscheidung auch an, dass „[d]ie Tatsache, dass Billigfluggesellschaften einen negativen Einfluss auf Reiseveranstalter haben, ... jedoch nicht [bedeutet], dass diese Reiseveranstalter einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien ausüben“ (Randnr. 308 der angefochtenen Entscheidung). Allerdings ergäben sich die negativen Folgen, die die Reiseveranstalter seitens der Billigfluggesellschaften verspürt hätten, wahrscheinlich aus dem Wegfall der Mittlerebene (also daraus, dass die Verbraucher eine selbständige Buchung von Urlaub im Ausland anstelle des Erwerbs einer Pauschalreise gewählt hätten). Wenn die Reiseveranstalter, wie es wahrscheinlich der Fall sei, auf den Absatzverlust mit einer Senkung der Preise reagierten, um ihre Charterflugzeuge auszulasten, hätte dies zur Folge, dass sich einige Verbraucher von den Billiglinienfluggesellschaften abwendeten und wieder auf das Angebot der Reiseveranstalter zurückgriffen. Die Reiseveranstalter könnten mit anderen Worten einen gewissen Druck auf die Linienfluggesellschaften ausüben, soweit diese Verbraucher zu Urlaubszielen beförderten.

- ¹⁹⁷ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

- ¹⁹⁸ Die Klägerin macht geltend, die Chartersgesellschaften übten „beispielsweise im Kontext von Flügen zu Sonnenzielen oder Skigebieten“ einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit aus. Diese Fluggesellschaften hätten daher bei der Definition des relevanten Marktes und der Beurteilung der Auswirkungen auf den Wettbewerb berücksichtigt werden müssen.

199 Mit diesen Kritiken wird allerdings nur die tatsächliche Situation wiedergegeben, die die Kommission in Abschnitt 6.7 der angefochtenen Entscheidung geprüft hat, in dem sie zu dem Schluss gelangt ist, dass zum einen „die meisten der von Charterfluggesellschaften angebotenen Dienstleistungen sich keinen gemeinsamen Markt mit den Dienstleistungen im Bereich des Linienflugverkehrs teilen (Verkauf von Pauschalreisen, Verkauf von Sitzkontingenten an Reiseveranstalter)“ und dass zum anderen „die Frage offengelassen werden [kann], ob der ‚nur Flug‘-Verkauf Teil des gleichen relevanten Marktes ist oder nicht, da dies die Beurteilung des Wettbewerbs nicht verändern würde“ (Randnr. 311 der angefochtenen Entscheidung). Dieser zweite Schluss beruht auf der von der Klägerin in der vorliegenden Rechtssache nicht angegriffenen Beobachtung, dass die Charterfluggesellschaften auf den fraglichen Strecken nur sehr wenige „Nur-Flüge“ anböten und damit keinen erheblichen Wettbewerbsdruck auf Ryanair/Aer Lingus ausübten (Randnr. 306 der angefochtenen Entscheidung).

200 Die in der angefochtenen Entscheidung dargelegten Gründe reichen aus, um die von der Kommission gezogenen Schlussfolgerungen zu stützen. Außerdem tut die Klägerin nicht dar, dass die Berücksichtigung der Charterfluggesellschaften sich auf die Beurteilung des Zustands des Wettbewerbs durch die Kommission ausgewirkt hätte.

201 Demzufolge ist dieses Argument der Klägerin zurückzuweisen.

8. Zur Umfrage bei Fluggästen

a) Vorbringen der Beteiligten

- 202 Die Klägerin rügt das „übermäßige Gewicht“, das der Umfrage bei Fluggästen beigegeben worden sei und die Kommission zu dem Schluss geführt habe, dass zwischen Aer Lingus und ihr ein wesentlich engeres Wettbewerbsverhältnis als in Wirklichkeit bestehe. Diese Umfrage sei, wie aus dem der Klageschrift als Anlage beigefügten Bericht von York Aviation von September 2007 über bestimmte Aspekte der angefochtenen Entscheidung hervorgehe, in mehrfacher Hinsicht „unzureichend und fehlerhaft“ gewesen.
- 203 Erstens sei diese Umfrage so schlecht konzipiert gewesen, dass die Fragen an die Fluggäste „doppeldeutig und irreführend“ gewesen seien. Die Kommission habe diese Doppeldeutigkeiten in einem Fall, in dem eine der zu klärenden Schlüsselfragen die gewesen sei, ob ein bestimmter Sekundärflughafen ein hinreichend nahes Substitut eines bestimmten Primärflughafens sei, vernünftigerweise nicht ignorieren können. Die Kommission habe insoweit selbst bemerkt, dass die Umfrage nicht auf die Beurteilung der Substituierbarkeit der Flughäfen ausgerichtet gewesen sei.
- 204 Zweitens sei die Durchführung der Umfrage in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft gewesen. Erstens sei der Umfang der Umfrage zu begrenzt gewesen, um für die Bevölkerung insgesamt repräsentativ zu sein, so dass ihre Ergebnisse nicht verlässlich seien. Nur einer der rund 50 fraglichen Flughäfen (nämlich der Flughafen Dublin) sei von der Umfrage erfasst worden (nicht aber die Flughäfen Cork, Shannon oder die des Vereinigten Königreichs oder Kontinentaleuropas), was die Gefahr mit sich bringe, dass die Zahl der Fluggäste, die nicht aus Irland stammten, und der Umfang, in dem die Fluggäste andere als irische Fluggesellschaften als Substitute auf den Strecken zwischen Dublin und dem Vereinigten Königreich oder Kontinentaleuropa ansähen, weit unterschätzt würden. Sodann sei es zwar grundsätzlich möglich, die Umfrage so zu organisieren, dass die Befragten ersucht würden, das entsprechende Formular selbst auszufüllen, doch habe sich diese Methode im vorliegenden Fall aufgrund der

doppeldeutigen und/oder suggestiven Formulierung des letzten Fragebogens (vgl. Frage Nr. 8 des Fragebogens über die Substituierbarkeit) als unangemessen erwiesen und daher nicht im Einklang mit einer ordnungsgemäßen Praxis gestanden. Außerdem seien die verschiedenen Tageszeiten und Wochentage aufgrund der Zeiträume, in denen die Umfrage durchgeführt worden sei, nicht gleichmäßig abgedeckt worden, was die Verlässlichkeit der Ergebnisse kompromittiere (beispielsweise sei die Umfrage auf der Strecke Dublin–London [Heathrow], die von vielen Geschäftsreisenden genutzt werde, am Wochenende durchgeführt worden, einem Zeitpunkt, zu dem sie eher nicht reisen dürften). Im Übrigen sei der Fragebogen nur in Englisch verteilt worden, was bedeute, dass der Anteil der nicht englischsprachigen Fluggäste, die ihn beantwortet hätten (etwa Personen, die in Übersee ansässig seien, und bestimmte Wanderarbeitnehmer mit Wohnsitz in Irland), gering sei und ein gesteigertes Risiko bestanden habe, dass er falsch verstanden worden sei.

- 205 Drittens sei auch die spätere Analyse der Ergebnisse der Umfrage „offensichtlich fehlerhaft“. Insbesondere habe ein „vernünftiger Entscheider“ nicht die Schlüsse ziehen können, die die Kommission aus diesen Ergebnissen gezogen habe, ohne sie zuvor auf die von Ryanair angegebene Weise zu gewichten, also so, wie es in dem Bericht von York Aviation von September 2007 dargelegt sei.
- 206 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

- 207 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission auf eine von ihren Dienststellen bei den Fluggästen durchgeführte Umfrage Bezug genommen und den Schluss

gezogen, dass sich daraus ergebe, dass die Fluggäste, die einen Flug ab oder nach Dublin nahmen, Aer Lingus und Ryanair für die „stärksten Konkurrenten“ hielten (Abschnitt 7.3.5 der angefochtenen Entscheidung, insbesondere Randnr. 416 und Fn. 450 sowie Abschnitt 3 des Anhangs I und Tabelle A.4.5 des Anhangs II der angefochtenen Entscheidung). Die Ergebnisse werden aus nicht gewichteten Daten (Abschnitt 7.3.5.1 der angefochtenen Entscheidung), aus ungewichteten Daten nach Streckenkategorie (Abschnitt 7.3.5.2 der angefochtenen Entscheidung) und aus gewichteten Daten abgeleitet, wobei die Ergebnisse aussagekräftig bleiben (Randnr. 428 der angefochtenen Entscheidung). Sie würden durch eine andere Umfrage bestätigt, die für Aer Lingus durchgeführt worden sei (Randnr. 430 der angefochtenen Entscheidung).

208 Was die Rügen bezüglich der Konzeption der Umfrage und der gestellten Fragen betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in Randnr. 419 der angefochtenen Entscheidung angegeben hat, was das Hauptziel der Umfrage sei, nämlich, das Vorbringen von Ryanair zu bestätigen oder zu entkräften, dass sie und Aer Lingus von ihren Kunden, die ab Dublin flögen, nicht als austauschbar wahrgenommen würden. Die Kommission konnte somit zu Recht davon ausgehen, dass eine direkte Frage an die Fluggäste, ob sie Aer Lingus oder Ryanair bei der Wahl eines Fluges auf einer bestimmten Strecke ab Dublin in Betracht gezogen hätten, die beste Art und Weise sei, um eine ausweichende Beantwortung der Frage zu vermeiden, mit der das Vorbringen von Ryanair überprüft werden sollte, dass die fusionierenden Parteien aufeinander keinen Wettbewerbsdruck ausübten. Die Wahl einer solchen Frage kann daher von der Klägerin nicht beanstandet werden.

209 Ebenso wenig lässt sich geltend machen, dass der Umfang der Umfrage zu begrenzt gewesen sei, um repräsentativ zu sein, da die Kommission rund 2500 Antworten auf einen — entsprechend einem Ersuchen von Ryanair — speziell für die Sache entworfenen Fragebogen erhalten hat. Die anderen Kritiken der Klägerin in Bezug auf die Umfrage, nämlich die Durchführung während eines Wochenendes, in englischer Sprache, nur in Dublin und unter Verwendung der Technik eines selbst auszufüllenden Fragebogens sind in Anhang I der angefochtenen Entscheidung behandelt worden, in dem die Umfrage bei den Fluggästen detailliert dargestellt wird (Randnr. 415 der angefochtenen Entscheidung) und in dem die Kommission im Wesentlichen und überzeugend dargelegt hat, dass diese Besonderheiten sich dadurch erklärten, dass es an der erforderlichen Zeit für eine umfassendere Umfrage während einer ganzen Woche, in mehreren Sprachen, auf den anderen Flughäfen und ohne Verwendung

der — im Flugverkehr allerdings üblicherweise verwendeten — Technik eines selbst auszufüllenden Fragebogens gefehlt habe.

- ²¹⁰ Zu der Rüge, die Ergebnisse der Umfrage seien nicht gewichtet worden, ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission auf die Antwort von Ryanair auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte hin die Ergebnisse in der von Ryanair vorgeschlagenen Weise gewichtet und festgestellt hat, dass die wesentlichen Schlussfolgerungen unverändert blieben. Dies ist in den Randnrn. 426 bis 430 der angefochtenen Entscheidung dargelegt worden, ohne dass es von der Klägerin im Rahmen der vorliegenden Klage in Frage gestellt würde.
- ²¹¹ Folglich ist der Schluss zu ziehen, dass die Klägerin nicht rechtlich hinreichend darzutut, dass die genannten Feststellungen der Kommission fehlerhaft sind, insbesondere angesichts dessen, dass ihr Vorbringen allgemein bleibt und sich darauf beschränkt, es sei möglich gewesen, eine umfassendere Umfrage durchzuführen, ohne dass die Umstände in Verbindung mit den im Bereich des Zusammenschlusses von Unternehmen vorgegebenen Fristen berücksichtigt werden.

9. Zur Umfrage bei Firmenkunden

a) Vorbringen der Beteiligten

- ²¹² Die Klägerin macht geltend, die Kommission habe sich bei der Bewertung der Ergebnisse der Umfrage bei Firmenkunden nicht wie ein „unabhängiger, sorgfältiger und

objektiver“ Prüfer verhalten (insbesondere hinsichtlich der Antworten auf die Fragen Nrn. 15, 19 und 21 des Fragebogens). Sie habe selektiv und inkohärent gehandelt, indem sie diese Ergebnisse für ihre These herangezogen habe, dass es „hinsichtlich ihrer Marken und Dienstleistungsangebote immer noch einige Unterschiede zwischen Aer Lingus und Ryanair gibt“ (Randnr. 366 und Fn. 377 der angefochtenen Entscheidung), ohne sie in anderer Hinsicht zu berücksichtigen, etwa in Bezug auf die Substituierbarkeit der Flughäfen, was sie damit begründet habe, dass die Antworten „für bestimmte Aspekte der Analyse nur eingeschränkten Wert“ hätten (Randnr. 97 der angefochtenen Entscheidung). Indem sie diese Antworten bei der Analyse der Enge des Wettbewerbsverhältnisses zwischen Ryanair und Aer Lingus bewusst außer Acht gelassen habe, habe die Kommission die Ansicht von Unternehmen nicht berücksichtigt, die Ryanair und Aer Lingus und die von ihnen bedienten Flughäfen nicht als nahe Wettbewerber ansähen. Nach Ansicht der Kommission sind die Ansichten der großen Firmenkunden nicht „notwendigerweise repräsentativ“ für die Ansichten der Kunden von Ryanair und Aer Lingus, da sie im Allgemeinen sensibler für die Beförderungszeit seien und viele von ihnen in den Genuss von (Unternehmen vorbehaltenen) Sonderkonditionen bei den Netzwerkfluggesellschaften kämen, die ihnen ihre Unvoreingenommenheit gegenüber diesen Fluggesellschaften nähmen (Randnr. 414 der angefochtenen Entscheidung). Diese Erwägungen seien nicht belegt und schlossen eine — insbesondere für Aer Lingus — sehr wichtige Kategorie von Fluggästen aus, nämlich die für die Beförderungszeit sensiblen Fluggäste. Da die Kommission diese Daten ausgeschlossen habe, habe sie den Grad des Wettbewerbs zwischen Ryanair und Aer Lingus überschätzt, insbesondere auf den Strecken, auf denen die zeitsensiblen Geschäftsreisenden einen erheblichen Anteil an der Gesamtzahl der Fluggäste stellten. Beispielsweise habe Microsoft zwischen Juni 2005 und Juni 2006 3 268 Flüge Dublin–London (Heathrow) bei Aer Lingus gebucht und nur 34 Flüge Dublin–London (Stansted) bei Ryanair.

²¹³ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

- 214 Die Klägerin kritisiert, wie die Kommission die Antworten der Firmenkunden auf den ihnen übermittelten Fragebogen nutzt. Einige dieser Antworten werden in der angefochtenen Entscheidung herangezogen, etwa zur Stützung des Standpunkts, dass zwischen Aer Lingus und Ryanair nach wie vor ein bestimmter Unterschied hinsichtlich der Marke und des Dienstleistungsangebots bestehe (Randnr. 366 der angefochtenen Entscheidung), auf andere wird nicht abgestellt, da ihnen die Kommission nur einen begrenzten Wert beimisst, was insbesondere die Frage der Substituierbarkeit der Flughäfen betrifft (Randnr. 97 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission hat insoweit in Randnr. 414 der angefochtenen Entscheidung eine Reihe Erläuterungen gegeben.
- 215 Es ist ohne Weiteres denkbar, dass sich die Antworten von Fluggästen oder Wettbewerbern auf bestimmte Fragen als mehr oder weniger relevant oder überzeugend als die auf andere Fragen gegebenen Antworten erweisen. Der Kommission kann daher nicht vorgeworfen werden, allein deshalb inkohärent oder vernunftwidrig zu handeln, weil sie den Antworten, die sie für weniger relevant hält, weniger Bedeutung beimisst.
- 216 Im vorliegenden Fall kann die Klägerin nicht die Gründe übersehen, die in der angefochtenen Entscheidung für die Ausführungen der Kommission hinsichtlich der Ergebnisse der bei Firmenkunden durchgeführten Umfrage angegeben werden (Randnrn. 36, 97 und 414 der angefochtenen Entscheidung). Die Feststellung, die Ansicht von großen Firmenkunden sei nicht notwendigerweise repräsentativ für die Ansicht der Kunden von Ryanair und Aer Lingus, weil bei Firmenkunden angenommen werden könne, dass sie zeitsensibler seien und Vereinbarungen mit Netzwerkfluggesellschaften geschlossen hätten, kann insoweit nicht als unbelegte Hypothese qualifiziert werden. Firmenkunden sind allgemein sensibler für den Faktor Zeit als andere Fluggäste, und zahlreiche Unternehmen haben Vereinbarungen mit einer oder mehreren Fluggesellschaften abgeschlossen.

- 217 Dass ein Unternehmen wesentlich mehr Flüge bei Aer Lingus nach London-Heathrow als bei Ryanair nach London-Stansted gebucht hat, ist kein gewichtiger Indikator dafür, dass die beiden Dienstleistungen nicht substituierbar sind, da dieses Unternehmen eine Vereinbarung mit Aer Lingus geschlossen hat, die seine gegenwärtige Bevorzugung der Flüge dieser Fluggesellschaft zum Ausdruck bringt. Im Übrigen macht der Absatz im Rahmen von Vereinbarungen mit Firmenkunden weniger als 5 % des Umsatzes von Aer Lingus aus (Fn. 331 der angefochtenen Entscheidung), so dass die meisten ihrer Fluggäste nicht von einer solchen Vereinbarung erfasst werden. Jedenfalls ergibt sich aus den Antworten der Firmenkunden, dass rund 80 % der Umfrageteilnehmer angegeben haben, dass sie Ryanair und Aer Lingus auf den Strecken ab und nach Irland als nahe Wettbewerber ansähen (Antwort auf die Frage Nr. 2 des Fragebogens).
- 218 Keines der von der Klägerin zu diesem Punkt vorgetragenen Argumente kann somit die in der angefochtenen Entscheidung dargelegte Analyse in Frage stellen. Die Gründe, die die Kommission in Randnr. 414 der angefochtenen Entscheidung für ihre Wahl anführt, bestimmte Ergebnisse der Umfrage bei Firmenkunden nicht zu berücksichtigen, sind rechtlich hinreichend untermauert.

10. *Zur Schädigung der Verbraucher*

a) *Vorbringen der Beteiligten*

- 219 Die Klägerin trägt vor, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung nicht dargetan habe, dass die behauptete Beseitigung eines wirksamen Wettbewerbs

zwischen Aer Lingus und ihr die Verbraucher dadurch schädige, dass sie zu einer Erhöhung der Preise und/oder einer Reduzierung der Zahl der Flüge führe (Randnr. 491 der angefochtenen Entscheidung). Die von der Kommission durchgeführte Regressionsanalyse sei „grob fehlerhaft“ und lasse diesen Schluss nicht zu. Zudem habe die Kommission eine vertiefte Studie außer Acht gelassen, die belege, dass die Preise auf Strecken, die von nur einem Betreiber bedient würden, nicht höher seien als auf den Strecken, die von mehreren Beförderern bedient würden. Die Kommission habe in der angefochtenen Entscheidung auch nicht dargetan, dass die Vervielfachung der Flüge und die Eröffnung neuer Strecken auf das Wettbewerbsverhältnis zwischen Ryanair und Aer Lingus zurückgehe (Randnr. 493 der angefochtenen Entscheidung).

²²⁰ Zur potenziellen Konkurrenz zwischen Aer Lingus und ihr auf den 15 gegenwärtig nur von einer der beiden Fluggesellschaften betriebenen Strecken (Randnrn. 498 bis 540 der angefochtenen Entscheidung) trägt die Klägerin im Übrigen vor, dass die Kommission den Wettbewerbsdruck, den die beiden Fluggesellschaften aufeinander ausübten, überbewertet und den von Dritten ausgeübten Wettbewerbsdruck und ihre Fähigkeit zum Eintritt auf diesen Strecken unterbewertet habe. Insbesondere habe die Kommission zu Unrecht behauptet, dass Ryanair und Aer Lingus auf den irischen Strecken in den Genuss besonderer Vorteile kämen, die den Eintritt dritter Gesellschaften „relativ unwahrscheinlich“ machten. Der Kommission sei es nicht gelungen, mit Beweisen, denen die erforderliche Beweiskraft zukomme, zu belegen, dass der Zusammenschluss durch die Beseitigung des potenziellen Wettbewerbs auf den 15 von ihr bezeichneten Strecken einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindere.

²²¹ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

- 222 Die Klägerin beschränkt sich hinsichtlich der Schädigung der Verbraucher darauf, den Inhalt der angefochtenen Entscheidung wiederzugeben und geltend zu machen, dass er nicht ausreiche, um die daraus gezogenen Schlüsse der Kommission zu tragen.
- 223 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission indessen detailliert die Gründe dargelegt, aus denen der Zusammenschluss den gegenwärtigen Wettbewerb zwischen Ryanair und Aer Lingus zum Nachteil der Kunden entfallen ließe, sei es auf den Strecken, auf denen sich die Dienste der beiden fusionierenden Parteien überschneiden (Abschnitt 7.5 der angefochtenen Entscheidung), sei es auf den Strecken, auf denen nur eine von ihnen präsent ist (Abschnitt 7.6 der angefochtenen Entscheidung). Auch wurde in der angefochtenen Entscheidung eine streckenbezogene Analyse durchgeführt, und die Kommission ist dabei zu denselben Schlussfolgerungen gelangt (Abschnitt 7.9 der angefochtenen Entscheidung).
- 224 Im Rahmen der entsprechenden Argumentation hat die Kommission ausgeführt, dass die Hindernisse für den Wettbewerb — und damit der Schaden für die Verbraucher — sich daraus ergäben, dass das Wettbewerbsverhältnis zwischen Ryanair und Aer Lingus entfalle und kein verbleibender oder potenzieller Wettbewerber in der Lage sei, wirksam mit der fusionierten Einheit zu konkurrieren. Über die Folgen für die Preise hinaus wirke sich der Zusammenschluss auch auf die Qualität des Angebots und die den Kunden gebotene Wahl aus, da die fusionierte Einheit nicht mehr dem Wettbewerbsdruck unterliege, der zuvor zwischen Ryanair und Aer Lingus geherrscht habe.
- 225 Was die Bemerkungen zur wirtschaftsstatistischen Analyse betrifft, sei es die Studie der Kommission oder seien es die Analysen der Klägerin, wurden die entsprechenden Argumente oben bereits geprüft. Da die Klägerin dazu nichts Neues vorträgt, ist auf die zuvor gemachten Ausführungen zu verweisen (siehe oben, Randnrn. 139 bis 195).

- 226 Keines der von der Klägerin vorgetragene Argumente vermag somit die in der angefochtenen Entscheidung dargelegte Analyse in Frage zu stellen.
- 227 Nach alledem ist der erste Klagegrund insgesamt zurückzuweisen.
- 228 Die Auswirkung dieser Antwort auf die Beurteilung der Analyse der Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb macht es allerdings erforderlich, die drei weiteren Klagegründe zu untersuchen, die sich auf diese Frage beziehen.

B — Zum zweiten Klagegrund, der die Beurteilung der Einstiegsbarrieren betrifft

- 229 Nach der Beurteilung der gegenwärtigen Wettbewerbssituation auf den relevanten Märkten und der Darlegung der Gründe, aus denen der Zusammenschluss den gegenwärtigen Wettbewerb zwischen den fusionierenden Parteien zum Nachteil der Kunden entfallen ließe, hat die Kommission die Frage untersucht, inwieweit der Markteintritt eines neuen Marktteilnehmers einen Wettbewerbsdruck auf das Verhalten der fusionierten Einheit ausüben könnte (Abschnitt 7.8 der angefochtenen Entscheidung). Damit ein Eintritt als ausreichender Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien gilt, muss nach den Ausführungen der Kommission nachgewiesen werden, dass er geeignet ist, mit hinreichender Wahrscheinlichkeit und rechtzeitig die potenziellen wettbewerbswidrigen Wirkungen einer Fusion zu verhindern oder aufzuheben (Randnr. 545 der angefochtenen Entscheidung und Fn. 547, in der auf Ziff. 68 der Leitlinien verwiesen wird).

230 Die für die Beurteilung des vorliegenden Klagegrundes relevante Analyse der Kommission in der angefochtenen Entscheidung gliedert sich in folgende Etappen: erstens die Feststellung, dass behördliche Barrieren keine bedeutende Rolle als Hindernis für einen Eintritt spielten (Abschnitt 7.8.2 der angefochtenen Entscheidung), zweitens die Feststellung des Vorliegens von Einstiegsbarrieren in Verbindung mit der „starken Position“ von Ryanair und Aer Lingus mit großen Flugbasen in Irland (Abschnitt 7.8.3 der angefochtenen Entscheidung), drittens die Feststellung, dass die Kosten und Risiken eines Eintritts auf einem Markt, der bereits von zwei starken Fluggesellschaften mit etablierten Marken bedient werde, erheblich wären (Abschnitt 7.8.4 der angefochtenen Entscheidung), viertens die Annahme eines hohen Risikos „aggressiver Gegenmaßnahmen“ von Ryanair/Aer Lingus (im Rahmen dieser Prüfung hat die Kommission die Eintrittsversuche von easyJet, MyTravelLite und Go Fly angeführt [Abschnitt 7.8.5 der angefochtenen Entscheidung]), fünftens die Feststellung, dass die Wettbewerber andere Märkte attraktiver fänden als den kleinen irischen Markt (Abschnitt 7.8.6 der angefochtenen Entscheidung), sechstens die Feststellung, dass die Überlastung von Flughäfen eine bedeutende Markteintrittsbarriere darstelle, was sowohl für den Flughafen Dublin als auch für bestimmte Zielflughäfen gelte (Abschnitt 7.8.7 der angefochtenen Entscheidung), und siebtens die Feststellung, dass die starke Position der fusionierten Einheit am Flughafen Dublin möglicherweise die weitere Expansion von Wettbewerbern verhindere (Abschnitt 7.8.8 der angefochtenen Entscheidung).

231 Als Ergebnis zu diesem Punkt hat die Kommission angenommen, dass für den Betrieb von Flügen von oder nach Dublin in Konkurrenz zu Ryanair/Aer Lingus mehrere erhebliche Eintrittsbarrieren existierten. Diese Barrieren bestünden nicht nur in dem Problem des zum Teil überlasteten Flughafens und seien insbesondere mit der gut etablierten Position von Ryanair und Aer Lingus an ihrer Heimatbasis verknüpft. Die Untersuchung habe gezeigt, dass ein Eintritt auf fast allen sich überschneidenden Strecken aufgrund dieser Barrieren nicht wahrscheinlich oder sogar unwahrscheinlich sei. Mangels potenzieller neuer Wettbewerber bei der großen Mehrheit der sich überschneidenden Strecken und aufgrund der Tatsache, dass die Wettbewerber einmütig angegeben hätten, dass sie nicht einmal in Betracht ziehen würden, in einem bedeutenden Umfang in den direkten Wettbewerb mit der fusionierten Einheit zu treten (insbesondere durch das Einrichten einer Basis in Dublin), hat die Kommission gefolgert, dass ein Eintritt nicht wahrscheinlich sei, nicht rechtzeitig erfolgen werde und nicht ausreiche, um einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte

Einheit darzustellen und die potenziellen wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auszuschalten (Randnr. 784 der angefochtenen Entscheidung).

1. Zur Bedeutung des fehlenden Markteintritts neuer Wettbewerber auf den relevanten Märkten

a) Vorbringen der Beteiligten

²³² Die Klägerin erkennt einleitend an, dass ein Markteintritt geeignet sein müsse, mit hinreichender Wahrscheinlichkeit und rechtzeitig die potenziellen wettbewerbswidrigen Wirkungen der geplanten Fusion zu verhindern oder aufzuheben, damit er als ausreichender Wettbewerbsdruck angesehen werden könne (Randnr. 545 der angefochtenen Entscheidung). Sie macht allerdings geltend, dass die Kommission bei der Beurteilung, ob diese Voraussetzungen im vorliegenden Fall erfüllt seien, mehrere offensichtliche Beurteilungsfehler begangen habe, indem sie den Schluss gezogen habe, dass ein Eintritt nicht wahrscheinlich sei, nicht rechtzeitig erfolgen werde und nicht ausreiche, um einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit darzustellen und die potenziellen wettbewerbswidrigen Wirkungen der beabsichtigten Fusion auszuschalten (Randnr. 784 der angefochtenen Entscheidung). Der geplante Zusammenschluss behindere einen wirksamen Wettbewerb nicht erheblich, da das Risiko eines Markteintritts ausreiche, um jeden Verlust an Wettbewerb infolge des Zusammenschlusses auszugleichen. Sie stimme insoweit mit der Kommission darin überein, dass ein Markteintritt infolge des Zusammenschlusses auf zahlreichen Strecken „relativ unwahrscheinlich“ werde.

233 Die wesentliche Frage betreffe in Wirklichkeit die Bedeutung, die diesem fehlenden Markteintritt beizumessen sei. Während die Kommission meine, dass er bedeute, dass Eintrittsbarrieren existierten, sei der fehlende Eintritt, so die Klägerin, eher dadurch zu erklären, dass auf den fraglichen Strecken eine effiziente Fluggesellschaft präsent sei, deren Leistungen gegenüber den Kunden so zufriedenstellend seien, dass kein Raum mehr für einen rentablen Markteintritt bleibe. Da die Beurteilung der behaupteten wettbewerbswidrigen Auswirkungen und die der Eintrittsbarrieren eng zusammenhängen, sei der Eintritt eines neuen Marktteilnehmers nur dann relevant, wenn er als notwendig angesehen werde, um die durch den Zusammenschluss angeblich bewirkte Beseitigung eines Wettbewerbsdrucks auszugleichen. Die Kommission habe jedoch den Wettbewerbsdruck, der angeblich infolge des Zusammenschlusses entfalle, und damit auch das zum Ausgleich des entfallenden Wettbewerbsdrucks erforderliche Eintrittsniveau erheblich überschätzt. Auf einem liberalisierten Markt, der sich durch zahlreiche potenzielle neue Marktteilnehmer auszeichne, reiche die bloße Bedrohung mit einem kurzfristigen Markteintritt aus, um die fusionierte Einheit an einer Ausnutzung der Beseitigung des behaupteten Wettbewerbsdrucks zu hindern. Die Kommission habe daher zu Unrecht auf der Notwendigkeit eines „rechtzeitigen“ und „unzweifelhaften“ Eintritts beharrt und zu Unrecht den Standpunkt vertreten, dass ein Eintritt auf nur einigen der 50 von der Transaktion betroffenen Strecken nicht umfassend genug sei, um die angeführten wettbewerbswidrigen Auswirkungen auszugleichen.

234 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

235 Der Argumentation der Klägerin zu folgen, würde zunächst in Wirklichkeit voraussetzen, das Ergebnis, zu dem das Gericht am Ende der Prüfung des ersten Klagegrundes gelangt ist, wieder in Frage zu stellen.

- 236 Zwar hängen, wie die Klägerin geltend macht, die Beurteilung der behaupteten wettbewerbswidrigen Auswirkungen und die der Eintrittsbarrieren eng miteinander zusammen. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Klägerin mit der Kommission darin übereinstimmt, dass der Eintritt eines neuen Marktteilnehmers in theoretischer Hinsicht relevant ist, wenn dieser Eintritt die durch den Zusammenschluss bewirkte Beseitigung des Wettbewerbsdrucks ausgleichen kann. Unter diesem Aspekt hat die Kommission in Abschnitt 7.8 der angefochtenen Entscheidung die Frage des Eintritts neuer Wettbewerber in die relevanten Märkte geprüft.
- 237 Am Ende der Prüfung des ersten Klagegrundes hat das Gericht indessen die Feststellungen der Kommission zur Beurteilung des gegenwärtig zwischen Ryanair und Aer Lingus bestehenden Wettbewerbs und zu den Auswirkungen des Zusammenschlusses auf diesen Wettbewerb gutgeheißen.
- 238 Bei der Frage des Eintritts neuer Wettbewerber in die relevanten Märkte ist in diesem Zusammenhang von der Hypothese eines neuen Marktteilnehmers auszugehen, der versucht, auf einem Markt Fuß zu fassen, auf dem die fusionierte Einheit präsent ist, von der zuvor festgestellt wurde, dass sie den gegenwärtigen Wettbewerb zwischen den fusionierenden Parteien zum Nachteil der Kunden entfallen lassen würde.
- 239 Folglich reicht die von der Klägerin angeführte bloße „Bedrohung“ mit einem Markteintritt nicht aus. Dasselbe gilt für die Erläuterungen der Klägerin dahin gehend, dass das Ausbleiben von Markteintritten sich durch ihre Effizienz auf den fraglichen Strecken und die Zufriedenheit der Kunden erkläre, die einem neuen Marktteilnehmer keine Aussicht auf Rentabilität ließen. Worauf es ankommt, ist die Bezeichnung einer Eintrittsperspektive, die die in der angefochtenen Entscheidung in diesem Stadium der Beurteilung konkret bestimmten wettbewerbswidrigen Auswirkungen ausgleicht.

2. Zu den Marktein- und -austritten im Flugverkehrssektor

a) Vorbringen der Beteiligten

²⁴⁰ Die Klägerin trägt vor, dass die von der Kommission geltend gemachte Existenz von Eintrittsbarrieren durch zahlreiche Ein- und Austritte, die den Flugverkehrssektor in Europa seit seiner Deregulierung kennzeichneten, widerlegt werde (vgl. den Bericht von York Aviation vom 31. Juli 2008 über Ein- und Austritte im europäischen Flugverkehr). Dieser Sektor zeichne sich, wie die „rasante Expansion“ von Ryanair in Europa zeige, durch einen dynamischen Wettbewerb und niedrige Eintrittsbarrieren aus. Außerdem hätten mehrere Wettbewerbsbehörden den Standpunkt vertreten, dass Marktanteile nicht unbedingt als Beleg für die Existenz von Eintrittsbarrieren anzusehen seien. Diese Behörden hätten darauf verwiesen, dass es im Flugverkehrssektor zahlreiche Ein- und Austritte gegeben habe, was bei fehlenden Zwängen hinsichtlich der Flughäfen oder der Zeitnischen bedeute, dass ein Eintritt drohe (vgl. etwa Entscheidung der Kommission vom 11. Februar 2004 (Sache COMP/M.3280 — Air France/KLM)]. Im Übrigen treffe es nicht zu, dass Fluggesellschaften nicht in Märkte einträten, auf denen Ryanair bereits präsent sei: Von April 2003 bis Oktober 2006 habe es bei Städtepaaren 63 und bei Flughafenpaaren 9 Beispiele für solche Eintritte gegeben, darunter Eintritte in Irland (vgl. den Bericht von RBB Economics vom 20. Februar 2007 zu Eintrittsbarrieren).

²⁴¹ Die Kommission tritt dieser Argumentation entgegen. Sie macht insbesondere geltend, dass sich die Sache Air France/KLM aus folgenden Gründen von der vorliegenden Rechtssache unterscheide: Die von den Parteien jenes Zusammenschlusses vorgeschlagene Abtretung von Zeitnischen auf der Strecke Paris–Amsterdam sei nur eine der zahlreichen angewandten Korrekturmaßnahmen gewesen, die aus jenem Zusammenschluss hervorgegangene Einheit sei dem Wettbewerb durch Hochgeschwindigkeitszüge ausgesetzt gewesen, und verschiedene Wettbewerber hätten Interesse an einem Eintritt in den relevanten Markt bekundet oder um Zeitnischen auf dieser Strecke ersucht.

b) Würdigung durch das Gericht

- 242 Die Klägerin greift die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung durchgeführte Analyse zur Frage eines Eintritts in die relevanten Märkte an und weist dazu darauf hin, dass der Flugverkehrssektor seit seiner Deregulierung durch zahlreiche Ein- und Austritte gekennzeichnet gewesen sei.
- 243 Dieses Vorbringen ist zu allgemein, um nachzuvollziehen, inwiefern die Analyse der Kommission fehlerhaft sein soll. Diese Analyse betrifft nämlich nicht den Flugverkehrssektor, sondern konzentriert sich insbesondere auf die 35 Strecken ab Irland, auf denen sich die Dienstleistungen der fusionierenden Parteien überschneiden. Die Besonderheiten dieser Strecken und der auf ihnen präsenten Fluggesellschaften werden in der angefochtenen Entscheidung dargelegt, in der die Kommission auf den Vorteil einer Basis in Irland, die Bekanntheit der Marken Ryanair und Aer Lingus auf diesen Märkten, mehrere gescheiterte Markteintrittsversuche und den Umstand hingewiesen hat, dass die Wettbewerber einmütig angegeben hätten, sie zögen nicht einmal in Betracht, in bedeutendem Umfang in direkten Wettbewerb mit der fusionierten Einheit zu treten. Die Bewertung des Wettbewerbs und der Eintritte beruhte somit auf einer gezielten Beurteilung der relevanten Märkte und nicht auf dem Flugverkehrssektor allgemein.
- 244 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die von der Klägerin angeführten Daten aus dem Bericht von RBB Economics ihre These nicht stützen (vgl. den Bericht von RBB Economics vom 20. Februar 2007 über Eintrittsbarrieren). Aus der Tabelle in Anhang III dieses Berichts („Beispiele für neuere Markteintritte gegenüber Ryanair“) geht hervor, dass die meisten für Strecken ab Irland (Flughäfen Dublin, Cork oder Shannon) angeführten Beispiele gescheiterte Eintrittsversuche waren, bei denen die entsprechende Fluggesellschaft im selben Monat des Folgejahres nicht mehr präsent war (auf der Strecke Cork–London: bmibaby, auf der Strecke Dublin–London: CityJet, auf der Strecke Dublin–Bristol: Air Southwest, auf der Strecke Dublin–Glasgow: British Airways, auf der Strecke Shannon–London: easyJet), oder aber Eintritte

von Aer Lingus (auf den Strecken Dublin–Bristol und Dublin–Liverpool). Es soll nur drei Ausnahmen gegeben haben (die Strecke Dublin–London: Air France, die in der angefochtenen Entscheidung erwähnt wird, die Strecke Dublin–Malaga: Spanair und die Strecke Dublin–Faro: TAP Portugal ohne Angaben zur Präsenz im Folgejahr). Alle anderen Beispiele betreffen Strecken, bei denen die Flughäfen Dublin, Cork oder Shannon weder Start- noch Zielort waren. Von allen auf dem Markt präsenten Wettbewerbern übte somit Aer Lingus auf den 35 Strecken, auf denen sich die Dienstleistungen der fusionierenden Parteien überschneiden, den wichtigsten Wettbewerbsdruck auf Ryanair aus. Die anderen Hypothesen neuerer Eintritte bleiben marginal.

