



EUROPÄISCHE KOMMISSION

PRESSEMITTEILUNG

Brüssel, 27. Februar 2013

Fusionskontrolle: Kommission untersagt geplante Übernahme von Aer Lingus durch Ryanair

Die Europäische Kommission hat die geplante Übernahme der irischen nationalen Fluggesellschaft Aer Lingus durch die Billigfluggesellschaft Ryanair nach der EU-Fusionskontrollverordnung untersagt. Die Übernahme hätte die zwei führenden Fluglinien Irlands vereint. Die Kommission kam nach Prüfung des Vorhabens zu dem Ergebnis, dass der Zusammenschluss zum Nachteil der Verbraucher ausgefallen wäre, da durch ihn auf 46 Strecken, auf denen Aer Lingus und Ryanair sich derzeit einen harten Konkurrenzkampf liefern, ein Monopol bzw. eine marktbeherrschende Stellung entstanden wäre. Dies hätte zu einer Einschränkung des Angebots geführt und für die Flugreisenden auf diesen Strecken aller Wahrscheinlichkeit nach höhere Preise zur Folge gehabt. Im Zuge des Verfahrens bot Ryanair Abhilfemaßnahmen an, die von der Kommission eingehend geprüft und Markttests unterzogen wurden. Die angebotenen Maßnahmen genügten jedoch nicht, um die Wettbewerbsbedenken der Kommission auszuräumen.

Der für Wettbewerbspolitik zuständige Vizepräsident der Kommission Joaquín Almunia erklärte: *„Mit diesem Beschluss schützt die Kommission über 11 Millionen irische und europäische Flugreisende, die jedes Jahr ab oder nach Dublin, Cork, Knock und Shannon fliegen. Sie hätten nach der Übernahme von Aer Lingus durch Ryanair höchstwahrscheinlich höhere Preise zahlen müssen. Im Laufe des Verfahrens hatte Ryanair zahlreiche Gelegenheiten, Abhilfemaßnahmen anzubieten oder seine Vorschläge nachzubessern. Die vorgeschlagenen Maßnahmen waren jedoch unzureichend. Damit konnten die ernststen Wettbewerbsprobleme, die die Übernahme auf nicht weniger als 46 Strecken aufgeworfen hätte, einfach nicht gelöst werden.“*

Ryanair und Aer Lingus sind mit Abstand die wichtigsten Luftfahrtunternehmen, die Flüge ab Irland anbieten. Sie sind auf 46 Strecken direkte Wettbewerber. Die von Ryanair geplante Übernahme von Aer Lingus wurde zum dritten Mal bei der Kommission zur Genehmigung angemeldet. Die Kommission erließ bereits bei Ryanairs erstem Übernahmeversuch im Jahr 2007 einen [Negativbeschluss \(IP/07/893\)](#), der vom Gerichtshof der Europäischen Union bestätigt wurde ([MEMO/10/300](#)). Die zweite Anmeldung des Vorhabens wurde 2009 von Ryanair zurückgezogen.

Die Kommission berücksichtigte bei der Prüfung der dritten Anmeldung die geänderten Marktbedingungen. Ryanair und Aer Lingus verfügen heute über eine stärkere Marktstellung als 2007. Ihr gemeinsamer Marktanteil bei Kurzstreckenflügen ab Dublin ist von 80 % (2007) auf 87 % (2012) angewachsen. Ferner stieg die Zahl der Strecken, auf denen sowohl Ryanair als auch Aer Lingus Flüge von und nach Irland anbieten, im gleichen Zeitraum von 35 auf 46.

Im Falle eines Zusammenschlusses hätten die beiden Unternehmen auf diesen 46 Strecken über einen sehr hohen gemeinsamen Marktanteil verfügt. Auf 28 Strecken wäre sogar ein echtes Monopol entstanden. Auf weiteren elf dieser 46 Strecken hätten voraussichtlich nur Charterfluggesellschaften Wettbewerbsdruck auf das neu aufgestellte Unternehmen ausüben können. Allerdings wäre auch dies nur in geringem Umfang möglich gewesen, da Charterfluggesellschaften ein ganz anderes Geschäftsmodell verfolgen. Sieben Strecken werden derzeit außer von Ryanair und Aer Lingus auch von anderen Linienfluggesellschaften bedient. Auf diesen Strecken verfügen Ryanair und Aer Lingus nicht nur über sehr hohe Marktanteile, sondern sind auch enge, wenn nicht gar engste Wettbewerber. Dies ist darauf zurückzuführen, dass konkurrierende Linienfluggesellschaften sich in der Regel auf Flüge mit Umsteigemöglichkeit auf ihren eigenen Luftverkehrsdrehkreuzen konzentrieren (typische Beispiele dafür sind British Airways mit dem Hub London Heathrow, Lufthansa mit Frankfurt und Air France mit dem Drehkreuz Paris Charles de Gaulle). Ryanair und Aer Lingus bieten dagegen Direktverbindungen an.

