

URTEIL DES GERICHTS (Zweite Kammer)

4. Juli 2006*

In der Rechtssache T-177/04

easyJet Airline Co. Ltd mit Sitz in Luton (Vereinigtes Königreich), Prozessbevollmächtigte: zunächst J. Cook, J. Parker und S. Dolan, Solicitors, dann Rechtsanwälte M. Werner und M. Waha, L. Mills, Solicitor, sowie Rechtsanwälte M. de Lasala Lobera und R. Malhotra,

Klägerin,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch P. Oliver, A. Bouquet und A. Whelan als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

* Verfahrenssprache: Englisch.

unterstützt durch

Französische Republik, vertreten durch G. de Bergues als Bevollmächtigten,
Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Streithelferin,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung der Kommission vom 11. Februar 2004,
mit der unter dem Vorbehalt, dass die angebotenen Zusagen eingehalten werden,
der Zusammenschluss zwischen der Gesellschaft Air France und der Koninklijke
Luchtvaart Maatschappij NV für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt
wird (Sache COMP/M.3280 — Air France/KLM),

erlässt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten J. Pirrung sowie der Richter N. J. Forwood und
S. Papasavvas,

Kanzler: K. Andová, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom
23. November 2005

folgendes

Urteil

Rechtlicher Rahmen

- 1 Die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. L 395, S. 1, in der berichtigten [ABl. 1990, L 257, S. 13] und durch die Verordnung [EG] Nr. 1310/97 des Rates vom 30. Juni 1997 [ABl. L 180, S. 1, berichtet in ABl. 1998, L 40, S. 17] geänderten Fassung) gilt nach ihrem Artikel 1 für alle Zusammenschlüsse von gemeinschaftsweiter Bedeutung im Sinne der Absätze 2 und 3 dieses Artikels.
- 2 Nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung Nr. 4064/89 sind Zusammenschlüsse von gemeinschaftsweiter Bedeutung vorab bei der Kommission anzumelden.
- 3 Nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung Nr. 4064/89 trifft die Kommission, wenn sie feststellt, dass der angemeldete Zusammenschluss zwar unter die Verordnung fällt, jedoch keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gibt, die Entscheidung, keine Einwände zu erheben, und erklärt den Zusammenschluss für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt (im Folgenden: Phase I).

- 4 Nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung Nr. 4064/89 hingegen trifft die Kommission, wenn sie feststellt, dass der angemeldete Zusammenschluss unter die Verordnung fällt und Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gibt, die Entscheidung, das Verfahren einzuleiten (im Folgenden: Phase II).
- 5 Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung Nr. 4064/89 lautet:

„Stellt die Kommission fest, dass der angemeldete Zusammenschluss nach Änderungen durch die beteiligten Unternehmen keinen Anlass mehr zu ernsthaften Bedenken im Sinne des Absatzes 1 Buchstabe c) gibt, so kann sie gemäß Absatz 1 Buchstabe b) die Entscheidung treffen, den Zusammenschluss für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt zu erklären.

Die Kommission kann ihre Entscheidung gemäß Absatz 1 Buchstabe b) 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.“

- 6 Nach Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung Nr. 4064/89 kann die Kommission die erlassene Entscheidung widerrufen, wenn die beteiligten Unternehmen einer in der Entscheidung vorgesehenen Auflage zuwiderhandeln.
- 7 In der Mitteilung über im Rahmen der Verordnung Nr. 4064/89 und der Verordnung (EG) Nr. 447/98 der Kommission zulässige Abhilfemaßnahmen (ABl. 2001, C 68, S. 3, im Folgenden: Mitteilung über Abhilfemaßnahmen) legt die

Kommission die Leitlinien dar, nach denen sie bei Verpflichtungszusagen vorzugehen beabsichtigt, und führt insbesondere aus:

- Es obliegt den Parteien, die Kommission davon zu überzeugen, dass durch die Abhilfemaßnahme die Bedingungen für einen wirksamen Wettbewerb im Gemeinsamen Markt auf Dauer wiederhergestellt werden (Nr. 6), und gleich von Anfang an allen Zweifeln vorzubeugen, die in Bezug auf Art, Umfang und Tragweite der vorgeschlagenen Abhilfemaßnahme sowie auf die Wahrscheinlichkeit ihrer erfolgreichen, vollständigen und rechtzeitigen Durchführung durch die Parteien aufkommen könnten (Nr. 7);
- die Verpflichtungen dienen im Wesentlichen dazu, wettbewerbsfähige Marktstrukturen zu gewährleisten; Verpflichtungen struktureller Art, z. B. die Verpflichtung, eine Tochtergesellschaft zu veräußern, sind generell angesichts der Zielsetzung der Verordnung Nr. 4064/89 vorzuziehen, soweit derartige Verpflichtungen die Begründung oder aber Verstärkung einer bereits von der Kommission festgestellten beherrschenden Stellung verhindern und darüber hinaus keine mittel- oder langfristige Überwachung benötigen. Doch kann nicht automatisch ausgeschlossen werden, dass auch andere Arten von Verpflichtungen die Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung verhindern können. Ob derartige Verpflichtungen akzeptiert werden können, muss in jedem Einzelfall gesondert bestimmt werden (Nr. 9);
- Verpflichtungen, die in Phase I gegenüber der Kommission eingegangen werden, müssen alle „ernsthaften Bedenken“ im Sinne des Artikels 6 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung Nr. 4064/89 in überzeugender Weise ausschließen (Nr. 11);
- droht ein geplanter Zusammenschluss, eine beherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken, durch die wirksamer Wettbewerb erheblich behindert würde, so ist es — abgesehen von einem Verbot — für die Aufrechterhaltung des Wettbewerbs die beste Lösung, wenn im Wege der Veräußerung die Voraussetzungen für die Schaffung einer neuen wettbewerbsfähigen Einheit oder für die Stärkung bestehender Wettbewerber geschaffen werden (Nr. 13);

- bei den zu veräußernden Tätigkeiten muss es sich um ein lebensfähiges Geschäft handeln, das in den Händen eines fähigen Käufers wirksam und auf Dauer mit dem durch die Fusion entstandenen Unternehmen konkurrieren kann. Ein lebensfähiges Geschäft ist in der Regel ein bereits bestehendes Unternehmen, das selbständig tätig sein kann, d. h. unabhängig von den sich zusammenschließenden Unternehmen hinsichtlich der Rohstoffversorgung oder anderer Formen der Zusammenarbeit, mit Ausnahme einer Übergangszeit, in der eine solche Abhängigkeit bestehen könnte (Nr. 14);

 - in manchen Fällen hängt die Lebensfähigkeit des Veräußerungspakets wegen der Aktiva, die zu dem Geschäft gehören, weitgehend davon ab, wer der Käufer sein wird. Die Kommission wird hier den Zusammenschluss erst genehmigen, wenn sich die Parteien verpflichten, das notifizierte Vorhaben erst durchzuführen, nachdem sie mit einem von der Kommission gutgeheißenen Käufer eine verbindliche Vereinbarung über das Veräußerungspaket geschlossen haben (Nr. 20);

 - während die Veräußerung als Abhilfemaßnahme bevorzugt wird, ist sie jedoch für die Kommission nicht die einzige Abhilfemaßnahme. In manchen Fällen ist nämlich die Veräußerung eines Unternehmens unmöglich. In diesen Fällen muss die Kommission entscheiden, ob sich andere Arten von Abhilfemaßnahmen in einer Weise auf den Markt auswirken, die ausreicht, um wirksamen Wettbewerb wiederherzustellen (Nr. 26).
- 8 Nach der Bekanntmachung der Kommission über die Definition des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft (ABl. 1997, C 372, S. 5, im Folgenden: Bekanntmachung über die Marktdefinition) speisen sich die Wettbewerbskräfte, denen die Unternehmen unterliegen, hauptsächlich aus drei Quellen: Nachfragesubstituierbarkeit, Angebotssubstituierbarkeit und potenzieller Wettbewerb. Aus wirtschaftlicher Sicht — im Hinblick auf die Definition des relevanten Marktes — stellt die Möglichkeit der Nachfragesubstitution die unmittelbarste und wirksamste disziplinierende Kraft dar, die auf die Anbieter eines gegebenen Produktes einwirkt, vor allem was ihre Preisentscheidungen anbetrifft (Nr. 13).

Sachverhalt

Die fraglichen Unternehmen

- 9 Am 11. Februar 2004 erließ die Kommission am Ende der Phase I eine Entscheidung, mit der sie gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung Nr. 4064/89 unter dem Vorbehalt, dass die angebotenen Zusagen eingehalten werden, den Zusammenschluss für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärte (Sache COMP/M.3280 — Air France/KLM) (ABl. C 60, S. 5; im Folgenden: angefochtene Entscheidung). Die Klägerin ist eine Billigfluggesellschaft mit Sitz im Vereinigten Königreich, die zu attraktiven Preisen Flüge zu verschiedenen Zielen in Europa anbietet.
- 10 Air France ist eine in Frankreich ansässige Fluggesellschaft, die hauptsächlich in drei Bereichen tätig ist: Personenbeförderung im Luftverkehr, Frachttransport und Wartungsdienste. Air France betreibt ein Drehkreuzsystem, dessen wichtigstes Drehkreuz für internationale Flüge der Flughafen Roissy-Charles-de-Gaulle (im Folgenden: CDG) und für Inlandsflüge der Flughafen Paris-Orly (im Folgenden: Orly) ist. Air France ist außerdem eines der Gründungsmitglieder der SkyTeam-Allianz; die übrigen Mitglieder dieser Allianz sind die Gesellschaften Aeromexico, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Northwest Airlines und Korean Air.
- 11 KLM ist eine in den Niederlanden ansässige Fluggesellschaft, die im Wesentlichen in vier Bereichen tätig ist: Personenbeförderung im Luftverkehr, Frachttransport, Wartungsdienste sowie Durchführung von Charterflügen und Billiglinienflügen durch ihre Tochtergesellschaft Transavia. KLM betreibt ein Drehkreuzsystem, dessen wichtigstes Drehkreuz der Flughafen Amsterdam-Schiphol ist. KLM hat mit Northwest Airlines eine Allianzvereinbarung getroffen, die hauptsächlich die Nordatlantikrouten betrifft.