²⁴⁵ Folglich wird die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung angeführte Existenz von Eintrittsbarrieren nicht durch die zahlreichen Ein- und Austritte widerlegt, die den Flugverkehrssektor in Europa seit seiner Deregulierung kennzeichnen.

3. Zur Berücksichtigung des Geschäftsmodells von Ryanair

a) Vorbringen der Beteiligten

²⁴⁶ Die Klägerin wirft der Kommission vor, die Eintritte nicht im Kontext des von ihr angewandten Geschäftsmodells (niedrige Kosten/niedrige Preise) beurteilt zu haben. Eine Eintrittsbarriere sei zu definieren als ein Faktor, der einen „Eintritt unmöglich oder unrentabel macht und es dabei den präsenten Unternehmen erlaubt, höhere

Preise als die anzuwenden, die sich aus dem Spiel des Wettbewerbs ergeben“ (Randnr. 38 des Reflexionsdokuments der Kommission zur Anwendung von Art. 82 EG). Dass es zurzeit keine Eintritte auf den Strecken gebe, die Ryanair ab Dublin betreibe, sei weder ein Zeichen für hohe Eintrittsbarrieren noch für ein Versagen des Wettbewerbsprozesses. Dieser Umstand zeige vielmehr, dass Ryanair so wettbewerbsfähige Preise und eine so wettbewerbsfähige Kapazität anbiete, dass es die anderen Fluggesellschaften für sinnlos erachteten, in den Markt einzutreten, da sie nicht in der Lage seien, mit Ryanair hinsichtlich der Preise zu konkurrieren, und die Nachfrage nicht dafür ausreiche, dass die Hinzufügung weiterer Kapazitäten gerechtfertigt sei. Wenn Ryanair ihr Geschäftsmodell ändere und „Preise oberhalb des sich aus dem Spiel des Wettbewerbs ergebenden Niveaus“ anwende, könnten dritte Fluggesellschaften somit frei in die von ihr betriebenen Strecken eintreten. Die Kommission habe insoweit die Beweise außer Acht gelassen oder zurückgewiesen, die belegten, dass die von ihr praktizierten Preise auf den Strecken, auf denen Ryanair der einzige Beförderer sei, ebenso niedrig oder sogar noch niedriger seien als die Preise, die sie auf den Strecken anwende, auf denen sie sich Wettbewerbern gegenübersehe (vgl. die ökonomische Kritik von RBB Economics von September 2007). Außerdem sei die Absicht von Ryanair zu berücksichtigen, Aer Lingus als „getrennte und eigenständige Marke“ zu bewahren. Mit der Transaktion werde somit bezweckt, in ein anderes Marktsegment einzudringen und mit den Fluggesellschaften „mit umfassenden Dienstleistungen“ in Wettbewerb zu treten, und zwar nicht als Billigfluggesellschaft, sondern mit einem Angebot, das mit dem dieser Gesellschaften vergleichbar sei, aber weniger koste. Dieses Ziel lasse sich — insbesondere angesichts der Knappheit an Zeitnischen auf den wichtigsten Flughäfen — mit dem Zusammenschluss mit einer bestehenden nationalen Fluggesellschaft leichter erreichen als mit der Gründung einer neuen Fluggesellschaft und der Schaffung einer neuen Marke.

²⁴⁷ Die Kommission macht geltend, dass die von der Klägerin angeführte Definition für die Beurteilung des Verhaltens eines Unternehmens im Hinblick auf Art. 82 EG gelte, im Bereich der Fusionskontrolle aber nicht unmittelbar anwendbar sei. Das relevante Kriterium bestehe darin, zu ermitteln, ob der entsprechende Markteintritt eine Erhöhung der Preise gegenüber dem Niveau vor der Transaktion verhindere. Überdies stehe der Umstand, dass Ryanair regelmäßig hohe Gewinne erziele, im Widerspruch zu ihrer Behauptung, dass sie das Wachstum der Zahl der Fluggäste dadurch maximiere, dass sie keine hohen Preise praktiziere, wenn sie der einzige Betreiber sei. Im Übrigen habe keine andere Fluggesellschaft als Aer Lingus eine mit Ryanair vergleichbare

Kostenbasis und vergleichbare gebundene Vermögenswerte, um einen Wettbewerb ab Dublin aufzunehmen. Für einen neuen Marktteilnehmer mit einem Basisflughafen am Zielort der Strecke seien die mit einem Eintritt verbundenen „Opportunitätskosten“ höher als die von Aer Lingus, da er mehr Möglichkeiten habe, die Maschinen auf Strecken einzusetzen, auf denen ein weniger lebhafter Preiswettbewerb herrsche. Ein Markteintritt in Konkurrenz zu dem Betreiber mit den niedrigsten Kosten sei riskant und angesichts der erforderlichen Investitionen potenziell unrentabel. Diese Verbindung von verlorenen Anlaufinvestitionen mit potenziell niedrigen Einkünften bilde eine Eintrittsbarriere.

b) Würdigung durch das Gericht

²⁴⁸ Hinsichtlich der Analyse der Eintrittsbarrieren ist auf die Prüfung der Kommission abzustellen, ob der Eintritt neuer Wettbewerber als hinreichender Wettbewerbsdruck angesehen werden kann, um die potenziellen wettbewerbswidrigen Auswirkungen der Transaktion zu verhindern oder ihnen entgegenzuwirken. In der vorliegenden Rechtsache gehen diese wettbewerbswidrigen Auswirkungen darauf zurück, dass das Wettbewerbsverhältnis zwischen Ryanair und Aer Lingus entfele, wodurch die Marktmacht von Ryanair auf einer bedeutenden Zahl von Strecken verstärkt würde. Die Rügen der Klägerin gegen diesen Teil der Beurteilung sind im Rahmen der Prüfung des ersten Klagegrundes geprüft und zurückgewiesen worden. Daneben werden sie im Rahmen des dritten Klagegrundes für die einzelnen Strecken beurteilt.

²⁴⁹ In diesem Zusammenhang ist das Vorbringen der Klägerin, das Ausbleiben von Eintritten auf den von ihr betriebenen Strecken ab Dublin zeuge davon, dass ihre Preise und ihre Kapazität so wettbewerbsfähig seien, dass kein Wettbewerber daran

interessiert sei, mit ihr in Wettbewerb zu treten, für die Analyse nicht relevant. Selbst wenn dieses Vorbringen zutreffen sollte, bezieht es sich auf eine Wettbewerbssituation, in der Aer Lingus als Wettbewerber von Ryanair auftritt oder der wahrscheinlichste potenzielle Wettbewerber ist. In diesem Stadium der Analyse ist allerdings nicht auf die aktuelle Situation abzustellen, sondern auf die Situation nach dem Zusammenschluss auf den von Ryanair/Aer Lingus dominierten Strecken.

250 Die Analyse der Kommission zu den Eintrittsbarrieren kann auch nicht durch das Vorbringen der Klägerin in Frage gestellt werden, sie beabsichtige nicht, nach der Transaktion höhere Preise als die anzuwenden, die sich aus dem Wirken des Wettbewerbs ergäben, wie der Umstand zeige, dass die von ihr praktizierten Preise auf den Strecken, auf denen sie gegenwärtig der einzige Beförderer sei, ebenso niedrig oder sogar noch niedriger seien als die Preise, die sie auf den Strecken anwende, auf denen sie sich Wettbewerbern gegenübersehe. Entsprechend dem Vorbringen der Kommission unterscheidet sich die Fusionskontrolle nämlich von der Kontrolle des Missbrauchs einer beherrschenden Stellung in dem Sinne, dass Marktstrukturen und nicht das Verhalten von Unternehmen kontrolliert werden. Mit der Fusionskontrolle wird bezweckt, auf der Grundlage einer Untersuchung der voraussichtlichen Entwicklung der Marktstrukturen die Durchführung einer Transaktion zu verhindern, durch die ein wirksamer Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindert würde, insbesondere durch Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung. Hinsichtlich der Preise kommt es somit auf das Kriterium an, mit dem sich bestimmen lässt, ob der Markteintritt eines neuen Wettbewerbers eine Erhöhung der Preise gegenüber dem vor der Transaktion herrschenden Niveau verhindern könnte. Das Preiskriterium ist nicht das einzige Kriterium, das herangezogen werden kann, da die Durchführung der Transaktion auch die verfügbare Kapazität, die Auswahl oder die Qualität der Dienstleistungen oder die Innovation betreffen kann.

251 Ohne Aer Lingus wäre die Versuchung für Ryanair groß, ihre Gewinne zu maximieren, um von dem fehlenden Wettbewerbsdruck nach der Übernahme ihres wesentlichen tatsächlichen oder potenziellen Wettbewerbers auf den betroffenen Märkten zu profitieren. Die Absichten von Ryanair hinsichtlich der Nutzung von Aer Lingus oder ihre Tarifpraxis in der Vergangenheit stellen die Überzeugungskraft dieses

strukturellen Risikos, das aus der Analyse der wettbewerbswidrigen Auswirkungen in Verbindung mit dem Wegfall des Wettbewerbs zwischen den fusionierenden Parteien hervorgeht, nicht in Frage.

- ²⁵² Nach alledem kann der Kommission daher nicht vorgeworfen werden, sie habe die Wettbewerbssituation falsch beurteilt, indem sie das Geschäftsmodell von Ryanair bei der Beurteilung der Wahrscheinlichkeit von Eintrittten auf den betroffenen Märkten nicht hinreichend berücksichtigt habe.

4. Zu den Vorteilen in Verbindung mit Betriebsbasen in Irland

a) Vorbringen der Beteiligten

- ²⁵³ Die Klägerin bestreitet einleitend, dass die von ihr und Aer Lingus angeblich gehaltene „starke Position“ auf ihren bedeutenden Basen in Irland beruhe. Die Kommission habe den Begriff der Basis nicht definiert und lediglich behauptet, dass die starke Präsenz von Ryanair und Aer Lingus auf dem Flughafen Dublin ihnen einen Vorteil gegenüber rivalisierenden Fluggesellschaften verschaffe. Die angeblichen Vorteile ergäben sich indessen aus dem Netz von Ryanair und nicht aus ihren Basen. Im Übrigen habe die Kommission den Antworten der Wettbewerber und interessierter Dritter auf den Fragebogen zu den Basen, insbesondere der Antwort des irischen

Verkehrsministeriums, das den Zusammenschluss abgelehnt habe, ein erhebliches Gewicht beigemessen. Auch habe die Kommission die Relevanz der Daten verneint, die Ryanair vorgelegt habe, um darzutun, dass sie aus der Basis in Dublin keinen Vorteil ziehe, und um die Situation mit der der Basen in Charleroi und Hahn zu vergleichen (vgl. den Bericht von RBB Economics vom 20. Februar 2007 über Eintrittsbarrieren und den Vermerk des beigeordneten Generaldirektors von Ryanair vom 28. November 2006 über die wirtschaftlichen Aspekte einer Flugbasis). Die Kommission habe so die Beweislast umgekehrt und sich nicht wie ein „objektiver und unparteiischer Entscheider“ verhalten.

254 Erstens macht die Klägerin geltend, dass bei den Basen keine Skalenvorteile bestünden. Die von Aer Lingus vorgenommene Berechnung der Kosteneinsparungen mit Datum vom 19. Februar 2007, auf die die Kommission in Fn. 414 der angefochtenen Entscheidung Bezug nehme, beruhe auf Hypothesen. Aer Lingus, deren Flotte im Wesentlichen in Dublin stationiert sei, könne nicht zwischen Einsparungen in Verbindung mit der Größe der Flotte und solchen aufgrund der Größe der Basis unterscheiden. Die Kundendienstleistungen und der Betrieb am Boden könnten nämlich problemlos an den Flughafen Dublin vergeben werden, ohne dass dies den Fluggesellschaften, die dort nicht über eine Basis verfügten, zum Nachteil gereiche. Ryanair selbst setze Subunternehmer für ihre Gepäckabfertigung am Boden ein. Die Dublin Airport Authority plc (Betreibergesellschaft der Flughäfen Dublin, Cork und Shannon) biete Ryanair hinsichtlich des Zugangs zu den Abfertigungssystemen keine besseren Bedingungen an als anderen Gesellschaften, und die Informationsschalter könnten problemlos mit anderen Fluggesellschaften geteilt werden. In Bezug auf Störungen weist die Klägerin darauf hin, dass sie auf ihren insgesamt 23 Basen „reihum“ 4 Reserveflugzeuge einsetze. Eventuelle Kostenvorteile aufgrund der Zusammenlegung der Reserveflugzeuge hingen somit mit der Flotte und nicht mit der Basis zusammen. Zu den Zeitnischen und den Standplätzen trägt die Klägerin zunächst vor, dass die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14, S. 1) gebiete, dass Neubewerber bei der Zuteilung neuer Zeitnischen gegenüber schon präsenten Fluggesellschaften begünstigt würden. Außerdem würden schon präsente Fluggesellschaften und Neubewerber bei der Zuteilung von Standplätzen gleichbehandelt, und eine auf einem Flughafen schon präsente Fluggesellschaft profitiere nicht von Vorteilen gegenüber einem Neubewerber. Die Klägerin trägt ferner vor, dass sie entgegen den Angaben in Randnr. 383 der angefochtenen

Entscheidung keine „stärkere Verhandlungsposition“ gegenüber den Flughäfen und den Aufsichtsbehörden innehat. Ryanair komme auf dem Flughafen Dublin nicht in den Genuss von Nachlässen aufgrund ihrer Größe und hege nicht die Hoffnung, solche nach dem Zusammenschluss zu erhalten. Was die im Rahmen von Verhandlungen mit ihren Lieferanten erzielten Vorteile anbelange, beträfen die wichtigsten Kostenelemente von Ryanair ihr Gesamtnetz und bestimmten sich nicht nach Maßgabe eines einzelnen Flughafens.

²⁵⁵ Zweitens trägt die Klägerin vor, dass sie entgegen der Darstellung in Randnr. 384 der angefochtenen Entscheidung auf dem Flughafen Dublin keinen außergewöhnlichen Wettbewerbsvorteil aus ihrer Größe ziehe. Beispielsweise führe sie mit ihrem einzigen Flugzeug, das in Cork stationiert sei, sechs Rotationen am Tag durch, während sie mit ihren 19 in Dublin stationierten Flugzeugen im Durchschnitt nur 4 Rotationen am Tag durchführe. Auch ihre Kosten auf den verschiedenen Flughäfen, von denen aus sie nur ein oder zwei Flüge am Tag durchführe, seien mit den Kosten auf ihren Basen vergleichbar oder sogar niedriger. Außerdem könnten andere Fluggesellschaften ein Flugzeug von ihren bestehenden Strecken abziehen oder ein zusätzliches Flugzeug einsetzen und ihre Basen am anderen Ende der Strecken, mit denen die Flughäfen Dublin, Shannon und Cork angebunden würden, nutzen, um mit der fusionierten Einheit zu konkurrieren. Ryanair macht zudem geltend, sie habe dargetan, dass eine Erhöhung der Zahl ihrer in Dublin stationierten Flugzeuge keinen spürbaren Einfluss auf ihre Betriebskosten habe. Mit der Existenz eines Vorteils in Dublin sei schließlich kaum vereinbar, dass Ryanair freiwillig Flüge vom anderen Ende der Strecke aus nach Dublin betreibe.

²⁵⁶ Drittens trägt die Klägerin vor, dass sie entgegen den Angaben in den Randnrn. 389 bis 392 der angefochtenen Entscheidung aufgrund größerer Operationen ab einem Flughafen nicht über eine schnellere Reaktionsfähigkeit auf Veränderungen der Nachfrage verfüge. Die Fluggesellschaften, die keine Basis in Irland besäßen, hätten nämlich denselben Zugang zu Informationen wie die Fluggesellschaften mit einer Basis in Irland. Überdies seien saisonale Effekte für alle Fluggesellschaften leicht vorherzusehen. Schließlich übten die Charterfluggesellschaften in der Hochsaison und bei besonderen Anlässen einen effektiven Wettbewerbsdruck aus. Auch wenn sie nicht

über eine Basis in Dublin verfügten, seien diese Gesellschaften beispielsweise in der Lage, Flüge in der Wintersaison, wenn es Schnee gebe, durchzuführen, und es komme deshalb kaum darauf an, ob sie das Jahr über mehrere Flüge pro Tag anböten.

²⁵⁷ Viertens meint die Klägerin, dass die Konkurrenten mit einer Basis in Dublin entgegen der in den Randnrn. 555 bis 560 der angefochtenen Entscheidung dargestellten These einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausübten. Es sei falsch, aufgrund anderer Geschäftsmodelle und gegenwärtig unbedeutender Operationen davon auszugehen, dass CityJet und Aer Arann ihre Dienstleistungen nach Dublin nicht ausweiten und einen gesteigerten Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnten. Die Kommission habe sich insbesondere zu sehr auf die bedeutende Geschäftskundschaft von Aer Arann konzentriert, ohne das rasche Wachstum und die Absicht dieser Gesellschaft, einen aggressiven Wettbewerb gegenüber Ryanair zu betreiben, hinreichend zu berücksichtigen. Ferner gehe entgegen den Ausführungen der Kommission in den Randnrn. 400 und 560 der angefochtenen Entscheidung auch von den Gesellschaften, die über Nacht ein Flugzeug auf dem Flughafen Dublin parkten, Druck aus. Eine Gesellschaft müsse nämlich keine Basis nutzen, um Flüge am Morgen und am Abend durchzuführen.

²⁵⁸ Fünftens übten die Wettbewerber mit einer Basis am anderen Ende der Strecken ab Dublin einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit aus. Da Irland ein „klares Touristenziel“ sei, stammten die meisten Fluggäste nämlich aus anderen Ländern, was jedenfalls für die Strecken gelte, für die Daten verfügbar seien. Nach dem Gedankengang der Kommission wäre damit eine Basis in Irland in Wirklichkeit ein Nachteil. Wenn die meisten Fluggesellschaften, die den Flughafen Dublin anflögen, dort keine Basis errichtet hätten, dann sei dies im Übrigen deshalb der Fall, weil sie darin keinen Nutzen sähen.

- 259 Sechstens trägt die Klägerin vor, dass Fluggesellschaften, die Punkt-zu-Punkt-Strecken ohne Anschluss an eine Basis, sogenannte „W-Strecken“ bedienten, auf bestimmten Strecken einen effektiven Wettbewerbsdruck ausübten. Solche Strecken seien selbst dann rentabel, wenn am Tag nur ein bis zwei Hin- und Rückflüge zwischen Zielen, an denen die Gesellschaften nicht über eine Basis verfügten, durchgeführt würden, wie es bei Ryanair auf bestimmten Strecken der Fall sei.
- 260 Die Kommission tritt dieser Argumentation unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen. Sie erkennt im Übrigen an, dass Skalenerträge auf der Ebene des Netzes und der Flotte möglich seien. So sei easyJet die einzige Billigfluggesellschaft, die Tätigkeiten in mit Ryanair vergleichbarem Umfang ausübe. Ryanair könne allerdings die Existenz von Skalenerträgen, die sich aus dem Betrieb einer Basis oder eines Netzes ergäben, nicht bestreiten, ohne ihren eigenen Argumenten hinsichtlich der Effizienzgewinne zu widersprechen.

b) Würdigung durch das Gericht

- 261 Im Rahmen der Analyse der Einstiegs- oder Eintrittsbarrieren, die Gegenstand des vorliegenden Klagegrundes ist, hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung die „Einstiegsbarrieren [aufgrund der] starke[n] Position von Ryanair und Aer Lingus mit großen Flugbasen in Irland“ geprüft (Abschnitt 7.8.3 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission meint, der Umstand, dass Ryanair und Aer Lingus von derselben Basis in Dublin aus operierten und auch in Cork und Shannon aktiv seien, sei einer der Gründe, warum sie füreinander die „größten Konkurrenten“ auf Strecken von und nach Irland seien (Randnr. 552 der angefochtenen Entscheidung). Insofern ergibt sich aus der Entscheidungspraxis der Kommission, dass die Skalenerträge, die von der Flexibilität der Vermögenswerte an der Flugbasis und von der Fähigkeit zur Verteilung von fixen Kosten über mehrere Strecken stammen, eine Barriere für einen Eintritt darstellen und dass „eine Fluggesellschaft mit einer etablierten Basis an

Operationen auf einem bestimmten Flughafen von deutlichen Kostenvorteilen profitiert“. Diese Einstiegsbarriere wäre im vorliegenden Fall angesichts der Allianz von zwei Fluggesellschaften mit einer ausgeprägten Präsenz auf ein und demselben Flughafen besonders stark (Randnr. 553 und Fn. 557 der angefochtenen Entscheidung).

²⁶² In diesem Kontext hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung geprüft, unter welchen Bedingungen andere Fluggesellschaften den Wettbewerbsdruck, der infolge des Zusammenschlusses entfiel, ausgleichen könnten und in welchem Maß das Fehlen einer Basis in Dublin möglicherweise eine Einstiegsbarriere darstellt. Sie hat drei Hypothesen geprüft: die eines Einsteigers, der eine Basis in Dublin errichtet, die eines Einsteigers, der bereits über eine Basis am anderen Ende der Strecke verfügt, und die eines Einsteigers, der auf einer Grundlage „von Strecke zu Strecke“ eintritt, ohne über eine Basis an einem der beiden Enden einer Strecke zu verfügen (Randnr. 554 und Abschnitte 7.8.3.1 bis 7.8.3.5 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission hat dabei den Schluss gezogen, dass es keine hinreichenden Anzeichen dafür gebe, dass eine neue Fluggesellschaft eine Flugbasis in Dublin oder Cork und Shannon einrichten werde (Abschnitt 7.8.3.2 der angefochtenen Entscheidung), und dass ein Markteintritt mit einer Basis am Zielort und ein Eintritt ohne Basis im Allgemeinen nicht ausreichen, um den Wettbewerbsdruck zu ersetzen, den die fusionierenden Parteien vor der geplanten Transaktion aufeinander ausübten (Abschnitt 7.8.3.5 der angefochtenen Entscheidung, insbesondere Randnr. 584).

²⁶³ Die von der Klägerin gegen diese Beurteilung vorgebrachten Rügen betreffen entweder die zuvor getroffene Feststellung, dass Aer Lingus und sie über eine große Basis am Flughafen Dublin verfügten, was ihnen einen Wettbewerbsvorteil verschaffe (Abschnitt 7.3.4 der angefochtenen Entscheidung), oder — in oberflächlicher Weise — die von der Kommission im Rahmen der Analyse der Einstiegsbarrieren getroffene Feststellung, dass Wettbewerber mit einer vorhandenen Basis in Dublin wahrscheinlich keinen effektiven Wettbewerbsdruck auf die fusionierenden Parteien erzeugen dürften, und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen (Abschnitte 7.8.3.1 und 7.8.3.2 der angefochtenen Entscheidung).

264 Einleitend ist darauf hinzuweisen, dass die Rügen der Klägerin zu dem Wettbewerbsvorteil, den die Existenz einer Basis in Dublin Aer Lingus und ihr verschaffe, im Rahmen der Prüfung des ersten Klagegrundes untersucht und zurückgewiesen worden sind. Sie werden ferner im Rahmen des dritten Klagegrundes für die einzelnen Strecken beurteilt. Die folgende Beurteilung gilt daher nur insoweit, als Umstände gerügt werden, auf die die Kommission in der angefochtenen Entscheidung abgestellt hat, um ihre Analyse der Einstiegsbarrieren in Verbindung mit der „starken Position“ von Ryanair und Aer Lingus in Irland zu stützen.

265 Somit genügt, was das Vorbringen betrifft, die Kommission habe den Begriff der Basis nicht definiert (siehe oben, Randnr. 253), der Hinweis, dass sich eine solche Definition beispielsweise in Randnr. 44 der angefochtenen Entscheidung findet, in der der Begriff „Basis“ zur Charakterisierung von Flughäfen verwendet wird, auf denen Fluggesellschaften ihre Flugzeuge stationieren und auf die sie ihren Betrieb konzentrieren, indem sie hauptsächlich Flüge von und zu diesen Basisflughäfen anbieten. In Abschnitt 7.3.4 der angefochtenen Entscheidung ist dieser Begriff ausführlich erklärt worden.

266 Zu dem Vorbringen, die Kommission habe bestimmte Informationen eher als andere herangezogen und so die Beweislast umgekehrt (siehe oben, Randnr. 253), genügt der Hinweis, dass dieses Vorbringen nicht belegt wird. Die Klägerin kann sich nicht darauf beschränken, allgemein geltend zu machen, dass die Kommission den Antworten der Konkurrenten und interessierter Dritter, insbesondere des irischen Verkehrsministeriums, das den Zusammenschluss abgelehnt habe, erhebliches Gewicht beigegeben und den von ihr im Verwaltungsverfahren beigebrachten Daten, die in die entgegengesetzte Richtung wiesen, die Relevanz abgesprochen habe. In Ermangelung von Erläuterungen, anhand deren sich nachvollziehen ließe, inwiefern die Feststellungen, die in der angefochtenen Entscheidung aufgrund von während der Prüfung gewonnenen Umständen getroffen wurden, durch die von Ryanair vorgelegten Umstände, die in die entgegengesetzte Richtung weisen sollen, konkret in Frage gestellt würden, ist dieses Vorbringen zurückzuweisen.

267 Was die Skalenerträge (siehe oben, Randnr. 254) und die Fähigkeit zur Anpassung an die Nachfrage (siehe oben, Randnr. 256) betrifft, sind die Rügen der Klägerin in den entsprechenden Kontext zu stellen. Die Kommission bestreitet nicht, dass das Netz von Ryanair, das 23 Basen umfasst, ihr erhebliche Vorteile verschafft. Die Analyse der Kommission betrifft allerdings die Vorteile, die in der vorliegenden Rechtssache die Basis in Dublin und die Präsenz in Cork und in Shannon darstellen. Geprüft werden diese Einstiegsbarrieren — und nicht das Interesse an einem Netz mit mehreren Basen, wie es bei den Netzen von Ryanair und easyJet in Europa der Fall ist. Die Kommission weist dazu in der angefochtenen Entscheidung darauf hin, dass eine Basis auf einem Flughafen zwei hauptsächliche Vorteile mit sich bringe: Zum einen ermögliche eine Basis einer Fluggesellschaft, von bestimmten Kostenvorteilen zu profitieren, und zum anderen erhöhe sich dadurch die Flexibilität der Fluggesellschaft, indem es ihr ermöglicht werde, auf Verschiebungen der Nachfrage schneller zu reagieren (Randnr. 555 der angefochtenen Entscheidung).

268 Im Gegensatz zum Vorbringen von Ryanair, wonach jede beliebige Fluggesellschaft in Dublin dieselben Vorteile wie sie erhalten könne, ist die von der Kommission zu diesem Punkt durchgeführte Analyse keine theoretische. Insbesondere hat die Kommission konkret die Situation der beiden anderen Konkurrenten mit einer Basis in Dublin, nämlich CityJet mit drei Flugzeugen und Aer Arann mit vier Flugzeugen — gegenüber den 22 Kurzstreckenflugzeugen von Aer Lingus und den 20 Flugzeugen von Ryanair — geprüft. Sie hat darauf hingewiesen, dass diese Konkurrenten ihre jeweilige Basis in den letzten Jahren nicht wesentlich ausgebaut hätten und dies aus ihnen jeweils eigenen Gründen nicht planten (Randnrn. 556 bis 558 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission hat ferner hervorgehoben, dass jede Expansion in Dublin das Problem der Überlastung dieses Flughafens verstärke und zu Problemen hinsichtlich der Zeitnischen auf einigen Zielflughäfen führen könne (Randnr. 559). Darüber hinaus gehe aus der während der vertieften Prüfung vorgenommenen Analyse hervor, dass keine der Fluggesellschaften, die Ryanair als potenzielle Wettbewerber aufgelistet habe, im Fall einer Preiserhöhung nach dem Zusammenschluss eine Basis in Irland einrichten werde (Randnr. 562 und Fn. 563 und 564 der angefochtenen Entscheidung). Mehrere von Ryanair angeführte Wettbewerber hätten sich im Übrigen in den letzten Jahren von einer von ihnen bedienten Strecke nach Dublin zurückgezogen (wie etwa British Airways von der Strecke Dublin–London [Heathrow] und Alitalia von der Strecke Dublin–Mailand). Mit den Argumenten der Klägerin zu diesem Punkt (siehe oben, Randnr. 257) wird nur der Inhalt der angefochtenen Entscheidung wiedergegeben und geltend gemacht, dass er falsch sei, ohne dass allerdings

erläutert würde, inwieweit sich die Tätigkeiten von CityJet und Aer Arann entwickeln würden — obwohl in der angefochtenen Entscheidung überzeugende Gründe dafür angeführt werden, dass dies nicht der Fall sei.

- 269 Was den Einfluss der Linien- oder Charterfluggesellschaften mit einer während einer Saison oder eines Jahres über Nacht in Dublin geparkten Maschine betrifft (siehe oben, Randnrn. 256 und 257), hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung zu Recht darauf hingewiesen, dass die Vorteile, über die diese Gesellschaften verfügten, nicht mit denen vergleichbar seien, die sich aus der Nutzung einer Basis ergäben, insbesondere hinsichtlich der Flexibilität des Wechsels zwischen verschiedenen Strecken, der Umverteilung von Flugzeugen, der Minimierung von Störungskosten, des Austauschs von Besatzungen, der Kundenbetreuung oder der Markenbekanntheit (Randnr. 560 der angefochtenen Entscheidung). Im vorliegenden Fall kommt es indessen auf die mit dem Betrieb einer Basis verbundenen Vorteile an und nicht auf die Möglichkeit, mit einem Flugzeug Flüge zu bestimmten Zielen durchzuführen.
- 270 In Bezug auf die Nutzung der Flugzeuge (siehe oben, Randnr. 255) kritisiert die Klägerin eine von der Kommission im Stadium der Prüfung ihres Konkurrenzverhältnisses mit Aer Lingus durchgeführte Analyse (Randnr. 384 der angefochtenen Entscheidung). Der zwischen dem in Cork stationierten Flugzeug und den in Dublin stationierten Flugzeugen bestehende Unterschied hinsichtlich des Nutzungsgrads ist für die Beurteilung des Vorteils, den die Nutzung der Basis Dublin als solche verschafft, nicht relevant. In der angefochtenen Entscheidung führt die Kommission jedoch diesen Vorteil an (Randnrn. 552 ff. der angefochtenen Entscheidung).
- 271 Was die Hypothesen eines Markteintritts über einen Basisflughafen am anderen Ende der jeweiligen Strecke oder über eine Strecke ohne Anschluss an eine Basis betrifft (siehe oben, Randnrn. 258 und 259), werden mit den Argumenten der Klägerin nur die in der angefochtenen Entscheidung getroffenen Feststellungen wiedergegeben, ohne dass diese damit in Frage gestellt werden können. Diese Argumente sind im Wesentlichen theoretischer Art und gehen nicht auf die konkreten Umstände ein, die in der angefochtenen Entscheidung für den Schluss darauf angeführt werden, dass sich potenzielle Markteinsteiger mit einer Basis am anderen Ende einer Strecke erheblichen Nachteilen gegenübersehen (Abschnitt 7.8.3.3 der angefochtenen

Entscheidung) und dass der Punkt-zu-Punkt-Einstieg einer neuen Linienfluggesellschaft auf einer Strecke ohne Basis unwahrscheinlich sei (Abschnitt 7.8.3.4 der angefochtenen Entscheidung).

- 272 Nach alledem sind die Argumente der Klägerin in Bezug auf die Kritik an der Analyse der Einstiegsbarrieren, die die Vorteile in Verbindung mit einer Betriebsbasis in Irland darstellen, zurückzuweisen.

5. Zu den Kosten und Risiken in Verbindung mit einem Markteintritt

a) Vorbringen der Beteiligten

- 273 Die Klägerin bestreitet, dass ihre Marke und ihre Vermarktungstechniken — ebenso wie die von Aer Lingus — einen Wettbewerbsvorteil darstellen könnten. Die rasche Expansion von Ryanair in den letzten Jahren reiche aus, um darzutun, dass der Besitz einer anerkannten Marke für den Eintritt in einen neuen Markt nicht notwendig sei. Ebenso belege der erfolgreiche Eintritt von easyJet auf innerfranzösischen Strecken, dass lokale Fluggesellschaften aus diesem Umstand keinen Vorteil zögen. Suchmaschinen und Preisvergleichsanbieter im Internet erleichterten die Aufgabe neuer Marktteilnehmer, und jedenfalls seien die Kosten in Verbindung mit der Vermarktung sehr niedrig, wenn man sie zu den Strecken oder den beförderten Fluggästen in Bezug setze.

274 Die Klägerin macht ferner geltend, dass der europäische Flugverkehrssektor ein typisches Beispiel für niedrige Einstiegsbarrieren wegen der geringen Höhe potenziell verlorener Anlaufkosten sei. Aufgrund von zahlreichen Leasingmöglichkeiten und anderen bei der Industrie erhältlichen Finanzierungsarten seien diese Kosten nicht besonders hoch. Die von der Kommission in Randnr. 621 der angefochtenen Entscheidung erwähnten „Opportunitätskosten“ in Bezug auf die Flugzeuge und die zusätzlichen Investitionen in neue Flugzeuge seien insoweit keine potenziell verlorenen Anlaufkosten. Die entsprechenden Flugzeuge könnten nämlich leicht auf Sekundärmärkten verkauft oder vermietet werden. Es sei Sache der Kommission, darzutun, dass so hohe potenziell verlorene Anlaufkosten anfielen, dass sie eine Einstiegsbarriere bildeten.

275 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

276 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission den Standpunkt vertreten, dass die Kosten und die Risiken eines Eintritts „[a]uf einem Markt, der bereits von zwei starken Fluggesellschaften mit etablierten Marken bedient wird“, erheblich wären (Abschnitt 7.8.4 der angefochtenen Entscheidung). Der Anteil dieser beiden Gesellschaften betrage zusammen 68 % am gesamten Passagierflugverkehr und 80 % am relevanten innereuropäischen Kurzstreckenpassagierflugverkehr von und nach Irland.

277 Um das Vorbringen von Ryanair zu diesem Punkt zu widerlegen, hat die Kommission dargelegt, dass die Bekanntheit eine Zutrittsschranke darstellen könne, wie sich aus den Leitlinien (Ziff. 71 Buchst. c) und ihrer früheren Entscheidungspraxis im Personenflugverkehrssektor ergebe. Sowohl Aer Lingus als auch Ryanair hätten in Irland

eine „etablierte Position“, was wegen der auf dem irischen Markt erworbenen Erfahrung, der Markenbekanntheit aufgrund dieses Umstands und deshalb, weil ein Markteintritt hohe Werbekosten erfordere, einen erheblichen Vorteil darstelle (Randnrn. 588 bis 591 und Abschnitte 7.8.4.1 bis 7.8.4.3 der angefochtenen Entscheidung).

278 Was die Vorteile in Verbindung mit der Marke und den Vermarktungskosten betrifft, weist die Klägerin mit ihren Argumenten entweder auf ihre besondere Situation — ihre Bekanntheit wird von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung zu Recht hervorgehoben — oder auf die Situation auf einem anderen Markt als Irland hin. Es ist indessen wenig wahrscheinlich, dass sich eine andere Fluggesellschaft gleiche Ergebnisse ohne erhebliche Investitionen zugutehalten kann. Ebenso ist hinsichtlich des vorgenommenen Vergleichs mit der Situation von easyJet in Frankreich darauf hinzuweisen, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung unterstrichen hat, dass es dieser Gesellschaft nicht gelungen sei, in Irland Fuß zu fassen (Randnrn. 635 ff. der angefochtenen Entscheidung). Mit diesen Argumenten lässt sich somit der Schluss, zu dem die Kommission in der angefochtenen Entscheidung gelangt ist, dass nämlich ein neuer Marktteilnehmer gesteigerte Vermarktungskosten zu tragen hätte, um gegenüber der fusionierten Einheit mit zwei in Irland sehr weit bekannten Marken bestehen zu können, nicht in Frage stellen.

279 Was die Behauptung der Kommission betrifft, für Wettbewerber bedeute ein Eintritt ein hohes Risiko wegen der verlorenen Anlaufkosten (Abschnitt 7.8.4.4 der angefochtenen Entscheidung), sind die Argumente der Klägerin zu allgemein, um deren Stichhaltigkeit in Frage zu stellen. Insbesondere hatte die Kommission im vorliegenden Fall nicht allgemein darzutun, dass so hohe verlorene Anlaufkosten anfallen, dass sie eine Einstiegsbarriere bilden. Sie musste lediglich erläutern, warum bestimmte verlorene Anlaufkosten Einstiegsbarrieren bilden, die einen potenziellen Einsteiger davon abhalten können, in Wettbewerb mit der fusionierten Einheit zu treten. Die nähere Bestimmung eines solchen Abschreckungseffekts kann im Rahmen der Analyse von Einstiegsbarrieren ohne Weiteres berücksichtigt werden.