Der geplante Zusammenschluss hätte daher den derzeit regen Wettbewerb zwischen Ryanair und Aer Lingus auf diesen Strecken beendet. Außerdem bestätigte die Untersuchung der Kommission, dass vor allem aufgrund der starken Stellung der beiden etablierten Anbieter auf dem irischen Markt hohe Eintrittsschranken bestehen. Es ist nicht damit zu rechnen, dass nach einem Zusammenschluss ein neuer Marktteilnehmer Stützpunkte auf den relevanten irischen Flughäfen gegründet und das neu aufgestellte Unternehmen hinreichend unter Druck gesetzt hätte.

Die Wahlmöglichkeiten der Flugreisenden wären erheblich eingeschränkt worden und Wettbewerber wären wohl kaum in der Lage gewesen, dem Marktverhalten des neuen Unternehmens angemessene Grenzen zu setzen. Dies hätte für die Flugreisenden aller Wahrscheinlichkeit nach höhere Preise zur Folge gehabt.

Die von Ryanair vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen

Ryanair bot im Laufe des Verfahrens mehrmals Abhilfemaßnahmen an. Sein letztes Zusagenpaket umfasste im Wesentlichen die Veräußerung des Geschäfts von Aer Lingus auf 43 der von beiden Unternehmen bedienten Strecken an Flybe und die Abtretung von Start- und Landeslots an den Londoner Flughäfen an IAG/British Airways, so dass IAG/British Airways drei Strecken hätte bedienen können (Dublin-London, Shannon-London und Cork-London). Flybe und IAG hatten zugesagt, die Strecken drei Jahre lang zu bedienen. Ferner wurde angeboten, weitere Zeitnischen auf den Strecken London-Irland freizugeben.

Die Untersuchung der Kommission ergab jedoch, dass diese Abhilfemaßnahmen – angesichts der Tragweite und des Umfangs der Wettbewerbsbedenken für die 46 Strecken – nicht gewährleisten, dass Kunden keine Nachteile erleiden würden. Die Kommission stellte insbesondere fest, dass Flybe kein Käufer war, der hinreichenden Wettbewerbsdruck auf das zusammengeschlossene Unternehmen hätte ausüben können. Auch IAG/British Airways wäre dazu nicht in der Lage gewesen und hätte zudem wenig Anreiz gehabt, die betreffenden Strecken nach den vereinbarten drei Jahren weiter zu bedienen.

Die Kommission konnte nicht mit hinreichender Sicherheit davon ausgehen, dass die Verpflichtungsangebote tatsächlich zeitnah umgesetzt werden könnten. Ob die Maßnahmen langfristig die gewünschte Wirkung zeigen würden, war ebenfalls ungewiss.

Während des Prüfverfahrens holte die Kommission Stellungnahmen zahlreicher Marktteilnehmer in Irland und in anderen Ländern ein. Dabei handelte es sich um Wettbewerber, Kunden, Reiseveranstalter, Verbraucherverbände, Behörden und Flughafenbetreiber. Insgesamt wurden drei solcher Markttests zu den verschiedenen Verpflichtungsangeboten von Ryanair durchgeführt.

Hintergrund

Die geplante Übernahme wurde am 24. Juli 2012 bei der Kommission zur Genehmigung nach der EU-Fusionskontrollverordnung angemeldet. Am 29. August 2012 leitete die Kommission ein eingehendes Prüfverfahren ein (siehe [IP/12/921](#)). Die Frist für den Erlass eines Beschlusses in dieser Sache wurde verlängert, um der Kommission Zeit für die Prüfung der am 7. Dezember 2012 vorgelegten Verpflichtungsangebote zu geben. In der im November 2012 übermittelten Mitteilung der Einwände wurden die beteiligten Unternehmen darüber unterrichtet, dass ihr Zusammenschluss Anlass zu ernststen Bedenken gibt und möglicherweise verboten werden würde.