Verwaltungsverfahren vor der Kommission

- 12 Am 18. Dezember 2003 meldeten Air France und KLM bei der Kommission gemäß der Verordnung Nr. 4064/89 eine am 16. Oktober 2003 unterzeichnete Rahmenvereinbarung an. Nach dieser Vereinbarung sollte Air France sämtliche wirtschaftlichen Interessen von KLM sowie schrittweise die Kontrolle über KLM erwerben. Air France sollte zunächst 49 % der Stimmrechte innerhalb von KLM erwerben, wodurch sie ein Vetorecht in Bezug auf strategische Maßnahmen, nämlich den Beschluss des Strategieplans und des Budgets sowie die Bestellung der Geschäftsführer von KLM, erhalten würde, und später die übrigen Stimmrechte (im Folgenden: Zusammenschluss).
- 13 Am 23. Dezember 2003 richtete die Kommission gemäß Artikel 11 der Verordnung Nr. 4064/89 an über 90 Wettbewerber, darunter die Klägerin, ein Auskunftsverlangen zum Zusammenschluss. Am 14. Januar 2004 nahm die Klägerin Stellung.
- 14 Am 21. Januar 2004 boten Air France und KLM der Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung Nr. 4064/89 Zusagen an. Am 23. Januar 2004 übermittelte die Kommission diese Zusagen den beteiligten Dritten zur Stellungnahme. Am 30. Januar und 4. Februar 2004 äußerte sich die Klägerin zu den von den Parteien des Zusammenschlusses angebotenen Zusagen.
- 15 Am 11. Februar 2004 erließ die Kommission am Ende der Phase I die angefochtene Entscheidung, in der sie feststellte, dass der Zusammenschluss unter dem Vorbehalt, dass die angebotenen Zusagen eingehalten würden, mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sei.

Von der Kommission akzeptierte Zusagen

¹⁶ Um die ernsthaften Bedenken auszuräumen, die der Zusammenschluss hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt weckte, boten Air France und KLM Zusagen an, mit denen die Wettbewerbsprobleme in Bezug auf 14 Strecken, davon neun in Europa (Paris–Amsterdam, Lyon–Amsterdam, Marseille–Amsterdam, Toulouse–Amsterdam, Bordeaux–Amsterdam, Mailand–Amsterdam, Rom–Amsterdam, Venedig–Amsterdam und Bologna–Amsterdam) behoben werden sollten. Die Zusagen, die der Kontrolle durch einen Beauftragten unterliegen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Zusagen in Bezug auf die Kurzstrecken (europäische Strecken): Die fusionierte Einheit sagt zu, ohne finanzielle Gegenleistung und gemäß dem in den Zusagen festgelegten Verfahren eine Reihe von Zeitnischen in Amsterdam und/oder Paris und/oder Lyon und/oder Mailand und/oder Rom zur Verfügung zu stellen und einem oder mehreren neuen Marktteilnehmern zu gestatten, auf angegebenen europäischen Strecken tägliche Dienste (neue oder zusätzliche) im direkten Personenlinienluftverkehr anzubieten; für die Strecke Paris–Amsterdam müssen bis zu sechs Flüge täglich, für die Strecke Mailand–Amsterdam bis zu vier Flüge täglich, für die Strecken Lyon–Amsterdam und Rom–Amsterdam bis zu drei Flüge täglich sowie für die Strecken Marseille–Amsterdam, Toulouse–Amsterdam, Bordeaux–Amsterdam, Venedig–Amsterdam und Bologna–Amsterdam bis zu zwei Flüge täglich überlassen werden;

- Zusagen in Bezug auf die Langstrecken (interkontinentale Strecken): In den Flughäfen von Amsterdam und Paris sind Zeitnischen für diejenigen Langstrecken zur Verfügung zu stellen, die nach der angefochtenen Entscheidung Wettbewerbsprobleme aufwerfen;

- Zusagen in Bezug auf die Bedingungen der Freigabe der Zeitnischen: Die von der fusionierten Einheit freigegebenen Zeitnischen dürfen nicht mehr als 90 Minuten von der Zeit abweichen, die der neue Marktteilnehmer für die Langstrecken beantragt hat, und nicht mehr als 30 Minuten von der Zeit, die er für die europäischen Strecken beantragt hat; auf der Grundlage, dass CDG und Orly für den europäischen Personenluftverkehr austauschbar sind, können potenzielle neue Marktteilnehmer Zeitnischen entweder im einen oder im anderen Flughafen beantragen;

- die Zusagen in Bezug auf die Zeitnischen gelten zeitlich unbegrenzt; die fusionierte Einheit kann sich jedoch auf die Überprüfungsklausel berufen, wenn außergewöhnliche Umstände oder radikale Änderungen der Marktbedingungen wie der Betrieb eines konkurrierenden Luftverkehrsdienstes auf einer angegebenen Langstrecke oder einer angegebenen europäischen Strecke dies rechtfertigt. Die Kommission kann dann beschließen, eine oder mehrere Zusagen aufzuheben, abzuändern oder zu ersetzen. Kommt die Kommission aufgrund der Überprüfung zu dem Ergebnis, dass die Verpflichtung der fusionierten Einheit, auf einer bestimmten Strecke Zeitnischen freizugeben, erloschen ist, so kann der neue Marktteilnehmer die zuvor erhaltenen Zeitnischen weiterhin nutzen. Beendet er auf einer bestimmten Strecke die Nutzung der Zeitnischen, so müssen diese auf den Zeitnischenkoordinator zurückübertragen werden;

- Einfrieren der Zahl der Flüge: Die fusionierte Einheit sagt zu, auf der Strecke Paris–Amsterdam oder gegebenenfalls der Strecke Lyon–Amsterdam von dem Zeitpunkt an, zu dem der neue Erbringer von Luftverkehrsdienstleistungen auf der betreffenden Strecke den Betrieb aufnimmt, für eine bestimmte Dauer keine zusätzlichen Flüge anzubieten. Die Zahl der Flüge wird für sechs aufeinanderfolgende Flugperioden, so wie sie von der International Air Transport Association (IATA) festgelegt werden, eingefroren. Außerdem sagt die fusionierte Einheit zu, während sechs aufeinanderfolgender IATA-Flugperioden über die Gesamtzahl von 14 Flügen wöchentlich auf der Strecke Amsterdam–New-York (Flughafen J. F. Kennedy) hinaus keine zusätzlichen Flüge anzubieten und auf der Strecke Amsterdam–New-York (Flughafen Newark) keine zusätzlichen Flüge anzubieten, beginnend mit der Aufnahme des Betriebes eines Direktflugdienstes durch den neuen Erbringer von Luftverkehrsdienstleistungen auf dieser Strecke;

- Interlining-Vereinbarungen: Die fusionierte Einheit sagt zu, auf Antrag eines neuen Marktteilnehmers mit diesem eine Interlining-Vereinbarung für alle in der angefochtenen Entscheidung genannten Strecken zu schließen;

- besondere Prorating-Vereinbarungen: Die fusionierte Einheit sagt zu, auf Antrag eines potenziellen neuen Marktteilnehmers mit diesem eine besondere Prorating-Vereinbarung für Flüge zu schließen, deren wirklicher Abgangs- und wirklicher Zielort in Frankreich und/oder in den Niederlanden liegen, sofern ein Teil der Reise auf der Strecke Paris–Amsterdam erfolgt;

- Vielfliegerprogramm: Wenn ein neuer Marktteilnehmer dies beantragt, wird die fusionierte Einheit ihm gestatten, an ihrem Vielfliegerprogramm für die in der angefochtenen Entscheidung genannten Strecken zu denselben Bedingungen teilzunehmen wie die übrigen Mitglieder der Allianz, der die fusionierte Einheit angehört;

- intermodale Dienste: Die fusionierte Einheit sagt zu, auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines anderen Landtransportunternehmens, das Routen zwischen Frankreich und den Niederlanden und/oder zwischen Italien und den Niederlanden betreibt, mit diesem Unternehmen eine Vereinbarung über intermodale Verkehrsleistungen zu schließen; aufgrund dieser Vereinbarung wird die fusionierte Einheit auf einem Teil der Strecke die Personenbeförderung auf dem Luftweg übernehmen, während die Beförderung auf der restlichen Strecke vom intermodalen Partner übernommen wird;

- Vereinbarungen über die Freihaltung von Sitzplatzkontingenten: Die fusionierte Einheit sagt zu, auf Antrag eines potenziellen neuen Marktteilnehmers mit diesem eine Vereinbarung über die Freihaltung von Sitzplatzkontingenten für Flüge zu schließen, deren wirklicher Abgangs- und wirklicher Zielort in den Niederlanden einerseits sowie in Marseille, Toulouse oder Bordeaux andererseits liegen, sofern ein Teil der Reise auf der Strecke Paris–Amsterdam erfolgt. Die Vereinbarung über die Freihaltung von Sitzplatzkontingenten bezieht sich auf eine feste Zahl von Sitzplätzen und gilt für mindestens eine vollständige IATA-Flugperiode; sie erfasst höchstens 15 % der auf einer bestimmten Verbindung angebotenen Sitze und höchstens 30 Sitze in einem Flugzeug;

- Verpflichtungen in Bezug auf Tarife: Die fusionierte Einheit sagt zu, jedes Mal, wenn sie einen veröffentlichten Tarif auf der Strecke Paris–Amsterdam senkt, den entsprechenden Tarif auf der Strecke Lyon–Amsterdam in gleichem Maß zu senken, soweit nicht auf der letztgenannten Strecke ein konkurrierender Luftverkehrsdienst tätig ist.