- 280 Die angefochtene Entscheidung enthält insoweit hinreichende Beweise, um die dort aufgestellten Behauptungen zu stützen. So hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung zu Recht dargelegt, dass ein Einstieg in Irland erhebliche Ausgaben erfordere, um gegenüber Ryanair und Aer Lingus eine Marke zu etablieren und Zugang zu neuen Kunden zu bekommen. Diese Ausgaben stellen den wesentlichen Teil der mit der Eröffnung einer Strecke verbundenen Ausgaben dar, wie es in der Aussage heißt, die die Kommission in der angefochtenen Entscheidung anführt (Fn. 610 der angefochtenen Entscheidung). Weitere verlorene Anlaufausgaben fallen zwingend für die zusätzlichen Investitionen für den Kauf, die Anmietung oder die Umsetzung eines Flugzeugs von einer Strecke auf eine andere sowie die Einrichtung und den Betrieb dieses Flugzeugs und die damit verbundenen Dienstleistungen an (Randnr. 621 der angefochtenen Entscheidung).
- 281 Nach alledem sind die Argumente der Klägerin in Bezug auf die Kritik an der Analyse der Einstiegsbarrieren in Form der Kosten und Risiken eines Markteintritts zurückzuweisen.

6. Zum Ruf von Ryanair als Einstiegsbarriere

a) Vorbringen der Beteiligten

- 282 Die Klägerin trägt vor, ihre — dank ihrer reduzierten Kosten auf niedrige Preise gestützte — aggressive Preispolitik stelle entgegen der Darstellung der Kommission in den Randnrn. 624 bis 660 der angefochtenen Entscheidung keine Einstiegsbarriere dar. Das Verhalten von Ryanair sei für einen Marktteilnehmer auf einem liberalisierten Markt normal. Außerdem habe die Kommission nicht dargetan, dass den

Verbrauchern ein tatsächlicher Schaden dadurch entstanden sei, dass Ryanair Preise anwende, die über dem Wettbewerbsniveau lägen, sobald der jeweilige Wettbewerber den Markt verlassen habe. In Wirklichkeit erhielten die Verbraucher nach dem Ausscheiden des Wettbewerbers bessere Dienste als vor seinem Einstieg. Schließlich sei es zahlreichen Fluggesellschaften gelungen, ihre Flugzeuge auf Flughäfen zu stationieren, auf denen Ryanair bereits über eine wichtige Basis verfügt habe, etwa auf dem Flughafen Charleroi.

- 283 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

- 284 Die Kommission hat in den Randnrn. 624 bis 660 der angefochtenen Entscheidung dargelegt, inwieweit ein hohes Risiko „aggressiver Gegenmaßnahmen“ seitens Ryanair/Aer Lingus bestehe, sofern ein potenzieller Wettbewerber versuche, auf einer der von dem Zusammenschluss betroffenen Strecken einzutreten (Abschnitt 7.8.5 der angefochtenen Entscheidung). Dieser Schluss beruht auf den Ergebnissen der von der Kommission durchgeführten Umfrage, aus denen hervorgeht, dass Ryanair dafür bekannt ist, im Fall eines Neueintritts in den irischen Markt einen aggressiven Wettbewerb zu liefern, insbesondere durch die zeitweise Senkung ihrer Preise und die Erweiterung ihrer Kapazitäten, um den neuen Wettbewerber auf den Strecken nach oder von Irland zu verdrängen (Randnr. 625 und Fn. 615 der angefochtenen Entscheidung).

- 285 Auf das von Ryanair im Verwaltungsverfahren vorgetragene Argument, für potenzielle Konkurrenten bestehe kein reales Risiko „aggressiver Gegenmaßnahmen“ seitens Ryanair/Aer Lingus, da Ryanair unabhängig davon, ob ein Konkurrent auf derselben Strecke aktiv sei, in jedem Fall dieselben niedrigen Preise berechne, hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung entgegnet, dass aus der Umfrage hervorgehe, dass Ryanair die Preispolitik seiner Konkurrenten berücksichtige, um entsprechend zu handeln (Randnrn. 627 bis 634 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission hat dazu mehrere detaillierte Beispiele dargestellt, die den Eintrittsversuch von easyJet (Abschnitt 7.8.5.1 der angefochtenen Entscheidung), den Eintrittsversuch von MyTravelLite (Abschnitt 7.8.5.2 der angefochtenen Entscheidung) und den Eintrittsversuch von Go Fly (Abschnitt 7.8.5.3 der angefochtenen Entscheidung) betreffen.
- 286 Es ist festzustellen, dass mit den Argumenten der Klägerin zu dieser Analyse nur die Argumentation wieder aufgenommen wird, die zuvor im Verwaltungsverfahren vorgetragen und in der angefochtenen Entscheidung zurückgewiesen wurde. In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission indessen in rechtlich hinreichender Weise die Umstände dargelegt, die den Schluss zu stützen vermögen, dass Ryanair systematisch die Preise senkt und ihre Frequenzen erhöht, wenn Konkurrenten in den irischen Markt eintreten. Wie in der angefochtenen Entscheidung dargelegt wird (Abschnitt 7.8.5.4 der angefochtenen Entscheidung), wäre diese Gefahr einer aggressiven Reaktion nach dem Zusammenschluss noch größer, da Ryanair und Aer Lingus zusammen zum dominanten Betreiber auf buchstäblich allen Strecken von und nach Irland würden. Indem sich Ryanair den Ruf schafft, jeden Wettbewerber von einem Eintritt abzuschrecken, schafft sie de facto eine Barriere gegenüber dem Eintritt neuer Wettbewerber.
- 287 Es geht insoweit nicht um die von Ryanair praktizierte Preispolitik, sondern um die Charakterisierung des aggressiven Rufs von Ryanair als Einstiegsbarriere, und in dieser Hinsicht reichen die in der angefochtenen Entscheidung angegebenen Gründe aus, um darzulegen, inwieweit das von Ryanair in der Vergangenheit gezeigte Verhalten potenzielle Wettbewerber davon abschrecken kann, in einen Markt einzutreten, auf dem sie präsent ist.

288 Folglich sind die Argumente betreffend die Analyse der Auswirkungen des Rufs von Ryanair auf den Eintritt potenzieller Wettbewerber zurückzuweisen.

7. Zum rechtzeitigen Zutritt

a) Vorbringen der Beteiligten

289 Die Klägerin macht geltend, dass die Kommission in Randnr. 308 der Mitteilung der Beschwerdepunkte angegeben habe, dass „die Eröffnung einer neuen Strecke von einem neuen Flughafen aus ... zwischen drei und zwölf Monaten in Anspruch nehmen [kann]“ und es „bis zu zwölf Monaten [dauert], bis ihre Rentabilität gewährleistet ist“. Anstatt den entsprechenden Eintritt als — gemäß dem in den Leitlinien festgesetzten Zweijahreszeitraum — rechtzeitig anzusehen, habe die Kommission in der angefochtenen Entscheidung jedoch irrig den Standpunkt vertreten, dass aufgrund dieses Umstands hohe Einstiegsbarrieren bestünden.

290 Die Kommission weist darauf hin, dass der genaue Zeitpunkt, zu dem der Eintritt erfolgen müsse, von den Merkmalen und dynamischen Kräften des Marktes und den besonderen Fähigkeiten der potenziellen Neuzugänger abhängt.

b) Würdigung durch das Gericht

²⁹¹ Ziff. 74 („Rechtzeitiger Zutritt“) der Leitlinien, auf den die Klägerin Bezug nimmt, lautet:

„Die Kommission prüft, ob ein Marktzutritt ausreichend zügig und anhaltend möglich ist, um die Ausübung von Marktmacht zu verhindern. Der angemessene Zeitraum hängt von den Merkmalen und dynamischen Kräften des Marktes und den besonderen Fähigkeiten der potenziellen Neuzugänger ab. Ein Eintritt ist in der Regel jedoch nur als rechtzeitig anzusehen, wenn er innerhalb von zwei Jahren erfolgt.“

²⁹² Die Klägerin trägt vor — wobei sie lediglich Randnr. 308 der Mitteilung der Beschwerdepunkte anführt, ohne auf den Inhalt der angefochtenen Entscheidung Bezug zu nehmen —, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung die Zeit, die erforderlich sei, um einen Eintritt von einem neuen Flughafen aus zu ermöglichen und seine Dauerhaftigkeit zu gewährleisten, nicht korrekt berücksichtigt habe.

²⁹³ Dazu ist darauf hinzuweisen, dass die Beurteilung von Markteintrittsbarrieren von den Merkmalen des Marktes und den Fähigkeiten der potenziellen Neuzugänger abhängt.

²⁹⁴ In Bezug auf den rechtzeitigen Eintritt hat die Kommission in den Leitlinien einen Zeitraum von normalerweise nicht mehr als zwei Jahren und in der Mitteilung der Beschwerdepunkte einen Zeitraum zwischen drei und zwölf Monaten genannt.

Ryanair gibt ihrerseits an, dass sie für die Eröffnung einer neuen Strecke nur einige Wochen benötige. In Wirklichkeit hängt der entsprechende Zeitraum von der geprüften Situation ab.

²⁹⁵ Daher liefert die Kommission in den Leitlinien in jedem Fall nur einen Rahmen für die Analyse, den sie in den von ihr geprüften Fällen anwenden, fortentwickeln und verfeinern kann (Ziff. 6 der Leitlinien). Im vorliegenden Fall bezieht sich der in der Mitteilung der Beschwerdepunkte genannte Zeitraum auf die Hypothese eines Eintritts von einem neuen Flughafen aus, während der von Ryanair genannte Zeitraum dem Ruf dieses Unternehmens entspricht. Die entsprechenden Zeiträume stehen nicht im Widerspruch zueinander und zeigen auch nicht, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung eine fehlerhafte Beurteilung vorgenommen hat.

²⁹⁶ Im Rahmen der in der angefochtenen Entscheidung durchgeführten Analyse der Eintrittsbarrieren hat die Kommission nämlich im Wesentlichen auf die Wahrscheinlichkeit ernsthafter Eintritte auf den betroffenen Strecken und die Frage abgestellt, ob solche Eintritte ein hinreichendes Gewicht hätten, um die wettbewerbswidrigen Auswirkungen der Transaktion zu verhindern. Diese Analyse wurde unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale des Marktes und seiner Akteure durchgeführt. Die Klägerin legt nicht dar, inwiefern sie auf einer Fehlbeurteilung des Begriffs des rechtzeitigen Zutritts beruhe oder inwieweit sie geändert werden könne.

²⁹⁷ Folglich ist das Vorbringen zum rechtzeitigen Zutritt zurückzuweisen.

8. Zur Existenz rentablerer Strecken außerhalb Irlands

a) Vorbringen der Beteiligten

²⁹⁸ Die Klägerin trägt vor, der Betrieb von Strecken ab Dublin sei entgegen der Darstellung der Kommission in der angefochtenen Entscheidung (Randnrn. 661 bis 669 der angefochtenen Entscheidung) mindestens ebenso rentabel wie der Betrieb von Strecken „von Osteuropa oder Skandinavien aus“. Die Vermarktungskosten seien in Irland nicht höher als anderswo. Rund 90 Fluggesellschaften, darunter zahlreiche Neueinsteiger, nutzten zurzeit den Flughafen Dublin. In Irland seien Sekundärflughäfen nicht erforderlich, da die Flughäfen Dublin, Cork und Shannon für Billigfluggesellschaften leicht zugänglich seien. Mehrere Fluggesellschaften (British Airways, CityJet, Lufthansa, bmi, easyJet, TAP Portugal und SkyEurope Airlines) hätten sich bereit erklärt, in den Markt, den der Flughafen Dublin darstelle, einzutreten, doch seien diese Informationen von der Kommission vergessen oder übergangen worden. Die Dynamik der irischen Wirtschaft begünstige einen solchen Eintritt.

²⁹⁹ Die Kommission trägt vor, sie habe in den Randnrn. 663 bis 668 der angefochtenen Entscheidung empirische Daten dargelegt, aus denen hervorgehe, dass die Wettbewerber den irischen Markt als für einen Eintritt nicht attraktiv ansähen und deshalb kaum in diesen Markt eintreten würden.

b) Würdigung durch das Gericht

- 300 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission dargelegt, dass aus ihrer Umfrage hervorgehe, dass zahlreiche Wettbewerber den irischen Markt als nicht besonders attraktiv ansähen und dass viele potenzielle Wettbewerber angegeben hätten, dass sie eher versuchen würden, Strecken zu anderen Zielen zu eröffnen als nach Irland (Randnr. 663 der angefochtenen Entscheidung).
- 301 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission für dieses Ergebnis mehrere Gründe angeführt:
- Ein Eintritt auf diesem Markt würde erheblich höhere Marketingausgaben erfordern als ein Eintritt auf anderen Märkten, auf denen keine starken Billigfluggesellschaften mit einer starken Basis vorhanden seien (Randnr. 664 der angefochtenen Entscheidung);
 - der irische Markt mit nur 4 Millionen Einwohnern, weniger als der Hälfte der Bevölkerung des „Großraums London“, werde als ein relativ kleiner Markt angesehen (Randnr. 665 der angefochtenen Entscheidung);
 - im Allgemeinen werde der „kleine irische Markt“ — im Vergleich zu den Märkten „Osteuropa“ oder „Skandinavien“ — nicht als besonders schnell wachsender und gewinnbringender Markt angesehen (Randnr. 666 der angefochtenen Entscheidung);

- die geografische Lage von Irland sei kein Vorteil für einen neuen Eintritt, sondern halte Wettbewerber eher von einem Eintritt ab (Randnr. 667 der angefochtenen Entscheidung);

- die Anreize für eine Netzwerkfluggesellschaft in Bezug auf den Betrieb einer Strecke zwischen Dublin und ihrem Drehkreuz (Hub) unterschieden sich von denen einer Linienfluggesellschaft, was den Wettbewerbsdruck reduziere; eine Netzwerkfluggesellschaft ziele hauptsächlich darauf ab, Transferfluggäste zu ihrem Drehkreuz zu befördern, von wo aus sie zu ihrem Endziel abreisten, während eine Linienfluggesellschaft hauptsächlich darauf abstelle, die Nutzung des jeweiligen Flugzeugs auf Punkt-zu-Punkt-Strecken zu maximieren (Randnr. 668 der angefochtenen Entscheidung);

- Irland habe für Billigfluggesellschaften den Nachteil, dass es in der Region um Dublin keine Sekundärflughäfen gebe (Randnr. 669 der angefochtenen Entscheidung).

³⁰² Es ist festzustellen, dass sich diese Analyse mit den Argumenten, die die Klägerin gegen sie vorträgt, nicht in Frage stellen lässt. So reicht das Vorbringen der Klägerin, der Betrieb von Strecken ab Dublin sei mindestens ebenso rentabel wie der Betrieb von Strecken „von Osteuropa oder Skandinavien aus“, nicht aus, um die Aussagen der potenziellen Konkurrenten zur Frage eines Eintritts in Dublin in Frage zu stellen (vgl. beispielsweise Fn. 666, 668 und 669 der angefochtenen Entscheidung). Ebenso bleibt bei dem Vorbringen zu den Vermarktungskosten die — bereits geprüfte (siehe oben, Randnrn. 277 und 278) — besondere Situation von Ryanair auf dem irischen Markt unberücksichtigt. Die von Ryanair angeführten Beispiele für unlängst erfolgte Eintritte sind von der Kommission in Randnr. 633 der angefochtenen Entscheidung (siehe oben, Randnr. 244) in rechtlich hinreichender Weise analysiert und zurückgewiesen worden. Im Übrigen wird die Dynamik der irischen Wirtschaft zwar von den Marktteilnehmern berücksichtigt, doch kann sich dieser Umstand als solcher je nach der allgemeinen Wirtschaftslage ändern.

303 Nach alledem sind die Argumente zurückzuweisen, mit denen die Klägerin bestreitet, dass der Betrieb von Strecken „von Osteuropa oder Skandinavien aus“ für einige Wettbewerber rentabler ist als der Betrieb von Strecken ab Dublin.

9. Zur Flughafenüberlastung

a) Vorbringen der Beteiligten

304 Die Klägerin bestreitet, dass die angebliche Überlastung des Flughafens Dublin eine Eintrittsbarriere darstelle. In der Praxis sei die Verfügbarkeit von Zeitnischen für abfliegende Flugzeuge nur für eine Stunde am Morgen und für ankommende Flugzeuge nur über einen oder zwei kurze Zeiträume von bis zu einer halben Stunde am späten Nachmittag und am Abend reduziert. Es komme häufig vor, dass es auf Flughäfen solche Abschnitte mit starker Aktivität gebe und sie trotzdem bedeutende Wachstumsmöglichkeiten behielten. Um drei bis vier Hin- und Rückflüge am Tag durchführen zu können, müssten die konkurrierenden Fluggesellschaften nur die Flüge von ihren Basen am anderen Ende der jeweiligen Strecke aus durchführen und die Zeiträume vermeiden, zu denen die Start- und Landebahnen des Flughafens Dublin stark überlastet seien. Außerdem sei es trotz der von der Dublin–Airport Authority als begrenzt angesehenen Kapazität des Flughafens zu einem erheblichen Anstieg der Zahl der Fluggäste in Dublin gekommen. Die Kapazität des Flughafens dürfte aufgrund des aktuellen groß angelegten Entwicklungsprogramms steigen, und auf den Strecken sei auch kurzfristig Kapazität verfügbar. Falls die Überlastung der Zeitnischen ein Problem dargestellt habe, hätte sich dies jedenfalls entsprechend der Praxis

der Kommission im vorliegenden Sektor leicht durch Verpflichtungen in Bezug auf die Zeitnischen lösen lassen.

³⁰⁵ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

³⁰⁶ In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission dargelegt, dass die Überlastung eines Flughafens eine „zusätzliche Barriere in Bezug auf einen Eintritt“ darstelle, und zwar hinsichtlich der Notwendigkeit, eine hinreichende Terminalkapazität zu erhalten, sowie der Kapazität der Start- und Landebahnen, deren Nutzung von der Zuteilung nur begrenzt verfügbarer Zeitnischen abhängt (Abschnitt 7.8.7 der angefochtenen Entscheidung, insbesondere Randnrn. 670 und 671).

³⁰⁷ Die Kommission hat ferner Einschränkungen bezüglich der Kapazitäten am Flughafen Dublin analysiert (Abschnitt 7.8.7.1 der angefochtenen Entscheidung). Sie hat dargelegt, dass die Umfrage gezeigt habe, dass die potenziellen Neueinsteiger von der Überlastung der Start- und Landebahnen zu Spitzenzeiten und den unzureichenden Standplätzen abgeschreckt würden. Diese Probleme könnten in naher Zukunft kaum behoben werden, da der Bau einer neuen Start- und Landebahn erst für 2011 oder 2012 vorgesehen sei, was keinen raschen Eintritt potenzieller Konkurrenten erlaube. Sodann wurde die Situation auf anderen Flughäfen als dem von Dublin geprüft

(Abschnitt 7.8.7.2 der angefochtenen Entscheidung) und für die einzelnen Strecken im Einzelnen dargelegt (Abschnitt 7.9 der angefochtenen Entscheidung).

308 An letzter Stelle hat die Kommission betont, dass die Überlastung der Flughäfen ein abschreckender Faktor für potenzielle Neubewerber sei, was sowohl für zeitsensible Kunden oder Geschäftsreisende (der Kommission zufolge zwischen 20 % und 30 % der Kunden) als auch für Freizeitreisende gelte (Abschnitt 7.8.7.3 der angefochtenen Entscheidung).

309 Auch insoweit ist festzustellen, dass die von der Klägerin gegen diese Analyse vorgetragene Argumente im Stadium des Verwaltungsverfahrens in rechtlich hinreichender Weise zurückgewiesen wurden. So hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung erläutert, inwiefern die Überlastung der Start- und Landebahnen auf dem Flughafen Dublin zu Spitzenzeiten und die Schwierigkeiten in Verbindung mit unzureichenden Standplätzen Neueinsteigern, die Strecken von oder zu diesem Flughafen betreiben wollten, auch dann Probleme bereiteten, wenn sie über eine Basis am anderen Ende der Strecke verfügten. In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission ferner dargelegt, dass die Kapazität des Flughafens Dublin nicht, wie Ryanair geltend mache, kurzfristig gesteigert werde. Die Frage der Erheblichkeit der Verpflichtungen in Bezug auf Zeitnischen wird hingegen im Rahmen der Prüfung des fünften Klagegrundes untersucht, der diesen Aspekt der Analyse betrifft.

310 Nach alledem ist die Argumentation in Bezug auf die Flughafenüberlastung zurückzuweisen.

10. *Zur Stellung von Ryanair/Aer Lingus auf dem Flughafen Dublin*

a) Vorbringen der Beteiligten

³¹¹ Die Klägerin trägt vor, dass die fusionierte Einheit im Konsultationsprozess bezüglich Flughafengebühren, der Zuweisung von Flughafeneinrichtungen oder Expansionsplänen nicht über eine gesteigerte Verhandlungsmacht verfüge (Randnrn. 701 bis 708 der angefochtenen Entscheidung). Die Commission for Aviation Regulation, eine sowohl von Ryanair als auch von Aer Lingus völlig unabhängige Einheit, entscheide über die Höhe der Gebühren, die die Dublin Airport Authority auf dem Flughafen Dublin für die für alle Nutzer erforderlichen Einrichtungen erheben könne. Da Ryanair überdies zahlreiche Streitigkeiten mit der Dublin Airport Authority gehabt habe, gebe es keinen Grund für die Annahme, dass die fusionierte Einheit mehr Chancen habe, die Expansionsprojekte zu beeinflussen. Die Klägerin weist ferner auf Inkohärenzen in der angefochtenen Entscheidung hin, da die Kommission einerseits behaupte, eine in Dublin zur Verfügung stehende Basis sei für die Erzielung von betrieblichen Effizienzgewinnen wesentlich, und andererseits darlege, dass ihre Drohung, zahlreiche Flüge zu streichen und so auf die behaupteten Vorteile zu verzichten, glaubhaft sei.

³¹² Die Kommission wendet sich gegen diese Argumentation, die die Situation im Fall der Durchführung der Transaktion nicht berücksichtige.

b) Würdigung durch das Gericht

- 313 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission die Stellung untersucht, die die fusionierte Einheit auf dem Flughafen Dublin haben würde, da diese aus dem Zusammenschluss zweier Fluggesellschaften hervorgehen würde, die bei Weitem die größten Nutzer dieses Flughafens seien (Abschnitt 7.8.8 der angefochtenen Entscheidung).
- 314 Entsprechend Ziff. 36 der Leitlinien hat die Kommission diese Marktmacht geprüft, um zu beurteilen, ob die fusionierte Einheit sie dazu verwenden könnte, den Eintritt oder die Expansion ihrer Konkurrenten zu verhindern (Randnr. 701 der angefochtenen Entscheidung). Am Ende dieser Prüfung war die Kommission der Ansicht, dass die Befürchtung der Konkurrenten von Ryanair nicht unbegründet sei, dass die fusionierte Einheit ihre Mehrheit im Dublin Airport Coordination Committee (Koordinationsausschuss für den Flughafen Dublin, in dem Ryanair und Aer Lingus zusammen über die Mehrheit der Stimmen verfügen würden, da sie mehr als 56% der „Flugbewegungen“ betrieben) und ihre einzigartige starke Position auf dem Flughafen Dublin nutzen würde, um den Regulator dahin gehend zu beeinflussen, dass er den Flughafen entsprechend den Erfordernissen von Ryanair organisiere. Die Kommission hat ihre Analyse mit dem Hinweis darauf abgeschlossen, dass der Zusammenschluss es der fusionierten Einheit ermögliche, „ihr Gewicht“ im Konsultationsprozess bezüglich Flughafengebühren, der Zuweisung von Flughafeneinrichtungen oder Expansionsplänen „zu verstärken“, was einen Eintritt oder eine Expansion für ihre Wettbewerber erheblich erschweren könnte (Randnrn. 706 bis 708 der angefochtenen Entscheidung).
- 315 Mit den Argumenten, die die Klägerin gegen diese Analyse vorträgt, lässt sich ihre Stichhaltigkeit nicht in Frage stellen. In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission in rechtlich hinreichender Weise dargelegt, warum die fusionierte Einheit über eine gesteigerte Marktmacht verfügen würde, die es ihr erlauben würde, die Entscheidungen über bestimmte Aspekte der Geschäftsführung des Flughafens Dublin zu beeinflussen. Insbesondere die Möglichkeit, dass die neue Einheit bevorrechtigte

Flughafengebühren erhält, hat die Kommission in der Entscheidung mit einigen Veranschaulichungen dargestellt (Randnr. 702 der angefochtenen Entscheidung).

- 316 Folglich ist die Argumentation zur Stellung von Ryanair und Aer Lingus auf dem Flughafen Dublin zurückzuweisen.
- 317 Nach alledem ist der zweite Klagegrund insgesamt zurückzuweisen.
- 318 Die Auswirkungen dieser Antwort auf die Beurteilung der Analyse der Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb macht es nichtsdestoweniger erforderlich, den dritten und den vierten Klagegrund, die diese Frage betreffen, zu prüfen.

C — Zum dritten Klagegrund betreffend die streckenbezogene Wettbewerbsanalyse

1. Zur Zulässigkeit

a) Vorbringen der Beteiligten

- 319 Die Kommission, unterstützt durch Irland und Aer Lingus, macht geltend, dass die im Rahmen des dritten Klagegrundes vorgetragene Argumentation unzulässig sei. Im

Stadium der Klageschrift sei eine Bezugnahme auf die in den ersten beiden Klagegründen entwickelten Argumente sowie auf einen als Anlage beigefügten Bericht im Hinblick auf die Anforderungen gemäß Art. 44 der Verfahrensordnung des Gerichts nicht ausreichend. Die in der Erwiderung vorgetragene Argumente gingen erheblich tiefer als die in der Klageschrift dargelegten, und der zweite Bericht von York Aviation sei in einem sehr fortgeschrittenen Verfahrensstadium vorgelegt worden. Jedenfalls hätten die Berichte von York Aviation, in denen ihre Anwendung der Beweise „irreführend“ dargestellt werde, keine Beweiskraft. Eine Reihe der in den Tabellen von York Aviation verwendeten Beweiskategorien seien eher für die Definition des Marktes als für die Beurteilung der Wettbewerbssituation von Nutzen.

320 Die Klägerin trägt vor, die in Abschnitt 7.9 der angefochtenen Entscheidung vorgenommene streckenbezogene Analyse sei mit drei wesentlichen Fehlern behaftet. Dieser Analyse lägen die „allgemeinen Fehler“ zugrunde, die im Rahmen des ersten und des zweiten Klagegrundes beschrieben worden seien. Außerdem beruhe sie auf Beweisen, die nicht solide seien, und lasse die von Ryanair im Verwaltungsverfahren vorgelegten Daten unberücksichtigt. Die Kommission habe so zu Unrecht von ihrer Analyse alle traditionellen nationalen Fluggesellschaften mit der Begründung ausgenommen, sie seien für die Beurteilung der Folgen des Zusammenschlusses nicht relevant, obwohl mehrere von ihnen auf den 35 geprüften Strecken präsent seien und einen Wettbewerbsdruck ausübten. Als Anlage zur Klageschrift hat die Klägerin einen ersten Bericht vorgelegt, den Bericht von York Aviation von September 2007, der eine Zusammenfassung der für jede der betroffenen Strecken verwendeten Daten sowie Kritiken zur Art der Verwendung dieser Daten durch die Kommission enthält. Es sei nicht möglich gewesen, die streckenbezogene Analyse in der Klageschrift detailliert zu widerlegen, ohne die maximale Seitenzahl zu überschreiten, die eine Klageschrift bei dem Gericht grundsätzlich haben dürfe. Als Anlage zur Erwiderung hat die Klägerin einen zweiten von York Aviation erstellten Bericht vorgelegt, um ihre Argumente mehr im Detail zu veranschaulichen.

b) Würdigung durch das Gericht

- 321 In der Klageschrift wird der dritte Klagegrund in fünf Nummern dargelegt, in denen im Wesentlichen auf die im Rahmen des ersten und des zweiten Klagegrundes vorgebrachten Argumente verwiesen und allgemein auf den ersten Bericht von York Aviation von September 2007 Bezug genommen wird. Die Klägerin beschränkt sich auf diese Bemerkungen und trägt vor, dass es ihr angesichts der Praktischen Anweisungen für die Parteien, in denen für die Klageschrift eine Obergrenze von 50 Seiten festgesetzt werde, die nur in Fällen überschritten werden dürfe, die in rechtlicher oder tatsächlicher Hinsicht besonders komplex seien (vgl. Randnr. 10 der Praktischen Anweisungen für die Parteien), nicht möglich gewesen sei, auf die von der Kommission durchgeführte streckenbezogene Analyse zu antworten. Erst im Stadium der Erwiderung hat die Klägerin die von der Kommission in Abschnitt 7.9 der angefochtenen Entscheidung für jeden der 35 betroffenen Märkte durchgeführte streckenbezogene Analyse detailliert angegriffen. Sie hat dazu auf den zweiten Bericht von York Aviation verwiesen, ohne irgendeinen Grund anzugeben, um die Vorlage dieses Berichts in diesem Verfahrensstadium zu erklären.
- 322 Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass die Klageschrift im Einklang mit Art. 44 der Verfahrensordnung eine kurze Darstellung des dritten Klagegrundes enthält, auch wenn die zu diesem Punkt angeführten Argumente denen entsprechen, die bereits im Rahmen der ersten beiden Klagegründe dargelegt worden sind oder aus dem ersten Bericht von York Aviation hervorgehen (insbesondere den Ausführungen in Abschnitt E [„Analyse der Nutzung der Daten durch die Kommission für die einzelnen Strecken“] dieses Berichts). Die entsprechende Argumentation wird angesichts der von der Kommission in der Klagebeantwortung zu diesem Punkt gemachten Bemerkungen in der Erwiderung wieder aufgegriffen und näher ausgeführt.
- 323 Wie unten in den Randnrn. 329 ff. dargelegt wird, zielen die Argumente der Klägerin im Wesentlichen darauf ab, die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung getroffenen Feststellungen in Bezug auf die Definition des Marktes als eines Marktes für Punkt-zu-Punkt-Strecken (anstelle eines Flughafen-zu-Flughafen-Marktes wie beispielsweise des Marktes, der durch die Strecke Dublin–London [Stansted]

oder die Strecke Dublin–London [Heathrow] gebildet werde), das Transferfluggästen beizumessende Gewicht (etwa das der Fluggäste, deren wirkliches Ziel New York sei, auf der Strecke Dublin–New York via London), die Berücksichtigung der Rolle von Geschäftsreisenden oder zeitsensiblen Reisenden und die Möglichkeit eines Eintritts in den fraglichen Markt, um mit der fusionierten Einheit in Wettbewerb zu treten (unter Berücksichtigung der Auswirkungen, die die Bekanntheit der fraglichen Fluggesellschaften in Irland, das Vorhandensein einer Basis an einem Ende der jeweiligen Strecke oder die Besonderheiten der fraglichen Flughäfen haben könnten), in Frage zu stellen.

- 324 Diese Argumente, die in der Klageschrift summarisch vorgetragen und im ersten Bericht von York Aviation von September 2007 und in der Erwiderung näher ausgeführt werden, fügen sich in die in der Klageschrift vertretene allgemeine Beurteilung ein, die Kommission habe bei ihrer Analyse des Konkurrenzverhältnisses zwischen Ryanair und Aer Lingus und der Prüfung eventueller Eintritte in die verschiedenen Märkte nach dem Zusammenschluss Fehler begangen.
- 325 Folglich genügen die Argumente, die in der Klageschrift zum dritten Klagegrund vorgetragen werden, insbesondere angesichts der Angaben im ersten, der Klageschrift als Anlage beigefügten Bericht von York Aviation von September 2007 den Anforderungen nach Art. 44 der Verfahrensordnung und konnten in der Erwiderung näher ausgeführt werden.
- 326 In einem Zwischenschritt ist darauf hinzuweisen, dass diese Argumentation erforderlich ist, damit die Klägerin gegebenenfalls die Nichtigkeitsklage der angefochtenen Entscheidung erreichen kann. Nur die Analyse in Bezug auf eine bestimmte Strecke kann nämlich die Entscheidung der Kommission rechtfertigen, die Transaktion im Hinblick auf das in Art. 2 Abs. 3 der Fusionskontrollverordnung niedergelegte Kriterium zu verbieten. Die Begründung einer beherrschenden Stellung, die einen wirksamen Wettbewerb auf einer dieser Strecken erheblich behindern würde, ist nämlich als solche — vorbehaltlich des Ergebnisses der im Rahmen der Prüfung des vierten und des fünften Klagegrundes durchgeführten Analyse der Effizienzgewinne und

Verpflichtungen — ausreichend, um zur Unvereinbarkeit der Transaktion mit dem Gemeinsamen Markt zu führen.

- 327 In Bezug auf den zweiten Bericht von York Aviation, mit dem die Argumente der Klägerin im Einzelnen veranschaulicht werden sollen, ist entsprechend dem Vorbringen der Kommission festzustellen, dass dieser Bericht zur Untermauerung der Argumentation in der Erwiderung zur Ergänzung der Klageschrift und des ersten Berichts von York Aviation vorgelegt wurde, ohne dass die verspätete Vorlage dieses Berichts zum Inhalt der in der angefochtenen Entscheidung durchgeführten streckenbezogenen Analyse in irgendeiner Weise begründet würde.
- 328 Folglich berücksichtigt das Gericht gemäß Art. 48 § 1 der Verfahrensordnung den Inhalt des zweiten Berichts von York Aviation bei seiner Beurteilung der Argumente der Beteiligten nicht.

2. Zur Begründetheit

a) Zur Strecke Dublin–London

Vorbringen der Beteiligten

- 329 Die Klägerin trägt vor, dass die Kommission für die Strecke Dublin–London, die mit wöchentlich rund 320 Rotationen, von denen 100 von bmi, British Airways und

CityJet durchgeführt würden, rund 30 % des Marktes für die Beförderung von Fluggästen zwischen Irland und den anderen Mitgliedstaaten der Union ausmache, keine Beweise vorgelegt habe, die den Schluss zuließen, dass ihre Wettbewerber auf die fusionierte Einheit einen „Wettbewerbsdruck“ ausüben könnten.

330 Zu bmi, die nach der angefochtenen Entscheidung mit einem Marktanteil von 10 % bis 20 % der größte Konkurrent von Ryanair und Aer Lingus auf der Strecke Dublin–London ist, macht die Klägerin geltend, dass die Kommission nicht erläutert habe, inwiefern der Umstand, dass diese ihren Fluggästen einen Transfer auf ihrem Drehkreuz Heathrow anbieten könne, erheblich sei (Randnr. 795 der angefochtenen Entscheidung). Die meisten Fluggäste von bmi seien nämlich — ebenso wie die Fluggäste von Aer Lingus — keine Transferfluggäste. Ebenso wenig habe die Kommission erläutert, inwiefern der Umstand, dass bmi sowohl eine Economy Class als auch eine Business Class anbiete, bedeute, dass sie nicht mit Aer Lingus konkurriere, die nur eine einheitliche Klasse anbiete. Außerdem sei ein solcher Unterschied auf einem so kurzen Flug von geringer Bedeutung, und die Kommission habe keinen Preisvergleich zwischen der Economy Class von bmi und der Einheitsklasse von Aer Lingus vorgenommen. Dass Aer Lingus doppelt so viele Rotationen wie bmi durchführe und doppelt so viele Reisende befördere, spiele im Übrigen keine Rolle, da bmi die zahlreichen Zeitnischen, über die sie auf dem Flughafen Heathrow verfüge, nutzen könne, um für die Strecke Dublin–London Zeitnischen einzusetzen, die bislang für weniger rentable Strecken genutzt worden seien.

331 Zu British Airways, die 26 bis 27 Rotationen pro Woche von Dublin zum Flughafen Gatwick durchführe, trägt die Klägerin vor, dass die Kommission nicht geprüft habe, ob die von ihr angeführten Kriterien — dieselben, die sie für bmi angeführt habe — aus der Sicht der Fluggäste auf dieser Strecke von Bedeutung seien. Indem sie angenommen habe, dass British Airways insoweit weniger wettbewerbsfähig sei als Aer Lingus, als sie nicht denselben Londoner Flughafen anfliege (Flughafen Gatwick anstelle des Flughafens Heathrow), habe sich die Kommission im Übrigen widersprochen, da sie den Standpunkt vertreten habe, dass die relevanten Märkte Städtepaare seien.

- 332 Zu CityJet trägt die Klägerin vor, dass der Umstand, dass diese Fluggesellschaft kleinere Flugzeuge benutze, weil die Start- und Landebahnen des Flughafens London-City, der nur von ihren Flugzeugen und denen von Aer Lingus benutzt werden könne, kurz seien, für die Wettbewerbsanalyse nicht relevant sei. Die Frage sei vielmehr, ob das Angebot von CityJet hinreichend wettbewerbsfähig sei, um eine Alternative auf dieser Strecke darzustellen. Da sowohl CityJet als auch Aer Lingus und Ryanair eine große Zahl von Geschäftskunden beförderten, komme es kaum darauf an, dass nur CityJet eine Mehrheit von zeitsensibleren Geschäftsreisenden befördere. Die Kommission habe nämlich in den Randnrn. 312 bis 331 und 800 der angefochtenen Entscheidung angenommen, dass für die Fluggäste der Fluggesellschaften ein einheitlicher Markt bestehe, ohne dass nach der Zeitsensibilität der Reisenden zu unterscheiden wäre. Da CityJet, Ryanair und Aer Lingus sowohl Geschäftsreisende als auch Freizeitreisende beförderten, übe CityJet in Bezug auf diese Fluggäste einen Wettbewerbsdruck aus.
- 333 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

Würdigung durch das Gericht

- 334 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb auf der Strecke Dublin–London analysiert (Randnrn. 791 bis 810 der angefochtenen Entscheidung). Sie ist zu dem Ergebnis gelangt, dass „die beabsichtigte Transaktion einen effektiven Wettbewerb aufgrund der entstehenden dominanten Position auf [dieser] Strecke ... erheblich beeinträchtigen würde“ (Randnr. 810 der angefochtenen Entscheidung).