Seit 2004 hat die Kommission 15 Zusammenschlussvorhaben und mehrere geplante Allianzen im Luftverkehr geprüft. Dieser Beschluss ist der dritte Negativbeschluss im Luftfahrtbereich. Der erste Negativbeschluss bezog sich auf den 2007 unternommenen Versuch von Ryanair, Aer Lingus zu übernehmen. Der zweite Negativbeschluss betraf die geplante Übernahme von Aegean Airlines durch Olympic Air im Jahr 2011 (siehe [IP/11/68](#)). Alle Negativbeschlüsse betrafen Zusammenschlüsse von Fluggesellschaften mit großen Stützpunkten am selben Heimatflughafen.

Bei Zusammenschlüssen von Fluggesellschaften untersucht die Kommission zunächst, wie sich das geplante Rechtsgeschäft auf die von beiden Unternehmen bedienten Strecken auswirken könnte. Zudem prüft sie, ob sich der Zusammenschluss auf die Möglichkeit der einen Fluggesellschaft auswirken würde, auf die andere Wettbewerbsdruck auszuüben, indem sie auf einer bestimmten Strecke zu einem bestimmten Zeitpunkt den Flugbetrieb aufnimmt. Diese beiden Fragen sind insbesondere von Bedeutung, wenn die Fusionspartner auf demselben Heimatflughafen große Stützpunkte unterhalten.

Unternehmen und Produkte

Ryanair ist eine Billigfluggesellschaft, die hauptsächlich innerhalb Europas Direktflüge im Linienflugverkehr anbietet. Das Unternehmen unterhält eine Flotte von 305 Flugzeugen sowie 51 Stützpunkte in Europa, wovon London Stansted, Brüssel Charleroi, Mailand Bergamo und Dublin die wichtigsten sind. In der IATA-Sommerflugplanperiode 2012 bediente Ryanair 62 von Dublin ausgehende Kurzstrecken.

Die irische Linienfluggesellschaft Aer Lingus ist vor allem im Direktfluggeschäft tätig. Ihr wichtigster Stützpunkt ist der Flughafen Dublin, von dem ein erheblicher Teil ihrer Linienflüge abgeht. In der IATA-Sommerflugplanperiode 2012 bediente Aer Lingus (einschließlich Aer Arann) 66 von Dublin ausgehende Kurzstrecken. Aer Lingus gehört keiner Luftverkehrsallianz an, sondern verfolgt ein Konzept einer „offenen Netzarchitektur“, bei dem es dank seiner Neutralität zusätzlich zu Direktflügen auch allianzübergreifende Partnerschaften eingehen und über große Luftverkehrsdrehkreuze Anschlüsse zu Zielen in aller Welt anbieten kann.

Ryanair ist mit 29,8 % der von Aer Lingus ausgegebenen Aktien der Hauptaktionär dieses Unternehmens. Dieser Aktienbesitz wird derzeit von der britischen Wettbewerbsbehörde geprüft. Die irische Regierung ist der zweitgrößte Anteilseigner mit rund 25,1 % der Aktien.

Fusionskontrollvorschriften und -verfahren

Die Kommission hat die Aufgabe, Fusionen und Übernahmen von Unternehmen zu prüfen, deren Umsatz bestimmte Schwellenwerte übersteigt (vgl. Artikel 1 der [Fusionskontrollverordnung](#)), und dafür zu sorgen, dass Zusammenschlüsse den wirksamen Wettbewerb weder im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) noch in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindern.

Der weitaus größte Teil der angemeldeten Zusammenschlüsse ist wettbewerbsrechtlich unbedenklich und wird nach einer Standardprüfung genehmigt. Nach der Anmeldung muss die Kommission in der Regel innerhalb von 25 Arbeitstagen entscheiden, ob sie den Zusammenschluss genehmigt (Phase I) oder ein eingehendes Prüfverfahren einleitet (Phase II). Derzeit laufen zwei weitere eingehende Prüfverfahren (Phase II). In dem ersten wird der geplante Zusammenschluss von Munksjö und dem europäischen „Label and Processing“-Geschäft von Ahlstrom in der Papierbranche untersucht (Frist: 16. Mai 2013; siehe [IP/12/1338](#)). Das zweite Verfahren betrifft die von Syniverse geplante Übernahme seines Konkurrenten Mach (Frist: 30. Mai 2013; siehe [IP/12/1439](#)); beide Unternehmen bieten Clearingdienste für Roamingdaten an.

Weitere Informationen finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=2_M_6663

Siehe auch [MEMO/13/144](#)

Kontakt:

[Antoine Colombani](#) (+32 229-74513)

[Marisa Gonzalez Iglesias](#) (+32 229-51925)

[Maria Madrid Pina](#) (+32 229-54530)