Verfahren und Anträge der Parteien

- 17 Mit Klageschrift, die am 14. Mai 2004 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Klägerin die vorliegende Klage erhoben.
- 18 Mit Schriftsatz, der am 24. September 2004 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Französische Republik beantragt, im vorliegenden Verfahren als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen zu werden. Am 9. November 2004 hat die Klägerin die vertrauliche Behandlung bestimmter Daten beantragt, die ihrer Ansicht nach unter das Geschäftsgeheimnis fallen. Mit Beschluss vom 17. Dezember 2004 hat der Präsident der Zweiten Kammer des Gerichts die Französische Republik als Streithelferin zugelassen. Die Streithelferin hat ihren Streithilfeschriftsatz und die Parteien haben ihre Stellungnahmen hierzu fristgerecht eingereicht.
- 19 Da die Streithelferin keine Einwände in Bezug auf den Antrag auf vertrauliche Behandlung erhoben hat, ist ihr, wie im Beschluss vom 17. Dezember 2004 vorgesehen, eine nichtvertrauliche Fassung der Schriftsätze übermittelt worden.
- 20 Mit Schreiben vom 26. Oktober 2005 hat die Streithelferin der Kanzlei des Gerichts mitgeteilt, dass sie nicht beabsichtige, an der mündlichen Verhandlung teilzunehmen.

21 Auf Bericht des Berichterstatters hat das Gericht beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen. Die Parteien haben in der Sitzung vom 23. November 2005 mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet.

22 Die Klägerin beantragt,

— die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären;

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

23 Die Kommission und die Streithelferin beantragen,

— die Klage abzuweisen;

— der Klägerin die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Der Antrag auf Anordnung von Beweiserhebungen

24 Mit Schreiben, das am 3. Oktober 2005 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Klägerin beantragt, der Kommission zu Beweiszwecken aufzugeben, zum einen sämtliche Antworten auf ihr Auskunftsverlangen vom 23. Dezember 2003 und alle ihr von den Fluggesellschaften Meridiana, Virgin Express und Volare

zugewandten Dokumente sowie zum anderen alle Arbeitsunterlagen zu den angebotenen Zusagen und die gesamte Korrespondenz zwischen den Parteien des Zusammenschlusses über diese Zusagen vorzulegen.

- 25 Nach Auffassung des Gerichts wird mit diesem Antrag ein Beweismittel benannt. Gemäß Artikel 48 § 1 der Verfahrensordnung des Gerichts können die Parteien in der Erwiderung oder in der Gegenerwiderung noch Beweismittel benennen; sie haben die Verspätung zu begründen.
- 26 Im vorliegenden Fall hat die Klägerin die Anordnung von Beweiserhebungen fast elf Monate nach Einreichung ihrer Erwiderung beantragt, ohne jedoch die Gründe für diese Verspätung darzulegen. Sie ist daher in der mündlichen Verhandlung aufgefordert worden, zu erläutern, welche Gründe ihrer Auffassung nach die Verspätung ihres Antrags rechtfertigen. In diesem Rahmen hat sie ausgeführt, dass die Verspätung darauf beruhe, dass sie zunächst beabsichtigt habe, eine Klage gegen die Entscheidung der Kommission zu erheben, mit der diese ihr den von ihr begehrten Zugang zu den Dokumenten verweigert habe. Diese Unsicherheit hinsichtlich des zu wählenden Rechtsbehelfs mag zwar erklären, dass die Klägerin ihren Antrag nicht unmittelbar nach der Verweigerung stellte, sie kann jedoch nicht rechtfertigen, dass die Klägerin mehrere Monate wartete, bevor sie die Konsequenzen zog.
- 27 Unabhängig davon, dass der Antrag verspätet gestellt wurde, ist das Gericht außerdem in der Lage, aufgrund der Schriftsätze und der mündlichen Ausführungen der Verfahrensbeteiligten über den vorliegenden Rechtsstreit zu entscheiden. Der Antrag auf Anordnung von Beweiserhebungen wird deshalb zurückgewiesen.

Zulässigkeit

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

- 28 Die Klägerin macht geltend, dass sie durch die angefochtene Entscheidung unmittelbar und individuell betroffen sei. Da sie auf den Märkten tätig sei, auf denen sich die fusionierte Einheit betätigen werde, sei sie durch die angefochtene Entscheidung unmittelbar betroffen. Sie sei auch individuell betroffen, weil sie auf verschiedenen Strecken eine der Hauptkonkurrentinnen von Air France und KLM sei und auch auf anderen Strecken in Frankreich, insbesondere den Strecken von und nach CDG und Orly, als potenzielle Konkurrentin von Air France angesehen werden müsse. Zudem habe sie in dem Verwaltungsverfahren, das zum Erlass der angefochtenen Entscheidung geführt habe, eine aktive Rolle gespielt, und diese Beteiligung habe sie unter Berücksichtigung der Rechtsprechung in ähnlicher Weise individualisiert wie die Adressaten der Entscheidung (Urteil des Gerichts vom 19. Mai 1994 in der Rechtssache T-2/93, Air France/Kommission, Slg. 1994, II-323, Randnr. 44).
- 29 Die Kommission bezweifelt, dass die Klage zulässig ist, weil die Klägerin kein Interesse an den vom Zusammenschluss betroffenen Verbindungen habe.

Würdigung durch das Gericht

Klagebefugnis

- 30 Nach Artikel 230 Absatz 4 EG kann jede natürliche oder juristische Person gegen die an sie ergangenen Entscheidungen sowie gegen diejenigen Entscheidungen Klage erheben, die, obwohl sie als Verordnung oder als an eine andere Person gerichtete Entscheidung ergangen sind, sie unmittelbar und individuell betreffen.

- 31 Im vorliegenden Fall ist die Klägerin nicht Partei des Zusammenschlusses und damit auch nicht Adressatin der angefochtenen Entscheidung. Zu prüfen ist folglich, ob sie durch diese Entscheidung unmittelbar und individuell betroffen ist.
- 32 In der vorliegenden Rechtssache änderte die angefochtene Entscheidung, da sie die sofortige Durchführung des Zusammenschlusses gestattete, unmittelbar die Lage auf den betroffenen Märkten. Da der Wille der Parteien des Zusammenschlusses, diesen zu bewirken, nicht in Frage stand, konnten die auf dem oder den betroffenen Märkten tätigen Wirtschaftsunternehmen im Zeitpunkt der angefochtenen Entscheidung eine unmittelbare oder schnelle Änderung des Marktzustands als sicher erachten (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichts vom 24. März 1994 in der Rechtssache T-3/93, *Air France/Kommission*, Slg. 1994, II-121, Randnr. 80). Daraus folgt, dass die Klägerin durch die angefochtene Entscheidung unmittelbar betroffen ist.
- 33 Zu prüfen ist somit, ob die Klägerin durch die angefochtene Entscheidung auch individuell betroffen ist.
- 34 Nach ständiger Rechtsprechung können Personen, die nicht Adressat einer Entscheidung sind, nur dann geltend machen, individuell betroffen zu sein, wenn diese Entscheidung sie wegen bestimmter persönlicher Eigenschaften oder besonderer, sie aus dem Kreis aller übrigen Personen heraushebender Umstände berührt und sie daher in ähnlicher Weise individualisiert wie den Adressaten der Entscheidung (Urteile des Gerichtshofes vom 15. Juli 1963 in der Rechtssache 25/62, *Plaumann/Kommission*, Slg. 1963, 211, 238, und vom 23. Mai 2000 in der Rechtssache C-106/98 P, *Comité d'entreprise de la Société française de production u. a./Kommission*, Slg. 2000, I-3659, Randnr. 39; Urteil des Gerichts vom 27. April 1995 in der Rechtssache T-435/93, *ASPEC u. a./Kommission*, Slg. 1995, II-1281, Randnr. 62).
- 35 Wird in einer Entscheidung die Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt festgestellt, so ist bei der Prüfung, ob ein Drittunternehmen

individuell betroffen ist, darauf abzustellen, ob es am Verwaltungsverfahren beteiligt war und ob seine Marktstellung beeinträchtigt ist. Die bloße Teilnahme am Verfahren genügt zwar allein nicht, um festzustellen, dass der Kläger von der Entscheidung individuell betroffen ist, zumal wenn es sich um Zusammenschlüsse handelt, deren eingehende Prüfung regelmäßige Kontakte mit zahlreichen Unternehmen erfordert, doch ist die aktive Teilnahme am Verwaltungsverfahren ein Faktor, den die Rechtsprechung bei Wettbewerbsfragen einschließlich des spezielleren Gebietes der Kontrolle von Zusammenschlüssen regelmäßig berücksichtigt, um in Verbindung mit anderen spezifischen Umständen die Zulässigkeit der Klage festzustellen (vgl. in diesem Sinne Urteile des Gerichtshofes vom 28. Januar 1986 in der Rechtssache 169/84, Cofaz u. a./Kommission, Slg. 1986, 391, Randnrn. 24 und 25, sowie vom 31. März 1998 in den Rechtssachen C-68/94 und C-30/95, Frankreich u. a./Kommission, „Kali & Salz“, Slg. 1998, I-1375, Randnrn. 54 bis 56; Urteil Air France/Kommission vom 19. Mai 1994, zitiert oben in Randnr. 28, Randnrn. 44 bis 46, und Urteil des Gerichts vom 3. April 2003 in der Rechtssache T-114/02, BaByliss/Kommission, Slg. 2003, II-1279, Randnr. 95).

³⁶ Erstens ist zur Teilnahme am Verwaltungsverfahren festzustellen, dass die Klägerin aktiv beteiligt war, insbesondere, indem sie am 14. Januar 2004 auf das Auskunftsverlangen der Kommission vom 23. Dezember 2003 antwortete und am 30. Januar 2004 zum Inhalt der von Air France angebotenen Zusagen Stellung nahm. Außerdem nahm die Klägerin am 30. Januar 2004 an einer Telefonkonferenz mit der Kommission über die angebotenen Zusagen teil und legte am 4. Februar 2004 Antworten auf die Fragen vor, die ihr die Kommission zu den von den Parteien des Zusammenschlusses angebotenen Zusagen gesandt hatte.

³⁷ Zweitens geht zur Beeinträchtigung der Marktstellung aus den von der Kommission insoweit nicht beanstandeten Schriftsätzen der Klägerin hervor, dass diese in Frankreich und auf verschiedenen Direktstrecken wie Paris–Marseille, Paris–Nizza und Paris–London eine der Hauptkonkurrentinnen von Air France sowie auf anderen Direktstrecken, darunter Amsterdam–Edinburgh, Amsterdam–London und Amsterdam–Nizza, eine der Hauptkonkurrentinnen von KLM ist. Zudem betätigt sich die Klägerin auf einem der Märkte, auf denen die Parteien des Zusammenschlusses tätig sind, und zwar auf der Strecke Amsterdam–Nizza.