- 335 Die Klägerin nimmt auch in Bezug auf diesen Punkt die im Verwaltungsverfahren vorgetragene Argumentation wieder auf, die in der angefochtenen Entscheidung zurückgewiesen wurde. Diese Argumentation, die oberflächlich und unzusammenhängend bleibt, reicht nicht aus, um den Gedankengang in Frage zu stellen, den die Kommission in der angefochtenen Entscheidung auf der Grundlage der im Verwaltungsverfahren gewonnenen Ergebnisse dargelegt hat.
- 336 In der angefochtenen Entscheidung ist nämlich an erster Stelle auf die Bedeutung des kumulierten Marktanteils der fusionierenden Parteien abgestellt worden, der im Sommer 2006 bei Berücksichtigung aller Fluggäste 79 % und bei Ausschluss der Transferfluggäste 81 % betragen habe. Der nach Maßgabe der Flugzeugkapazität und nicht der beförderten Fluggäste bemessene kumulierte Marktanteil habe im Winter 2006/2007 76 % und im Sommer 2007 79 % betragen (Randnrn. 792 bis 794 der angefochtenen Entscheidung). Wie in der angefochtenen Entscheidung angegeben (Fn. 802 der angefochtenen Entscheidung), stellt ein solcher Marktanteil für sich genommen den Beweis für das Vorliegen einer beherrschenden Stellung dar (vgl. in diesem Sinne in Bezug auf die frühere Fusionskontrollverordnung Urteil General Electric/Kommission, oben in Randnr. 41 angeführt, Randnr. 115; vgl. auch Ziff. 17 der Leitlinien).
- 337 Es ist festzustellen, dass die Klägerin keine besonderen Argumente zu diesem Marktanteil vorträgt. Die zu diesem Punkt zuvor im Rahmen des ersten Klagegrundes vorgetragene Argumente sind bereits zurückgewiesen worden (siehe oben, Randnrn. 39 ff.). Die im Rahmen des dritten Klagegrundes zur Strecke Dublin–London vorgetragene Argumentation fügt sich also notwendigerweise in einen Wettbewerbskontext ein, in dem die Durchführung der Transaktion es Ryanair/Aer Lingus ermöglichen würde, einen äußerst hohen Marktanteil von rund 80 % zu halten. Wie die Klägerin vorträgt, ist dieser Markt indessen besonders bedeutend, da er für sich genommen 30 % des Marktes für die Beförderung von Personen zwischen Irland und den anderen Mitgliedstaaten der Union ausmacht (siehe oben, Randnr. 329).

- 338 Der zweite Umstand, den die Kommission in der angefochtenen Entscheidung berücksichtigt hat, betrifft die marginale Rolle, die die drei auf dieser Strecke präsenten Konkurrenten spielen könnten. Keiner dieser Konkurrenten könnte die mit dem Wegfall von Aer Lingus, dem nächsten Wettbewerber von Ryanair in Bezug auf Flüge auf der Strecke Dublin–London, verbundenen wettbewerbswidrigen Auswirkungen ausgleichen.
- 339 In Bezug auf bmi, die nach den von der Kommission herangezogenen Daten einen Marktanteil von 12 % bis 16 % hält, hat die Kommission dargelegt, dass zwischen ihr und Aer Lingus mehrere Unterschiede bestünden. Bmi sei eine Netzwerkfluggesellschaft, die vom Flughafen London-Heathrow aus operiere, auch wenn die meisten ihrer Fluggäste auf der Strecke Dublin–London keine Transferfluggäste seien (da ihr Endziel London und kein anderes Ziel sei), und ein umfangreiches Dienstleistungsangebot an Bord mit einer Economy Class und einer Business Class anbiete, während Aer Lingus eine Billigfluggesellschaft mit Direktverbindungsdienstleistungen und nur einer einzigen Ticketkategorie sei (Randnr. 795 der angefochtenen Entscheidung). Zwar hat die Kommission darauf hingewiesen, dass Aer Lingus entsprechend ihrer Code-Sharing-Vereinbarung mit British Airways auch Transferfluggäste sowie Geschäftsreisende oder zeitsensible Fluggäste befördere (Randnrn. 795 und 799 der angefochtenen Entscheidung), doch seien die Kostenstrukturen der genannten Unternehmen unterschiedlich, wobei die von Aer Lingus denen von Ryanair näher als denen von bmi stünden.
- 340 Die Kommission hat ferner darauf hingewiesen, dass Aer Lingus doppelt so viele Fluggäste wie bmi befördere und fast doppelt so viele Rotationen pro Woche durchführe (Randnr. 795 der angefochtenen Entscheidung). Wie die Kommission in der angefochtenen Entscheidung im Rahmen der Beurteilung der Eintrittsbarrieren dargelegt hat, strebt bmi keine Ausweitung ihrer Tätigkeiten auf den Flughafen Dublin an, und sie würde im Übrigen wegen der Situation auf dem Flughafen Dublin oder dem Risiko von Gegenmaßnahmen zu erheblichen Schwierigkeiten führen (Randnrn. 760 und 764 der angefochtenen Entscheidung).

341 Ebenso verhält es sich mit den beiden anderen auf dem Markt präsenten Konkurrenten, d. h. British Airways und CityJet. Wie aus der angefochtenen Entscheidung hervorgeht, stehen diese Gesellschaften Ryanair weniger nahe als Aer Lingus (Randnr. 802 der angefochtenen Entscheidung). British Airways ist eine Netzwerkfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot, und CityJet bietet Flüge zu einem Flughafen in der Nähe des Stadtzentrums von London an, die sich an Geschäftskunden richten. Diese Besonderheiten schaffen hinsichtlich des Geschäftsmodells und der Wettbewerbsfähigkeit einen Abstand zwischen diesen Unternehmen und Ryanair/Aer Lingus. Im Übrigen haben sowohl British Airways als auch CityJet angegeben, dass eine Verstärkung ihrer Präsenz auf dem Flughafen Dublin nicht zu ihren Prioritäten gehöre (Randnr. 748 der angefochtenen Entscheidung in Bezug auf British Airways und Randnr. 718 der angefochtenen Entscheidung in Bezug auf CityJet).

342 Damit konnte die Kommission in der angefochtenen Entscheidung den Schluss ziehen, dass die gegenwärtig auf dem Markt präsenten Konkurrenten, die ihre Kapazitäten erhöhen könnten, ebenso wenig wie im Übrigen potenzielle Konkurrenten, die in den Markt eintreten könnten, einen „ausreichenden Wettbewerbsdruck“ auf die fusionierte Einheit ausüben würden (Randnrn. 804 bis 809 der angefochtenen Entscheidung). Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die marginale Rolle der drei in der angefochtenen Entscheidung genannten Konkurrenten von der Klägerin nicht in Frage gestellt wird, die nur die in der angefochtenen Entscheidung dargelegte Analyse aufgreift, um dann den Schluss zu ziehen, dass die Behauptung, die genannten Konkurrenten könnten auf die fusionierte Einheit keinen „Wettbewerbsdruck“ ausüben, falsch sei (siehe oben, Randnr. 329). Diese Behauptung ist von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung jedoch nicht aufgestellt worden. Die Kommission hat lediglich angegeben, die gegenwärtigen und potenziellen Konkurrenten könnten keinen „ausreichenden Wettbewerbsdruck“ auf diese Einheit ausüben.

343 Folglich tut die Klägerin, da ihr Vorbringen oberflächlich und unzusammenhängend bleibt, nicht in rechtlich hinreichender Weise dar, dass die Analyse der Kommission in Bezug auf die Strecke Dublin–London nicht stichhaltig ist. Die Klägerin beschränkt sich nämlich im Wesentlichen auf den Vortrag, dass die Kommission keine Beweise vorgelegt habe, die den Schluss zuließen, dass die drei in der angefochtenen Entscheidung geprüften

Konkurrenten mit ungefähr 20% Marktanteil keinen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit mit rund 80% Marktanteil ausüben könnten, obwohl die Kommission in der angefochtenen Entscheidung die Gründe dargelegt hat, aus denen von den genannten Konkurrenten wegen ihres unterschiedlichen Geschäftsmodells, der Barrieren für den Eintritt und die Erweiterung der Kapazität sowie ihrer anderen Entwicklungsprioritäten nicht zu erwarten sei, dass sie mit dieser neuen Einheit wirksam in Wettbewerb träten.

b) Zu den Strecken Dublin–Birmingham, Dublin–Edinburgh, Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester und Dublin–Newcastle

Vorbringen der Beteiligten

- ³⁴⁴ Die Klägerin trägt vor, die Kommission habe den Standpunkt vertreten, Aer Lingus und sie seien auf den Strecken Dublin–Birmingham, Dublin–Edinburgh, Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester und Dublin–Newcastle mit rund 3 Millionen Fluggästen im Jahr keinem erheblichen Wettbewerbsdruck durch andere Fluggesellschaften ausgesetzt. In der angefochtenen Entscheidung würden dafür folgende Gründe genannt: Entweder sei das Geschäftsmodell nicht geeignet (wie etwa das von BA Connect, bmi, Air Malta, Hapag Lloyd Express, KLM, Lufthansa, Loganair, Luxair und CityJet [Randnrn. 816, 817, 835, 841 und 852 der angefochtenen Entscheidung]), oder das Geschäftsmodell sei das gleiche, aber die Fluggesellschaft habe beschlossen, ihre Operationen auf der fraglichen Strecke einzustellen (was beispielsweise für MyTravel-Lite, Go Fly, Brymon Airways — dann BA City Express und jetzt BA Connect — und Gill Airways zutrefe [Randnrn. 812, 816, 821, 830 und 840 bis 848 der angefochtenen Entscheidung]), oder die Fluggesellschaft sei durch eine „frühere Begegnung mit

Ryanair — und nicht mit Aer Lingus — schmerzhaft geprägt“ worden (wie etwa easyJet und bmibaby [Randnrn. 812, 816, 857, 862, 867, 878 und 880 der angefochtenen Entscheidung]), oder die Fluggesellschaft betreibe hauptsächlich Flüge für Geschäftsreisende und ihre Flugzeugflotte sei zu begrenzt (was etwa bei CityJet und Luxair der Fall sei [Randnrn. 825, 831, 832, 834, 835, 841, 852, 874, 880 und 882 der angefochtenen Entscheidung]), oder der Flughafen Dublin gehöre nicht zu den strategischen Zielen der Fluggesellschaft, auch wenn sie Flugzeuge auf geeigneten Flughäfen im Vereinigten Königreich stationiert habe (was etwa für BA Connect, Flybe, easyJet, Loganair, Globespan, Jet2 und Monarch gelte [Randnrn. 825, 834, 843, 852 und 882 der angefochtenen Entscheidung]), oder die Gesellschaft habe nicht bestätigt, auf einer bestimmten Strecke eintreten zu wollen (wie etwa BA Connect, Flybe, Loganair, Globespan, bmibaby, Monarch und Jet2 [Randnrn. 825, 834, 843, 852 und 882 der angefochtenen Entscheidung]), oder ausdrücklich gegenüber der Kommission angeben, dass sie nicht auf einer von Ryanair bedienten Strecke eintreten wolle (beispielsweise Aer Arann [Randnr. 826 der angefochtenen Entscheidung]), oder es wäre ein Eintritt in großem Umfang oder eine Erhöhung der Frequenz der gegenwärtigen Operationen erforderlich, was aber wegen der Überlastung der Flughäfen nicht möglich sei (so verhalte es sich bei CityJet [Randnrn. 815 bis 817, 824, 826, 833, 842, 851, 860 und 870 der angefochtenen Entscheidung]) und/oder beträchtliche Investitionen zur Förderung der Marke und zur Vermarktung der Flüge in Irland erfordern würde (bei BA Connect, Flybe, Globespan, easyJet und Monarch [Randnrn. 816, 825, 843 und 882 der angefochtenen Entscheidung]).

³⁴⁵ Die Klägerin wirft der Kommission eine „Inkohärenz“ bei ihrer Analyse in Bezug auf die entsprechenden Strecken vor. Einerseits habe die Kommission, wenn Konkurrenten auf einem Flughafen in erheblichem Maß präsent seien, ihre Präsenz auf dem entsprechenden Flughafen als für die Beurteilung des Wettbewerbs auf den von Ryanair bedienten Strecken nicht unmittelbar relevant angesehen (Randnr. 825 und Fn. 864 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission habe es auch abgelehnt, die Präsenz von Konkurrenten zu berücksichtigen, die auf den entsprechenden Flughäfen Basen oder Drehkreuze betrieben, weil diese für die streckenbezogene Analyse nicht relevant seien, da aus der Umfrage und ihren eigenen Erklärungen hervorgehe, dass ihnen für einen Eintritt auf der fraglichen Strecke unweigerlich die Fähigkeiten oder

die Motivation fehlten (Randnrn. 816, 825, 834, 843, 852, 862, 872 und 882 der angefochtenen Entscheidung). Andererseits habe die Kommission bei einer erheblichen kombinierten Präsenz von Ryanair und Aer Lingus auf einem Flughafen — wie etwa in Birmingham oder Edinburgh — behauptet, dass die Situation angesichts von Eintrittsbarrieren wie den fehlenden Basen bei den Konkurrenten, der Erforderlichkeit „erhebliche[r] Investitionen in Bezug auf die Bekanntheit der Marke und Marketing“, wenn die Fluggesellschaften auf einem Flughafen nicht etabliert seien, und den zu Spitzenzeiten unzureichenden Zeitnischen oder dem begrenzten Zugang zu Infrastrukturen (Kontaktstandplätzen) problematisch sei (Randnrn. 816, 817, 826, 843, 844 und 882 der angefochtenen Entscheidung).

³⁴⁶ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

Würdigung durch das Gericht

³⁴⁷ In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb auf verschiedenen Strecken ab Dublin zu Städten im Vereinigten Königreich außer London geprüft.

— Zur Strecke Dublin–Birmingham

- 348 Auf der Strecke Dublin–Birmingham (Randnrn. 811 bis 819 der angefochtenen Entscheidung) würde die Durchführung der Transaktion ein Monopol schaffen, das jeden bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke entfallen lassen würde. Die Kommission hat ferner auf den erfolglosen Versuch von MyTravelLite, in den Jahren 2003–2004 in diesen Markt einzutreten, und das Ausbleiben jedes anderen Versuchs dieser Art in der Zeit danach (Randnr. 815 der angefochtenen Entscheidung) sowie auf den Rückzug von bmibaby nach dem Eintritt von Ryanair (Randnrn. 812 und 816 der angefochtenen Entscheidung) hingewiesen.
- 349 Ebenso hat die Kommission die Gründe dargelegt, aus denen die auf einem der beiden Flughäfen, mit denen Birmingham angebunden werde, präsenten Fluggesellschaften (BA Connect, easyJet, Flybe, bmi, bmibaby, Monarch, Thomsonfly) keinen hinreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnten, indem sie nach der Transaktion auf der Strecke Dublin–Birmingham einträten (Randnr. 816 der angefochtenen Entscheidung). Die Klägerin nimmt, ohne sie anzugreifen, die von der Kommission genannten Gründe hinsichtlich der Existenz von Eintrittsbarrieren auf dem Flughafen Dublin oder der Absichten auf, die von den genannten Fluggesellschaften, die andere Prioritäten als den irischen Markt hätten, geäußert worden seien. Insoweit ist der Schluss zu ziehen, dass diese Gründe als solche ausreichen, um die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung daraus gezogenen Schlussfolgerungen zu stützen.
- 350 Außerdem kann die Klägerin nicht mit Erfolg geltend machen, dass die Kommission bei ihrer Analyse „inkohärent“ gewesen sei, indem sie die besondere Situation von Ryanair und Aer Lingus in Dublin — und, was Ryanair anbelange, ebenso in Birmingham — einerseits (Randnr. 816 der angefochtenen Entscheidung) und die Situation der anderen Fluggesellschaften am Zielflughafen andererseits unterschiedlich berücksichtigt habe. Das Vorbringen von Ryanair zur Möglichkeit, mit der fusionierten Einheit von einer Basis am Zielflughafen aus zu konkurrieren, ist von der Kommission nämlich für jede betroffene Strecke geprüft und zurückgewiesen worden (vgl. Randnr. 825 der angefochtenen Entscheidung zur Strecke Dublin–Edinburgh und

Fn. 864 zu dieser Randnummer, in der die Kommission diese Schlussfolgerung auf alle anderen Strecken ausdehnt). Somit ist das Vorbringen der Klägerin in Bezug auf alle Strecken, für die sie eine solche Inkohärenz geltend macht, zurückzuweisen.

³⁵¹ In Bezug auf die besondere Situation von CityJet, die über in Dublin stationierte Flugzeuge verfügt und über Nacht Flugzeuge in Birmingham parkt und für die ein Anreiz bestehen könnte, die Strecke Dublin–Birmingham mit erheblichem Geschäftsverkehr zu bedienen, hat die Kommission festgestellt, dass diese Fluggesellschaft ihre Dienstleistungen mit höheren Frequenzen und zu allen Spitzenzeiten durchführen müsste, um in der Lage zu sein, mit Ryanair/Aer Lingus zu konkurrieren, was wegen der Einschränkungen auf dem Flughafen Dublin bezüglich der Zeitnischen zu Spitzenzeiten und dem Mangel an Kontaktstandplätzen wenig wahrscheinlich sei (Randnr. 817 der angefochtenen Entscheidung). Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass auch diese Gründe von der Klägerin nicht angegriffen werden und dass sie als solche ausreichen, um die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung daraus gezogenen Schlussfolgerungen zu stützen.

³⁵² Schließlich hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung das Argument von Ryanair zurückgewiesen, die Fluggesellschaften, die keine Flugzeuge in Birmingham stationiert hätten (Air Malta, Hapag Lloyd Express, KLM und Lufthansa), könnten versucht sein, Flüge von dort nach Dublin durchzuführen, von wo aus sie ebenfalls Flüge, allerdings zu anderen Zielen, durchführten, ohne deswegen dort Flugzeuge stationiert zu haben. Der Eintritt auf einer Strecke ohne eine Basis an einem ihrer Enden sei im Allgemeinen weniger effizient und als solcher eher ungewöhnlich. Überdies handele es sich um Netzwerkfluggesellschaften mit umfassendem Dienstleistungsangebot, die die fusionierte Einheit wahrscheinlich nicht bedeutend einschränken würden (Randnr. 817 der angefochtenen Entscheidung). Auch insoweit ist darauf hinzuweisen, dass diese Gründe von der Klägerin nicht angegriffen werden und als solche ausreichen, um die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung daraus gezogenen Schlussfolgerungen zu stützen.

— Zur Strecke Dublin–Edinburgh

- 353 Auf der Strecke Dublin–Edinburgh (Randnrn. 820 bis 828 der angefochtenen Entscheidung) würde durch die Durchführung der Transaktion ein Monopol geschaffen, das jeden Wettbewerb auf dieser Strecke beseitigen würde. Die Kommission hat außerdem auf den erfolglosen Versuch von Go Fly, in den Jahren 2001–2002 in diesen Markt einzutreten, und das Ausbleiben jedes weiteren Versuchs dieser Art seither hingewiesen. Im Übrigen sei diese Strecke mit fünf von den fusionierenden Parteien durchgeführten Verbindungen pro Tag stark ausgelastet (Randnr. 824 der angefochtenen Entscheidung).
- 354 Ferner hat die Kommission dargelegt, warum die Fluggesellschaften mit einer Basis oder einem Drehkreuz auf dem Flughafen Edinburgh (BA Connect, easyJet, Flybe, Loganair und Globespan) mit einem Eintritt auf der Strecke Dublin–Edinburgh nach der Transaktion keinen hinreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnten (Randnr. 825 der angefochtenen Entscheidung). Die Klägerin gibt, ohne sie anzugreifen, die von der Kommission genannten Gründe wieder, die die Existenz von Eintrittsbarrieren auf dem Flughafen Dublin oder die Absichten betreffen, die von diesen Fluggesellschaften mit anderen Prioritäten als dem irischen Markt geäußert wurden. Auch insoweit ist der Schluss zu ziehen, dass diese Gründe als solche ausreichen, um die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung daraus gezogenen Schlussfolgerungen zu stützen.
- 355 In Bezug auf die besondere Situation von CityJet, die über in Dublin stationierte Flugzeuge verfügt und über Nacht Flugzeuge in Edinburgh parkt und für die ein Anreiz bestehen könnte, die Strecke Dublin–Edinburgh mit erheblichem Geschäftsverkehr zu bedienen, hat die Kommission denselben Gedankengang wie für die Strecke Dublin–Birmingham angestellt (Randnr. 826 der angefochtenen Entscheidung). Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die entsprechende Argumentation von der Klägerin nicht angegriffen wird und ausreicht, um die Schlussfolgerung, die die Kommission in der angefochtenen Entscheidung aus ihr gezogen hat, zu stützen.

— Zu den Strecken Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester und Dublin–Newcastle

³⁵⁶ Die Strecken Dublin–Glasgow und Dublin–Manchester zeichnen sich durch das Quasimonopol aus, über das die fusionierte Einheit verfügen würde, während auf der Strecke Dublin–Newcastle ein Monopol von Ryanair/Aer Lingus entstehen würde. Auf der Strecke Dublin–Glasgow (Randnrn. 829 bis 837 der angefochtenen Entscheidung) hätten Ryanair und Aer Lingus zusammen einen Marktanteil von 96 % bis 99 % mit Loganair als einziger Konkurrentin, die einen Marktanteil von 1 % bis 4 % halte und indirekte Flüge via Londonderry anbiete (Go Fly sei auf dieser Strecke im Jahr 2001 eingetreten, bevor sie sich nach einem Betrieb von sechs Monaten im Jahr 2002 davon zurückgezogen habe). Auf der Strecke Dublin–Manchester (Randnrn. 838 bis 846 der angefochtenen Entscheidung) kämen Ryanair und Aer Lingus zusammen auf einen Marktanteil von 98 % bis 99,6 % mit Luxair als einziger Konkurrentin, die einen Marktanteil von 0,4 % bis 2 % halte und Flüge von Luxemburg nach Dublin via Manchester anbiete. Auf der Strecke Dublin–Newcastle (Randnrn. 847 bis 854 der angefochtenen Entscheidung) kämen Ryanair und Aer Lingus zusammen auf einen Marktanteil von 96 % bis 99 % mit Loganair als einziger Konkurrentin, die einen Marktanteil von 1 % bis 4 % halte und indirekte Flüge via Londonderry anbiete (Brymon Airways — dann BA City Express, jetzt BA Connect — sei im Jahr 2001 auf dieser Strecke eingetreten, bevor sie sich im Jahr 2003 davon zurückgezogen habe, und Gill Airways sei dort im Januar 2001 eingetreten, bevor sie ihre Tätigkeiten im September desselben Jahres eingestellt habe).

³⁵⁷ Die Kommission hat insoweit in der angefochtenen Entscheidung auch die von Ryanair im Verwaltungsverfahren vorgetragene Argumente zu potenziellen Neueinsteigern mit einer Basis am Zielflughafen und zu CityJet zurückgewiesen (siehe entsprechend oben, Randnrn. 352 und 355). Die entsprechende Argumentation wird von der Klägerin nicht in Frage gestellt und reicht aus, um die Schlussfolgerungen, die in der angefochtenen Entscheidung aus ihr gezogen wurden, zu stützen.

c) Zu den Strecken Shannon–London und Cork–London

Vorbringen der Beteiligten

- 358 Die Klägerin trägt vor, dass die Kommission das Ausmaß des geografischen Marktes nach ihren Bedürfnissen modifiziert habe. Bei ihrer Beurteilung des bestehenden Wettbewerbs habe sie alle Londoner Flughäfen in den relevanten Markt eingeschlossen. Bei der Beurteilung potenzieller Eintritte habe die Kommission hingegen behauptet, dass die Flughäfen Luton und London-City keine Ersatzflughäfen für die Flughäfen Heathrow, Gatwick oder Stansted sein könnten (Randnrn. 860 und 870 der angefochtenen Entscheidung). Zudem habe die Kommission das Maß der Wahrscheinlichkeit eines Eintritts zu Unrecht auf der Grundlage der geringen Zahl der gegenwärtig von den Fluggesellschaften Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev und Air Southwest durchgeführten Rotationen beurteilt (Randnr. 873 der angefochtenen Entscheidung).
- 359 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

Würdigung durch das Gericht

- 360 Auf der Strecke Shannon–London (Randnrn. 855 bis 864 der angefochtenen Entscheidung) hätten Ryanair und Aer Lingus zusammen einen Marktanteil von 100 % (easyJet hat sich im Oktober 2006 von diesem Markt zurückgezogen, nachdem Ryanair dort als Reaktion auf den Eintritt von easyJet auf den Strecken Cork–London und Knock–London eingetreten ist).

- 361 Auf der Strecke Cork–London (Randnrn. 865 bis 876 der angefochtenen Entscheidung) hätten Ryanair und Aer Lingus zusammen einen Marktanteil von 100% (easyJet hat sich im Oktober 2006 von diesem Markt zurückgezogen, bmibaby hat sich im Januar 2005 von dieser Strecke, die sie seit März 2004 angeboten hatte, zurückgezogen, und City Flyer Express hat diese Strecke nur bis Oktober 2001 angeboten).
- 362 Die Kommission hat insoweit in der angefochtenen Entscheidung auch das von Ryanair im Verwaltungsverfahren vorgetragene Argument mit potenziellen Neueinsteigern mit einer Basis am Zielflughafen zurückgewiesen. Die entsprechende Argumentation, die auf der starken Präsenz der fusionierenden Parteien in Irland und den Besonderheiten einiger Londoner Flughäfen beruht, kann mit den Argumenten der Klägerin nicht in Frage gestellt werden. Entgegen dem Vorbringen der Klägerin bedeutet die Substituierbarkeit der Londoner Flughäfen aus der Perspektive der Nachfrageseite nämlich nicht, dass ihre Besonderheiten auf der Angebotsseite bei der Beurteilung der Fähigkeit einer Fluggesellschaft, sich an einem Zielort zu etablieren, nicht berücksichtigt werden könnten. Die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung dargelegte Argumentation ist somit insoweit nicht widersprüchlich.
- 363 Die Kommission hat ebenfalls zu Recht angenommen, dass die Fluggesellschaften, die über den Betrieb einer „W-Strecke“ ohne Basis an einem der beiden Zielorte auf diesen Strecken einsteigen könnten (Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev und Air Southwest), mit der fusionierten Einheit nicht wirksam konkurrieren könnten.
- 364 Folglich werden die Schlussfolgerungen, dass die geplante Transaktion wegen der Schaffung einer beherrschenden Stellung auf den Strecken Shannon–London und Cork–London einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindern würde, mit den Argumenten der Klägerin nicht in Frage gestellt.

d) Zu den Strecken Dublin–Frankfurt, Dublin–Paris, Dublin–Madrid, Dublin–Brüssel, Dublin–Berlin und Dublin–Hamburg (Lübeck)

Vorbringen der Beteiligten

³⁶⁵ Die Klägerin wirft der Kommission vor, folgende Gesellschaften von ihrer Analyse ausgenommen zu haben: Lufthansa für die Strecken Dublin–Berlin, Dublin–Frankfurt und Dublin–Hamburg (Lübeck) — weil Fluggäste mit Direktverbindungen nur einen kleinen Teil der Tätigkeiten dieser Gesellschaft ausmachten (Randnrn. 913, 951 und 962 der angefochtenen Entscheidung); CityJet für die Strecke Dublin–Paris — weil sie sich auf gewinnbringendere Geschäftskunden konzentriere (Randnr. 1017 der angefochtenen Entscheidung); Iberia für die Strecke Dublin–Madrid — weil ihr Geschäftsmodell auf einem Netzwerk mit Flügen mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot basiere (Randnr. 984 der angefochtenen Entscheidung); Brussels Airlines, KLM sowie VLM, Transavia und Airlinair für die Strecke Dublin–Brüssel (Randnr. 936 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission sei „nicht glaubwürdig“, wenn sie behaupte, dass diese Fluggesellschaften nicht effektiv auf eine Erhöhung der Preise durch die fusionierte Einheit reagieren könnten, insbesondere deshalb, weil sie die fraglichen Strecken bereits bedienten.

³⁶⁶ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

Würdigung durch das Gericht

³⁶⁷ Auch wenn die Kommission bei der Prüfung jeder Strecke einem recht ähnlichen Gedankengang gefolgt ist, weist jede von ihnen insbesondere hinsichtlich der Konkurrenten oder der Fluggesellschaften, die in diese Märkte eintreten könnten, um mit der fusionierten Einheit zu konkurrieren, eine gewisse Besonderheit auf, auf die hinzuweisen ist.

— Zu den Strecken Dublin–Berlin und Dublin–Hamburg (Lübeck)

³⁶⁸ Auf der Strecke Dublin–Berlin (Randnrn. 908 bis 915 der angefochtenen Entscheidung) würde die Durchführung der Transaktion ein Monopol schaffen, das jeden bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke entfallen lassen würde. Die Kommission hat ferner die Präsenz von Lufthansa auf diesem Markt erwähnt, die sich im Oktober 2000 von ihm zurückgezogen habe. Sie hat darauf hingewiesen, dass Eintrittsbarrieren in Verbindung mit der Überlastung des Flughafens Dublin bestünden, auch wenn sie in diesem Fall wegen der begrenzten Zahl der Frequenzen und dem gegenüber anderen Strecken geringeren Anteil von zeitsensiblen Fluggästen möglicherweise weniger ausgeprägt seien.

³⁶⁹ Auf der Strecke Dublin–Hamburg (Lübeck) (Randnrn. 956 bis 964 der angefochtenen Entscheidung) würde die Durchführung der Transaktion ein Monopol schaffen, das jeden bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke entfallen lassen würde. Die Kommission hat ferner die Präsenz von Lufthansa auf diesem Markt erwähnt, die sich im Oktober 2000 von ihm zurückgezogen habe, sowie die von Hapag-Lloyd Executive, die im April 2004 in den Markt eingetreten sei und sich im Januar 2006 von ihm zurückgezogen habe. Sie hat darauf hingewiesen, dass Eintrittsbarrieren in Verbindung mit der Überlastung des Flughafens Dublin bestünden, auch wenn sie in diesem Fall wegen der begrenzten Zahl der Frequenzen und dem gegenüber anderen Strecken

geringeren Anteil von zeitsensiblen Fluggästen möglicherweise weniger ausgeprägt seien.

- 370 Ferner hat die Kommission dargelegt, warum die Fluggesellschaften mit einer Basis in Berlin (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings, easyJet) oder in Hamburg-Lübeck (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings) keinen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnten, indem sie nach der Transaktion auf den Strecken Dublin–Berlin oder Dublin–Hamburg (Lübeck) einträten (Randnrn. 913 und 962 der angefochtenen Entscheidung). Die Klägerin beschränkt sich insoweit auf das Vorbringen, die Kommission sei, was Lufthansa anbelange, „nicht glaubwürdig“, wenn sie behaupte, dass diese Gesellschaft nicht in der Lage sei, wirksam auf eine Erhöhung der Preise durch die fusionierte Einheit zu reagieren (siehe oben, Randnr. 365). Es ist indessen festzustellen, dass die Kommission zu diesem Punkt mehrere vollauf glaubhafte Gründe dargelegt hat. Sie hat nämlich zum einen festgestellt, dass Lufthansa eine traditionelle Netzwerkfluggesellschaft sei, die ein Drehkreuzsystem betreibe, was sich von dem Billigflugmodell mit Direktverbindungen von Ryanair und Aer Lingus unterscheide, und zum anderen, dass sie angesichts ihres Ausstiegs aus dem Markt im Jahr 2000 (als es keinen anderen Wettbewerber gegeben habe) nunmehr wahrscheinlich nicht mehr bereit wäre, in diese Märkte gegen eine neue starke Einheit, deren Kostenstruktur nicht die gleiche sei, einzutreten.

— Zur Strecke Dublin–Brüssel

- 371 Auf der Strecke Dublin–Brüssel (Randnrn. 931 bis 938 der angefochtenen Entscheidung) würde die Durchführung der Transaktion ein Monopol schaffen, das jeden bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke entfallen lassen würde. Die Kommission hat ferner die Präsenz von Sabena (jetzt Brussels Airlines) auf diesem Markt erwähnt, die sich im November 2001 von ihm zurückgezogen habe. Sie hat darauf hingewiesen,

dass Eintrittsbarrieren in Verbindung mit der Überlastung des Flughafens Dublin und der starken Auslastung dieser Strecke bestünden.

- 372 Ebenso hat die Kommission dargelegt, warum die Fluggesellschaften mit einer Basis in Brüssel (Brussels Airlines, KLM und VLM) oder in Eindhoven in den Niederlanden (Transavia und Airlinair), der keinen Ersatzflughafen für den von Brüssel darstelle, mit einem Eintritt auf der Strecke Dublin–Brüssel keinen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnten (Randnr. 936 der angefochtenen Entscheidung). Die Klägerin beschränkt sich insoweit auf das Vorbringen, die Kommission sei „nicht glaubwürdig“, wenn sie behaupte, dass diese Gesellschaften nicht in der Lage seien, effektiv auf eine Erhöhung der Preise durch die fusionierte Einheit zu reagieren (siehe oben, Randnr. 365). Es ist indessen festzustellen, dass die Kommission zu diesem Punkt mehrere vollauf glaubhafte Gründe dargelegt hat. Sie hat nämlich festgestellt, dass Brussels Airlines und KLM in erster Linie Netzwerkfluggesellschaften mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot seien, deren Geschäftsmodell von dem von Ryanair und von Aer Lingus abweiche, dass sich VLM mit dem Betrieb kleinerer Flugzeuge, die Landungen auf dem Flughafen London-City ermöglichen, im Wesentlichen eine Stammkundschaft unter Geschäftsreisenden schaffe und dass Transavia und Airlinair Eindhoven und nicht Brüssel anflögen.

— Zur Strecke Dublin–Frankfurt

- 373 Auf der Strecke Dublin–Frankfurt (Randnrn. 948 bis 955 der angefochtenen Entscheidung) kamen die fusionierenden Parteien auf der Basis der Kapazitäten im Sommer 2006 je nachdem, ob Transferfluggäste berücksichtigt werden oder nicht, auf einen kumulierten Marktanteil von 59 % bis 87 %. Der Marktanteil der Konkurrentin Lufthansa schwankte demnach zwischen 13 % und — bei Berücksichtigung der Transferfluggäste — 41 %.

374 Dazu ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung dargelegt hat, warum Lufthansa auf diesem Markt nicht wirksam mit der fusionierten Einheit konkurrieren könnte. Sie hat in der angefochtenen Entscheidung nämlich dargelegt, dass sich das Geschäftsmodell von Lufthansa klar von den Geschäftsmodellen von Aer Lingus und von Ryanair unterscheidet. Überdies hat sie festgestellt, dass Lufthansa eine Dienstleistung mit hohen Frequenzen sowie mit Flugplänen betreibt, die an die Ankunfts- und Abflugwellen am Flughafen Frankfurt angepasst seien. Ferner gehe aus den Ergebnissen der Kundenbefragung hervor, dass mehr Kunden von Aer Lingus oder Ryanair die jeweils andere irische Fluggesellschaft als Alternative für einen Flug von Dublin nach Frankfurt ansähen als Lufthansa. Die Klägerin kann damit nicht geltend machen, dass die Kommission Lufthansa schlicht und einfach von ihrer Analyse ausgenommen habe, weil Fluggäste mit Direktverbindungen nur einen kleinen Teil der Tätigkeiten dieser Gesellschaft ausmachten (siehe oben, Randnr. 365).

— Zu den Strecken Dublin–Madrid und Dublin–Paris

375 Auf der Strecke Dublin–Madrid (Randnrn. 981 bis 989 der angefochtenen Entscheidung) kamen die fusionierenden Parteien auf der Basis der Kapazitäten im Sommer 2007 je nachdem, ob Transferfluggäste berücksichtigt werden oder nicht, auf einen angenommenen kumulierten Marktanteil von 66 % bis 75 %. Der Marktanteil der Konkurrentin Iberia schwankte demnach zwischen 25 % und — bei Berücksichtigung der Transferfluggäste — 34 %. Die Kommission hat auch die Präsenz von Spanair auf diesem Markt erwähnt, die sich im Oktober 2006 von ihm zurückgezogen habe. Sie hat außerdem darauf hingewiesen, dass Eintrittsbarrieren in Verbindung mit der Überlastung des Flughafens Dublin bestünden, auch wenn sie in diesem Fall möglicherweise weniger ausgeprägt seien, weil es sich nicht um eine stark frequentierte Strecke handele.

376 Auf der Strecke Dublin–Paris (Randnrn. 1014 bis 1021 der angefochtenen Entscheidung) kamen die fusionierenden Parteien im Sommer 2006 je nachdem, ob Transferfluggäste berücksichtigt werden oder nicht, auf einen kumulierten Marktanteil von 61 % bis 80 %. Der Marktanteil der Konkurrentin CityJet schwankte demnach

zwischen 20 % und — bei Berücksichtigung der Transferfluggäste — 39 %. Keine andere Fluggesellschaft sei in den letzten Jahren in diesen Markt eingetreten.

³⁷⁷ Die Kommission hat insoweit in der angefochtenen Entscheidung dargelegt, warum Iberia — auf der Strecke Dublin–Madrid (Randnr. 984 der angefochtenen Entscheidung) — und CityJet — auf der Strecke Dublin–Paris (Randnr. 1017 der angefochtenen Entscheidung) — nicht wirksam mit der fusionierten Einheit konkurrieren könnten. Iberia könne nämlich aufgrund ihres Geschäftsmodells, das auf Netzwerktätigkeiten mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot, das sich an eine bedeutende Zahl von Transferfluggästen auf dieser Strecke richte, nicht als nahe Wettbewerberin der fusionierenden Parteien angesehen werden, und CityJet konzentriere sich hauptsächlich auf die Beschickung der Mittel- und Langstreckendienstleistungen von Air France am Flughafen Roissy-Charles-de-Gaulle. Diese Argumentation als solche wird von der Klägerin nicht angefochten, die ohne nähere Erläuterungen lediglich ihre Glaubhaftigkeit kritisiert. Die Klägerin kann damit nicht geltend machen, dass die Kommission diese beiden Gesellschaften schlicht und einfach von ihrer Analyse ausgenommen habe (siehe oben, Randnr. 365).

e) Zu den Strecken Dublin–Mailand und Dublin–Rom

Vorbringen der Beteiligten

³⁷⁸ Die Klägerin trägt vor, dass die Kommission Alitalia zu Unrecht wegen ihres unlängst erfolgten Rückzugs von den Strecken Dublin–Rom und Dublin–Mailand sowie ihren

finanziellen Schwierigkeiten nicht als potenzielle Konkurrentin der fusionierten Einheit angesehen habe (Randnrn. 1011 und 1041 der angefochtenen Entscheidung). Ebenso habe die Kommission zu Unrecht die Existenz einer Wettbewerbsbedrohung durch diese Netzwerkfluggesellschaft mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot verneint. Die Kommission habe nämlich keinen Beweis dafür vorgelegt, dass Alitalia im Fall einer Erhöhung der Preise durch die fusionierte Einheit nicht leicht erneut Flüge nach Dublin anbieten könnte, obwohl Alitalia zahlreiche Flugzeuge in Rom und Mailand stationiert habe.

- 379 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

Würdigung durch das Gericht

- 380 Auf der Strecke Dublin–Mailand (Randnrn. 1006 bis 1013 der angefochtenen Entscheidung) würde die Durchführung der Transaktion ein Monopol schaffen, das jeden bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke entfallen lassen würde (für Sommer 2007 wurde ein kumulierter Marktanteil von 100 % angenommen). Die Kommission hat ferner die Präsenz von Alitalia auf diesem Markt erwähnt, die sich im Oktober 2006, einige Monate nach dem Eintritt von Ryanair auf dieser Strecke, von ihm zurückgezogen habe. Sie hat darauf hingewiesen, dass Eintrittsbarrieren in Verbindung mit der Überlastung des Flughafens Dublin zu Spitzenzeiten bestünden.
- 381 Auf der Strecke Dublin–Rom (Randnrn. 1036 bis 1043 der angefochtenen Entscheidung) würde die Durchführung der Transaktion ein Monopol schaffen, das jeden bestehenden Wettbewerb auf dieser Strecke entfallen lassen würde (für Sommer 2007 wurde ein kumulierter Marktanteil von 100 % angenommen). Die Kommission hat ferner die Präsenz von Alitalia auf diesem Markt erwähnt, die sich im Oktober 2005

von ihm zurückgezogen habe, bevor sie im Sommer 2006 kurz auf ihn zurückgekehrt sei. Sie hat darauf hingewiesen, dass Eintrittsbarrieren in Verbindung mit der Überlastung des Flughafens Dublin zu Spitzenzeiten und der Entwicklung dieser Strecke bestünden.

382 Ferner hat die Kommission dargelegt, warum die Fluggesellschaften mit einer Basis in Mailand oder Rom (Alitalia, Air One, easyJet und MyAir) mit einem Eintritt auf den Strecken Dublin–Mailand und Dublin–Rom keinen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit ausüben könnten (Randnrn. 1011 und 1041 der angefochtenen Entscheidung). Die Klägerin beschränkt sich insoweit auf das Vorbringen, dass die Kommission zu Unrecht den Standpunkt vertreten habe, dass Alitalia wegen ihrer finanziellen Schwierigkeiten und ihres Geschäftsmodells als Fluggesellschaft mit umfangreichem Dienstleistungsangebot nicht wirksam mit der fusionierten Einheit konkurrieren könne. Es ist allerdings festzustellen, dass diese Gründe die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung daraus gezogene Schlussfolgerung rechtfertigen können.

383 Nach alledem erlauben es die von der Klägerin zu mehreren in der angefochtenen Entscheidung analysierten Strecken vorgetragene Argumente nicht, die Schlussfolgerung der Kommission, durch die Durchführung der Transaktion würde ein wirksamer Wettbewerb auf diesen Strecken durch die Begründung einer beherrschenden Stellung erheblich behindert, in Frage zu stellen.

384 Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die beherrschenden Stellungen, die der geplante Zusammenschluss auf den jeweiligen Strecken schaffen würde, Monopol- oder Quasimonopolstellungen oder sehr bedeutende Stellungen wären, die als solche ausreichen, um in diesem Stadium der Analyse die von der Kommission gezogene Schlussfolgerung zu bestätigen, dass die Durchführung des Zusammenschlusses für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar zu erklären ist.

385 Daher hat die Kommission — vorbehaltlich des Ergebnisses der im Rahmen des vierten und des fünften Klagegrundes vorgenommenen Analyse der Effizienzgewinne und der Verpflichtungen — den geplanten Zusammenschluss zu Recht für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt.

D — Zum vierten Klagegrund betreffend die geltend gemachten Effizienzgewinne

386 In Erwägungsgrund 29 der Fusionskontrollverordnung heißt es:

„Um die Auswirkungen eines Zusammenschlusses auf den Wettbewerb im Gemeinsamen Markt bestimmen zu können, sollte begründeten und wahrscheinlichen Effizienzvorteilen Rechnung getragen werden, die von den beteiligten Unternehmen dargelegt werden. Es ist möglich, dass die durch einen Zusammenschluss bewirkten Effizienzvorteile die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb, insbesondere den möglichen Schaden für die Verbraucher, ausgleichen, so dass durch den Zusammenschluss wirksamer Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben, insbesondere durch Begründung oder Stärkung einer beherrschenden Stellung, nicht erheblich behindert würde. Die Kommission sollte Leitlinien veröffentlichen, in denen sie die Bedingungen darlegt, unter denen sie Effizienzvorteile bei der Prüfung eines Zusammenschlusses berücksichtigen kann.“

387 Die Leitlinien der Kommission, die im 29. Erwägungsgrund der Fusionskontrollverordnung genannt werden, finden sich in den Ziff. 76 bis 88 der Leitlinien. So heißt es in Ziff. 78 der Leitlinien, dass die Effizienzvorteile den Verbrauchern zugutekommen, fusionspezifisch und überprüfbar sein müssen, damit die Kommission geltend gemachte Effizienzvorteile bei der Beurteilung eines Zusammenschlusses berücksichtigen und diesen aufgrund von Effizienzvorteilen für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklären kann. Diese Bedingungen müssen kumulativ vorliegen und werden

im Folgenden in der von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung gewählten Reihenfolge geprüft.

388 Die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung durchgeführte Analyse, die für die Beurteilung des vorliegenden Klagegrundes relevant ist, gliedert sich in folgende Etappen. An erster Stelle hat die Kommission die von Ryanair im Verwaltungsverfahren vorgetragene Argumentation wiedergegeben, wonach von dem Zusammenschluss infolge der Effizienzgewinne in Verbindung mit der Anwendung des auf niedrigen Kosten beruhenden Geschäftsmodells von Ryanair auf Aer Lingus keine Gefahr für den Wettbewerb ausgeht. Diese Effizienzgewinne ergäben sich aus Skalenerträgen, die auf der Ebene der Personalkosten, der Aufwendungen in Verbindung mit dem Eigentum an den Flugzeugen, der Wartungskosten, der Flughafengebühren, der Kosten für den Betrieb am Boden und der Vertriebskosten erzielt würden. Die Effizienzgewinne könnten weder mit einer anderen Transaktion noch von den beiden Fluggesellschaften jeweils für sich ohne Zusammenschluss erzielt werden. Sie würden in Form von niedrigeren Flugpreisen, höheren Flugfrequenzen und einer größeren Zahl von Strecken sowie einer Verbesserung der Produkte und der Dienstleistungen an die Verbraucher weitergegeben, ohne dass die Qualität der Dienstleistungen von Aer Lingus beeinträchtigt werde (Abschnitt 7.10.2 der angefochtenen Entscheidung). In der angefochtenen Entscheidung wird auch die Analyse von Aer Lingus dargestellt (Abschnitt 7.10.3 der angefochtenen Entscheidung).

389 An zweiter Stelle hat die Kommission hervorgehoben, dass aus den im 29. Erwägungsgrund der Fusionskontrollverordnung und in den Leitlinien dargelegten Grundsätzen hervorgehe, dass die sich aus einem Zusammenschluss ergebenden Effizienzgewinne seine negativen Auswirkungen auf die Verbraucher nur dann ausgleichen könnten, wenn sie nachweisbar seien (also begründet und quantifiziert und, falls erforderlich, durch interne Studien und Dokumente unterstützt würden), den Verbrauchern nutzen könnten und nicht in einem ähnlichen Ausmaß durch Mittel realisiert werden könnten, die weniger wettbewerbswidrig als der geplante Zusammenschluss seien (fusionspezifische Effizienzgewinne). Diese drei Bedingungen (Nachweisbarkeit, Verbrauchernutzen und Fusionspezifität) müssten kumulativ vorliegen (Abschnitte 7.10.1 und 7.10.4 der angefochtenen Entscheidung).

- 390 An dritter Stelle hat die Kommission den Standpunkt vertreten, dass die von Ryanair vorgetragene Effizienzgewinne nicht nachweisbar seien, da ihnen im Wesentlichen die allgemeine Behauptung zugrunde liege, dass Ryanair ihr Geschäftsmodell und insbesondere ihr damit verbundenes Kostenniveau auf Aer Lingus anwenden könne, ohne dass ein Ausgleich der Herabstufung der Produkteigenschaften und der Absenkung der Einnahmen hinreichend berücksichtigt worden wäre. Mehrere Behauptungen von Ryanair zu Effizienzgewinnen beruhten auch auf Vermutungen, die nicht unabhängig überprüft werden könnten (Abschnitt 7.10.4.2 der angefochtenen Entscheidung). Die angefochtene Entscheidung enthält ferner eine Beurteilung der Fusionspezifität (Abschnitt 7.10.4.3 der angefochtenen Entscheidung) und des Verbrauchernutzens (Abschnitt 7.10.4.4 der angefochtenen Entscheidung).
- 391 In Randnr. 1151 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission den Schluss gezogen, dass die von Ryanair behaupteten Effizienzgewinne nicht hinreichend nachweisbar und nicht fusionspezifisch seien. Selbst wenn diese beiden Bedingungen erfüllt wären, würden die Effizienzgewinne, so die Kommission, die Fixkosten von Aer Lingus (Betrieb der Flugzeuge) betreffen, wodurch sehr unsicher werde, ob sie den Verbrauchern nutzen. Schließlich verweist die Kommission auf Ziff. 84 der Leitlinien, wonach „[e]s ... höchst unwahrscheinlich [ist], dass ein Zusammenschluss, der zu einer Marktstellung führt, die einem Monopol nahekommt oder ein ähnliches Maß an Marktmacht erbringt, mit der Begründung für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden könnte, dass Effizienzvorteile ausreichen würden, den möglichen wettbewerbswidrigen Wirkungen entgegenzuwirken“.
- 392 Die Klägerin kritisiert im Wesentlichen diesen Aspekt der angefochtenen Entscheidung, indem sie geltend macht, dass der Zusammenschluss trotz seiner eventuellen wettbewerbswidrigen Auswirkungen Effizienzgewinne erzeuge. Diese Effizienzgewinne seien nachweisbar und fusionspezifisch und nutzten den Verbrauchern. Damit seien die in Ziff. 76 ff. der Leitlinien aufgestellten Kriterien erfüllt gewesen, und die Kommission hätte den Zusammenschluss für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklären müssen. Allgemein wirft die Klägerin der Kommission vor, sie habe die von ihr vorgelegten konkreten Umstände außer Acht gelassen und sich auf die

von Aer Lingus geäußerten „Mutmaßungen“ gestützt. Indessen sei Ryanair nicht nur eine Referenz für die Erzielung von Effizienzgewinnen, sondern Aer Lingus könne auch keine Informationen über die von ihr erzielten Effizienzgewinne gehabt haben, und es habe im Interesse von Aer Lingus gelegen, die sich aus dem Zusammenschluss ergebenden Effizienzgewinne zu unterschätzen, um sich gegen das Angebot von Ryanair zu verteidigen und ihre eigene Ineffizienz zu verschleiern. Die Klägerin wirft der Kommission ferner vor, sie habe ein „unvernünftiges und falsches“ Kriterium hinsichtlich des Umfangs der von ihr nachzuweisenden Effizienzgewinne angewandt, indem sie sich auf Ziff. 84 der Leitlinien gestützt habe, in der bei einer Marktstellung, die einem Monopol nahekomme, eine negative Vermutung hinsichtlich der Auswirkungen der Effizienzgewinne aufgestellt werde. Im vorliegenden Fall werde durch den geplanten Zusammenschluss kein Monopol geschaffen.

³⁹³ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, weist darauf hin, dass es, da der Zusammenschluss zu einer Marktstellung führe, die einem Monopol nahekomme, höchst unwahrscheinlich sei, dass er mit der Begründung, die erzeugten Effizienzgewinne würden ausreichen, um seinen wettbewerbswidrigen Wirkungen entgegenzuwirken, für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden könne. Jedenfalls seien die drei zu prüfenden Kriterien nicht erfüllt: Die von Ryanair behaupteten Effizienzgewinne seien weder nachweisbar noch fusionsspezifisch und nutzten auch nicht den Verbrauchern.

1. Zur Nachweisbarkeit der vorgetragenen Effizienzgewinne

a) Vorbringen der Beteiligten

³⁹⁴ Die Klägerin greift erstens die Beobachtung der Kommission an, ihr Vorbringen in Bezug auf die Effizienzgewinne sei auf sehr hypothetische Umstände gestützt

(Randnr. 1133 der angefochtenen Entscheidung). Der Kommission seien „sehr detaillierte Berechnungen“ auf der Grundlage der im Lauf von rund 15 Jahren Geschäftstätigkeit in Europa und der Nutzung von über 130 Flugzeugen auf mehr als 500 Strecken gewonnenen Erfahrung übermittelt worden. Ryanair sei am besten in der Lage, „strikte, verlässliche und nachprüfbar Berechnungen“ vorzulegen — im Gegensatz zur Kommission, die über keine Erfahrung auf dem Gebiet verfüge, und zu Aer Lingus, die kein Beispiel für Effizienz sei. Wenn man davon ausgehe, dass die Berechnungen eine gewisse Fehlerspanne umfassten, könne das Ergebnis, Effizienzgewinne im Umfang von 221,7 Millionen Euro, nicht schlicht und einfach außer Acht gelassen werden. Die Klägerin kritisiert auch das in Randnr. 1133 der angefochtenen Entscheidung aufgestellte Erfordernis, wonach sie Geschäftsunterlagen aus der Zeit vor der Fusion hätte vorlegen müssen, in denen der Umfang der Effizienzgewinne objektiv und unabhängig beurteilt werde. Die Effizienzgewinne bestünden nämlich unabhängig davon, ob sie vor oder nach der Ankündigung des Zusammenschlusses schriftlich festgehalten würden. Ein solches Erfordernis könne nicht erfüllt werden, da diejenigen, die ein öffentliches Übernahmeangebot ankündigten, oft erst nach der Ankündigung Zugang zur Buchführung der Gesellschaft hätten, die übernommen werden solle.

³⁹⁵ Zweitens trägt die Klägerin vor, dass die Kommission für ihren Vortrag, dass die Effizienzgewinne nicht nachweisbar seien, anführe, dass dies voraussetze, dass sie in der Lage sei, ihr Geschäftsmodell „in Gänze“ auf Aer Lingus zu übertragen, ohne deswegen bestimmte Produkteigenschaften herabzustufen. Die Kommission erkenne damit die Existenz eines Unterschieds zwischen dem Geschäftsmodell von Ryanair und dem von Aer Lingus an. Die Behauptung beruhe allerdings auf einem Irrtum, da Ryanair nicht vorhabe, ihr Geschäftsmodell „in Gänze“ auf Aer Lingus zu übertragen, sondern nur unter Stärkung der Position von Aer Lingus mit Effizienzgewinnen und Kostenreduzierungen differenzierte Dienstleistungen beibehalten wolle.

³⁹⁶ Drittens macht die Klägerin geltend, dass die Bezugnahme in Randnr. 1134 der angefochtenen Entscheidung auf den Erwerb von Buzz die These der Kommission nicht stütze. Die Flotte von Aer Lingus sei nämlich wesentlich größer als die von Buzz, und die Einsparungen bei Treibstoff, Wartungen und Ersatzmaschinen seien daher größer — und nicht etwa begrenzter — als die, die durch jenen Erwerb ermöglicht

worden seien. Außerdem könne Ryanair, so wie sie es bei Buzz getan habe, die fraglichen Flugzeuge ersetzen und bessere Mietkonditionen als die zurzeit von Aer Lingus akzeptierten aushandeln.

³⁹⁷ Viertens weist die Klägerin darauf hin, dass sie sich im Rahmen des öffentlichen Übernahmeangebots unwiderruflich verpflichtet habe, die Preise von Aer Lingus in bestimmtem Umfang zu senken, die Treibstoffzuschläge abzuschaffen, die Frequenzen beizubehalten und den Service zu verbessern. Nur die Effizienzgewinne hätten es ihr erlaubt, diese Verpflichtungen zu erfüllen und dabei rentabel zu bleiben. Die Kommission könne daher nicht behaupten, wie sie es in Randnr. 1135 der angefochtenen Entscheidung tue, dass ihr keine nachprüfbaren Belege dafür vorlägen, dass die Effizienzgewinne im Hinblick auf die drei wichtigsten Dimensionen des Kundeninteresses, nämlich Flugpreise, Frequenzen und Qualität der Dienstleistung auf jeder Strecke, verwirklicht werden könnten.

³⁹⁸ Fünftens weist die Klägerin mit Nachdruck auf die Fähigkeit der fusionierten Einheit hin, aufgrund ihrer gesteigerten Nachfragemacht auf dem gesamten nach der Transaktion abgedeckten Netz Einsparungen bei der Werbung zu erzielen.

³⁹⁹ Sechstens rügt die Klägerin, die Kommission habe das Interesse nicht anerkannt, das in der Möglichkeit liege, ihre Optionen zum Kauf oder zur Anmietung von Flugzeugen des Modells Boeing 737 zu nutzen, um die von Aer Lingus zu hohen Kosten angemieteten Flugzeuge zu ersetzen. Die Kommission habe darin eine „Übertragung von Gewinnen“ gesehen (Randnr. 1137 der angefochtenen Entscheidung). Ohne den Zusammenschluss mache es der Betrieb von Ryanair nicht erforderlich, dass sie alle diese Optionen ausübe. Wenn sie diese zugunsten von Aer Lingus ausübe, trage sie daher keine „Opportunitätskosten“. Die Kommission habe weder dargetan, dass die Konditionen der mit Boeing geschlossenen Verträge es Ryanair erlaubten, ihre „nicht gewünschten Optionen“ auszuüben und die Flugzeuge auf dem freien Markt

weiterzuverkaufen, noch, dass Ryanair sich tatsächlich dafür entscheiden würde, ihre Optionen zu nutzen, um so mit Boeing auf dem Markt für neue Flugzeuge in Wettbewerb zu treten. Ein solches Verhalten sei „weder realistisch noch wirtschaftlich vernünftig“. Ebenfalls zu Unrecht habe die Kommission in Randnr. 1138 der angefochtenen Entscheidung den Standpunkt vertreten, dass die Berechnungen von Ryanair zu den Eigentumskosten für Flugzeuge „besonders optimistisch“ seien, womit sie die Erfahrung von Ryanair in diesem Bereich in den Wind geschlagen habe.

400 Siebtens hebt die Klägerin hervor, die Kommission habe in Randnr. 1139 der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht „vermutet“, dass einige im Bereich der Flughafenengebühren vorgesehene Einsparungen voraussetzten, dass sie Flüge von Aer Lingus von Primärflughäfen mit hohen Kosten auf Sekundärflughäfen mit geringeren Kosten verlege. Ryanair habe nämlich dargetan, dass die potenziellen Einsparungen bei den Flughafenengebühren nicht auf einer Reduzierung der Kosten auf dem Flughafen Dublin oder einem Wechsel der Zielflughäfen von Aer Lingus beruhten. Die Logik des Zusammenschlusses bestehe darin, mit den Flugzeugen von Aer Lingus Primärflughäfen zu nutzen. Außerdem erreiche Ryanair entgegen dem in Randnr. 1118 der angefochtenen Entscheidung wiedergegebenen Vorbringen von Aer Lingus auf dem Flughafen Dublin, bei dem es sich um einen Primärflughafen handele, Rotationszeiten von 25 Minuten, während Aer Lingus auf der Grundlage von Rotationszeiten von 40 bis 55 Minuten operiere. Diese Zeiten würden auch auf überlasteten Flughäfen wie dem Flughafen Birmingham oder dem Flughafen Manchester erreicht (vgl. den Vermerk von York Aviation vom 19. Januar 2007 zu den Effizienzgewinnen in Verbindung mit den Rotationen).

401 Achters macht die Klägerin geltend, dass die Kommission das irische Gesellschaftsrecht falsch verstanden habe, da Ryanair danach Aer Lingus beherrsche, sowie sie 50% der Anteile an ihr erworben habe. Die in Randnr. 1140 der angefochtenen Entscheidung genannte „feindliche Natur“ der Übernahme sei somit irrelevant, und die Kommission habe irrtümlich angenommen, dass die Zusammenführung der beiden Unternehmen erschwert sei, wenn Ryanair weniger als 100% der Anteile an Aer Lingus halte.

402 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

403 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission den Standpunkt vertreten, dass die von Ryanair vorgetragene Effizienzgewinne nicht nachweisbar seien, da ihnen im Wesentlichen die allgemeine Behauptung zugrunde liege, dass Ryanair ihr Geschäftsmodell und insbesondere ihr Kostenniveau auf Aer Lingus anwenden könne, ohne dass der Ausgleich der Herabstufung der Produkteigenschaften und der Absenkung der Einnahmen hinreichend berücksichtigt worden wäre. Außerdem beruhten mehrere Behauptungen von Ryanair zu den Effizienzgewinnen auf Vermutungen, die nicht unabhängig überprüft werden könnten (Abschnitt 7.10.4.2 der angefochtenen Entscheidung).

404 Die in den Leitlinien vorgesehene Voraussetzung der Nachweisbarkeit der Effizienzgewinne sei somit nicht erfüllt, was die Klägerin, die zu diesem Punkt acht Rügen vorträgt, bestreitet.

405 Was erstens die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung vorgenommenen Bewertungen der von Ryanair übermittelten Daten betrifft (Randnr. 1133 der angefochtenen Entscheidung; siehe oben, Randnr. 394), ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Kommission der Ansicht war, dass „mehrere der Behauptungen seitens Ryanair zur Effizienz auf sehr vagen Vermutungen beruhen, die nicht unabhängig überprüft werden können“. Die Kommission hat in der angefochtenen Entscheidung

ferner hervorgehoben, dass es „keine Geschäftsunterlagen zu geben [scheint], die vor der Fusion datiert sind, die den Umfang des Effizienzgewinns bei einer Akquisition von Aer Lingus objektiv und unabhängig beurteilen“. In diesem Kontext hat die Kommission dargelegt, dass sie „der Ansicht [ist], dass es [wesentlich] ist, solche Unterlagen [dafür] beizubringen, [dass] erstens ... das Geschäftsmodell von Ryanair anders, nicht reproduzierbar und dem von Aer Lingus überlegen sei und [dass] zweitens ... [deren] Kostenstrukturen nach der Fusion bei Aer Lingus erfolgreich kopiert werden könnten“. Solche Ausführungen können dahin gehend verstanden werden, dass von der Anmelderin verlangt werden könnte, dass sie Daten vorlegt, die der genannten Definition von Unterlagen entsprechen, deren Vorlage von der Kommission als „wesentlich“ angesehen wird.

⁴⁰⁶ Aus Ziff. 86 der Leitlinien geht indessen hervor, dass die Effizienzvorteile „nachprüfbar“ sein müssen, damit die Kommission davon ausgehen kann, dass sie sich einstellen werden, und so erheblich sein müssen, dass sie einer möglichen Benachteiligung der Verbraucher durch den Zusammenschluss entgegenwirken. In derselben Ziffer der Leitlinien heißt es, dass die behaupteten Effizienzvorteile, je „präziser und überzeugender“ sie dargelegt würden, desto besser von der Kommission angemessen gewürdigt werden könnten. Die Effizienzvorteile und die daraus resultierenden Vorteile für die Verbraucher sollten insoweit nach Möglichkeit „mit Zahlenangaben untermauert“ werden; seien keine Daten vorhanden, um eine genaue Zahlenanalyse vorzunehmen, müssten „klar identifizierbare und nicht lediglich marginale“ positive Wirkungen auf die Verbraucher vorhersehbar sein. Die Voraussetzung der Nachprüfbarkeit der Effizienzgewinne erfordert somit nicht, dass der Anmelder Daten, die von einem Dritten unabhängig geprüft werden können, oder Unterlagen aus der Zeit vor der Fusion vorlegt, anhand deren der Umfang des Effizienzgewinns bei einer Akquisition objektiv und unabhängig beurteilt werden könnte.

- 407 Diese Auslegung wird durch Ziff. 87 der Leitlinien bestätigt, aus der hervorgeht, dass die Informationen, anhand deren die Kommission die Effizienzvorteile bewerten kann, sich ganz überwiegend im Besitz der Zusammenschlussparteien befinden, und es deshalb Sache der Anmelder ist, rechtzeitig alle erforderlichen Angaben vorzulegen.
- 408 Ferner umfasst die nicht abschließende Aufzählung der für die Bewertung der behaupteten Effizienzvorteile geeigneten Nachweise in Ziff. 88 der Leitlinien Nachweise unterschiedlicher Art, ohne dass die Notwendigkeit hervorgehoben würde, dass sie unabhängig nachgeprüft werden könnten oder aus der Zeit vor dem Zusammenschluss stammten. Diese Aufzählung umfasst insbesondere interne Unterlagen, die von der Unternehmensführung herangezogen wurden, um über den Zusammenschluss zu beschließen, Erklärungen der Unternehmensleitung an die Eigentümer und die Finanzmärkte zu den erwarteten Effizienzvorteilen, Beispiele für zurückliegende Effizienzvorteile und Verbrauchervorteile und vor dem Zusammenschluss erstellte Studien außenstehender Sachverständiger über die Art und den Umfang der Effizienzgewinne und das Ausmaß der Vorteile für die Verbraucher.
- 409 Die Möglichkeit einer unabhängigen Überprüfung der Vermutungen, auf denen die Angaben von Ryanair zu den Effizienzgewinnen beruhten, wurde somit in den Leitlinien nicht verlangt, in denen die entsprechenden Orientierungen der Kommission festgelegt werden. Jedenfalls hätte die Kommission somit im vorliegenden Fall die von Ryanair gemachten Angaben nicht allein deshalb zurückweisen können, weil sie auf Vermutungen beruhten, die sich nicht in unabhängiger Weise überprüfen ließen. Ferner hätte die Kommission keine bestimmte Art von Unterlagen verlangen können, etwa Geschäftsunterlagen aus der Zeit vor der Fusion, in denen der Umfang des durch die Akquisition erzeugten Effizienzgewinns objektiv und unabhängig beurteilt würde, um Informationen die Relevanz abzuspüren, die aus Unterlagen anderer Art, die beigebracht werden konnten, hervorgehen.

- 410 In diesem Kontext war Ryanair berechtigt, der Kommission ihre eigenen Daten zu den erwarteten Effizienzgewinnen infolge des Zusammenschlusses vorzulegen, ohne auf eine Beurteilung zurückgreifen zu müssen, die sich in unabhängiger Weise durch einen Dritten überprüfen lässt oder vor der Ankündigung des Zusammenschlusses erstellt wurde. Im Geschäftsleben ist die rechtzeitige Vorlage solcher Unterlagen nicht unbedingt möglich, und die von einem Unternehmen zur Einleitung eines öffentlichen Übernahmeangebots verwendeten Unterlagen können unabhängig davon, ob sie von diesem Unternehmen oder seinen Beratern stammen, ihrer Natur nach eine gewisse Relevanz im Hinblick auf die Untermauerung des Inhalts der Ausführungen zu Effizienzgewinnen haben.
- 411 Allerdings ist zu betonen, dass die Kommission konkret überprüft hat, ob die von Ryanair geltend gemachten Effizienzgewinne „nachprüfbar“ in dem Sinne, dass sie von ihrem Eintritt ausgehen konnte, und so erheblich waren, dass sie einer möglichen Benachteiligung der Verbraucher durch den Zusammenschluss entgegenwirkten. Die Kommission hat nämlich in Randnr. 1133 der angefochtenen Entscheidung angesichts des Vorbringens von Ryanair zu den Effizienzgewinnen hervorgehoben, dass es „außerordentlich optimistisch [sei, anzunehmen], dass Ryanair in der Lage sei, [ihr] Geschäftsmodell in Gänze, und insbesondere das damit verbundene Kostenniveau, auf Aer Lingus zu übertragen, ohne dies durch eine Herabstufung der Produkteigenschaften und eine Absenkung der Einnahmen auszugleichen“. Die Kommission hat darauf hingewiesen, dass „Ryanair diesbezüglich keinen objektiven oder überzeugenden Beweis vor[legt] als ein allgemeines Vertrauen in den im Vergleich zu Aer Lingus ‚rücksichtsloseren Managementstil“.
- 412 Mit dieser Kritik an den von Ryanair vorgelegten Daten wird in Frage gestellt, dass sie geeignet sind, darzutun, dass die geltend gemachten Effizienzgewinne die negativen Auswirkungen ausgleichen könnten, die die Transaktion ohne sie auf den Wettbewerb haben könnte. Dazu heißt es in Ziff. 87 der Leitlinien, dass dieser Nachweis den Anmeldern obliegt. Wie aus Ziff. 86 der Leitlinien hervorgeht, müssen die Effizienzgewinne „mit Zahlenangaben untermauert werden“ oder jedenfalls „klar identifizierbar“ sein.

- 413 In Ermangelung von Nachweisen dafür, dass bei den erhofften Effizienzgewinnen aus der Anwendung des Geschäftsmodells von Ryanair auf Aer Lingus die Verluste berücksichtigt wurden, die die Aufgabe des Geschäftsmodells von Aer Lingus mit sich bringen würde, konnte die Kommission die Nachweisbarkeit der geltend gemachten Effizienzgewinne zu Recht in Frage stellen. Auch insoweit beschränkt sich die Klägerin allerdings darauf, in ihren Schriftsätzen geltend zu machen, dass ihr Geschäftsmodell dem von Aer Lingus überlegen sei und dass daraus Effizienzgewinne im Umfang von 221,7 Millionen Euro entstünden (Randnr. 1106 der angefochtenen Entscheidung und insbesondere Tabelle Nr. 3). Diese Zahlen werden von der Kommission bestritten. In den Randnrn. 1135 und 1140 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission ferner betont, dass Ryanair nicht dargetan habe, dass sie die Kosten von Aer Lingus ohne Folgen für die Qualität ihrer Dienstleistungen senken könne.
- 414 Da Ryanair nicht darlegt, inwiefern die Argumentation der Kommission fehlerhaft sein soll, soweit es um den fehlenden Nachweis dafür geht, dass sie die Kosten von Aer Lingus ohne Folgen für die Qualität der Dienstleistungen dieses Unternehmens verringern könnte, ist demzufolge davon auszugehen, dass die Kommission die Nachweisbarkeit der geltend gemachten Effizienzgewinne im Hinblick auf die von Ryanair zu diesem Punkt vorgelegten Daten zu Recht in Frage stellen konnte.
- 415 Was zweitens die Auswirkungen der Analyse des unterschiedlichen Geschäftsmodells von Aer Lingus und Ryanair betrifft, trägt Ryanair im Wesentlichen vor, die Kommission habe ihre Absicht, differenzierte Dienstleistungen beizubehalten, ohne ihr Geschäftsmodell „in Gänze“ auf Aer Lingus zu übertragen, nicht berücksichtigt (Randnr. 1133 der angefochtenen Entscheidung; siehe oben, Randnr. 395).
- 416 Bei dieser Rüge wird nicht berücksichtigt, dass die Kommission die Hypothese der Klägerin vollauf berücksichtigt hat. Ihre Zweifel hinsichtlich der Nachweisbarkeit der geltend gemachten Effizienzgewinne angesichts der von der Klägerin vorgelegten

Daten stellen sich nämlich wie folgt dar: Entweder wende Ryanair ihr Geschäftsmodell in Gänze an, wobei demnach bei der Beurteilung der von ihr geltend gemachten Effizienzgewinne eine Herabstufung der Produkteigenschaften und eine Absenkung der Einnahmen, die dem Geschäftsmodell von Aer Lingus entsprächen, zu berücksichtigen seien, oder Ryanair behalte gemäß ihrer Absicht die Produkteigenschaften und die Einnahmen entsprechend dem Geschäftsmodell von Aer Lingus bei, und die Effizienzgewinne fielen notwendigerweise geringer aus als die, die sich aus einer vollständigen Anwendung des auf niedrigen Kosten und niedrigen Preisen beruhenden Modells von Ryanair ergäben. Die Kommission hat ihre Argumentation in der angefochtenen Entscheidung zu Recht auf diese Unklarheit bei den von Ryanair vorgelegten Daten gestützt.

⁴¹⁷ Was drittens die Bezugnahme in der angefochtenen Entscheidung auf die Folgen des Erwerbs der Gesellschaft Buzz, einer Tochtergesellschaft von KLM, durch Ryanair betrifft (Randnr. 1134 der angefochtenen Entscheidung; siehe oben, Randnr. 396), ist darauf hinzuweisen, dass die Beteiligten darin übereinstimmen, dass dieser Erwerb anderer Natur als der geplante Erwerb von Aer Lingus war. Gerade diese Ansicht wird in der angefochtenen Entscheidung dargelegt, in der auf die Unterschiede zwischen den beiden Transaktionen hingewiesen wird (Verschwinden der Marke Buzz, Rückgabe der Flugzeuge, Aufgabe der meisten Verbindungen). Die von Ryanair auf der Grundlage dieses Beispiels geltend gemachten Effizienzgewinne beruhen somit auf der Hypothese einer vollständigen Anwendung des Geschäftsmodells von Ryanair auf das erworbene Unternehmen.

⁴¹⁸ Was viertens die Bedeutung der von der Klägerin im Rahmen des öffentlichen Übernahmeangebots übernommenen Verpflichtung angeht, die Preise von Aer Lingus zu senken, die Treibstoffzuschläge abzuschaffen, die Frequenzen beizubehalten und den Service zu verbessern (Randnr. 1134 der angefochtenen Entscheidung; siehe oben, Randnr. 397), lässt sich, wie die Kommission in ihren Schriftsätzen — insoweit von der Klägerin unwidersprochen — vorbringt, die Zusage, sich über einen unbestimmten, potenziell sehr kurzen Zeitraum in bestimmter Weise zu verhalten, weder als Effizienzgewinn noch als Nachweis für das Vorliegen eines Effizienzgewinns ansehen.

- 419 Was fünftens die Effizienzgewinne in Verbindung mit der möglichen Verringerung der Werbekosten anbelangt (Randnr. 1136 der angefochtenen Entscheidung; siehe oben, Randnr. 398), werden die in der angefochtenen Entscheidung dargelegten Bedenken mit der Kritik der Klägerin nicht ausgeräumt. Wenn Ryanair die Marke Aer Lingus und die Qualitätsdifferenzierung aufrechterhält, muss Aer Lingus nämlich weiterhin ihre eigene, differenzierte Werbestrategie anwenden. Tatsächlich müssen möglicherweise die Ausgaben für die Werbung erhöht werden, um sicherzustellen, dass die Verbraucher die beiden Gesellschaften auseinanderhalten.
- 420 Was sechstens die Eigentumskosten für Flugzeuge betrifft (Randnrn. 1137 und 1138 der angefochtenen Entscheidung; siehe oben, Randnr. 399), hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung hinsichtlich der Nutzung der von Ryanair gehaltenen Optionen, die ihr den Erwerb von Flugzeugen zu günstigeren Preisen als den Marktpreisen erlaubten, angenommen, dass Ryanair diese Optionen wahrscheinlich ausüben werde, um ihre eigene Flugzeugflotte zu erneuern. Wenn Ryanair vorhabe, über den Verkauf der neuen Flugzeuge an eine andere Fluggesellschaft einen sofortigen Gewinn zu erzielen oder die Optionen auf Aer Lingus zu übertragen, um deren Flotte zu erneuern, dann entsprächen die Substitutionskosten der anderweitigen Verwendung der Flugzeuge genau dem Effizienzgewinn, was diesen aufhebe. Und selbst wenn die beiden vorgenannten Hypothesen nicht zuträfen, schienen die Annahmen, gemäß denen die Eigentumskosten für Flugzeuge quantifiziert würden, „besonders optimistisch“ zu sein, da sie voraussetzten, dass die Flotte von Aer Lingus zum Buchwert verkauft werden könne.
- 421 Die Stichhaltigkeit dieser Analyse wird mit den Kritiken der Klägerin nicht in Frage gestellt. Was die Möglichkeit betrifft, die Optionen nicht auszuüben, so besteht diese Möglichkeit natürlich, doch würde Ryanair dann den möglichen Gewinn verlieren. Was die Aufforderung der Klägerin anbelangt, die Kommission möge dartun, dass die Konditionen der mit Boeing geschlossenen Verträge es ihr erlaubten, ihre „nicht gewünschten Optionen“ auszuüben und die Flugzeuge auf dem freien Markt weiterzuverkaufen, oder dass sie sich tatsächlich dafür entscheiden würde, ihre Optionen zu nutzen, um so mit Boeing auf dem Markt für neue Flugzeuge in Wettbewerb zu treten, so lässt sich kaum nachvollziehen, inwiefern ein solcher Nachweis erforderlich

sein soll. Die Kommission nennt nämlich nur die verschiedenen Möglichkeiten, die sich Ryanair bieten, falls sie sich dafür entscheiden sollte, die Optionen auszuüben, wobei sie darauf hinweist, dass diese Optionen ursprünglich für die Erneuerung der Flotte von Ryanair gedacht gewesen seien. Schließlich legt die Klägerin nicht dar, wie so die Kritik der Kommission in Bezug auf den optimistischen Charakter eines Verkaufs der Flotte von Aer Lingus zum Buchwert allein aufgrund ihrer Erfahrung auf diesem Gebiet falsch sein soll.