- 38 Die Klägerin ist daher durch die angefochtene Entscheidung individuell betroffen.
- 39 Nach alledem ist die Klägerin durch die angefochtene Entscheidung unmittelbar und individuell betroffen und damit befugt, Klage gegen diese Entscheidung zu erheben.

Rechtsschutzinteresse

- 40 Was das Rechtsschutzinteresse der Klägerin angeht, ist daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung die Nichtigkeitsklage einer natürlichen oder juristischen Person nur dann zulässig ist, wenn der Kläger ein Interesse an der Nichtigklärung der angefochtenen Handlung hat (Urteile des Gerichts vom 14. September 1995 in den Rechtssachen T-480/93 und T-483/93, Antillean Rice Mills u. a./Kommission, Slg. 1995, II-2305, Randnr. 59, vom 25. März 1999 in der Rechtssache T-102/96, Gencor/Kommission, Slg. 1999, II-753, Randnr. 40, und vom 30. Januar 2002 in der Rechtssache T-212/00, Nuove Industrie Molisane/Kommission, Slg. 2002, II-347, Randnr. 33). Es muss sich dabei um ein bestehendes und gegenwärtiges Interesse handeln (Urteil des Gerichts vom 17. September 1992 in der Rechtssache T-138/89, NBV und NVB/Kommission, Slg. 1992, II-2181, Randnr. 33), wofür auf den Tag der Klageerhebung abzustellen ist (Urteile des Gerichtshofes vom 16. Dezember 1963 in der Rechtssache 14/63, Forges de Clabecq/Hohe Behörde, Slg. 1963, 769, 799, und des Gerichts vom 24. April 2001 in der Rechtssache T-159/98, Torre u. a./Kommission, Slg. ÖD 2001, I-A-83 und II-395, Randnr. 28). Ein solches Interesse existiert nur, wenn der Rechtsbehelf der Partei, die ihn eingelegt hat, im Ergebnis einen Vorteil verschaffen kann (vgl. Urteil des Gerichts vom 28. September 2004 in der Rechtssache T-310/00, MCI/Kommission, Slg. 2004, II-3253, Randnr. 44 und die dort zitierte Rechtsprechung).
- 41 Im vorliegenden Fall hatte die Klägerin am Tag der Klageerhebung ein bestehendes und gegenwärtiges Interesse an der Nichtigklärung der angefochtenen Entscheidung, da diese unter bestimmten Voraussetzungen einen Zusammenschluss zwischen zwei ihrer Konkurrenten erlaubt, der geeignet ist, ihre geschäftliche Lage zu beeinträchtigen. Folglich kann nicht verneint werden, dass die Klägerin ein Rechtsschutzinteresse in Bezug auf die angefochtene Entscheidung hatte. Diese Feststellung wird durch das Vorbringen der Kommission, bezüglich des dritten und

des fünften Klagegrundes fehle das Rechtsschutzinteresse, nicht erschüttert. Selbst wenn nämlich der Begriff der Unzulässigkeit wegen fehlenden Rechtsschutzinteresses eigenständig auf einen einzigen Klagegrund angewandt werden könnte, stellen im vorliegenden Fall der dritte und der fünfte Klagegrund Einwände gegen verschiedene Aspekte der Begründung der Kommission dar, die diese dazu veranlasst haben, den verfügenden Teil der angefochtenen Entscheidung zu erlassen, die die Klägerin beschwert.

42 Nach alledem ist die vorliegende Klage zulässig.

Begründetheit

43 Die Klägerin stützt ihre Nichtigkeitsklage auf fünf Klagegründe. Mit dem ersten Klagegrund wirft sie der Kommission vor, dass sie einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen habe, weil sie versäumt habe, zu prüfen, ob die beherrschende Stellung der fusionierten Einheit auf den Strecken verstärkt worden sei, auf denen keine direkten oder indirekten Überschneidungen zwischen den Tätigkeiten der Parteien des Zusammenschlusses bestanden hätten. Mit ihrem zweiten Klagegrund macht die Klägerin geltend, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen habe, weil sie versäumt habe, zu prüfen, ob die beherrschende Stellung der fusionierten Einheit auf dem Markt für den Erwerb von Flughafendienstleistungen verstärkt worden sei. Mit ihrem dritten Klagegrund beanstandet die Klägerin, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen habe, indem sie festgestellt habe, dass CDG und Orly austauschbar seien. Mit ihrem vierten Klagegrund macht die Klägerin geltend, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen habe, weil sie nicht berücksichtigt habe, welche Wettbewerbslage künftig bestünde, wenn der Zusammenschluss nicht durchgeführt würde. Mit ihrem fünften Klagegrund schließlich macht die Klägerin geltend, dass die angefochtene Entscheidung einen offensichtlichen Beurteilungsfehler aufweise, weil die Zusagen nicht genügten, um die ernsthaften Bedenken auszuräumen, die die Kommission hinsichtlich der Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt geäußert habe.

44 Nach ständiger Rechtsprechung hat sich die vom Gemeinschaftsrichter ausgeübte Kontrolle der komplexen wirtschaftlichen Beurteilungen, die die Kommission im Rahmen der Ausübung des ihr durch die Verordnung Nr. 4064/89 eingeräumten

Ermessens vornimmt, auf die Prüfung zu beschränken, ob die Verfahrens- und Begründungsvorschriften eingehalten worden sind, ob der Sachverhalt zutreffend festgestellt worden ist und ob kein offensichtlicher Beurteilungsfehler und kein Ermessensmissbrauch vorliegen (Urteile des Gerichts vom 3. April 2003 in der Rechtssache T-342/00, Petrolsencence und SG2R/Kommission, Slg. 2003, II-1161, Randnr. 101, und vom 21. September 2005 in der Rechtssache T-87/05, EDP/Kommission, Slg. 2005, II-3745, Randnr. 151).

45 Nach Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung Nr. 4064/89 sind Zusammenschlüsse, die eine beherrschende Stellung begründen oder verstärken, durch die wirksamer Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindert würde, für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt zu erklären. Umgekehrt hat die Kommission einen ihr gemeldeten Zusammenschluss, der in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt, für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt zu erklären, sofern die beiden Voraussetzungen dieser Bestimmung nicht erfüllt sind. Liegt keine Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung vor, so ist der Zusammenschluss somit zu genehmigen, ohne dass geprüft zu werden braucht, wie er sich auf den wirksamen Wettbewerb auswirkt (Urteil Air France/Kommission vom 19. Mai 1994, zitiert oben in Randnr. 28, Randnr. 79).

46 Die fünf Klagegründe der Klägerin sind unter Berücksichtigung dieser Ausführungen zu prüfen.

Erster Klagegrund: Offensichtlicher Beurteilungsfehler, weil nicht geprüft worden sei, ob die beherrschende Stellung der fusionierten Einheit auf den Strecken verstärkt worden sei, auf denen keine Überschneidungen zwischen den Tätigkeiten von Air France und KLM bestanden hätten

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

47 Zur Beförderung von Passagieren im Linienflugverkehr führt die Klägerin aus, dass die Kommission den relevanten Produktmarkt anhand von Paaren definiert habe,

die durch den Abgangsort und den Zielort gebildet würden (im Folgenden: „A & Z“-Ansatz), wobei jede Kombination unter dem Gesichtspunkt der Nachfrage einen gesonderten Markt darstelle. Die Kommission hätte jedoch das Angebot an „Freizeitflugreisen“ auf einer breiteren Grundlage als der einer Unterteilung nach Städtepaaren im Rahmen des allgemeinen „Freizeit-/Urlaubsmarkts“ untersuchen müssen.

48 Außerdem hätte die Kommission prüfen müssen, ob der Zusammenschluss eine beherrschende Stellung auf irgendeinem Markt in der Europäischen Union begründen oder verstärken könnte. Die Kommission habe deshalb einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, weil sie versäumt habe, die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf die von Überschneidungen zwischen den Tätigkeiten von Air France und KLM freien Strecken zu untersuchen. Insbesondere habe sie nicht geprüft, ob die zusätzlichen Vorteile des Zusammenschlusses sowie die Vergrößerung des Netzes und des Gewichts von Air France auf internationaler Ebene zu einer Verstärkung ihrer Stellung auf den betreffenden Strecken führten. Damit sei die Kommission von ihrer Praxis bei der Beurteilung der Verstärkung einer beherrschenden Stellung abgewichen, wie sie durch mehrere Entscheidungen nach Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung Nr. 4064/89 verdeutlicht werde, in denen die Kommission die weitergehenden Auswirkungen der angemeldeten Zusammenschlüsse auf die verwandten Märkte über den Bereich der direkten Überschneidung hinaus berücksichtigt habe (vgl. in diesem Sinne Entscheidung 2004/134/EG der Kommission vom 3. Juli 2001 zur Erklärung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen [Sache COMP/M.2220 — General Electric/Honeywell] [ABl. 2004, L 48, S. 1]).

49 Der offensichtliche Beurteilungsfehler, der sich aus diesem Versäumnis bei der Prüfung der Verstärkung der beherrschenden Stellung der fusionierten Einheit ergebe, werde dadurch verstärkt, dass die Kommission gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG die Vorteile anerkannt habe, die den Verbrauchern durch die Gemeinschaftsunternehmen oder die anderen Kooperationsvereinbarungen zwischen Fluggesellschaften geboten würden. Im vorliegenden Fall könne die einer Fluggesellschaft oder einer Allianz eingeräumte Befugnis, wettbewerbsfähige Vorteile wie bessere Verbindungen, niedrigere Tarife, aber auch neue Strecken anzubieten, die Verbraucher bei der Wahl der Fluggesellschaft oder der Allianz beeinflussen. Die Kommission sei jedoch zu Unrecht davon ausgegangen, dass diese Vorteile wettbewerbsfördernd seien und nicht eine beherrschende Stellung verstärkten.