422 Was siebte die Flughafengebühren und die Kosten für den Betrieb am Boden betrifft (Randnr. 1139 der angefochtenen Entscheidung; siehe oben, Randnr. 400), ist mit der Kommission festzustellen, dass sie in der angefochtenen Entscheidung nur darauf hingewiesen hat, dass „Kosteneinsparungen durch den Wechsel von Aer Lingus auf Sekundärflughäfen für sich genommen nicht Effizienzen darstellen“ würden. Das lässt sich anhand des von der Kommission angeführten Beispiels nachvollziehen, mit dem die Kommission darlegt, dass Ryanair insbesondere angegeben hat, dass sie eine Vereinbarung mit dem Flughafen Bergamo geschlossen habe, nach der dieser ihr für den einzelnen Fluggast deutlich geringere Gebühren berechne als die, die von Aer Lingus für das Anfliegen von Mailand gefordert würden. Bergamo sei indessen ein Sekundärflughafen, der von Aer Lingus nicht angeflogen werde, so dass der geltend gemachte Effizienzgewinn nur so erzielt werden könnte, dass die aktuellen Flüge von Aer Lingus nach Mailand-Linate und Mailand-Malpensa nach Bergamo verlegt würden. Angesichts der Notwendigkeit dieser Änderung beim Dienstleistungsangebot von Aer Lingus hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung somit zu Recht das Vorliegen eines entsprechenden Effizienzgewinns verneint.

423 Was achtens die Auswirkungen einer mehr oder weniger großen Kontrollbeteiligung von Ryanair an Aer Lingus betrifft (Randnr. 1140 der angefochtenen Entscheidung; siehe oben, Randnr. 401), hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung zu Recht im Wesentlichen den Standpunkt vertreten, dass es bei einer Beteiligung von weniger als 100 % angesichts der „feindliche[n] Natur“ des angemeldeten Zusammenschlusses schwieriger sei, die geltend gemachten Effizienzgewinne zu erzielen. Durch den Widerstand, der von den Aktionären von Aer Lingus zu erwarten ist, die die Übernahme durch Ryanair nicht akzeptierten — wobei einige von ihnen, wie der irische Staat oder das Personal von Aer Lingus, eine erhebliche Beteiligung am Kapital

von Aer Lingus halten könnten —, können nämlich einige Entscheidungen, die Ryanair zur Kostensenkung treffen könnte, verzögert oder in Frage gestellt werden.

- 424 Nach alledem sind die Rügen der Klägerin in Bezug auf die Nachweisbarkeit der geltend gemachten Effizienzgewinne zurückzuweisen.

2. Zur Fusionsspezifität bestimmter geltend gemachter Effizienzgewinne

a) Vorbringen der Beteiligten

- 425 Die Klägerin greift die Darstellung der Kommission an, wonach bestimmte Effizienzgewinne wie die Reduzierung der Personalkosten, die verbesserte Nutzung von Flugzeugen und Reduzierungen bei den Kraftstoff- und Vertriebskosten „wahrscheinlich nicht fusionsspezifisch“ seien und durch Aer Lingus ebenso unabhängig von der Fusion erreicht werden könnten (Randnrn. 1143 bis 1145 der angefochtenen Entscheidung). Die Klägerin erkennt an, dass die Fixkosten von Aer Lingus seit 2001 gesunken seien, trägt jedoch vor, dass aus dem letzten Zwischenbericht dieser Gesellschaft hervorgehe, dass ihre Kosten wieder stiegen. Zudem blieben die Kosten von Aer Lingus bedeutend höher als die von Ryanair, wobei sich der Abstand vergrößere. Ohne die Transaktion könne Aer Lingus nicht in den Genuss der mit ihrem Erwerb durch Ryanair verbundenen Skalenerträge kommen. Da die Zahl der Flugzeuge, über die Aer Lingus verfüge, in den letzten fünf Jahren nicht wesentlich gestiegen sei, sei vernünftigerweise davon auszugehen, dass Aer Lingus ein schnelles Wachstum — um im gleichen Umfang wie Ryanair tätig zu werden — weder erzielen könne noch wolle. Bestimmte nicht skalengebundene Effizienzgewinne wie die Verringerung der Rotationszeit auf dem Flughafen Dublin seien in hohem Maß fusionsspezifisch, da Aer

Lingus nicht versucht habe, kürzere Rotationszeiten zu erreichen (vgl. die Antwort von Ryanair vom 25. Januar 2007 auf das Auskunftsersuchen der Kommission gemäß Art. 11 der Fusionskontrollverordnung). Entgegen dem Vorbringen der Kommission habe der angeblich von Ryanair gegenüber Aer Lingus ausgeübte Wettbewerb als solcher für diese keinen Anreiz dargestellt, ein effizienter Marktteilnehmer zu werden.

- ⁴²⁶ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

- ⁴²⁷ Aus Ziff. 85 der Leitlinien geht hervor, dass Effizienzgewinne für die wettbewerbliche Würdigung erheblich sind, wenn sie eine unmittelbare Folge des angemeldeten Zusammenschlusses sind und nicht in ähnlichem Umfang durch weniger wettbewerbswidrige Alternativen erzielt werden können. Unter diesen Umständen geht die Kommission davon aus, dass die Effizienzgewinne durch den Zusammenschluss bedingt und somit fusionsspezifisch sind. Es liegt bei den Zusammenschlussparteien, rechtzeitig alle relevanten Auskünfte vorzulegen, um darzutun, dass es keine weniger wettbewerbswidrigen, realistischen und erreichbaren Alternativen zu dem angemeldeten Zusammenschluss gibt. Die Kommission erwägt allein Alternativen, die in Betracht der in dem betroffenen Wirtschaftszweig üblichen Geschäftspraktiken nach vernünftigen Maßstäben in der wirtschaftlichen Situation, in der sich die Parteien befinden, praktikabel sind.

- 428 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission dargelegt, dass einige der geltend gemachten Effizienzgewinne wie die Reduzierung der Personalkosten, die verbesserte Nutzung von Flugzeugen und Reduzierungen bei den Kraftstoff- und Vertriebskosten durch Aer Lingus ebenso unabhängig von der Fusion erreicht werden könnten (Abschnitt 7.10.4.3 der angefochtenen Entscheidung).
- 429 Die Klägerin greift diese Darstellung lediglich mit der Behauptung an, aus dem letzten Zwischenbericht von Aer Lingus vom 30. August 2007 gehe hervor, dass die Kosten dieses Unternehmens stiegen und jedenfalls höher als die ihren seien. Der geplante Zusammenschluss erlaube es Aer Lingus, in den Genuss bedeutenderer Skalenerträge als derjenigen zu kommen, die sie ohne die Transaktion habe erzielen können.
- 430 Dem ersten Argument der Klägerin kann allerdings deshalb nicht gefolgt werden, weil es der Kommission nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, dass sie beim Erlass der angefochtenen Entscheidung am 27. Juni 2007 Ergebnisse, die erst am 31. August 2007 veröffentlicht wurden, nicht berücksichtigt hat. Daher hat sich die Kommission, wie die Klägerin im Übrigen anerkennt, in der angefochtenen Entscheidung zu Recht auf den Umstand gestützt, dass „Aer Lingus seit 2001 wesentliche und erfolgreiche Erfahrungen mit der Reduzierung von Fixkosten gehabt [hat]“. Außerdem wird mit dem Vorbringen von Ryanair zu den Skalenerträgen nicht die Stichhaltigkeit der Darstellung der Kommission in Frage gestellt, mit der eher die Effizienz der von Aer Lingus gewählten Kombination von Preisen und Qualität betont wird.
- 431 Folglich sind die Rügen betreffend die Fusionspezifität einer Reihe von geltend gemachten Effizienzgewinnen zurückzuweisen.

3. Zum Verbrauchernutzen

a) Vorbringen der Beteiligten

⁴³² Die Klägerin trägt vor, die Kommission habe den Zusammenhang zwischen den mit dem Eintritt auf einer Strecke verbundenen Fixkosten und dem Ertragsniveau, ab dem ein Eintritt profitabel werde, sowie den erhöhten Wettbewerb anerkannt, den ein Eintritt auf einer bestimmten Strecke bewirke (Randnr. 1147 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission habe daher zu Unrecht den Schluss gezogen, dass „die behaupteten Kosteneffizienzen sich nicht auf die Preisentscheidungen von Ryanair auf existierenden Flügen auswirken [würden]“ (Randnr. 1148 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission habe dabei nicht beachtet, dass sich die Fixkosten in der Luftverkehrsindustrie rasch auf die Entscheidungen über das Grenzangebot und die Frequenzen auswirkten. Ryanair sei dafür bekannt, dass sie niedrige Betriebskosten habe und die den Verbrauchern angebotenen Preise an der geringen Höhe ihrer Betriebskosten ausrichte. Außerdem müssten die Anbieter in der Luftverkehrsindustrie häufig kurzfristige Änderungen der Kapazitäten und der Flugzeiten vornehmen, was die Kostenstruktur von Aer Lingus nicht erlaube. Die Kommission habe auch zu Unrecht angegeben, dass „jedweder Verbrauchernutzen nicht unmittelbar eintreten, sondern von einer Kette von Ereignissen abhängen [würde] und somit ... deutlich weniger wahrscheinlich [wäre] als bei einer Grenzkostenreduzierung (welche einen unmittelbaren Anreiz für Preissenkungen schaffen würde)“ (Randnr. 1148 der angefochtenen Entscheidung). Diese Behauptung werde weder begründet noch mit Beweisen unterlegt und widerspreche der Erfahrung von Ryanair.

⁴³³ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, tritt den Argumenten der Klägerin unter Bezugnahme auf die angefochtene Entscheidung entgegen.

b) Würdigung durch das Gericht

- ⁴³⁴ In Bezug auf den Verbrauchernutzen wird in Ziff. 79 der Leitlinien ausgeführt, dass behauptete Effizienzvorteile daran gemessen würden, dass die Verbraucher durch den Zusammenschluss nicht benachteiligt würden. Deshalb sollten die Effizienzvorteile erheblich sein, sich rechtzeitig einstellen und den Verbrauchern in den relevanten Märkten zugutekommen, in denen ansonsten Wettbewerbsbedenken entstehen würden.
- ⁴³⁵ Insoweit geht aus Ziff. 80 der Leitlinien hervor, dass Zusammenschlüsse verschiedene Arten von Effizienzvorteilen erbringen können, die zu niedrigeren Preisen oder sonstigen Vorteilen für die Verbraucher führen können. So können z. B. Kosteneinsparungen bei der Produktion oder dem Vertrieb der fusionierten Einheit die Möglichkeit und den Anreiz verschaffen, nach dem Zusammenschluss niedrigere Preise zu verlangen. Bei der Ermittlung der Frage, ob Effizienzvorteile zu Nettovorteilen für die Verbraucher führen, fallen Rückgänge bei den variablen und den Grenzkosten stärker ins Gewicht als eine Senkung der Fixkosten, da Erstere grundsätzlich eher zu niedrigeren Preisen zugunsten der Verbraucher führen. Kosteneinsparungen, die sich allein aus wettbewerbswidrigen Produktionseinschränkungen ergeben, können nicht als Effizienzvorteile für die Verbraucher angesehen werden.
- ⁴³⁶ Im Übrigen geht aus Ziff. 84 der Leitlinien hervor, dass das Interesse für das fusionierte Unternehmen, Effizienzvorteile an die Verbraucher weiterzugeben, häufig davon abhängt, ob seitens der im Markt verbleibenden Unternehmen oder von einem potenziellen Markteintritt Wettbewerbsdruck ausgeht. Je größer die möglichen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb sind, umso mehr muss die Kommission sicherstellen, dass die behaupteten Effizienzgewinne erheblich sind, mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zustande kommen und in ausreichendem Maß an die Verbraucher weitergegeben werden. Dazu heißt es in den Leitlinien, es sei höchst

unwahrscheinlich, dass ein Zusammenschluss, der zu einer Marktstellung führe, die einem Monopol nahekomme oder ein ähnliches Maß an Marktmacht erbringe, mit der Begründung für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden könnte, dass Effizienzvorteile ausreichen würden, den möglichen wettbewerbswidrigen Wirkungen entgegenzuwirken.

- 437 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission auf das Vorbringen von Ryanair hin, dass Kostenreduzierungen beim Flugzeugbetrieb die „Grenz“-Entscheidung einer Fluggesellschaft beeinflussten, ob ein Flug auf einer bestimmten Strecke durchgeführt werde oder nicht, anerkannt, dass niedrigere Fixkosten auf einer Strecke ebenso das Ertragsniveau absenkten, ab dem ein Eintritt profitabel werde, und dass ein entsprechender Eintritt zu einem erhöhten Wettbewerb auf einer bestimmten Strecke führe (Randnrn. 1146 und 1147 der angefochtenen Entscheidung).
- 438 Die Kommission hat sodann geprüft, ob die entsprechenden Vorteile mit hinreichender Sicherheit und rechtzeitig an die Verbraucher weitergegeben würden, und festgestellt, dass sich die behaupteten Effizienzgewinne bei den Fixkosten nicht auf die Preisentscheidungen von Ryanair auf existierenden Flügen auswirken würden. Ein Verbrauchernutzen könne nur dann erreicht werden, wenn Ryanair sich dafür entscheide, die Frequenzen auf bestehenden Strecken zu erhöhen, oder wenn das Unternehmen eine neue Strecke eröffnen würde, deren Betrieb vor der Reduzierung der Fixkosten nicht möglich gewesen wäre, wohl aber nach der Fusion. Selbst wenn die behaupteten Effizienzen erreicht würden, würde somit jedweder Verbrauchernutzen nicht unmittelbar eintreten, sondern von einer Kette von Ereignissen abhängen und wäre somit deutlich weniger wahrscheinlich als bei einer Grenzkostenreduzierung, die einen unmittelbaren Anreiz für Preissenkungen schaffen würde (Randnr. 1148 der angefochtenen Entscheidung).
- 439 Im Übrigen hat die Kommission darauf hingewiesen, dass Ryanair nur argumentiere, dass die Kosten von Aer Lingus auf das bei ihr geltende Maß gesenkt werden könnten, und es deshalb keine Änderung im Vergleich zur Situation vor der Fusion gebe, da

die „kritische Ertragsgrenze“ von Ryanair und somit das Ausmaß an möglichen profitablen Strecken unverändert blieben, selbst wenn alle behaupteten Effizienzen realisiert würden (Randnr. 1149 der angefochtenen Entscheidung). Im Gegensatz dazu bestünde die unmittelbare Auswirkung der Fusion auf bestehenden, sich überschneidenden Strecken in der Internalisierung der Preis- und Ertragsentscheidungen von Ryanair und Aer Lingus. Die fusionierte Einheit hätte, eine Politik der Profitmaximierung vorausgesetzt, einen Anreiz, die Preise auf diesen Strecken anzuheben, weil die Fluggäste aufgrund der sehr hohen gemeinsamen Marktanteile trotz der Verteilung zwischen den Marken Ryanair und Aer Lingus weitestgehend in dieser Einheit verbleiben würden, insbesondere auf den Strecken, auf denen das Duopol zum Monopol werde (Randnr. 1150 der angefochtenen Entscheidung).

440 Die Kommission hat anerkannt, dass dieser Effekt theoretisch bekämpft werden könnte, wenn es Effizienzen im Fixkostenbereich für Ryanair rentabel machten, zusätzliche Frequenzen auf den betroffenen Strecken hinzuzufügen, was einen Druck nach unten auf die Preise ausüben würde. Sie war allerdings der Ansicht, dass es vor dem Hintergrund der extrem hohen gemeinsamen Marktanteile der neuen Einheit, die oft eine monopolähnliche Stellung erreichten, und der Tatsache, dass die behaupteten Effizienzen sich größtenteils auf die Marke Aer Lingus bezögen, äußerst unwahrscheinlich sei, dass solche Effizienzen ausreichten, die Preisanhebung aufgrund der horizontalen Überschneidung und des daraus folgenden Verlusts an Wettbewerb umzukehren (Randnr. 1150 der angefochtenen Entscheidung).

441 Dazu ist mit der Kommission darauf hinzuweisen, dass Ryanair nicht gegen die Beurteilung vorgeht, dass eventuelle Effizienzgewinne angesichts der sehr hohen Marktanteile, die die neue Einheit auf den meisten sich überschneidenden Strecken halte, nicht an die Verbraucher weitergereicht werden dürften. Selbst wenn das Vorbringen von Ryanair, alle Kosteneinsparungen würden für Preissenkungen genutzt, um das Passagieraufkommen zu steigern, dargetan wäre, wäre so die wirkliche Priorität von Ryanair wahrscheinlich weiterhin die der Gewinnmaximierung. Auf Märkten, auf denen nach dem Zusammenschluss jeder Wettbewerb beseitigt wäre, wäre es sicherlich

wesentlich gewinnbringender, die Verbraucher nicht von der behaupteten Senkung der Fixkosten von Aer Lingus profitieren zu lassen.

442 Folglich sind die Rügen betreffend den Verbrauchernutzen zurückzuweisen.

443 Nach alledem sind die Rügen der Klägerin in Bezug auf die Nachweisbarkeit der Effizienzgewinne, ihre Fusionsspezifität und den Verbrauchernutzen zurückzuweisen. Da die Klägerin nicht dartut, dass die in der angefochtenen Entscheidung dargelegte Analyse der Kommission in Bezug auf die drei aufgestellten kumulativen Voraussetzungen zur Bestimmung der Umstände, unter denen sie Effizienzgewinne bei der Beurteilung eines Zusammenschlusses berücksichtigen kann, fehlerhaft ist, ist der vierte Klagegrund insgesamt zurückzuweisen.

4. Ergebnis der Analyse der Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb

444 Aus der Analyse der ersten vier Klagegründe ergibt sich, dass sich mit keinem der von der Klägerin vorgetragene Argumente die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung getroffenen Feststellungen in Frage stellen lassen, wonach ein wirksamer Wettbewerb durch die Durchführung des Zusammenschlusses infolge der Begründung einer beherrschenden Stellung auf mehreren Märkten ab oder nach Dublin, Cork und Shannon erheblich behindert würde.

- ⁴⁴⁵ Die entsprechenden beherrschenden Stellungen wären Monopol- oder Quasimonopolstellungen oder sehr bedeutende Stellungen und reichen als solche aus, um die Schlussfolgerung der Kommission zu bestätigen, dass die Durchführung des Zusammenschlusses für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt werden muss.
- ⁴⁴⁶ Nunmehr ist der fünfte und letzte Klagegrund betreffend die Verpflichtungen zu prüfen.

E — Zum fünften Klagegrund betreffend die Beurteilung der Verpflichtungen

1. Vorbemerkungen

- ⁴⁴⁷ Vor der Prüfung des Inhalts der in der vorliegenden Rechtssache streitigen Verpflichtungen ist auf den Rahmen für die Analyse von Verpflichtungen hinzuweisen.

a) Zum Rahmen für die Analyse von Verpflichtungen

- ⁴⁴⁸ Durch die Fusionskontrolle sollen betroffene Unternehmen die erforderliche vorherige Genehmigung für den Vollzug eines Zusammenschlusses von gemeinschaftsweiter Bedeutung erhalten. Bei dieser Kontrolle können diese Unternehmen der Kommission Verpflichtungen vorschlagen, um eine Entscheidung zu erwirken, mit der die

Vereinbarkeit ihres Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt festgestellt wird (Urteil des Gerichts vom 9. September 2008, MyTravel/Kommission, T-212/03, Slg. 2008, II-1967, Randnrn. 116 bis 118).

- 449 Die vorgeschlagenen Verpflichtungen sollen es der Kommission je nach dem Stand des Verwaltungsverfahrens ermöglichen, entweder festzustellen, dass der angemeldete Zusammenschluss im Stadium der Voruntersuchung keinen Anlass mehr zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gibt (Art. 6 Abs. 2 der Fusionskontrollverordnung), oder zu dem Schluss zu gelangen, dass diese Verpflichtungen den Einwänden gerecht werden, die bei der eingehenden Prüfung erhoben wurden (Art. 18 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 der Fusionskontrollverordnung). Die genannten Verpflichtungszusagen ermöglichen es also, zunächst die Einleitung einer Phase der eingehenden Prüfung zu vermeiden oder später den Erlass einer Entscheidung zu vermeiden, mit der der Zusammenschluss für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt wird (vgl. Urteil MyTravel/Kommission, oben in Randnr. 448 angeführt).
- 450 Nach Art. 8 Abs. 2 der Fusionskontrollverordnung kann die Kommission nämlich eine Entscheidung, mit der ein Zusammenschluss nach dem Kriterium des Art. 2 Abs. 2 dieser Verordnung für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt wird, 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 (vgl. Urteil MyTravel/Kommission, oben in Randnr. 448 angeführt).
- 451 In Anbetracht der erheblichen finanziellen Interessen und der großen Bedeutung eines solchen Zusammenschlusses für Gewerbe und Handel wie auch der Entscheidungsbefugnisse, über die die Kommission in diesem Bereich verfügt, liegt es im Interesse der beteiligten Unternehmen, alles zu tun, um die Arbeit der Verwaltung zu erleichtern. Aus denselben Gründen ist auch die Kommission verpflichtet, größte Sorgfalt bei der Wahrnehmung ihrer Aufgabe der Fusionskontrolle walten zu lassen (vgl. zur früheren Fusionskontrollverordnung Urteil MyTravel/Kommission, oben in Randnr. 448 angeführt, Randnr. 119).

- 452 Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission im Rahmen der Fusionskontrolle nur befugt ist, solche Verpflichtungserklärungen anzunehmen, die das angemeldete Vorhaben mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar machen können (vgl. zur früheren Fusionskontrollverordnung Urteil General Electric/Kommission, oben in Randnr. 41 angeführt, Randnr. 555).
- 453 Von einer der fusionierenden Parteien vorgeschlagene Verpflichtungen erfüllen diese Voraussetzung nur, wenn die Kommission mit Sicherheit davon ausgehen kann, dass sie umgesetzt werden können, und wenn die damit geschaffenen Abhilfen so existenzfähig und beständig sind, dass es in absehbarer Zeit nicht zur Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung oder zu Behinderungen eines wirkamen Wettbewerbs, die durch die Verpflichtungen verhindert werden sollen, kommen kann (vgl. zur früheren Fusionskontrollverordnung und unter Berücksichtigung des Umstands, dass die in der vorliegenden Rechtssache vorgeschlagenen Abhilfen nicht alle struktureller Natur waren, Urteil General Electric/Kommission, oben in Randnr. 41 angeführt, Randnr. 555).
- 454 Im Übrigen ergibt sich aus Art. 19 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 802/2004 der Kommission vom 7. April 2004 zur Durchführung der Fusionskontrollverordnung (ABl. L 133, S. 1), dass die von den beteiligten Unternehmen gemäß Art. 8 Abs. 2 der Fusionskontrollverordnung vorgeschlagenen Verpflichtungen der Kommission binnen 65 Arbeitstagen ab dem Datum der Einleitung des Verfahrens zu übermitteln sind. Verlängert sich die Frist für eine Entscheidung nach Art. 8 Abs. 2 der Fusionskontrollverordnung, so verlängert sich die Frist von 65 Arbeitstagen um die gleiche Zahl von Arbeitstagen. Im vorliegenden Fall endete die Frist nach Art. 19 Abs. 2 der Verordnung Nr. 802/2004 am 3. Mai 2007 (Randnr. 1237 der angefochtenen Entscheidung).

455 Was verspätet zugesagte Verpflichtungen der an einem angemeldeten Zusammenschluss Beteiligten betrifft, ergibt sich aus Randnr. 43 der Mitteilung der Kommission über im Rahmen der früheren Fusionskontrollverordnung und der Verordnung (EG) Nr. 447/98 der Kommission zulässige Abhilfemaßnahmen (ABl. 2001, C 68, S. 3, im Folgenden: Mitteilung über Abhilfemaßnahmen), deren Vorgaben von der Kommission in der vorliegenden Rechtssache für die Fusionskontrollverordnung und die Verordnung Nr. 802/2004 aufgegriffen worden sind, dass sie unter zwei kumulativen Voraussetzungen berücksichtigt werden können, nämlich erstens, dass diese Zusagen die zuvor festgestellten Wettbewerbsprobleme eindeutig lösen, ohne dass es weiterer Ermittlungen bedarf, und zweitens, dass genügend Zeit bleibt, die Mitgliedstaaten zu diesen Zusagen zu konsultieren (vgl. in Bezug auf die frühere Fusionskontrollverordnung Urteile EDP/Kommission, oben in Randnr. 28 angeführt, Randnr. 163, und MyTravel/Kommission, oben in Randnr. 448 angeführt, Randnr. 127).

b) Zur Beschreibung und Bewertung der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007

456 In Randnr. 1153 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission angegeben, dass Ryanair im Verwaltungsverfahren mehrere Reihen von Verpflichtungen vorgelegt habe: am 29. November 2006 die „Anfangsphase I Verpflichtungen“, am 14. Dezember 2006 die „Geänderte[n] Verpflichtungen Phase I“, am 17. April 2007 — auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte hin — die „Anfangsphase II Verpflichtungen“ und am 3. Mai 2007 die von ihr in der englischen Fassung der angefochtenen Entscheidung als endgültig bezeichneten „Verpflichtungsangebote“ (im Folgenden: Verpflichtungen vom 3. Mai 2007).

457 Die Kommission hat dargelegt, dass die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 aus mehreren Dokumenten bestanden hätten, nämlich zum einen einem „Brief mit den Verpflichtungsangeboten“, der eine Beschreibung der vorgeschlagenen Verpflichtungen und allgemeine Aussagen über die Untersuchung und über die Angemessenheit der Verpflichtungen enthalten habe, und zum anderen einem Anhang, der am Format der Vorlagentexte der Kommission ausgerichtet gewesen sei und der „die Einzelheiten

zu den vorgeschlagenen Funktionsweisen der Verpflichtung Nr. 2“ beschrieben habe (Randnr. 1162 der angefochtenen Entscheidung).

458 Nach der Beschreibung in der angefochtenen Entscheidung (Randnr. 1164 der angefochtenen Entscheidung) kann der wesentliche Inhalt der vorgeschlagenen Verpflichtungen so zusammengefasst werden, dass Verpflichtungen in Bezug auf Zeitnischen (die ersten vier Maßnahmen) von Verpflichtungen ohne Bezug zu Zeitnischen (die letzten zwei Maßnahmen) unterschieden werden:

- Erstens habe sich Ryanair verpflichtet, im Rahmen einer „Leasing-Vereinbarung“ Zeitnischen auf der Strecke von und nach London-Heathrow zur Verfügung zu stellen, die ausschließlich für British Airways und Air France reserviert gewesen seien (vgl. auch Fn. 1410 zu Randnr. 1164 der angefochtenen Entscheidung);

- zweitens habe sich Ryanair verpflichtet, falls dies erforderlich sei, Zeitnischen für andere sich überschneidende Strecken von und nach Dublin zur Verfügung zu stellen (was es laut Ryanair Fluggesellschaften ermögliche, eine bestimmte Zahl von Flugzeugen mit Basis in Dublin zu betreiben), und darüber hinaus angeboten, eine gleiche Anzahl von Zeitnischen auf bestimmten Zielflughäfen der sich überschneidenden Strecken zur Verfügung zu stellen, falls dies erforderlich sei;

- drittens habe sich Ryanair verpflichtet, Zeitnischen für sich überschneidende Strecken mit Start oder Ziel in Cork und Shannon zur Verfügung zu stellen, falls dies erforderlich sei (es handele sich um tägliche Zeitnischen in Cork und Shannon und eine entsprechende Anzahl von Zeitnischen in London–Stansted für

Flüge nach London-Stansted sowie um Zeitnischen in Cork und Liverpool, um die Erschließung der Strecke Cork–Manchester/Liverpool zu erleichtern);

- viertens habe Ryanair in ihrem „Brief mit den Verpflichtungsangeboten“ vorgeschlagen, „die Übernahme von Aer Lingus nicht abzuschließen“, bevor sie einen „Käufer“ gefunden habe, der sich verpflichte, die Zeitnischen für den Betrieb der in Dublin stationierten Flugzeuge zu übernehmen;
- fünftens habe sich Ryanair verpflichtet, unverzüglich die Flugpreise von Aer Lingus für Kurzstrecken um mindestens 10% zu senken, sofort die Treibstoffzuschläge abzuschaffen, die Aer Lingus auf ihren Langstreckenflügen erhebe, die Marke Aer Lingus zu erhalten und Ryanair und Aer Lingus weiterhin getrennt zu betreiben;
- sechstens habe sich Ryanair verpflichtet, zum einen für einen Zeitraum von sechs Saisons der International Air Transport Association (IATA) nach dem Abschluss der Fusion die Anzahl der Frequenzen für keine der angegebenen sich überschneidenden Strecken „im Fall eines neuen Wettbewerbers für die Strecke“ über diejenigen, die gemeinsam von Ryanair und Aer Lingus auf jeder Strecke betrieben werden, hinaus zu erhöhen und zum anderen die Frequenzen auf diesen Strecken nicht zu verringern, „außer eine Strecke ist oder wird unrentabel“ (Einfrieren der Frequenzen).

⁴⁵⁹ Die Kommission hat sodann darauf hingewiesen, dass sie eine nicht vertrauliche Version der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 zusammen mit einem detaillierten Fragebogen an Dritte gesandt habe, um es diesen zu ermöglichen, ihre Ansichten zu den Verpflichtungen zu äußern, und bestimmte Sachfragen zu klären (z. B., ob die Abhilfemaßnahmen ausreichend seien oder ob ein durch diese Verpflichtungen ausgelöster Eintritt wahrscheinlich sei) (Randnr. 1165 der angefochtenen Entscheidung).

- 460 Schließlich hat die Kommission das Ergebnis der Bewertung der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 dargelegt (Randnrn. 1166 bis 1234 der angefochtenen Entscheidung) und im Anschluss daran den Schluss gezogen, dass sie „nicht ausreichen, um die festgestellten wesentlichen Wettbewerbsprobleme zu beheben, und daher die Vereinbarkeit des vorgeschlagenen Zusammenschlusses mit dem gemeinsamen Markt nicht herstellen können“ (Randnr. 1235 der angefochtenen Entscheidung).
- 461 Erstens hat die Kommission dargelegt, dass die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 unklar und häufig widersprüchlich formuliert seien (Abschnitt 8.2.1 der angefochtenen Entscheidung). Wegen der mangelnden Klarheit dieser Verpflichtungen sei es nicht möglich, sie durchzuführen und durchzusetzen, da sie nicht die in der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen und im Urteil General Electric/Kommission (oben in Randnr. 41 angeführt, Randnr. 555) aufgestellten Mindestvoraussetzungen erfüllten.
- 462 Die entsprechenden Ausführungen der Kommission betreffen das Format der Verpflichtungen (Abschnitt 8.2.1.1 der angefochtenen Entscheidung), die Unklarheit der Verpflichtung in Bezug auf den „Up-front buyer“ (Abschnitt 8.2.1.2 der angefochtenen Entscheidung), die Einzelheiten der Veräußerung der Zeitnischen (Abschnitt 8.2.1.3 der angefochtenen Entscheidung) und die Beschreibung der „Verpflichtung Nr. 1“ (Abschnitt 8.2.1.4 der angefochtenen Entscheidung).
- 463 Zweitens hat die Kommission den Inhalt der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 geprüft und im Anschluss daran den Schluss gezogen, dass sich damit die ermittelten Wettbewerbsprobleme nicht beseitigen ließen (Abschnitt 8.2.2 der angefochtenen Entscheidung). Sie hat im Wesentlichen den Umstand kritisiert, dass die in Aussicht genommenen Verpflichtungen nicht in einer Geschäftsausgliederung bestünden, die im vorliegenden Fall erforderlich sei, sondern hauptsächlich in einer sogenannten

„Zugangserleichterung“ entsprechend dem Modell früherer Fluglinien-Fälle. Folgende Gründe werden in der angefochtenen Entscheidung angeführt:

- In Bezug auf das Zeitnischen-Paket für die sich überschneidenden Strecken von und nach Dublin, Cork und Shannon (Abschnitt 8.2.2.1 der angefochtenen Entscheidung) hätten die Marktuntersuchung der Kommission und die Markttests bezüglich der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 gezeigt, dass es keine Hinweise für einen ausreichenden Eintritt auf der überwiegenden Mehrheit der festgestellten Strecken gebe und dass das Zeitnischen-Angebot den Wettbewerb auf einem bedeutenden Teil der mehr als 30 betroffenen sich überschneidenden Strecken nicht wiederherstellen werde. Die Kommission hat so dargelegt, dass der „Upfront“-Vorschlag die fehlende Eintrittsperspektive nicht beheben könne (Randnrn. 1197 und 1198 der angefochtenen Entscheidung), dass die Reichweite der vorgeschlagenen Verpflichtungen ungenügend sei, da die Flughafenüberlastung nicht die Hauptbarriere für einen Eintritt in direktem Wettbewerb mit Ryanair/Aer Lingus sei (Randnrn. 1199 bis 1206 der angefochtenen Entscheidung), dass die Verpflichtungen keine Zeitnischen auf wichtigen Zielflughäfen wie Roissy-Charles-de-Gaulle, Frankfurt/Main, Brüssel, Mailand-Linate oder Mailand-Malpensa betrafen (Randnrn. 1207 bis 1209 der angefochtenen Entscheidung), dass die Verpflichtungen nur einen „teilweisen Eintritt“ ermöglichten, der ein erneutes Entstehen eines erstzunehmenden Wettbewerbs weniger wahrscheinlich mache (Randnrn. 1210 bis 1212 der angefochtenen Entscheidung), und dass die Verpflichtungen das Betriebsmodell des neuen Mitbewerbers vernachlässigten (Randnrn. 1213 bis 1215 der angefochtenen Entscheidung);

- in Bezug auf das Zeitnischenpaket für die Strecke Dublin–London (Heathrow) (Abschnitt 8.2.2.2 der angefochtenen Entscheidung) habe der Markttest die Analyse der Kommission darin bestätigt, dass British Airways und Air France sowie zumindest ein Wettbewerber am Erwerb dieser Zeitnischen und an der Erweiterung ihrer bestehenden Aktivitäten auf dem Markt Dublin–London interessiert seien. Auch wenn die angebotenen Zeitnischen aufgrund der Ausschließlichkeitsklausel für British Airways und Air France nicht zu einem neuen Eintritt führen würden, sei anzuerkennen, dass dieses Angebot von Zeitnischen, wenn sie tatsächlich verkauft werden sollten, höchstwahrscheinlich zu einer Expansion der Wettbewerber auf dieser Strecke führen würde, die einen gewissen

Wettbewerbsdruck auf Ryanair/Aer Lingus auf der Strecke Dublin–London ausüben könnten (Randnr. 1216 der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission hat allerdings aus mehreren Gründen Zweifel an der Angemessenheit und der Effektivität der entsprechenden Verpflichtungen geäußert: Es lasse sich nur schwer feststellen, ob die genannten Fluggesellschaften niedrigpreisige Dienstleistungen anbieten könnten, die mit denjenigen von Ryanair vergleichbar seien und die den Wegfall des durch Aer Lingus ausgeübten Wettbewerbsdrucks hinreichend ausgleichen könnten (Randnr. 1217 der angefochtenen Entscheidung), es sei ungewiss, ob die den beiden fraglichen Fluggesellschaften angebotenen Verbindungen ausreichten, um einen effektiven Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben (Randnr. 1218 der angefochtenen Entscheidung), und die Verpflichtungen seien unklar (Randnr. 1219 der angefochtenen Entscheidung);

- zu den Verpflichtungen ohne Bezug zu Zeitnischen (Abschnitt 8.2.2.3 der angefochtenen Entscheidung) — sofortige Kürzung der Kurzstreckenpreise von Aer Lingus um mindestens 10 %, sofortige Streichung der auf Langstreckenflügen praktizierten Treibstoffzuschläge, „Einfrieren der Frequenzen“, Beibehaltung eines getrennten Betriebs und getrennter Marken — hat die Kommission festgestellt, dass sie unmittelbar keines der festgestellten Wettbewerbsprobleme lösten und zahlreiche Fragen hinsichtlich ihrer Überwachung und deren Durchführbarkeit aufwürfen.

⁴⁶⁴ Im Übrigen hat die Kommission dargelegt, dass unklar sei, ob die vorgeschlagenen Verpflichtungen ohne die Zustimmung weiterer Aktieninhaber von Aer Lingus umgesetzt werden könnten (Abschnitt 8.2.2.4 der angefochtenen Entscheidung). Insbesondere sei rechtlich in hohem Maße zweifelhaft, ob Ryanair die Zeitnischen von Aer Lingus in Heathrow abgeben könne, da die Satzung der Fluggesellschaft der irischen Regierung gewisse Vetorechte einräume, die es ihr erlaubten, die Übertragung der Zeitnischen zu blockieren.

c) Zur Beschreibung und Bewertung des Verpflichtungsentwurfs vom 1. Juni 2007

- ⁴⁶⁵ Die Kommission hat dargelegt, dass am 29. Mai 2007 ein Treffen in Form einer telefonischen Konferenzschaltung stattgefunden habe, bei dem Ryanair über die Ergebnisse der Marktbefragung zu ihren Verpflichtungen und die vorläufige Bewertung der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 durch die Kommission informiert worden sei (Randnr. 1153 der angefochtenen Entscheidung). Nach diesem Treffen und weiteren Diskussionen im Anschluss daran habe Ryanair am 1. Juni 2007 überarbeitete Verpflichtungen in Entwurfsform vorgelegt, die in der angefochtenen Entscheidung als „Entwurf der überarbeiteten endgültigen Verpflichtungen“ bezeichnet werden (im Folgenden: Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007). Die Kommission hat darauf hingewiesen, dass die vorgeschlagenen Änderungen Ryanair zufolge darauf abzielten, die in Bezug auf die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 festgestellten Mängel „zu beheben“ (Randnr. 1236 der angefochtenen Entscheidung).
- ⁴⁶⁶ In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission dargelegt, dass der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 ausdrücklich in Entwurfsform, ohne Unterschrift und ohne Einhaltung der formalen Anforderungen gemäß Art. 20 der Verordnung Nr. 802/2004 eingereicht worden sei. Sie war daher der Auffassung, dass sie, da Ryanair formal keine neuen Verpflichtungen unterbreitet habe, nicht verpflichtet sei, diese in der angefochtenen Entscheidung zu bewerten (Randnr. 1237 der angefochtenen Entscheidung).
- ⁴⁶⁷ Auf jeden Fall hätte der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007, auch wenn er formal eingereicht worden wäre, nach Ansicht der Kommission dennoch nicht ausgereicht, um es ihr zu erlauben, auf der Grundlage der bereits vorliegenden Informationen zu dem Schluss zu kommen, dass er die festgestellten Wettbewerbsbedenken in vollem Umfang und eindeutig beseitige. Denn die Frist zur Einreichung von Verpflichtungen nach der Verordnung Nr. 802/2004 sei am 3. Mai 2007 abgelaufen. Im Übrigen

könne die Kommission zwar unter außergewöhnlichen Umständen Änderungen der vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen selbst dann annehmen, wenn eine erneute Konsultation der Marktteilnehmer nicht mehr möglich sei, doch müssten die entsprechenden Verpflichtungen alle festgestellten Wettbewerbsprobleme in präziser Form lösen (Randnr. 1237 der angefochtenen Entscheidung). Indessen beruhe der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 insbesondere weiterhin auf der Übertragung von Zeitnischen und enthalte keine neuen Maßnahmen, die die anderen festgestellten Eintrittsbarrieren aufheben und es so der Kommission erlauben würden, die negativen Ergebnisse der Marktbefragung in Bezug auf die Wahrscheinlichkeit eines tatsächlichen Eintritts neu zu bewerten. Darüber hinaus sei der Umfang des garantierten neuen Eintritts immer noch unzureichend, da die Verpflichtungen einen neuen „Up-front-Wettbewerber“ mit einer erhöhten, aber immer noch unzureichenden Zahl von Flugzeugen vorsähen. Außerdem sehe der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 auch nicht die Übertragung von Zeitnischen auf allen relevanten Zielflughäfen vor, insbesondere nicht auf den überlasteten Flughäfen, und es blieben andere unregelmäßige Probleme insbesondere in Bezug auf die Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Zeitnischen auf dem Flughafen London-Heathrow und die Durchführung der Bestimmungen über den „Up-front buyer“ (Randnr. 1238 der angefochtenen Entscheidung).

⁴⁶⁸ Folglich hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung den Schluss gezogen, dass der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007, auch wenn er formal eingereicht worden wäre, es ihr nicht erlaubt hätte, mit der erforderlichen Sicherheit und ohne die Notwendigkeit einer weiteren Marktbefragung festzustellen, dass diese Verpflichtungen nach ihrer Umsetzung ausreichen würden, um die durch die vorgeschlagene Fusion hervorgerufenen festgestellten Wettbewerbsbedenken auszuräumen (Randnr. 1239 der angefochtenen Entscheidung).

⁴⁶⁹ Die Klägerin greift diese Analyse im Wesentlichen mit dem Hinweis darauf an, sie habe im Verwaltungsverfahren fünf Reihen von Verpflichtungen angeboten, nämlich am 29. November und am 14. Dezember 2006 sowie am 17. April, am 3. Mai und am 1. Juni 2007. Die beiden letzten Reihen von Verpflichtungen bestünden, was die erste betreffe, in Verpflichtungen zu einem bestimmten Verhalten, u. a. zur Reduzierung

der Preise von Aer Lingus um 10%, zur Abschaffung der Treibstoffzuschläge von Aer Lingus, zur Beibehaltung der Frequenzen auf den bestehenden Strecken, sofern sie nicht unrentabel würden, und zur Nichterhöhung der Frequenzen auf Strecken, die von einem Neueinsteiger betrieben würden, und, was die zweite betreffe, in Verpflichtungen zur Übertragung von Zeitnischen in Dublin, die es einem oder zwei Wettbewerbern erlaubten, dort eine erhebliche Zahl von Flugzeugen zu stationieren (wobei zwischen der Strecke Dublin–London [Heathrow] und den anderen Strecken unterschieden wird), sowie in Shannon und in Cork, und schließlich in einer Verpflichtung in Bezug auf einen „Up-front buyer“, nach der der Zusammenschluss nur durchgeführt werde, wenn es einen Abnehmer für die Zeitnischen in Dublin gebe.

470 Hinsichtlich der letzten Reihe von Verpflichtungen weist die Klägerin auf ein Treffen mit der Kommission am 1. Juni 2007 hin, bei dem diese eine Änderung der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 vorgeschlagen habe, um den festgestellten Problemen abzuweichen. Diese Änderungen hätten das für sie geltende Erfordernis betroffen, innerhalb von sechs Monaten ab dem Erlass der angefochtenen Entscheidung (mit der Möglichkeit einer Verlängerung um sechs Monate) einen „Up-front buyer“ vorzuschlagen, der sofort eine erhebliche Zahl von Flugzeugen in Dublin stationiere. Daraufhin habe sich Ryanair verpflichtet, einen „Up-front buyer“ für die Zeitnischen auf der Strecke Dublin–London (Heathrow) zu finden, der zwei Flugzeuge in Dublin stationiere, und einen anderen für die anderen Zeitnischen, der dort die Hälfte der von der Kommission angestrebten erheblichen Zahl von Flugzeugen stationiere. Ryanair habe sich auch verpflichtet, dem „Up-front buyer“ in Dublin jederzeit während der ersten drei Jahre die entsprechenden Zeitnischen und die zusätzlichen Zeitnischen, die zur Erreichung der von der Kommission verlangten erheblichen Zahl von Flugzeugen erforderlich seien, zur Verfügung zu stellen und bei der Übertragung der Zeitnischen in Dublin einen Neueinsteiger vorzuziehen, der die Zeitnischen in Heathrow erwerbe. Ferner habe sich Ryanair verpflichtet, innerhalb von sechs Monaten ab der Veröffentlichung eines neuen Angebots für Aer Lingus einen „Up-front buyer“ zu finden und dieses neue Angebot innerhalb von sechs Monaten — mit der Möglichkeit einer Verlängerung um sechs Monate — ab dem Erlass der angefochtenen Entscheidung zu veröffentlichen. Anhand der angefochtenen Entscheidung lasse sich nicht nachvollziehen, inwiefern die Unterschiede zwischen den von der Kommission verlangten und den von Ryanair vorgenommenen Änderungen den Schluss zuließen, dass die

letzte Reihe von Verpflichtungen unzureichend sei (Randnr. 1238 der angefochtenen Entscheidung).

⁴⁷¹ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, weist darauf hin, dass die angebotenen Verpflichtungen, um einen wirksamen Wettbewerb wiederherzustellen, die wettbewerbswidrigen Auswirkungen beseitigen müssten, die sich aus dem Wegfall des gegenwärtigen und des potenziellen Wettbewerbs zwischen Ryanair und Aer Lingus auf der Gesamtheit der 50 betroffenen Märkte ergäben. Sie habe insoweit in der angefochtenen Entscheidung dargelegt, warum die am 3. Mai 2007, dem letzten Tag der Frist nach Art. 19 Abs. 2 der Verordnung Nr. 802/2004, eingereichten Verpflichtungen formale Mängel aufwiesen und die festgestellten Wettbewerbsprobleme nicht lösen könnten (Randnrn. 1167 bis 1234 der angefochtenen Entscheidung). In Bezug auf den Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007, der nach Ablauf der Frist nach Art. 19 Abs. 2 der Verordnung Nr. 802/2004 eingereicht worden sei, habe sie erläutert, warum nicht auf eine Vereinbarkeit des geänderten Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt geschlossen werden könne (Randnrn. 1236 bis 1239 der angefochtenen Entscheidung). Jedenfalls könne die Klägerin nicht geltend machen, dass die Kommission die Unterschiede zwischen den eventuellen Vorschlägen ihrer Dienststellen und dem Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 hätte prüfen müssen. Die einzige relevante Frage sei die, ob die Kommission, ohne einen offensichtlichen Bewertungsfehler zu begehen, habe belegen können, dass der geplante Zusammenschluss in der Form der von Ryanair wirksam angebotenen Verpflichtungen einen wirksamen Wettbewerb im Gemeinsamen Markt erheblich behindern würde.

⁴⁷² Die Argumente der Beteiligten sind in diesem rechtlichen und tatsächlichen Kontext zu prüfen.

2. Zum Fehlen formaler Mängel der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007

a) Vorbringen der Beteiligten

⁴⁷³ Die Klägerin trägt vor, die Kommission könne nicht behaupten, dass die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 nicht wirksam angeboten worden seien (Randnrn. 1167 bis 1182 der angefochtenen Entscheidung) und sie nicht verpflichtet sei, sie zu beurteilen. Da der Inhalt dieser Verpflichtungen in der angefochtenen Entscheidung analysiert werde, könne nicht behauptet werden, dass eine Analyse nicht möglich sei. Die Klägerin bestreitet insoweit die in der angefochtenen Entscheidung festgestellten formalen Mängel. So sei die für die Verpflichtungen verwendete Form mit der identisch, die für die Verpflichtungen vom 29. November 2006, vom 14. Dezember 2006 und vom 17. April 2007 verwendet worden sei. Neu seien nur die Verpflichtung in Bezug auf den „Up-front buyer“, die auf Verlangen der Kommission abgegeben worden sei, und die hinsichtlich zusätzlicher Zeitnischen in Cork und in Shannon. Da die Kommission im Verwaltungsverfahren keine Einwände gegen die Form der genannten Reihen von Verpflichtungen erhoben habe, könne sie Ryanair nicht zum Vorwurf machen, dass sie für die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 ein Schreiben mit den Verpflichtungen und eine Anlage mit Erläuterungen dazu verwendet habe (Randnr. 1168 der angefochtenen Entscheidung). Außerdem könne die Kommission Ryanair nicht vorwerfen, sie vor Abgabe der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 nicht konsultiert zu haben (Fn. 1403 zu Randnr. 1161 der angefochtenen Entscheidung), da diese Verpflichtungen früheren Verpflichtungen entsprochen hätten und darüber bereits diskutiert worden sei, ohne dass die Kommission Einwände hinsichtlich der Form erhoben habe. Ebenso wenig könne die Kommission Ryanair vorwerfen, dass sie den von ihr erlassenen unverbindlichen Mustertext nicht verwendet habe.

⁴⁷⁴ Jedenfalls habe die Kommission nicht berücksichtigt, dass sie mehrere in der angefochtenen Entscheidung geltend gemachte Mehrdeutigkeiten ausgeräumt habe und dass die angeblichen fortbestehenden Inkohärenzen die Annahme der Verbindlichkeiten nicht hätten verhindern können.

- 475 Was die Ausführungen in Randnr. 1173 der angefochtenen Entscheidung betrifft, wonach Zweifel hinsichtlich der Billigung des „Up-front buyers“ bestanden, macht die Klägerin geltend, dass sie auf Verlangen der Kommission akzeptiert habe, diese Verpflichtung aufzunehmen, und dass sie die entsprechende Bestimmung in ihren neu formulierten Entwürfen präzisiert habe. Zu der in derselben Randnummer aufgestellten Behauptung, die Frist für die Durchführung der „Up-front buyer“-Lösung sei nicht definiert, macht die Klägerin geltend, dass sie anschließend Erläuterungen zu dieser Frist gegeben und der Kommission die einschlägigen irischen Regelungen im Bereich Übernahmen erklärt habe.
- 476 Zu der Behauptung in Randnr. 1174 der angefochtenen Entscheidung, es bestehe ein Widerspruch zwischen der im „Brief mit den Verpflichtungsangeboten“ erwähnten „Up-front buyer“-Lösung und der in Klausel 3 des Anhangs 1 zu diesem Brief vorgesehenen Frist für die Übertragung der Zeitnischen, trägt die Klägerin vor, dass sie diese Klausel anschließend gestrichen habe, um jeden Zweifel hinsichtlich der Dauer der Verpflichtungen zu beseitigen.
- 477 Was die Behauptung in Randnr. 1175 der angefochtenen Entscheidung betreffe, es sei nicht zu erkennen, ob sich die „Up-front buyer“-Lösung nur auf Zeitnischen in Dublin beziehe oder auch auf Zeitnischen in Shannon und in Cork, so habe sie präzisiert, dass diese Lösung nur Zeitnischen in Dublin betreffe.
- 478 Was die Behauptung in Randnr. 1176 der angefochtenen Entscheidung anbelange, bei der „Up-front buyer“-Lösung sei nicht klar, ob die Zeitnischen an verschiedene Fluggesellschaften oder an einen einzigen Käufer veräußert würden, so habe sie präzisiert, dass diese Verpflichtung gegenüber „einer oder mehreren Fluggesellschaften [gilt], die Zeitnischen erwerben wollen, um Flugzeuge in Dublin zu stationieren“, und

damit potenziell verschiedene Fluggesellschaften einbeziehe. Das werde durch die revidierten vorläufigen Fassungen der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007, die am 25. und am 30. Mai 2007 vorgelegt worden seien, bestätigt.

- 479 Zu der in den Randnrn. 1177 und 1178 der angefochtenen Entscheidung aufgestellten Behauptung, die Verpflichtung zur Übertragung von Zeitnischen sei nicht klar, wie die Ausdrücke „werden von Zeit zu Zeit zugeteilt, so dass die Satzung von Aer Lingus (in der jeweils gültigen Fassung) eingehalten [wird]“ oder „bindende Leasing-Vereinbarung“ zeigten, trägt die Klägerin vor, dass diese Ausdrücke — wie die Frage der Übertragung von Zeitnischen allgemein — in ihrem Schreiben vom 15. Mai 2007 geklärt worden seien. Außerdem habe sie auf das Auskunftsverlangen der Kommission vom 25. Mai 2007 hin zusätzliche Erläuterungen abgegeben und die Stellungnahme eines irischen Anwalts beigefügt.
- 480 Zu der in Randnr. 1179 der angefochtenen Entscheidung aufgestellten Behauptung, die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 ließen keine klare Absicht erkennen, Zeitnischen auf den Zielflughäfen zur Verfügung zu stellen, trägt die Klägerin vor, dass dieses Problem nicht die Form, sondern die Sache selbst betreffe.
- 481 Was die in Randnr. 1180 der angefochtenen Entscheidung aufgestellte Behauptung betreffe, es sei nicht zu erkennen, „ob (ein) neue(r) Wettbewerber die angebotenen Zeitnischen (außer die Zeitnischen London/Heathrow) für jede Strecke nutzen könnte oder ob die Nutzung auf die sich überschneidenden Strecken beschränkt ist“, habe sie diese angebliche Mehrdeutigkeit ausgeräumt, indem sie mehrfach darauf hingewiesen habe, dass die Zeitnischen ohne Einschränkung für den Betrieb jeder beliebigen Strecke ab Dublin genutzt werden könnten, auch für sich überschneidende Strecken. Die Behauptung der Kommission sei anscheinend nur auf Klausel 2.15 Ziff. iii der Anlage 1 des „Briefs mit den Verpflichtungsangeboten“ gestützt, die anschließend aufgehoben worden sei.

- 482 Was die in Randnr. 1179 der angefochtenen Entscheidung aufgestellte Behauptung betreffe, ihre Definition der „relevanten Flughafenpaare“ in den Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 entspreche nicht den in der Mitteilung der Beschwerdepunkte aufgezählten Paaren, habe sie erklärt, dass sie zwei Ziele (Bologna und Salzburg) unberücksichtigt gelassen habe, weil es sich um bloße Saisonstrecken handele, dass dies aber nichts an ihrer Absicht ändere, alle Strecken abzudecken. Um jeden Zweifel daran zu beheben, habe sie diese beiden Ziele in die späteren Fassungen ihrer Verpflichtungen aufgenommen.
- 483 In Bezug auf die in Randnr. 1179 der angefochtenen Entscheidung aufgestellte Behauptung, die Gesamtzahl der in Cork und in Shannon abzugebenden Zeitnischen sei nicht klar zu erkennen, hebt die Klägerin hervor, dass diese Informationen in ihrem „Brief mit den Verpflichtungsangeboten“ klar niedergelegt seien. Außerdem habe sie diese Daten in einem Schreiben und dem Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 bestätigt.
- 484 Zu der in Randnr. 1181 der angefochtenen Entscheidung aufgestellten Behauptung, die Kommission sei nicht in der Lage, die Einzelheiten der Durchführung der im Rahmen der Verpflichtung Nr. 1 vorgeschlagenen verhaltensorientierten Lösungen zu erkennen, trägt die Klägerin vor, sie habe genau erläutert, wie die Kontrolle ausgeübt würde. Die Kommission habe in ihrer Antwort, ohne näher auf diese Erläuterung einzugehen, behauptet, dass diese auf eine Änderung der Verpflichtungen hinauslaufe und sie nicht verpflichtet sei, sie zu akzeptieren. Um jeden Zweifel in dieser Hinsicht zu beheben, habe sie in ihre späteren Vorschläge ausdrückliche Bestimmungen über die Vorlage der Berichte aufgenommen.
- 485 Was die in Randnr. 1182 der angefochtenen Entscheidung aufgestellte Behauptung betrifft, die „Unstimmigkeit und mangelnde Klarheit“ der vorgeschlagenen Lösungen, die „von einigen Mitbewerbern“ als ein Hindernis für die Durchführbarkeit der angebotenen Verpflichtung wahrgenommen werde, ergebe sich aus den Antworten „einiger“ Mitbewerber auf die Frage Nr. 5 des den Marktteilnehmern im Mai 2007 vorgelegten Fragebogens zur Frage der Klarheit der Lösung mit der Übertragung

von Zeitnischen, trägt die Klägerin vor, dass die Kommission keinen solchen Schluss hätte ziehen dürfen. Zunächst hätten nur 20 Wettbewerber auf diesen Fragebogen geantwortet, von denen neun die Frage Nr. 5 nicht beantwortet hätten. Von den elf Wettbewerbern, die auf diese Frage geantwortet hätten, hätten drei nicht wirklich zu der gestellten Frage Stellung genommen, drei (LTU, Aer Arann und Clickair) hätten sich positiv zur Klarheit der Verpflichtungen geäußert und nur fünf, darunter zwei anonyme, hätten Bedenken hinsichtlich der Lösung mit der Übertragung von Zeitnischen geäußert. Die Kommission habe keine anderen Informationen zur angeblichen „Unstimmigkeit“ oder „mangelnden Klarheit“ angeführt.

486 Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, trägt vor, dass es Sache von Ryanair sei, in jeder Hinsicht vollständige und wirksame Verpflichtungen vorzulegen, um ihr den sicheren Schluss zu ermöglichen, dass die Verpflichtungen durchgeführt werden könnten und dass die sich daraus ergebenden neuen Geschäftsstrukturen so existenzfähig und beständig seien, dass der Zusammenschluss einen wirksamen Wettbewerb nicht erheblich behindere. Ryanair habe die Kommission weder vor der Einreichung der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 noch vor den vorangegangenen Reihen von Verpflichtungen konsultiert. Die Kommission habe sich nie dahin gehend geäußert, dass eine dieser Verpflichtungen so klar und genau abgefasst gewesen sei, dass sie umgesetzt werden könne. Insoweit könne kein berechtigtes Vertrauen angeführt werden. Soweit die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 die Zeitnischen und ein bestimmtes Verhalten beträfen, entsprächen sie nicht den zuvor angebotenen Verpflichtungen. Jedenfalls seien die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 für eine Umsetzung nicht hinreichend klar und genau genug.

487 Im Übrigen könne die Kommission die anschließend übermittelten informellen Erläuterungen, die ebenfalls nicht hinreichend klar und genau gewesen seien, nicht berücksichtigen. Nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Verpflichtungen könne die Kommission ihre Änderung nur ausnahmsweise akzeptieren, wenn damit alle festgestellten Wettbewerbsprobleme eindeutig beseitigt würden, ohne dass eine weitere Befragung der Marktteilnehmer erforderlich sei. Nach der Einreichung der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 habe Ryanair indessen eine Reihe informeller Informationen, die teilweise im Widerspruch zum Text der Verpflichtungen vom 3. Mai

2007 gestanden hätten, und — am 25. und am 30. Mai 2007 — neu formulierte Entwürfe dieser Verpflichtungen vorgelegt. Keine dieser Erläuterungen sei formgerecht abgegeben worden. Außerdem hätten die Erläuterungen nicht ausgereicht, um alle in der angefochtenen Entscheidung festgestellten formalen Mängel zu beheben. Aer Lingus weist so darauf hin, dass Ryanair am 8. Mai betont habe, dass „die Zeitnischen in Heathrow, dies als Klarstellung, nicht ausschließlich für British Airways und Air France bestimmt sind“, bevor sie am 11. Mai angegeben habe, dass „diese Zeitnischen ausschließlich British Airways und Air France vorbehalten sind“. Die Kommission hat ferner darauf hingewiesen, dass mindestens sieben der zehn Wettbewerber von Ryanair, die auf die Marktbefragung geantwortet hätten, der Ansicht gewesen seien, dass die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 nicht hinreichend klar seien, was ausreiche, um ihre in der angefochtenen Entscheidung getroffene Feststellung zu untermauern, dass die Unstimmigkeit und die Unklarheit der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 ein Hindernis für ihre Durchführbarkeit darstellten.

b) Würdigung durch das Gericht

⁴⁸⁸ Aus der angefochtenen Entscheidung geht hervor (siehe oben, Randnrn. 460 bis 464), dass die Kommission die Verpflichtungen, die von Ryanair innerhalb der dafür in Art. 19 Abs. 2 der Verordnung Nr. 802/2004 festgelegten Frist, die am 3. Mai 2007 endete, angeboten worden waren, nicht als für die Behebung der in diesem Stadium festgestellten Wettbewerbsprobleme ausreichend angesehen hat. Diese Schlussfolgerung beruht auf zwei Gründen, die in der angefochtenen Entscheidung dargelegt werden. Zum einen erfüllten die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 „nicht die Anforderungen hinsichtlich juristischer Klarheit und Kohärenz ..., um für die Ausräumung der ermittelten Wettbewerbsbedenken akzeptabel zu sein“ (Randnr. 1182 der angefochtenen Entscheidung). Zum anderen wären die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 „unabhängig von den formalen Mängeln, die in Abschnitt 8.2.1 dargelegt wurden“, „nicht ausreichend, um alle festgestellten Wettbewerbsbedenken auszuräumen“ (Randnr. 1234 der angefochtenen Entscheidung).

489 Es ist festzustellen, dass die Schlussfolgerung der Kommission durch die von der Klägerin vorgetragene Argumente nicht in Frage gestellt werden kann.

490 Erstens macht die Klägerin, was die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung aufgezählten formalen Mängel der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 betrifft, geltend, diese dürften deshalb nicht angeführt werden, weil die Verpflichtungen in der angefochtenen Entscheidung inhaltlich analysiert worden seien.

491 Allerdings geht unmittelbar aus dem Wortlaut der angefochtenen Entscheidung hervor, dass diese inhaltliche Analyse autonom durchgeführt wurde. So hat die Kommission in Randnr. 1166 der angefochtenen Entscheidung angegeben, dass die genannten Verpflichtungen „nicht nur auf eine unklare und oft widersprüchliche Art formuliert [sind] (siehe Abschnitt 8.2.1), [sondern dass] ihr Inhalt ... auch nicht aus[reicht], um die festgestellten Bedenken in Bezug auf den Wettbewerb zu zerstreuen (siehe Abschnitt 8.2.2)“. Die inhaltliche Analyse erklärt sich durch die pädagogische Absicht der Kommission, Ryanair die Ergebnisse ihres Markttests betreffend die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 mitzuteilen, um zu erläutern, wie das letzte Verpflichtungsangebot aussehen könnte.

492 Die Klägerin kann daher das Vorliegen der in Abschnitt 8.2.1 der angefochtenen Entscheidung festgestellten Mängel hinsichtlich des zur Vorlage der Verpflichtungen verwendeten Formats, der fehlenden Klarheit der Verpflichtung in Bezug auf den „Up-front buyer“ der Zeitnischen, der Einzelheiten der Veräußerung der Zeitnischen und der Überwachung der ihr Verhalten betreffenden Verpflichtungen nicht allein mit der Behauptung widerlegen, dass die entsprechenden Verpflichtungen inhaltlich analysiert worden seien, da die entsprechende Analyse nur zur Ergänzung unter der hypothetischen Annahme durchgeführt wurde, dass die Verpflichtungen in einer Weise vorgelegt wurden, die ihre Durchführung hätte gewährleisten können.

493 Zweitens kann sich die Klägerin nicht auf die Haltung der Kommission gegenüber den zuvor angebotenen Verpflichtungen berufen. Das von der Klägerin genutzte Format war in der Vergangenheit nur für die Vorlage der Verpflichtungen vom 17. April 2007 genutzt worden, und zwar im Kontext der Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte zu einer Zeit, zu der die Bewertung der Auswirkungen auf den Wettbewerb noch nicht abgeschlossen war. Wenn anerkannt werden kann, dass die Klägerin in diesem Rahmen die Schlussfolgerungen der entsprechenden Bewertung mit dem Vorbringen angreifen kann, dass keine Wettbewerbsprobleme bestünden, kann ihr nicht auch noch zugestanden werden, Erklärungen oder Stellungnahmen zur von der Kommission durchgeführten Analyse einem Verpflichtungsangebot wie den Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 beizufügen, da aus diesem Angebot der Wille hervorgehen musste, die in diesem Stadium festgestellten Probleme im Gegenzug zu einer Genehmigungsentscheidung zu beseitigen. Sofern über die von der Kommission gewünschten Verpflichtungen keine Einigkeit besteht, können die fusionierenden Parteien ein entsprechendes Angebot immer noch ablehnen und die daraus eventuell folgende Entscheidung über das Verbot ihrer Transaktion vor dem Gericht anfechten.

494 Überdies wurden einige der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 anders als die zuvor gemachten Angebote zum ersten Mal eingereicht, etwa die Verpflichtung in Bezug auf den „Up-front buyer“, die die Kommission in der angefochtenen Entscheidung im Hinblick auf ihre frühere Entscheidungspraxis zu diesem Punkt insbesondere als zu vage angesehen hat (Randnr. 1172 und Fn. 1428 der angefochtenen Entscheidung). Nach dieser Praxis wird insbesondere eine klare und präzise Klausel verlangt, die die Vornahme des Zusammenschlusses tatsächlich von der Durchführung der entsprechenden Verpflichtung abhängig macht.

495 Drittens kann die Klägerin nicht beanspruchen, den Schluss, dass die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 formale Mängel aufwiesen, mit dem in den Randnrn. 474 bis 485 wiedergegebenen Vorbringen in Frage zu stellen, dass sie anschließend auf Anfrage der Kommission genauere Ausführungen und Klarstellungen vorgenommen habe. Diese genaueren Ausführungen gehören zu einem anderen Kontext, nämlich dem des letzten Angebots von Verpflichtungen, und fallen nicht in den Rahmen der Bewertung der Form und der Klarheit der von Ryanair abgegebenen Verpflichtungen,

die die Kommission am Ende des in der Verordnung Nr. 802/2004 zu diesem Zweck vorgesehenen Verfahrens vorgenommen hat.

⁴⁹⁶ Folglich trägt die Klägerin keine Argumente vor, mit der sich die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung dargelegte Bewertung rechtlich hinreichend in Frage stellen ließe, nach der die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 derartige formale Mängel aufwiesen, dass sie nicht mit Sicherheit habe davon ausgehen können, dass sie umgesetzt werden könnten und dass die damit geschaffenen Abhilfen so existenzfähig und beständig seien, dass es in absehbarer Zeit nicht zu Behinderungen eines wirksamen Wettbewerbs, die durch die Verpflichtungen verhindert werden sollten, kommen könne.

⁴⁹⁷ Somit sind nun die Argumente der Klägerin in Bezug auf den Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 zu prüfen. In diesem Kontext werden die Argumente zur inhaltlichen Bewertung der der Kommission angebotenen Verpflichtungen geprüft.

3. Zum Fehlen formaler Mängel des Verpflichtungsentwurfs vom 1. Juni 2007

a) Vorbringen der Beteiligten

⁴⁹⁸ Die Klägerin trägt vor, die Kommission habe in den Randnrn. 1236 und 1237 der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht behauptet, dass der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 nicht ordnungsgemäß angeboten worden und sie nicht verpflichtet

sei, ihn zu bewerten. Da dieser Entwurf in der angefochtenen Entscheidung inhaltlich bewertet worden sei, könne nicht geltend gemacht werden, dass dies nicht möglich sei. Das Schreiben, das sie der Kommission am 1. Juni 2007 übermittelt habe, sei als „Entwurf“ bezeichnet worden, um es der Kommission zu ermöglichen, letzte Änderungen an den Formulierungen vorzunehmen, die verlangt werden könnten, um sicherzustellen, dass die Verpflichtungen in dem gesamten Dokument klar, eindeutig und kohärent seien. Wenn die Kommission die Bezeichnung als „Entwurf“ und die fehlende Unterschrift als formale Mängel angesehen habe, die sie an einer inhaltlichen Prüfung der Verpflichtungen vom 1. Juni 2007 gehindert hätten, dann hätte sie Ryanair dies mitteilen müssen, was sie nicht getan habe. So heiße es im Schreiben der Kommission an Ryanair vom 4. Juni 2007 nur, dass der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 keine Regelung der in diesem Stadium festgestellten Wettbewerbsprobleme erlaube, ohne dass darauf hingewiesen würde, dass die Kommission sich nicht dazu verpflichtet gefühlt habe, die Verpflichtungen zu bewerten, weil sie in Form eines Entwurfs angeboten worden seien. Mit einem solchen Vorgehen verstoße die Kommission gegen die Grundsätze der ordnungsgemäßen Verwaltung und des Vertrauensschutzes.

⁴⁹⁹ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, trägt vor, dass Verpflichtungen, die nicht unterzeichnet seien und ausdrücklich in Entwurfsform abgegeben würden, nicht als „gegenüber der Kommission ... eingegangen“ im Sinne von Art. 8 Abs. 2 der Fusionskontrollverordnung angesehen werden könnten. Solche Verpflichtungen könnten von dem Unternehmen, das sie angeboten habe, geändert oder zurückgenommen werden. Jedenfalls habe es der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007, selbst wenn er formgerecht eingereicht worden wäre, der Kommission nicht erlaubt, mit der erforderlichen Sicherheit festzustellen, dass die festgestellten Wettbewerbsprobleme dadurch gelöst würden, ohne dass eine erneute Befragung der Marktteilnehmer erforderlich gewesen wäre. Im Übrigen könne sich die Klägerin nicht auf den Grundsatz der ordnungsgemäßen Verwaltung als solchen berufen, um geltend zu machen, dass die Kommission den Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 hätte bewerten müssen, und die Kommission habe Ryanair nie zugesichert, dass sie in der angefochtenen Entscheidung alle Verpflichtungsentwürfe bewerten werde.

b) Würdigung durch das Gericht

- 500 Der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 ist von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung ebenso wie die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 aus zwei Gründen zurückgewiesen worden (siehe oben, Randnrn. 466 und 467).
- 501 Zum einen hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung dargelegt, dass der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 „ausdrücklich in Entwurfsform geliefert [wurde], ohne Unterschrift und ohne Einhaltung der formalen Anforderungen, die gemäß Artikel 20 der Verordnung ... Nr. 802/2004 ... erforderlich sind“. Sie hat daraus den Schluss gezogen, dass, „[d]a Ryanair keine neuen Verpflichtungen unterbreitet hat, ... die Kommission nicht gezwungen [ist], sie in der vorliegenden Entscheidung zu bewerten“. Die Kommission hat insbesondere darauf hingewiesen, dass sie „eine Genehmigung von der Einhaltung solcher Verpflichtungsentwürfe nicht abhängig machen [könnte]“ (Randnr. 1237 der angefochtenen Entscheidung).
- 502 Zum anderen hat die Kommission unterstrichen, dass „der [Verpflichtungse]ntwurf [vom 1. Juni 2007 auf jeden Fall], auch wenn er formal eingereicht worden wäre, dennoch nicht ausgereicht [hätte], um es der Kommission zu erlauben, auf der Grundlage der bereits vorliegenden Informationen zu dem Schluss zu kommen, dass er die festgestellten Wettbewerbsbedenken in vollem Umfang und eindeutig beseitigt“ (Randnr. 1237 der angefochtenen Entscheidung unter Verweisung auf Randnr. 43 der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen und das Urteil EDP/Kommission, oben in Randnr. 28 angeführt, Randnrn. 161 bis 163).
- 503 Was den ersten Grund betrifft, auf den sich die Kommission berufen hat, um den Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 zurückzuweisen, ergibt sich bereits aus dem Text dieses Dokuments, dass es sich um einen bloßen Entwurf und nicht um eine

Fassung handelt, die Ryanair binden könnte, was indessen in diesem Verfahrensstadium erforderlich ist. Auch wenn das Dokument mit „Rechtsverbindliche Verpflichtungen von Ryanair gegenüber der Kommission“ überschrieben ist, wird es in Form eines „Entwurfs“ präsentiert, und an der dafür vorgesehenen Stelle fehlt die Unterschrift des Generaldirektors von Ryanair. Im vom Generaldirektor von Ryanair unterzeichneten Anschreiben wird ebenfalls erwähnt, dass das Dokument in Form eines Entwurfs vorgelegt werde, um der Kommission die Möglichkeit zu belassen, letzte Formulierungsänderungen vorzunehmen, die verlangt werden könnten, um sicherzustellen, dass die Verpflichtungen in dem gesamten Dokument klar, eindeutig und kohärent seien. In diesem weit fortgeschrittenen Stadium des Verfahrens verfügt die Kommission indessen nicht mehr über die Möglichkeit, solche Präzisierungen vorzunehmen, vielmehr muss das letzte Verpflichtungsangebot nicht nur für die Partei, die es vorlegt, verbindlich sein, sondern auch für sich genommen ausreichen in dem Sinne, dass die Kommission in der Lage sein muss, es zu beurteilen, ohne erneut die Ansicht von Dritten zu seinem Inhalt einholen zu müssen.

504 Im Übrigen kann der Umstand, dass der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 „auf jeden Fall“ inhaltlich analysiert wurde, nicht dahin gehend verstanden werden, dass die Klägerin damit davon entbunden würde, der Kommission in diesem letzten Stadium des Verfahrens rechtsverbindliche Verpflichtungen vorzulegen.

505 Folglich trägt die Klägerin keine Argumente vor, die geeignet wären, die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung dargelegte Beurteilung rechtlich hinreichend in Frage zu stellen, nach der der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 ihr nicht den sicheren Schluss erlaube, dass er umgesetzt werden könnte und dass die damit geschaffenen Abhilfen so existenzfähig und beständig seien, dass es in absehbarer Zeit nicht zu Behinderungen eines wirksamen Wettbewerbs, die durch die Verpflichtungen verhindert werden sollten, kommen könne.

506 Das Vorbringen der Klägerin zur inhaltlichen Prüfung der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 und des Verpflichtungsentwurfs vom 1. Juni 2007 wird daher, wie im Übrigen in der angefochtenen Entscheidung, nur zur Ergänzung gewürdigt.

4. *Zur inhaltlichen Bewertung der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 und des Verpflichtungsentwurfs vom 1. Juni 2007*

a) Vorbringen der Beteiligten

507 Die Klägerin wirft der Kommission vor, sie habe den Wettbewerbsdruck überbewertet, den Aer Lingus und sie aufeinander ausübten, und die Bedrohung mit einem Eintritt, der die wettbewerbswidrige Ausnutzung eines Monopols verhindern könne, fehlerhaft beurteilt (vgl. die Leitlinien und das Urteil easyJet/Kommission, oben in Randnr. 102 angeführt, Randnr. 202). Die Kommission habe, indem sie sich auf eine fehlerhafte Analyse der Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb gestützt habe, in unverhältnismäßiger Weise von Ryanair verlangt, einen „Upfront buyer“ zu finden, der eine erhebliche Zahl von Flugzeugen in Dublin stationiere, um unmittelbar mit der fusionierten Einheit in Wettbewerb zu treten. Keine Fluggesellschaft könne nämlich so viele Flugzeuge auf einem einzigen Flughafen stationieren und zugleich innerhalb von sechs Monaten Dienstleistungen auf allen 35 sich überschneidenden Strecken anbieten. Viele dieser Strecken seien durch eine hohe Überkapazität gekennzeichnet, und die Frist von sechs Monaten habe es wegen des zeitlichen Rahmens der IATA-Verfahren zur Übertragung von Zeitnischen nicht erlaubt, einem Neueinsteiger die erforderliche Anzahl von Zeitnischen zu übertragen.