- 50 Was beispielsweise den Ausbau der Verbindungen angehe, könnten Passagiere, die von Biarritz nach Amsterdam reisen wollten, keinen Direktflug nehmen, sondern müssten über den Flughafen von Clermont-Ferrand, Lyon, Paris oder Nizza reisen. Der Zusammenschluss verstärke somit die Stellung von Air France auf dem Markt Biarritz–Amsterdam. Passagiere, die von Biarritz nach Amsterdam reisen wollten, würden nämlich dazu neigen, mit Air France zu reisen, weil der Zusammenschluss einen Ausbau der Verbindungen zwischen diesen vier Flughäfen und Amsterdam ermögliche. Das Gleiche lasse sich für die Strecke Brest–Amsterdam sagen, weil der aus dem Zusammenschluss resultierende Ausbau der Verbindungen die Stellung von Air France verstärkt habe.
- 51 Die Kommission ist der Auffassung, dass im vorliegenden Fall der Markt für die Personenbeförderung im Luftverkehr anhand des „A & Z“-Ansatzes habe definiert werden müssen. Die Klägerin habe insoweit nicht erläutert, was sie unter „Freizeitflugreisen“ und unter „allgemeiner Freizeit-/Urlaubsmarkt“ verstehe und damit nicht deutlich gemacht, worin ein Ansatz bestehe, der darauf abziele, den Markt auf einer breiteren Grundlage zu definieren.
- 52 Bezüglich der Auswirkungen auf die überschneidungsfreien Strecken könne sich die Klägerin nicht darauf beschränken, vorzubringen, dass sie diese Strecken hätte prüfen müssen, ohne zu erläutern, um welche Strecken es sich im vorliegenden Fall handele. Darüber hinaus hätten weder die Parteien des Zusammenschlusses noch die im Verwaltungsverfahren angehörten Dritten darauf hingewiesen, dass der Zusammenschluss wettbewerbswidrige Auswirkungen auf die überschneidungsfreien Strecken haben könnte, mit Ausnahme der Strecken, auf denen Air France oder KLM ein potenzieller Wettbewerber sei. Was das Vorbringen der Klägerin zur Strecke Biarritz–Amsterdam betreffe, stelle diese Strecke einen gesonderten Markt dar, und ihre Prüfung habe sich zum einen auf den potenziellen Wettbewerb durch Direktflüge zwischen Biarritz und Amsterdam und zum anderen auf den tatsächlichen oder potenziellen Wettbewerb bei den indirekten Verbindungen zwischen diesen beiden Zielen beziehen müssen. Aus dieser Prüfung ergebe sich jedoch, dass der Zusammenschluss den Wettbewerb nicht beschränke; das Gleiche gelte für die Strecke Brest–Amsterdam. Der vorliegende Klagegrund entbehre daher jeder Grundlage.

- 53 Die Streithelferin trägt vor, dass die Kommission den relevanten Markt richtig definiert habe und dass das Vorbringen der Klägerin, die Kommission habe die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf die überschneidungsfreien Märkte nicht geprüft, unbegründet sei.

Würdigung durch das Gericht

- 54 Der vorliegende Klagegrund besteht aus zwei Teilen. Erstens macht die Klägerin geltend, dass die Kommission nicht geprüft habe, welche wettbewerblichen Auswirkungen der Zusammenschluss auf den Markt für „Freizeitflugreisen“ gehabt habe. Zweitens habe die Kommission versäumt, die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf die überschneidungsfreien Märkte zu untersuchen.
- 55 Um beurteilen zu können, ob der geplante Zusammenschluss nicht eine beherrschende Stellung begründet oder verstärkt, muss die Kommission zunächst den relevanten Markt abgrenzen (Urteil des Gerichtshofes vom 21. Februar 1973 in der Rechtssache 6/72, Europemballage und Continental Can/Kommission, Slg. 1973, 215, Randnr. 32, und Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1991 in der Rechtssache T-30/89, Hilti/Kommission, Slg. 1991, II-1439, Randnrn. 46 und 64).
- 56 Im vorliegenden Fall hat die Kommission im Hinblick auf die Definition des relevanten Produktmarkts die Substitution auf der Nachfrageseite untersucht. Aus der angefochtenen Entscheidung geht hervor, dass bei der Personenbeförderung im Luftverkehr ein Produktmarkt nach Auffassung der Kommission anhand des „A & Z“-Ansatzes zu definieren ist. Nach diesem Ansatz ist jede Strecke zwischen einem Abgangs- und einem Zielort als gesonderter Markt anzusehen. Um feststellen zu können, ob die Kombination eines Abgangs- und eines Zielorts einen relevanten Produktmarkt darstellt, hat die Kommission in der neunten Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung zu Recht die verschiedenen Beförderungsmöglichkeiten geprüft, die den Kunden zwischen diesen beiden Punkten angeboten werden (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 11. April 1989 in der Rechtssache 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen u. a., Slg. 1989, Randnrn. 39 bis 41, und Urteil Air France/Kommission vom 19. Mai 1994, zitiert oben in Randnr. 28, Randnr. 84).

57 Das Gericht hat die Klägerin in der mündlichen Verhandlung aufgefordert, ihren Standpunkt zur Marktdefinition klarzustellen, indem sie mitteilt, ob sie die Marktdefinition der Kommission ablehnen will. Die Klägerin hat dies verneint und erklärt, dass sie nicht die Richtigkeit des „A & Z“-Ansatzes verneinen, sondern darauf hinweisen wolle, dass die Kommission ihre Wettbewerbsuntersuchung auf andere relevante Märkte hätte erstrecken müssen, die anders hätten definiert werden müssen.

— Fehlende Untersuchung der Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Markt für Freizeitflüge

58 Nach Artikel 44 § 1 Buchstabe c der Verfahrensordnung des Gerichts muss die Klageschrift den Streitgegenstand und eine kurze Darstellung der Klagegründe enthalten. Diese Darstellung muss hinreichend klar und deutlich sein, um dem Beklagten die Vorbereitung seiner Verteidigung und dem Gericht gegebenenfalls ohne weitere Informationen die Entscheidung über die Klage zu ermöglichen. Um die Rechtssicherheit und eine geordnete Rechtspflege zu gewährleisten, ist es für die Zulässigkeit einer Klage erforderlich, dass sich die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Umstände, auf die sich die Klage stützt, zumindest in gedrängter Form, aber zusammenhängend und verständlich unmittelbar aus der Klageschrift ergeben (Beschluss des Gerichts vom 28. April 1993 in der Rechtssache T-85/92, De Hoe/Kommission, Slg. 1993, II-523, Randnr. 20, und Urteil des Gerichts vom 29. Januar 1998 in der Rechtssache T-113/96, Dubois et Fils/Rat und Kommission, Slg. 1998, II-125, Randnr. 29).

59 Im vorliegenden Fall trägt die Klägerin außer der Bemerkung, dass der Zusammenschluss nicht in Bezug auf „Freizeitflüge“ untersucht worden sei, ein Markt, den sie in ihren Schriftsätzen nicht eindeutig definiert, keine Argumente zur Stützung ihres Vorbringens vor. Sie hat lediglich behauptet, dass für bestimmte Passagiere, die eine Freizeitreise unternehmen wollten, verschiedene Zielorte austauschbar seien. Sie hat die Merkmale dieses angeblichen Marktes jedoch nicht beschrieben. Ohne eine genauere Definition des Marktes, dessen Existenz die Klägerin geltend macht, kann das Gericht aber nicht beurteilen, ob die Kommission diesen Markt untersuchen musste.

- 60 Die Erfordernisse des Artikels 44 § 1 Buchstabe c der Verfahrensordnung sind daher im vorliegenden Fall nicht erfüllt.
- 61 Jedenfalls hat die Klägerin nicht dargetan, weshalb eine auf den „A & Z“-Ansatz gestützte Marktdefinition, die die Strecken, auf denen „Freizeitflugreisen“ unternommen werden, weitgehend umfasst, es nicht ermöglichen soll, sämtliche Wettbewerbsprobleme zu untersuchen, die durch den Zusammenschluss verursacht werden können.
- 62 Der erste Teil des Klagegrundes ist somit unzulässig.

— Fehlende Untersuchung der Auswirkungen des Zusammenschlusses auf die überschneidungsfreien Märkte

- 63 Die Kommission hat insbesondere nach Artikel 2 der Verordnung Nr. 4064/89 die wettbewerblichen Auswirkungen auf diejenigen Märkte zu prüfen, auf denen die Gefahr der Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung besteht, die geeignet ist, den Wettbewerb erheblich zu beeinträchtigen. Es lässt sich aber nicht ausschließen, dass ein Zusammenschluss derartige Auswirkungen auf Märkte haben kann, auf denen sich die Tätigkeiten der Parteien des Zusammenschlusses nicht überschneiden.
- 64 Obwohl die Wettbewerbsuntersuchung der Kommission zum Teil durch die Bedenken bestimmt wird, die die im Verwaltungsverfahren angehörten Dritten geäußert haben, muss die Kommission auch dann, wenn die betreffenden Dritten dies nicht ausdrücklich angeregt haben, es jedoch zuverlässige Indizien gibt, die durch den Zusammenschluss verursachten Wettbewerbsprobleme auf allen Märkten feststellen, die durch den Zusammenschluss beeinträchtigt werden könnten.

- 65 Wird der Kommission jedoch vorgeworfen, sie habe ein etwaiges Wettbewerbsproblem auf Märkten, auf denen keine Überschneidungen zwischen den Tätigkeiten der Parteien eines Zusammenschlusses bestehen, nicht berücksichtigt, so muss der Kläger zuverlässige Indizien vortragen, mit denen auf konkrete Weise die Existenz eines Wettbewerbsproblems bewiesen wird, das wegen seiner Auswirkungen von der Kommission hätte geprüft werden müssen.
- 66 Um diesem Erfordernis zu genügen, muss der Kläger die betreffenden Märkte bezeichnen, die Wettbewerbslage ohne Zusammenschluss beschreiben und angeben, welche Auswirkungen ein Zusammenschluss vermutlich im Hinblick auf die Wettbewerbslage auf diesen Märkten hätte.
- 67 Im vorliegenden Fall trägt die Klägerin lediglich vor, dass die Kommission ihre Wettbewerbsuntersuchung zu Unrecht auf diejenigen Märkte beschränkt habe, auf denen direkte oder indirekte Überschneidungen zwischen den Tätigkeiten der Parteien des Zusammenschlusses bestünden, führt jedoch nichts zur Stützung ihres Vorbringens an. Sie weist nämlich nur darauf hin, dass Air France auf 27 der 42 Inlandsstrecken ab Paris ein Monopol habe, über 61,8 % der Gesamtkapazität auf den Strecken ab Frankreich verfüge und 53 % aller Zeitnischen in Orly sowie 74 % aller Zeitnischen in CDG besitze.
- 68 Diese bezifferten Angaben genügen jedoch nicht, um zu dem Schluss zu gelangen, dass das Vorbringen der Klägerin zu den überschneidungsfreien Märkten stichhaltig ist, da sie es versäumt hat, diese Märkte eindeutig zu bezeichnen.
- 69 Was die von der Klägerin genannten Beispiele von Passagieren angeht, die von Brest oder Biarritz nach Amsterdam reisen wollten und wegen des aus dem Zusammenschluss resultierenden Ausbaus der Verbindungen dazu neigen würden, sich für Air France zu entscheiden, so beschränkt sich der Vortrag der Klägerin auf diese bloße Behauptung, die in keiner Weise auf beweiskräftige tatsächliche Umstände gestützt ist. Abgesehen davon, muss, wie die Kommission dargelegt hat, die Marktunter-

suchung zum einen den potenziellen Wettbewerb auf den Direktflügen zwischen Biarritz oder Brest und Amsterdam und zum anderen den tatsächlichen oder potenziellen Wettbewerb auf den indirekten Flügen zwischen diesen Städten berücksichtigen. Nach Ansicht der Kommission gibt es jedoch weder konkrete Beweise dafür, dass Air France und KLM potenzielle Konkurrentinnen auf der Strecke Biarritz–Amsterdam seien, noch dafür, dass KLM als potenzielle Konkurrentin von Air France auf den indirekten Flügen zwischen diesen Städten angesehen werden könne.

- 70 Darüber hinaus hat die Kommission im Zusammenhang mit der Strecke Brest–Amsterdam, ohne dass die Klägerin in diesem Punkt widersprochen hätte, unterstrichen, dass es keinen Direktflug gebe und dass die Passagiere über Lyon, Marseille, Nizza oder Paris reisen müssten. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass in der angefochtenen Entscheidung anerkannt worden ist, dass die Märkte Lyon–Amsterdam, Marseille–Amsterdam und Paris–Amsterdam Wettbewerbsprobleme aufwarfen; um sie zu beheben, wurden Zusagen angeboten. Zum Markt Nizza–Amsterdam, der nur wenige Passagiere betrifft, geht aus der angefochtenen Entscheidung hervor, dass KLM und ihre Tochtergesellschaft Basiq Air mit der Klägerin konkurrieren, die auf dieser Strecke einen beträchtlichen Marktanteil halten soll. Dagegen soll Air France nur einen indirekten Dienst betreiben und auf dieser Strecke einen Marktanteil von weniger als 1 % halten (79. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission hat deshalb die Auffassung vertreten, dass diese Strecke keine Wettbewerbsprobleme aufwerfe.
- 71 Die Klägerin hat nichts vorgetragen, was belegen könnte, dass diese Feststellungen einen offensichtlichen Beurteilungsfehler aufweisen.
- 72 Schließlich kann der Umstand, dass die Kommission gemäß Artikel 81 Absätze 1 und 3 EG die Vorteile anerkannt hat, die den Verbrauchern durch die Gemeinschaftsunternehmen oder die Kooperationsvereinbarungen zwischen Fluggesellschaften geboten werden, nicht belegen, dass ein offensichtlicher Beurteilungsfehler vorliegt. Ein Zusammenschluss kann nämlich wie eine nach Artikel 81 Absatz 3 EG ausgenommene Vereinbarung zwischen Wettbewerbern zu wichtigen Wettbewerbsvorteilen führen, die den Verbrauchern zugute kommen können. Insoweit ist daran zu erinnern, dass es bei der Kontrolle von Zusammenschlüssen nicht darum geht,

derartige Vorteile zu untersagen, sondern darum, jegliche Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung zu verhindern, die zur Folge hat, dass wirksamer Wettbewerb im Gemeinsamen Markt erheblich beeinträchtigt wird. Die Möglichkeit, den Passagieren aufgrund des Zusammenschlusses preisgünstigere Leistungen anzubieten, könnte nur in einer begrenzten Zahl von Fällen einen möglichen Hinweis auf die Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung bilden, etwa dann, wenn die fusionierte Einheit die Absicht hätte oder in der Lage wäre, Kampfpreise zu praktizieren.

73 Da die Klägerin nicht konkret bewiesen hat, dass die fusionierte Einheit in der Lage wäre, den Passagieren attraktive wettbewerbsfähige Vorteile auf anderen, von ihr zudem nicht definierten Märkten anzubieten, sind die Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung und die entsprechende Beeinträchtigung des Wettbewerbs, die sich daraus auf diesen Märkten ergeben soll, nicht nachgewiesen worden.

74 Die Klägerin hat demnach rechtlich nicht hinreichend nachgewiesen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, indem sie ihre Untersuchung nicht auf die überschneidungsfreien Märkte erstreckte.

75 Daraus folgt, dass der zweite Teil des Klagegrundes und damit der erste Klagegrund insgesamt zurückzuweisen sind.

Zweiter Klagegrund: Offensichtlicher Beurteilungsfehler, weil nicht geprüft worden sei, ob die beherrschende Stellung der fusionierten Einheit auf dem Markt für den Erwerb von Flughafendienstleistungen verstärkt worden sei

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

76 Die Klägerin macht geltend, dass die Kommission nicht berücksichtigt habe, dass Air France und KLM Käufer von Flughafendienstleistungen seien, obwohl sie in

ihrer Entscheidungspraxis für gewöhnlich die Auswirkungen eines Zusammenschlusses auf die Einkaufsmärkte prüfe (Entscheidung 97/277/EG der Kommission vom 20. November 1996 zur Erklärung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlussvorhabens mit dem Gemeinsamen Markt [Sache IV/M.784 — Kesko/Tuko] [ABl. 1997, L 110, S. 53]; Entscheidung 97/816/EG der Kommission vom 30. Juli 1997 über die Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen [Sache IV/M.877 — Boeing/McDonnell Douglas] [ABl. L 336, S. 16] und Entscheidung 1999/674/EG der Kommission vom 3. Februar 1999 in einem Verfahren nach der Verordnung Nr. 4064/89 [Sache IV/M.1221 — Rewe/Meinl] [ABl. L 274, S. 1]). Im vorliegenden Fall sei der vorgelagerte Markt der Markt für Dienstleistungen in Verbindung mit den Flughafeninfrastrukturen, für die Gebühren zu entrichten seien, und zwar Betrieb und Instandhaltung von Start- und Landebahnen, Bereitstellung von Rollbahnen und Vorfeldflächen sowie Flugführung beim Anflug von Zivilflugzeugen (Entscheidung 2000/521/EG der Kommission vom 26. Juli 2000 in einem Verfahren nach Artikel 86 Absatz 3 EG-Vertrag [ABl. L 208, S. 36]).

77 Die Kommission habe in der angefochtenen Entscheidung eingeräumt, dass sie die Bedenken berücksichtigt habe, die Wettbewerber insbesondere hinsichtlich der Existenz einer beherrschenden Stellung auf den Drehkreuzen geäußert hätten (161. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission habe deshalb bestimmte Zusagen verlangt, damit die beherrschende Stellung von Air France auf dem Drehkreuz Paris ausgeglichen werde. Damit habe die Kommission letztlich die Auffassung vertreten, dass der Zusammenschluss die Stellung von Air France in CDG und Orly auf dem Markt für den Erwerb von Flughafendienstleistungen verstärken könne.

78 CDG und Orly würden von Air France beherrscht, wobei Aéroports de Paris (im Folgenden: AdP), das diese Flughäfen verwalte und die Zeitnischen zuweise, und Air France öffentliche Unternehmen seien. Die Einrichtungen, die für die Zuweisung der Zeitnischen zuständig seien, könnten als Einrichtungen angesehen werden, die eine Tätigkeit wirtschaftlicher Art ausübten (Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000 in der Rechtssache T-128/98, Aéroports de Paris/Kommission, Slg. 2000, II-3929, Randnr. 121). Die Kommission habe jedoch nicht berücksichtigt, dass der

Zusammenschluss zur Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung auf einem Markt für den Erwerb von Flughafendienstleistungen wie dem von AdP beherrschten Markt von Paris führen könne.

- 79 Die Kommission führt aus, dass sich die Klägerin im Rahmen der vorliegenden Klage erstmals auf die Existenz eines Marktes für den Erwerb von Flughafendienstleistungen berufe; im Verwaltungsverfahren sei diese Frage niemals aufgeworfen worden. Die Klägerin erläutere auch nicht, was sie unter „Flughafendienstleistungen“ verstehe, und führe lediglich Argumente im Zusammenhang mit der Zuweisung der Zeitnischen an. Auf Flughafendienstleistungen im üblichen Sinne, z. B. Catering- und Bodenabfertigungsdienste, werde nicht Bezug genommen. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass diese Dienstleistungen nicht zu prüfen seien, und betont, dass es keine Beweise dafür gebe, dass der Markt für den Erwerb dieser Dienstleistungen von ihr hätte untersucht werden müssen.
- 80 Erstens sei allgemein anerkannt, dass Zeitnischen unentbehrlich für die Erbringung von Luftverkehrsdienstleistungen seien. Es habe deshalb kein Anlass bestanden, diese Dienstleistungen als gesonderte Tätigkeit anzusehen. Außerdem sei die Zuweisung von Zeitnischen eine administrative und nicht eine wirtschaftliche Tätigkeit; AdP handle insoweit als Behörde und nicht als Unternehmen. Im Übrigen sei die Einrichtung, die für die Zuweisung der Zeitnischen in Frankreich verantwortlich sei, im Fall koordinierter Flughäfen die Association pour la coordination des horaires (COHOR) und nicht, wie die Klägerin behauptete, AdP. Darüber hinaus könnten weder die fusionierte Einheit noch irgendein anderes Unternehmen eine Kontrolle über die für die Zuweisung der Zeitnischen zuständigen Einrichtungen ausüben, die als beherrschende Stellung im Sinne der Verordnung Nr. 4064/89 oder des Artikels 82 EG angesehen werden könnte.
- 81 Zweitens genüge es im Fall der Dienstleistungen, die als gebührenpflichtige Dienstleistungen in Verbindung mit dem Zugang zu den Flughafeninfrastrukturen definiert würden, nicht, dass die Klägerin die Existenz eines solchen Marktes beweise: Sie müsse ferner nachweisen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen habe, indem sie ihre Untersuchung nicht auf diesen Markt erstreckt habe.