508 Die Klägerin macht geltend, dass es nicht den fusionierenden Parteien obliege, zu belegen, dass die angebotenen Verpflichtungen die von der Kommission festgestellten Wettbewerbsprobleme beheben würden. Vielmehr sei es Sache der Kommission, nachzuweisen, dass die Transaktion in ihrer durch die Verpflichtungen geänderten Form einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindere (Urteil EDP/Kommission, oben in Randnr. 28 angeführt, Randnrn. 63 und 77). Doch habe die Kommission keine umfassende Beurteilung des Zusammenschlusses in seiner geänderten Form vorgenommen, obwohl dies nach Randnr. 77 des Urteils EDP/Kommission (oben in Randnr. 28 angeführt) erforderlich sei. Im Übrigen ergebe sich hinsichtlich der nach Ablauf der in Art. 19 Abs. 2 der Verordnung Nr. 802/2004 vorgesehenen Frist angebotenen Verpflichtungen aus den Randnrn. 161 bis 163 des Urteils EDP/Kommission (oben in Randnr. 28 angeführt), dass die Kommission sie nur dann berücksichtigen müsse, wenn sie die Wettbewerbsprobleme, ohne dass es weiterer Ermittlungen bedürfte, eindeutig lösten. Entgegen den Ausführungen in Randnr. 1237 der angefochtenen Entscheidung finde diese Regel auf den Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 keine Anwendung, da er den speziellen Vorschlägen entspreche, die die Kommission auf der Grundlage ihrer Bewertung der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 gemacht habe.

509 Die Klägerin ist im Wesentlichen der Ansicht, dass die Übertragung von Zeitnischen und die Verpflichtungen zu bestimmten Verhaltensweisen ausreichen, um jedes Wettbewerbsproblem zu beheben. So würde die Übertragung von Zeitnischen in London-Heathrow, die die „wertvollsten der Welt“ seien, „[höchstwahrscheinlich] zu einer Expansion auf dieser Strecke durch Wettbewerber führen“ (Randnr. 1216 der angefochtenen Entscheidung). Die Überlassung von Zeitnischen für andere Strecken ab Dublin, Shannon oder Cork hätte es jeder beliebigen Fluggesellschaft erlaubt, auf jeder der sich überschneidenden Strecken oder jeder anderen Strecke ihrer Wahl einzusteigen und dafür gegebenenfalls Flugzeuge in Irland zu stationieren. Das „Einfrieren der Frequenzen“ hätte sichergestellt, dass Ryanair im Fall einer gesteigerten Nachfrage auf einer Strecke nicht in der Lage gewesen wäre, diese Nachfrage zulasten eines Konkurrenten zu „vereinnahmen“. Die Verpflichtung, die Frequenzen außer bei fehlender Rentabilität einer Strecke nicht zu reduzieren, impliziere, dass die kombinierte Kapazität von Ryanair und Aer Lingus es auch dann, wenn es auf einer Strecke keinen Neueinstieg gebe, kaum zuließe, die Preise zu erhöhen und dabei einen akzeptablen Auslastungskoeffizienten zu behalten. Die nach dem Zusammenschluss

sofort vorgenommene Reduzierung der Preise von Aer Lingus um 10% hätte zu sofortigen Einsparungen bei den Verbrauchern geführt. Die genannten Verpflichtungen entsprächen denen, die die Kommission in ihrer Entscheidung vom 11. Februar 2004 (Sache COMP/M.3280 — Air France/KLM), die Betreiber mit einer größeren Marktmacht als Ryanair betroffen habe, akzeptiert habe.

- 510 Die Klägerin macht erstens zu den Verpflichtungen in Bezug auf Zeitnischen geltend, dass die Kommission fehlerhaft den Schluss gezogen habe, dass sie nicht geeignet seien. Die Kommission habe bei der Befragung der Marktteilnehmer nicht die richtige Frage gestellt. Sie hätte fragen müssen, ob die Konkurrenten bereit seien, auf Strecken einzutreten, wenn die fusionierte Einheit dort keine hinreichende Kapazität bereitstelle oder deutlich höhere Preise als vor dem Zusammenschluss anwende. Im Übrigen hätten mehrere Wettbewerber erklärt, dass sie zwar keinen sofortigen Eintritt planten, einen solchen aber in Betracht zögen, wenn es wirtschaftlich interessant sei. Der Umstand, dass kein Wettbewerber geantwortet habe, dass er auf den sich überschneidenden Strecken eintreten werde, sei somit ein Indiz dafür, dass die Wettbewerber glaubten, dass der Zusammenschluss keine wettbewerbswidrigen Auswirkungen haben werde. Es sei daher unangemessen, zu verlangen, dass die Verpflichtungen tatsächlich einen Eintritt auslösten. Mit einer solchen Anforderung werde Ryanair dafür bestraft, dass sie „äußerst effizient“ und ihr Preisangebot so niedrig sei, dass selbst auf den in Form eines „Monopols“ betriebenen Strecken keine Fluggesellschaft mit ihr konkurrieren wolle. Die Klägerin ergänzt, dass sich die Kommission, was Eintritte betreffe, nicht auf die Antworten auf die Frage Nr. 6 des den Marktteilnehmern übermittelten Fragebogens berufen könne, um die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 zu bewerten. Jedenfalls reichten die Verpflichtungen in Bezug auf die Zeitnischen in Dublin aus, um den festgestellten Problemen abzuhelpfen. Die Kommission lege keinen Nachweis dafür vor, warum ein Neueinsteiger in der Lage sein müsse, sofort alle sich überschneidenden Strecken zu betreiben und die gleichen Frequenzen wie Aer Lingus anzubieten, damit von ihm ein wirksamer Wettbewerbsdruck ausgehe (Randnrn. 1200 bis 1206 der angefochtenen Entscheidung). Die insoweit verwendeten

Begriffe „kritische Größe“ und „erforderliche[r] Grad an Wettbewerb“ würden von der Kommission nicht substantiiert.

511 Zweitens trägt die Klägerin zu den Zeitnischen auf den Zielflughäfen vor, dass die Kommission nicht geltend machen könne, dass die Verpflichtungen in Bezug auf Zeitnischen wegen fehlender Präzision zu diesem Punkt unzureichend seien. Aer Lingus verfüge nämlich nur über eine begrenzte Zahl von Zeitnischen auf Primärflughäfen, und Ryanair habe sie nicht abgeben können, ohne die Logik der Transaktion aufs Spiel zu setzen und die Fähigkeit von Aer Lingus, mit den Netzwerkfluggesellschaften zu konkurrieren, erheblich zu reduzieren. Diese Gesellschaften verfügten über eine hinreichende Zahl von Zeitnischen auf den wesentlichen Zielflughäfen. In den meisten Fällen hätten sie eine beherrschende Stellung auf den Drehkreuzen inne, auf denen sie tätig seien. Sie benötigten daher für einen Eintritt oder eine Erweiterung ihrer Verbindungen von ihrem Basisflughafen nach Dublin keine zusätzlichen Zeitnischen. Die entsprechenden Zeitnischen würden nur die beherrschende Stellung dieser Fluggesellschaften auf ihren Basisflughäfen verstärken und die Wettbewerbsbedrohung verringern, die die Marke Aer Lingus auf sie ausüben könne. Das gelte nicht unbedingt für die Billigfluggesellschaften, die dieselben Sekundärflughäfen wie Ryanair, auf denen es keine Probleme in Bezug auf Zeitnischen gebe, anflögen oder anfliegen könnten. In diesem Zusammenhang begehe die Kommission einen Fehler, indem sie sich auf den Begriff der Städtepaare berufe und darauf bestehe, dass der Neueinsteiger eine Billigfluggesellschaft sei, zugleich aber verlange, dass Ryanair Zeitnischen auf Primärflughäfen abgebe. Der Hinweis der Kommission auf den Unterschied zwischen der Ersetzbarkeit aus der Perspektive der Nachfrage und der Ersetzbarkeit aus der Perspektive des Angebots (Randnr. 1208 der angefochtenen Entscheidung) diene nur dazu, diesen „offensichtlichen Widerspruch“ bei der Argumentation zu verschleiern. Was die Befragung der Marktteilnehmer zur Frage der Zielflughäfen anbelange, müssten die Antworten der Konkurrenten mit größter Vorsicht gelesen werden, da viele von ihnen einem gesteigerten Wettbewerb ausgesetzt wären, wenn der Zusammenschluss gebilligt würde. Relevant sei allein die Frage, ob der Zugang zu den Zeitnischen, über die Aer Lingus auf einigen wichtigen Flughäfen verfüge, in dem Fall, dass die fusionierte Einheit ihre Stellung missbrauche, für einen Eintritt wesentlich sei. So sei British Airways nicht der Ansicht gewesen, dass der Zugang zu den Zeitnischen auf den wichtigen Flughäfen wesentlich sei, da es in den entsprechenden

Ballungsräumen andere Flughäfen ohne Engpässe hinsichtlich der Zeitnischen gebe und die für die Zeitnischen geltende Regelung vorsehe, dass die Hälfte neuer Kapazitäten Neueinsteigern zugeteilt werde.

512 Drittens wirft die Klägerin der Kommission hinsichtlich der Fragmentierung eines Eintritts vor, dass sie diesen Umstand in den Randnrn. 1211 und 1212 der angefochtenen Entscheidung herangezogen habe. Der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 sehe indessen speziell vor, dass die Fluggesellschaft, die die Zeitnischen in Heathrow übernehme, bei den Zeitnischen in Dublin den Vorrang habe. Um darzutun, dass ein „fragmentierter Eintritt“ problematisch sei, stütze sich die Kommission zudem nur auf einen allgemeinen Hinweis auf die Antworten auf die im Rahmen des Markttests gestellte Frage Nr. 2 Buchst. b und eine Bezugnahme auf die „kritische Masse“, einen nicht definierten Begriff, der der entsprechenden Antwort von LTU entnommen worden sei (Randnr. 1212 der angefochtenen Entscheidung). Allerdings hätten nur 15 der 20 Teilnehmer an der Marktuntersuchung auf die Frage betreffend den „fragmentierten Eintritt“ geantwortet. Außerdem habe die Kommission — wie in anderen Fällen — nicht anerkannt, dass Einsteiger mit einem bedeutenden Potenzial, im vorliegenden Fall British Airways, SAS, Flybe, Air Baltic und Clickair, Erklärungen abgegeben hätten, die diesen Schlussfolgerungen widersprächen. Einige Antworten legten es sogar nahe, dass der Eintritt eines einzigen Neueinsteigers für den Wettbewerb verhängnisvoll wäre. Die einzige Frage, die hätte gestellt werden sollen, sei die, ob ein Eintritt — unabhängig davon, ob es sich um einen fragmentierten Eintritt oder den eines einzigen Wettbewerbers handle — einen hinreichenden Druck auf die fusionierte Einheit ausüben würde, sofern diese die Preise erhöhte. Die Frage, ob der Einstieg eines einzigen neuen Wettbewerbers eine stärkere Wettbewerbsmacht als der Einstieg mehrerer Neueinsteiger bedeute, sei nicht die richtige Frage.

513 Viertens macht die Klägerin zum Betriebsmodell des Neueinsteigers geltend, dass die Kommission anscheinend verlange, dass dieser exakt dem gleichen Geschäftsmodell wie Aer Lingus folge. Aer Lingus übe jedoch keinen erheblichen Wettbewerbsdruck auf Ryanair aus, und im Übrigen gebe es jedenfalls keinen Beleg dafür, dass eine andere Fluggesellschaft mit welchem Geschäftsmodell auch immer in bedeutendem Maße

mit ihr konkurrieren könne. Da mit der Transaktion im Übrigen bezweckt worden sei, die Effizienz von Aer Lingus im Hinblick auf den Wettbewerb mit den Netzwerkfluggesellschaften zu steigern, hätte die Expansion oder der Eintritt einer anderen Netzwerkfluggesellschaft wie British Airways und Air France den Verbrauchern ohne Weiteres eine Wahlmöglichkeit zu Aer Lingus verschafft. Die Kommission könne nicht einerseits verlangen, dass Ryanair das von einem Neueinsteiger angewandte Geschäftsmodell nenne, und andererseits schlicht vorgeben, dass die angebotenen Verpflichtungen den Markteinstieg bestimmter Fluggesellschaften ermöglichen, die eher als andere in der Lage seien, einen Wettbewerbsdruck auf die fusionierte Einheit auszuüben.

- 514 Fünftens macht die Klägerin zu den Verpflichtungen in Bezug auf Zeitnischen in London-Heathrow geltend, dass die Kommission deren Nutzen mit der Begründung bezweifelt habe, dass sie British Airways und Air France vorbehalten seien. Das sei indessen nicht der Fall, da Ryanair am 1. Juni 2007 schriftlich erklärt habe, dass diese Zeitnischen von jeder Fluggesellschaft übernommen werden könnten, die über eine Infrastruktur in Heathrow verfüge. Jedenfalls habe die Kommission der ihr obliegenden Beweislast nicht genügt, indem sie lediglich den Nutzen der Übertragung der Zeitnischen in Frage gestellt habe. Ebenfalls zu Unrecht habe sie in Randnr. 1217 der angefochtenen Entscheidung behauptet, dass diese beiden Gesellschaften den Wegfall des durch Aer Lingus ausgeübten Wettbewerbsdrucks nicht hinreichend ausgleichen könnten. British Airways und Air France, die zu den mächtigsten Konkurrenten in Europa zählten, seien nämlich seit Jahrzehnten in Irland tätig und würden den irischen Markt gut kennen: British Airways operiere auf der fraglichen Strecke bereits im Rahmen einer Code-Sharing-Vereinbarung mit Aer Lingus, und Air France besitze CityJet, eine in Dublin ansässige Gesellschaft. Ferner belege die Kommission in Randnr. 1218 der angefochtenen Entscheidung in keiner Weise, dass die Transaktion in der durch die Verpflichtungen geänderten Form, wenn die Zeitnischen zwischen zwei sehr starken Fluggesellschaften aufgeteilt würden, einen wirksamen Wettbewerb auf der Strecke Dublin–London (Heathrow) erheblich behindere. Da die Substituierbarkeit der Londoner Flughäfen begrenzt sei, ermögliche diese von Aer Lingus betriebene Strecke im Übrigen nicht die Ausübung eines erheblichen Wettbewerbsdrucks auf die Operationen von Ryanair zu anderen Londoner Flughäfen. Schließlich habe die Kommission, indem sie sich hinsichtlich der Ryanair offenstehenden Möglichkeit, die Zeitnischen in Heathrow ohne Zustimmung der anderen Anteilseigner von Aer

Lingus zu veräußern, auf einen Hinweis auf die Gefahr von „Rechtsstreitigkeiten“ beschränkt habe, das Rechtsgutachten eines irischen Rechtsanwalts außer Acht gelassen, nach dem eine solche Veräußerung möglich sei.

515 Sechstens trägt die Klägerin zu den verhaltensorientierten Verpflichtungen vor, dass sich die Verpflichtung, die Preise von Aer Lingus um 10 % zu senken, leicht anhand der Veröffentlichung des Durchschnittspreises von Aer Lingus in deren Jahresbericht überprüfen lasse. Zu Unrecht verlange die Kommission von Ryanair, zu präzisieren, ob die Senkung der Preise alle sich überschneidenden Strecken betreffe. Es sei nämlich praktisch unmöglich, die Preise auf den sich überschneidenden Strecken zu erhöhen und daneben allgemein die Preise auf allen Kurzstrecken um 10 % zu senken. Ebenso führe, auch wenn die Kommission behaupte, dass sie nicht vorhersehen könne, was ein Wettbewerbspreis sei, die Senkung der Preise zu erheblichen und realisierbaren Vorteilen. Mit dem „Einfrieren der Frequenzen“ im Fall eines Neueinstiegs habe die Behauptung der Kommission hinsichtlich der angeblichen aggressiven Reaktion von Ryanair gegenüber Neueinsteigern beantwortet werden sollen, wonach sie die Frequenzen auf Strecken erhöhe, auf denen eine andere Fluggesellschaft eintrete. Daneben habe die Verpflichtung, die Frequenzen nicht zu reduzieren, bezweckt, die Bedenken zu beseitigen, dass Ryanair die Kapazität auf sich überschneidenden Strecken senke und so ihre Preise erhöhen könne. Mit der Verpflichtung, die kombinierte Kapazität auf den sich überschneidenden Strecken beizubehalten, sei Ryanair nicht mehr in der Lage, ihre Preise zu erhöhen und zugleich einen akzeptablen Auslastungskoeffizienten zu behalten, was bei ihrem Geschäftsmodell entscheidend sei.

516 Was siebte die „Up-front buyer“-Lösung betrifft, trägt die Klägerin zunächst vor, dass eine solche Lösung in früheren Sachen, die Fluggesellschaften betroffen hätten, nie angewandt worden sei. Außerdem sei ein solches Erfordernis überflüssig und unverhältnismäßig. Angesichts des Umstands, dass Ryanair auf dem Markt die niedrigsten Preise anbiete und das Fluggastaufkommen auf vielen sich überschneidenden Strecken nicht für eine dritte Fluggesellschaft ausreiche, sei es wirtschaftlich sehr schwierig, einen „Up-front buyer“ zu finden. Die einzige Lösung bestehe darin, dass

Ryanair und Aer Lingus diese Strecken aufgaben oder mit dem „Up-front buyer“ eine illegale Preisabsprache träfen. Ferner ergebe sich aus dem „Einfrieren der Frequenzen“, dass Einsteiger von einem Eintritt auf den sich überschneidenden Strecken nicht durch die Gefahr abgehalten würden, dass Ryanair ihre Frequenzen auf diesen Strecken erhöhe. Von den Zeitnischen in Heathrow abgesehen, hätten die Zeitnischen in Dublin und auf den meisten anderen Flughäfen in Europa (vielleicht mit Ausnahme der anderen überlasteten Primärflughäfen) keinen Wert an sich und seien daher für eine andere Fluggesellschaft nicht interessant. Schließlich habe die Kommission zu Unrecht angenommen, dass die Verpflichtung in Bezug auf den „Up-front buyer“ wegen ihrer begrenzten Reichweite und des Umstands, dass sie zu einem „fragmentierten Eintritt“ führe, unzureichend sei (Randnr. 1238 der angefochtenen Entscheidung). Diese — mit dem Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 verstärkte — Verpflichtung beruhe auf einem entsprechenden Ersuchen der Dienststellen der Kommission. Die Klägerin kritisiert ferner die Absicht der Kommission, das Risiko, dass sich innerhalb der festgesetzten Frist kein „Up-front buyer“ finde, ihr aufzuerlegen.

- ⁵¹⁷ Die Kommission, unterstützt durch Irland und die Aer Lingus Group, weist darauf hin, dass sie die Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 geprüft und zurückgewiesen habe, wobei sie folgende Feststellungen getroffen habe: Die Maßnahmen in Bezug auf Zeitnischen seien nicht geeignet, da sie keinen wesentlichen Eintritt auf den sich überschneidenden Strecken hervorrufen würden (Randnrn. 1186 bis 1196 der angefochtenen Entscheidung), der „Up-front“-Vorschlag behebe nicht die fehlende Eintrittsperspektive (Randnr. 1197 der angefochtenen Entscheidung), die Reichweite der Verpflichtungen sei ungenügend (Randnrn. 1199 bis 1206 der angefochtenen Entscheidung), in den Verpflichtungen würden keine Zeitnischen auf wichtigen Ziel-flughäfen genannt (Randnrn. 1207 bis 1209 der angefochtenen Entscheidung), die Verpflichtungen hätten nur zum Eintritt mehrerer Fluggesellschaften führen können (fragmentierter Eintritt) (Randnrn. 1210 bis 1212 der angefochtenen Entscheidung), die Verpflichtungen berücksichtigten das Betriebsmodell des neuen Mitbewerbers nicht (Randnrn. 1213 bis 1215 der angefochtenen Entscheidung), mit den Verpflichtungen in Bezug auf Zeitnischen in London-Heathrow könnten die Wettbewerbsprobleme auf der Strecke Dublin-London nicht behoben werden (Randnrn. 1216 bis 1219 der angefochtenen Entscheidung), und mit den anderen Verpflichtungen ließen sich

die Hindernisse für einen wirksamen Wettbewerb nicht beseitigen (Randnrn. 1220 bis 1226 der angefochtenen Entscheidung).

518 Die Kommission vertritt insbesondere den Standpunkt, dass auf den Zugang bezogene Abhilfemaßnahmen nur dann zulässig seien, wenn hinreichend dargetan werde, dass tatsächlich neue Mitbewerber in den Markt eintreten und damit die festgestellten Wettbewerbsprobleme beheben würden (Randnr. 1188 der angefochtenen Entscheidung). Das grundlegende Ziel der Verpflichtungen sei es, wettbewerbsorientierte Marktstrukturen sicherzustellen, und die bloße Drohung des Eintritts eines Mitbewerbers reiche zur Erreichung dieses Ziels ganz offensichtlich nicht oder nur unter ganz außergewöhnlichen Umständen aus. In Wirklichkeit sei die Substituierbarkeit aus der Perspektive der Nachfrage der „unmittelbarste und wirksamste Disziplinierungsfaktor“ gegenüber den Anbietern einer bestimmten Ware oder Dienstleistung — was insbesondere ihre Entscheidungen über die Festlegung der Preise betreffe —, während der Druck in Verbindung mit einem potenziellen Wettbewerb im Allgemeinen weniger direkt sei und jedenfalls eine vertiefte Analyse erforderlich mache. Die Kommission macht geltend, dass sich die relevanten Märkte im vorliegenden Fall nicht durch einen „erwiesenermaßen leichten Zugang“, sondern eher durch eine „Austrittsbewegung der Konkurrenten außer Aer Lingus“ auszeichneten. In den Leitlinien deute nichts darauf hin, dass ein Zusammenschluss, der zur Schaffung eines Monopols führe, einen wirksamen Wettbewerb dann nicht erheblich behindere, wenn eine hinreichende Drohung des Eintritts neuer Mitbewerber bestehe. Auch das Urteil *easyJet/Kommission* (oben in Randnr. 102 angeführt) sei insoweit nicht einschlägig. In jener Rechtsache habe das Gericht den Standpunkt vertreten, dass die namentliche Nennung eines Neueinsteigers nicht notwendig sei, da sich infolge der Verpflichtungen mehrere Konkurrenten an einem Einstieg auf den betroffenen Märkten interessiert gezeigt hätten und der tatsächliche Einstieg eines neuen Mitbewerbers damit als sehr wahrscheinlich angesehen werden könne. Im vorliegenden Fall hingegen sei der Eintritt eines neuen Mitbewerbers unwahrscheinlich, und zwar aus den in Abschnitt 7.8 der angefochtenen Entscheidung genannten Gründen und in Anbetracht des Umstands, dass keiner der Mitbewerber, der auf die Befragung der Marktteilnehmer geantwortet habe, seine Absicht bekannt gegeben habe, konkret auf einer der sich überschneidenden Strecken einzusteigen (Randnrn. 1190 bis 1196 der angefochtenen Entscheidung), eventuell mit Ausnahme von Air France und British Airways, die ihre Tätigkeiten auf der Strecke Dublin–London ausweiteten, was zur Behebung der Wettbewerbsprobleme auf dieser Strecke unzureichend sei (Randnrn. 1216 bis 1219 der angefochtenen Entscheidung). Aufgrund dieser fehlenden Eintrittsperspektive habe die Kommission informell vorgeschlagen, dass Ryanair einen „Up-front buyer“ nenne. Es komme

nicht darauf an, dass es sich um den ersten Zusammenschluss von Fluggesellschaften handele, bei dem die Kommission einen solchen Vorschlag gemacht habe, oder dass Ryanair seine Durchführung für schwierig oder sogar unmöglich gehalten habe. Von den früheren Sachen unterscheide sich die vorliegende Transaktion dadurch, dass sie zwei Gesellschaften betreffe, die Dienstleistungen auf Direktverbindungen anböten und beide eine bedeutende Zahl von Flugzeugen ab demselben Flughafen auf zahlreichen sich überschneidenden Strecken betrieben. Hingegen sei die Überlastung der Flughäfen im vorliegenden Fall im Gegensatz zu den früheren Sachen nicht die einzige Eintrittsbarriere. Die Kommission könne keine Verpflichtungen akzeptieren, die diese Wettbewerbsprobleme mit der Begründung, der Betroffene könne keinen anderen Verpflichtungen zustimmen, nur teilweise lösen.

b) Würdigung durch das Gericht

⁵¹⁹ Der Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 folgte auf vertiefte Diskussionen zwischen der Kommission und Ryanair über den Inhalt der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 und darüber, wie den festgestellten Problemen abzuhelpen sei. Insoweit ist auf das Vorbringen von Ryanair zum Inhalt des Treffens am 1. Juni 2007 (siehe oben, Randnr. 470) und den Inhalt der aufgezeichneten Telefonkonferenz zwischen Ryanair und der Kommission am 29. Mai 2007 Bezug zu nehmen.

⁵²⁰ Trotz der entsprechenden Präzisierungen dazu, was als für die Genehmigung der Transaktion erforderlich angesehen wurde, hat die Klägerin — ihrer eigenen Aussage nach (siehe oben, Randnr. 470) — ein letztes Verpflichtungsangebot vorgelegt, das nicht den Wünschen der Kommission hinsichtlich der erheblichen Zahl der innerhalb von sechs Monaten — mit der Möglichkeit einer Verlängerung um sechs Monate

— ab dem Erlass der angefochtenen Entscheidung in Dublin zu stationierenden Flugzeuge entsprach. Das Angebot von Ryanair bestand in der Akzeptanz des Grundsatzes einer sofortigen Stationierung der Hälfte dieser erheblichen Zahl von Flugzeugen zuzüglich der Stationierung von zwei Flugzeugen für die Strecke London-Heathrow innerhalb von sechs Monaten ab der Veröffentlichung eines neuen Angebots, wobei die Veröffentlichung innerhalb von sechs Monaten — mit der Möglichkeit einer Verlängerung um sechs Monate — ab dem Erlass der angefochtenen Entscheidung erfolgen sollte.

521 Überdies sieht es Ryanair im Rahmen der im vorliegenden Fall angebotenen Abhilfemaßnahmen, also im Wesentlichen des Erwerbs von Zeitnischen durch einen oder mehrere andere Marktteilnehmer, als gesichert an, dass Ryanair/Aer Lingus keine Wettbewerbsprobleme schaffe, solange sie es Neueinsteigern oder bereits präsenten Marktteilnehmern auf der Strecke nach London-Heathrow ermögliche, Zeitnischen zu erwerben, um ihren Marktanteil auszubauen. Nach Ansicht der Kommission reicht diese Maßnahme nicht aus, um die wettbewerbswidrigen Auswirkungen in Form des Wegfalls der Hauptkonkurrentin von Ryanair in Frage zu stellen. In der mündlichen Verhandlung hat sie demgemäß dargelegt, dass es im vorliegenden Fall erforderlich gewesen wäre, dass Ryanair zugunsten von Mitbewerbern auf einen Teil ihres Marktanteils verzichte, anstatt zu versuchen, eine Akzeptanz des Grundsatzes der Schaffung oder Verstärkung der beherrschenden Stellung von Ryanair/Aer Lingus auf der einen oder der anderen Strecke in der Annahme zu erreichen, dass ein hypothetischer Wettbewerber allein aufgrund der ihm angebotenen Zeitnischen dort einsteige oder seinen Marktanteil ausbaue.

522 Dazu ist darauf hinzuweisen, dass sich die Kommission im vorliegenden Fall im Gegensatz zu früheren Zusammenschlüssen im Personenluftverkehrssektor (wie denen, um die es in den Sachen Air France/KLM und Lufthansa/Swiss ging) im Hinblick auf die Sicherstellung des Zugangs zu einer Strecke nicht mit bloßen Zeitnischen begnügen konnte. Es handelt sich nämlich nicht um einen Zusammenschluss zwischen aktiven Betreibern mit Basisflughäfen in verschiedenen Ländern. Ryanair und Aer Lingus operieren vom selben Flughafen, dem Flughafen Dublin, aus, auf dem sie erhebliche Vorteile genießen, gegen die Wettbewerber nicht leicht antreten können.

- 523 Überdies haben die Ergebnisse der Markttests gezeigt, dass die gegenwärtigen und die potenziellen Wettbewerber nicht bereit waren, auf allen von der Transaktion betroffenen Strecken mit der fusionierten Einheit in Wettbewerb zu treten. Selbst auf der Strecke Dublin–London (Heathrow) ist das Interesse einiger Fluggesellschaften, die zum Teil bereits auf dieser Strecke präsent sind, nicht durch eine entsprechende verbindliche Verpflichtungserklärung bestätigt worden, die Ryanair hätte vorlegen können, um ihre Verpflichtung in Bezug auf einen „Up-front buyer“ zu untermauern.
- 524 Aus den Gründen, die in der angefochtenen Entscheidung zu den Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 zu Recht angeführt werden, und unter Berücksichtigung der Präzisionen mit dem Verpflichtungsentwurf vom 1. Juni 2007 trägt die Klägerin in diesem Stadium des Verfahrens keine Argumente vor, mit denen sich die in der angefochtenen Entscheidung dargelegte Bewertung der Kommission, dass sie aufgrund des Verpflichtungsentwurfs vom 1. Juni 2007 nicht mit Sicherheit davon ausgehen könne, dass er umgesetzt werden könne und dass die damit geschaffenen Abhilfen so existenzfähig und beständig seien, dass es in absehbarer Zeit nicht zu Behinderungen eines wirksamen Wettbewerbs, die durch die Verpflichtungen verhindert werden sollten, kommen könne, in rechtlich hinreichender Weise in Frage stellen ließe.
- 525 Der fünfte Klagegrund ist somit sowohl in Bezug auf die formale Ordnungsmäßigkeit der der Kommission im Rahmen des Verwaltungsverfahrens übermittelten Angebote als auch hinsichtlich der inhaltlichen Bewertung der Angebote zurückzuweisen.

- 526 Nach alledem ist die Klage von Ryanair abzuweisen.

Kosten

- 527 Nach Art. 87 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen.
- 528 Da Ryanair mit ihren Anträgen unterlegen ist, sind ihr neben ihren eigenen Kosten entsprechend den Anträgen der Kommission und der Aer Lingus Group deren Kosten aufzuerlegen.
- 529 Nach Art. 87 § 4 Abs. 1 der Verfahrensordnung tragen die Mitgliedstaaten, die dem Rechtsstreit als Streithelfer beigetragen sind, ihre eigenen Kosten. Irland trägt daher seine eigenen Kosten.

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Dritte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Ryanair Holdings plc trägt ihre eigenen Kosten sowie die Kosten der Europäischen Kommission und der Aer Lingus Group plc.

3. Irland trägt seine eigenen Kosten.

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 6. Juli 2010.

Unterschriften

Inhaltsverzeichnis

Sachverhalt	II - 3472
A — Beteiligte	II - 3472
B — Verwaltungsverfahren	II - 3473
C — Inhalt der angefochtenen Entscheidung	II - 3474
1. Relevante Märkte	II - 3475
2. Beurteilung der Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb ...	II - 3476
3. Beurteilung der Verpflichtungen	II - 3478
Verfahren und Anträge der Beteiligten	II - 3478
Rechtliche Würdigung	II - 3480
A — Zum ersten Klagegrund, der die Beurteilung des Konkurrenzverhältnisses zwischen Ryanair und Aer Lingus betrifft	II - 3483
1. Zum den Marktanteilen zugeschriebenen „übermäßigen Gewicht“	II - 3485
a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3485
b) Würdigung durch das Gericht	II - 3486
2. Zur fehlenden Berücksichtigung „grundlegender Unterschiede“ zwischen Ryanair und Aer Lingus	II - 3491
a) Zur Verwendung des Begriffs „nächste Wettbewerber“ und zur „automatischen“ Herleitung eines erheblichen Wettbewerbsdrucks ...	II - 3492
Vorbringen der Beteiligten	II - 3492
Würdigung durch das Gericht	II - 3493

b)	Zu den „grundlegenden Unterschieden“ bei den Betriebskosten, den praktizierten Preisen und dem Niveau der Leistungen	II - 3495
	Vorbringen der Beteiligten	II - 3495
	Würdigung durch das Gericht	II - 3497
c)	Zum Unterschied hinsichtlich der Zielflughäfen	II - 3504
	Vorbringen der Beteiligten	II - 3504
	Würdigung durch das Gericht	II - 3507
3.	Zum Wettbewerbsvorteil aufgrund der Existenz einer Basis auf dem Flughafen Dublin	II - 3516
a)	Vorbringen der Beteiligten	II - 3516
b)	Würdigung durch das Gericht	II - 3517
4.	Zu den „nichttechnischen Beweisen“	II - 3520
a)	Vorbringen der Beteiligten	II - 3520
b)	Würdigung durch das Gericht	II - 3522
5.	Zur wirtschaftsstatistischen Analyse der Kommission	II - 3525
a)	Vorbringen der Beteiligten	II - 3525
b)	Würdigung durch das Gericht	II - 3528
6.	Zu den von Ryanair vorgelegten wirtschaftsstatistischen Analysen	II - 3541
a)	Vorbringen der Beteiligten	II - 3541
b)	Würdigung durch das Gericht	II - 3543
7.	Zum von den Chartergesellschaften ausgeübten Wettbewerbsdruck	II - 3545
a)	Vorbringen der Beteiligten	II - 3545
b)	Würdigung durch das Gericht	II - 3546

8.	Zur Umfrage bei Fluggästen	II - 3548
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3548
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3549
9.	Zur Umfrage bei Firmenkunden	II - 3551
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3551
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3553
10.	Zur Schädigung der Verbraucher	II - 3554
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3554
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3556
B —	Zum zweiten Klagegrund, der die Beurteilung der Einstiegsbarrieren betrifft ...	II - 3557
1.	Zur Bedeutung des fehlenden Markteintritts neuer Wettbewerber auf den relevanten Märkten	II - 3559
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3559
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3560
2.	Zu den Marktein- und -austritten im Flugverkehrssektor	II - 3562
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3562
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3563
3.	Zur Berücksichtigung des Geschäftsmodells von Ryanair	II - 3564
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3564
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3566
4.	Zu den Vorteilen in Verbindung mit Betriebsbasen in Irland	II - 3568
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3568
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3572
		II - 3685

5.	Zu den Kosten und Risiken in Verbindung mit einem Markteintritt	II - 3577
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3577
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3578
6.	Zum Ruf von Ryanair als Einstiegsbarriere	II - 3580
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3580
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3581
7.	Zum rechtzeitigen Zutritt	II - 3583
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3583
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3584
8.	Zur Existenz rentablerer Strecken außerhalb Irlands	II - 3586
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3586
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3587
9.	Zur Flughafenüberlastung	II - 3589
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3589
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3590
10.	Zur Stellung von Ryanair/Aer Lingus auf dem Flughafen Dublin	II - 3592
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3592
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3593
C —	Zum dritten Klagegrund betreffend die streckenbezogene Wettbewerbsanalyse	II - 3594
	1. Zur Zulässigkeit	II - 3594
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3594
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3596

2.	Zur Begründetheit	II - 3598
	a) Zur Strecke Dublin–London	II - 3598
	Vorbringen der Beteiligten	II - 3598
	Würdigung durch das Gericht	II - 3600
	b) Zu den Strecken Dublin–Birmingham, Dublin–Edinburgh, Dublin– Glasgow, Dublin–Manchester und Dublin–Newcastle	II - 3604
	Vorbringen der Beteiligten	II - 3604
	Würdigung durch das Gericht	II - 3606
	— Zur Strecke Dublin–Birmingham	II - 3607
	— Zur Strecke Dublin–Edinburgh	II - 3609
	— Zu den Strecken Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester und Dublin–Newcastle	II - 3610
	c) Zu den Strecken Shannon–London und Cork–London	II - 3611
	Vorbringen der Beteiligten	II - 3611
	Würdigung durch das Gericht	II - 3611
	d) Zu den Strecken Dublin–Frankfurt, Dublin–Paris, Dublin–Madrid, Dublin–Brüssel, Dublin–Berlin und Dublin–Hamburg (Lübeck) ..	II - 3613
	Vorbringen der Beteiligten	II - 3613
	Würdigung durch das Gericht	II - 3614
	— Zu den Strecken Dublin–Berlin und Dublin–Hamburg (Lü- beck)	II - 3614
	— Zur Strecke Dublin–Brüssel	II - 3615
	— Zur Strecke Dublin–Frankfurt	II - 3616
	— Zu den Strecken Dublin–Madrid und Dublin–Paris	II - 3617
		II - 3687

e)	Zu den Strecken Dublin–Mailand und Dublin–Rom	II - 3618
	Vorbringen der Beteiligten	II - 3618
	Würdigung durch das Gericht	II - 3619
D —	Zum vierten Klagegrund betreffend die geltend gemachten Effizienzgewinne	II - 3621
1.	Zur Nachweisbarkeit der vorgetragenen Effizienzgewinne	II - 3624
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3624
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3628
2.	Zur Fusionspezifität bestimmter geltend gemachter Effizienzgewinne ..	II - 3636
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3636
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3637
3.	Zum Verbrauchernutzen	II - 3639
	a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3639
	b) Würdigung durch das Gericht	II - 3640
4.	Ergebnis der Analyse der Auswirkungen der Transaktion auf den Wettbewerb	II - 3643
E —	Zum fünften Klagegrund betreffend die Beurteilung der Verpflichtungen ...	II - 3644
1.	Vorbemerkungen	II - 3644
	a) Zum Rahmen für die Analyse von Verpflichtungen	II - 3644
	b) Zur Beschreibung und Bewertung der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007	II - 3647
	c) Zur Beschreibung und Bewertung des Verpflichtungsentwurfs vom 1. Juni 2007	II - 3653

2. Zum Fehlen formaler Mängel der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007	II - 3657
a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3657
b) Würdigung durch das Gericht	II - 3662
3. Zum Fehlen formaler Mängel des Verpflichtungsentwurfs vom 1. Juni 2007	II - 3665
a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3665
b) Würdigung durch das Gericht	II - 3667
4. Zur inhaltlichen Bewertung der Verpflichtungen vom 3. Mai 2007 und des Verpflichtungsentwurfs vom 1. Juni 2007	II - 3669
a) Vorbringen der Beteiligten	II - 3669
b) Würdigung durch das Gericht	II - 3678
Kosten	II - 3681