Würdigung durch das Gericht

82 Der vorliegende Klagegrund besteht aus zwei Teilen. Erstens macht die Klägerin geltend, dass die Kommission versäumt habe, zu prüfen, ob die Stellung der fusionierten Einheit auf dem Markt für den Erwerb von Flughafendienstleistungen verstärkt worden sei, den sie als Markt für gebührenpflichtige Dienstleistungen in Verbindung mit den Infrastrukturen wie Betrieb und Instandhaltung von Start- und Landebahnen, Bereitstellung von Rollbahnen und Vorfeldflächen sowie Flugführung beim Anflug von Zivilflugzeugen definiert. Zweitens trägt sie vor, dass die Kommission versäumt habe, den geschäftlichen Einfluss zu prüfen, den die fusionierte Einheit auf AdP ausüben könne.

83 Die Parteien sind in der mündlichen Verhandlung aufgefordert worden, zu erläutern, ob diese Dienstleistungen einen oder mehrere relevante Märkte darstellen, die von den anhand des „A & Z“-Ansatzes definierten Märkten getrennt zu betrachten sind. Die Kommission hat, ohne dass die Klägerin ihr insoweit widersprochen hätte, die Auffassung vertreten, dass diese Dienstleistungen mehrere relevante Märkte darstellten, die von den anhand dieses Ansatzes definierten Märkten getrennt seien.

— Fehlende Berücksichtigung der Verstärkung der beherrschenden Stellung auf dem Markt für den Erwerb von Flughafendienstleistungen

84 Die Klägerin behauptet im vorliegenden Fall lediglich, dass es einen gesonderten Markt für gebührenpflichtige Dienstleistungen in Verbindung mit dem Zugang zu den Flughafeninfrastrukturen gebe, auf dem die fusionierte Einheit über eine vergrößerte Nachfragemacht verfüge, ohne den geringsten Beweis für die Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung vorzulegen, durch die der Wettbewerb auf diesem Markt behindert werden kann.

- 85 Die Klägerin ist in der mündlichen Verhandlung aufgefordert worden, zu erläutern, auf welche Weise ihrer Auffassung nach der Zusammenschluss zur Verstärkung einer beherrschenden Stellung auf dem betreffenden Markt führe, da ihre Schriftsätze insoweit lückenhaft sind. Der Klägerin ist es jedoch nicht gelungen, relevante Umstände vorzutragen, die eine solche Verstärkung und damit einen offensichtlichen Beurteilungsfehler der Kommission in diesem Punkt belegen könnten.
- 86 Darüber hinaus ist festzustellen, dass in der 73. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung eingeräumt wird, dass die Parteien des Zusammenschlusses „gegenüber ihren Konkurrenten Vorteile aufgrund von großenbedingten Einsparungen in den beiden Flughäfen [haben], z. B. ... einen größeren Einfluss bei der Aushandlung von Preisen mit externen Erbringern von Dienstleistungen wie technische Leistungen, Bodenabfertigungsdienste sowie Flughafenanlagen usw.“. Nach der angefochtenen Entscheidung hätte deshalb „die fusionierte Einheit eine sehr starke Position auf dieser Strecke zwischen Drehkreuzen“, d. h. zwischen Paris und Amsterdam.
- 87 Die Kommission hat somit anerkannt, dass der Zusammenschluss wettbewerbliche Auswirkungen auf die Drehkreuze haben kann. Dass die Kommission davon ausgegangen ist, dass Wettbewerbsprobleme im Zusammenhang mit den auf den Drehkreuzen der Parteien des Zusammenschlusses ausgeübten Geschäftstätigkeiten bestehen, ohne die betreffenden Märkte genau zu untersuchen, kann nicht als offensichtlicher Beurteilungsfehler angesehen werden, der die Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung in Frage stellen könnte. Diese Feststellung hat die Kommission nämlich veranlasst, Zusagen zu akzeptieren, deren Ziel ausdrücklich darin bestand, das vergrößerte Gewicht allgemein und insbesondere — unter Berücksichtigung der Feststellung einer beherrschenden Stellung — auf den Drehkreuzen der fusionierten Einheit auszugleichen.
- 88 Der erste Teil des Klagegrundes ist folglich zurückzuweisen.

— Verstärkter Einfluss der fusionierten Einheit auf AdP

89 Die Klägerin macht geltend, dass AdP, die u. a. für die Zuweisung der Zeitnischen zuständig sei, von der beherrschenden Stellung der fusionierten Einheit in Paris betroffen sein könne.

90 Erstens ist darauf hinzuweisen, dass die Zuweisung der Zeitnischen zur Zeit des Sachverhalts durch 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) geregelt wurde. Artikel 4 dieser Verordnung bestimmte:

„... Der Mitgliedstaat stellt sicher, dass der Koordinator seine Pflichten gemäß dieser Verordnung unabhängig erfüllt ... Der Koordinator handelt ... in einer unparteilichen, nicht diskriminierenden und transparenten Weise[,] ist für die Zuweisung von Zeitnischen zuständig [und] überwacht die Nutzung der Zeitnischen.“

91 Die Zuweisung der Zeitnischen erfolgt demnach in einem rechtlichen Rahmen, der grundsätzlich verhindert, dass die für die Zuweisung zuständige Einrichtung die fusionierte Einheit begünstigt, indem sie ihr mehr Zeitnischen zuteilt als ihren Konkurrenten. Die Klägerin und die Kommission haben in diesem Zusammenhang in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass sie sich nicht dazu äußern wollten, welche Einrichtung tatsächlich zuständig sei (AdP oder COHOR).

92 Die Klägerin trägt zudem keine relevanten Umstände vor, die belegen könnten, dass die Parteien des Zusammenschlusses die betreffende Einrichtung im vorliegenden Fall auf die eine oder andere Weise beeinflussen könnten.

93 Zweitens ist allgemein zwischen der reinen Verwaltungstätigkeit von AdP, darunter die Wahrnehmung polizeilicher Aufgaben, und der Tätigkeit des Betriebes der Pariser Flughäfen, die durch umsatzabhängige Abgaben vergütet wird, zu unterscheiden (Urteil *Aéroports de Paris/Kommission*, zitiert oben in Randnr. 78, Randnr. 112). AdP ist folglich unbestreitbar für zwei wesensmäßig verschiedene Arten von Tätigkeiten zuständig; zum einen so genannte Tätigkeiten der „öffentlichen Verwaltung“ und zum anderen Geschäftstätigkeiten, die zwangsläufig den Wettbewerbsregeln unterliegen. Dass Air France und AdP zwei öffentliche Unternehmen waren, kann daher, anders als die Klägerin anzunehmen scheint, nicht die Vermutung eines Kartells begründen.

94 Nach alledem sind der zweite Teil des Klagegrundes und damit der zweite Klagegrund insgesamt zurückzuweisen.

Dritter Klagegrund: Offensichtlicher Beurteilungsfehler bezüglich der Substituierbarkeit von CDG und Orly

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

95 Die Klägerin weist das Vorbringen der Kommission zur Substituierbarkeit von CDG und Orly zurück. Zur Lage dieser Flughäfen führt die Klägerin aus, dass nach ihren Berechnungen CDG fast doppelt so weit vom Zentrum von Paris entfernt sei wie Orly (30 km gegenüber 18 km), wobei sich Orly südlich vom Zentrum von Paris befinde und CDG nordöstlich. Außerdem sei Orly ein kleinerer Flughafen, so dass man dort weniger Zeit als in CDG benötige, um von einem Flugzeug zu Verbindungspunkten für andere Transportmittel zu gelangen. Das Zentrum von Paris lasse sich daher schneller von Orly aus erreichen.

96 In der Praxis hätten die meisten Anbieter von Langstreckenflügen, die ein Netz betrieben, ihre Tätigkeiten in CDG konzentriert; Orly werde eher für den europäischen und den nationalen Kurzstreckenverkehr genutzt. CDG führe nämlich zahlreiche Transfers zwischen Flügen durch, während Orly ein älterer Flughafen sei, dessen Einrichtungen sich daher weniger für die Bewältigung derartiger Mengen eigneten. So konzentriere Air France ihre interkontinentalen Langstreckenflüge in CDG und nutze Orly für ihre Inlandsflüge. Um Zugang zu interkontinentalen Flügen zu haben, müsse man deshalb von CDG aus fliegen, weil die Netzfluggesellschaften dort ihre Basis hätten. Da die Flughafengebühren deutlich höher seien als in Orly, zögen außerdem Billigfluggesellschaften es vor, von Orly aus zu operieren. Die Kommission habe im Übrigen selbst eingeräumt, dass ein Großteil der Verbraucher die beiden Flughäfen nicht als austauschbar ansehe (28. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung). Zwar erkläre die Kommission, dass die Substituierbarkeit der Flughäfen sowohl unter dem Gesichtspunkt der Nachfrage als auch unter dem des Angebots zu betrachten sei, doch untersuche sie die Situation nicht, indem sie die Flughäfen als direkte Erbringer von Dienstleistungen gegenüber den Fluggesellschaften ansehe. Die Kommission habe daher nicht den sich daraus ergebenden Schluss gezogen, dass die Fluggesellschaften als Nutzer von Flughafen-dienstleistungen je nachdem, ob es sich um Netzfluggesellschaften wie Air France oder Billigfluggesellschaften handele, verschiedene Bedürfnisse hätten.

97 Die Kommission führt aus, dass potenzielle neue Marktteilnehmer aufgrund der Feststellung der Substituierbarkeit von CDG und Orly Zeitnischen entweder im einen oder im anderen Flughafen beantragen könnten (Nr. 1.3.9 des Zusagenpakets). Die beanstandete Feststellung beschwere die Klägerin daher in keiner Weise; diese habe deshalb kein berechtigtes Interesse daran, den betreffenden Klagegrund geltend zu machen, der folglich unzulässig sei (Urteil NBV und NVB/Kommission, zitiert oben in Randnr. 40, Randnrn. 31 ff.).

98 Was die Begründetheit des Klagegrundes angehe, so sei ausschlaggebend für die Feststellung der geografischen Substituierbarkeit nicht die Entfernung der beiden Flughäfen vom Zentrum von Paris, sondern der Zeitaufwand, der erforderlich sei, um dorthin zu gelangen. Anders als die Klägerin meine, sei CDG angemessen an den öffentlichen Verkehr angebunden, und beide Flughäfen seien gleich gut mit dem

Zentrum von Paris verbunden. Das Vorbringen der Klägerin, dass CDG hauptsächlich für Langstreckenflüge genutzt werde, während sich Orly im Wesentlichen auf Kurzstreckenflüge konzentriere, bestreitet die Kommission nicht. Dieses Vorbringen beziehe sich jedoch auf das Angebot, ein Kriterium, das bei der Prüfung, ob Substituierbarkeit gegeben sei, weniger wichtig sei als die Nachfrage.

Würdigung durch das Gericht

- 99 Wie die Kommission in der Bekanntmachung über die Marktdefinition erläutert hat, speisen sich die Wettbewerbskräfte, denen die Unternehmen unterliegen, hauptsächlich aus drei Quellen: Nachfragesubstituierbarkeit, Angebotssubstituierbarkeit und potenzieller Wettbewerb. Aus wirtschaftlicher Sicht — im Hinblick auf die Definition des relevanten Marktes — stellt die Möglichkeit der Nachfragesubstitution die unmittelbarste und wirksamste disziplinierende Kraft dar, die auf die Anbieter eines gegebenen Produktes einwirkt, vor allem, was ihre Preisentscheidungen anbetrifft (Nr. 13). Die Substituierbarkeit ist somit nicht nur unter dem Gesichtspunkt des Angebots, sondern auch unter dem Gesichtspunkt der Nachfrage zu betrachten, der grundsätzlich das effektivste Beurteilungskriterium bleibt.

— Lage der beiden Flughäfen

- 100 Wie die Kommission unterstreicht, kommt es bei der Prüfung, ob CDG und Orly auf der Nachfrageseite geografisch austauschbar sind, nicht auf die Entfernung eines Hauptausgangspunkts von den beiden Flughäfen an, sondern auf den Zeitaufwand, der erforderlich ist, um von diesem Punkt zu den Flughäfen zu gelangen. Die Klägerin hat nichts vorgetragen, was belegen könnte, dass dieses Kriterium keinen wichtigen Hinweis auf eine geografische Substituierbarkeit darstellt.

- 101 Die Klägerin kann im vorliegenden Fall nicht bestreiten, dass es ungefähr gleich lang dauert, zu den beiden Flughäfen zu gelangen; sie selbst hat vorgetragen, dass man 33 Minuten benötige (auf der Linie RER B), um CDG vom Boulevard Saint-Michel aus zu erreichen, und 30 Minuten (auf der Linie RER B oder Orlyval), um sich nach Orly zu begeben. Das Vorbringen der Klägerin, dass es wegen des Zeitaufwands, der erforderlich sei, um nach dem Verlassen des Flugzeugs zu anderen Transportmitteln zu gelangen, unterschiedlich lang dauere, von den beiden Flughäfen ins Zentrum von Paris zu fahren, wird nicht durch beweiskräftige tatsächliche Umstände gestützt.
- 102 Die Klägerin hat folglich nicht nachgewiesen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, als sie feststellte, dass die beiden Flughäfen austauschbar seien, weil es für den Verbraucher keine Rolle spiele, ob er sich für einen Flug nach CDG oder nach Orly begeben und ob er vom einen oder vom anderen Flughafen ins Zentrum von Paris fahre.

— Art der Flüge, die von den beiden Flughäfen aus durchgeführt werden

- 103 Was erstens die Substituierbarkeit auf der Nachfrageseite angeht, hat die Kommission die Auffassung vertreten, dass für von einem Punkt zu einem anderen reisende Passagiere unabhängig davon, ob für sie der Zeitfaktor wichtig ist oder nicht, CDG und Orly austauschbar seien, weil sie in derselben Verkehrszone lägen und über vergleichbare Zugangsmöglichkeiten verfügen (29. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung).
- 104 Die Kommission muss bei der Prüfung der Substituierbarkeit der beiden Flughäfen die gesamte Nachfrage berücksichtigen, da Kunden, für die der Zeitfaktor nicht wichtig ist, andere Bedürfnisse haben, weil sie flexibler sind. So hat die Kommission feststellen können, dass für zahlreiche Geschäftskunden CDG und Orly nicht austauschbar seien, da Orly weniger Verbindungen biete (28. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung). Die speziellen Erwartungen der Geschäftskunden

haben die Kommission deshalb zu der Feststellung veranlasst, dass es „Teilmärkte“ gebe, je nachdem, ob für die Passagiere der Zeitfaktor wichtig sei oder nicht. Diese auf bestimmte Geschäftskunden bezogenen Erwägungen, die nur einen Teil der Nachfrage betreffen, können jedoch nicht die Schlussfolgerung bezüglich der Substituierbarkeit in Frage stellen. Zum einen hat die Kommission ausdrücklich die besonderen Bedürfnisse dieser Gruppe von Passagieren anerkannt. Zum anderen hat die Klägerin nichts vorgetragen, was belegen könnte, dass die speziellen Erwartungen der Passagiere, für die der Zeitfaktor wichtig ist, d. h. der meisten Geschäftskunden, Vorrang vor den Erwartungen der übrigen Kunden hätten haben müssen, für die der Zeitfaktor nicht von Bedeutung ist und die die beiden Flughäfen als austauschbar ansehen.

105 Zum Vorbringen der Klägerin, die Kommission habe nicht berücksichtigt, dass die Fluggesellschaften als Kunden und damit als Nutzer von Flughafendienstleistungen je nachdem, ob es sich um Netzfluggesellschaften oder Billigfluggesellschaften handele, verschiedene Bedürfnisse hätten, so dass die beiden Flughäfen nicht als austauschbar angesehen werden könnten, ist festzustellen, dass die Klägerin keine überzeugenden Daten zur Erläuterung dieses Standpunkts vorgelegt hat.

106 Demnach trägt die Klägerin keine relevanten Umstände vor, die belegen könnten, dass die Kommission auf der Nachfrageseite zu Unrecht zu dem Schluss gelangt ist, dass die beiden Pariser Flughäfen austauschbar seien.

107 Was zweitens das Angebot betrifft, das die Fluggesellschaften den Verbrauchern vom jeweiligen Flughafen aus machen, ist das Vorbringen der Klägerin, das sich zum einen auf die Arten von Flügen, die die Flughäfen je nach der Beschaffenheit ihrer Infrastrukturen bieten, und zum anderen auf die speziellen Merkmale der beiden Flughäfen bezieht, wie bereits festgestellt, von eingeschränkter Bedeutung.

- 108 Die Kommission hat die von der Klägerin geltend gemachten funktionalen Besonderheiten der beiden Flughäfen anerkannt, da sie festgestellt hat, dass auf der Angebotsseite die meisten Netzfluggesellschaften die beiden Flughäfen für austauschbar hielten, auch wenn sie ihre Tätigkeiten in CDG konzentriert hätten, während die Fluggesellschaften, die ihre Basis in Orly hätten, ihre Tätigkeiten hauptsächlich auf den Inlandsverkehr konzentrierten. Für bestimmte Fluggesellschaften seien die beiden Flughäfen möglicherweise nicht austauschbar; dies hänge von den bedienten Märkten (Transitverkehr oder Punkt-zu-Punkt-Verkehr, Inlandsstrecken oder internationale Strecken) und den Kosten ab (vgl. in diesem Sinne 28. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung). Dementsprechend heißt es in der angefochtenen Entscheidung, dass die Substituierbarkeit insbesondere bei Billigfluggesellschaften anders beurteilt werden könne, für die es wichtig sei, dass sie den Flughafen auswählen könnten, um ihre Kosten möglichst niedrig zu halten, da sich die Flughafengebühren in den einzelnen Flughäfen unterscheiden könnten (28. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung). Die Kommission hat die Feststellung, dass die beiden Flughäfen austauschbar seien, somit auf eine umfassende Untersuchung gestützt, bei der sie neben anderen Kriterien die geschäftlichen Besonderheiten der Billigfluggesellschaften berücksichtigt hat.
- 109 Nach alledem hat die Klägerin nichts Überzeugendes zum Beweis dafür vorgetragen, dass ein offensichtlicher Beurteilungsfehler bezüglich der Substituierbarkeit von CDG und Orly vorliegt.
- 110 Der dritte Klagegrund ist folglich zurückzuweisen.

Vierter Klagegrund: Offensichtlicher Beurteilungsfehler wegen fehlender Prüfung der Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den potenziellen Wettbewerb

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

- 111 Die Klägerin vertritt erstens die Auffassung, dass die Kommission die Geschäftsstrategie, der KLM bei Nichtzustandekommen des Zusammenschlusses folgen

würde, hätte berücksichtigen und dabei die Auswirkungen der durch die Liberalisierung des Luftverkehrssektors hervorgerufenen Veränderungen und der der Kommission gewährten Vollmacht zur Aushandlung von Übereinkünften über Luftverkehrsdienstleistungen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern hätte beachten müssen. Den in der Gemeinschaft ansässigen Fluggesellschaften, darunter KLM, müsse die Freiheit gewährt werden, unbegrenzte Dienstleistungen anzubieten, einschließlich weitreichender Verkehrsrechte und ohne Einschränkungen in Bezug auf Preise und Zeiten.

112 Zweitens wäre KLM nach Ansicht der Klägerin ohne Zusammenschluss mit Air France die wahrscheinlichste neue Marktteilnehmerin in Paris, weil der Heimatmarkt von KLM eher begrenzt sei, was sie veranlassen würde, international und in Europa zu expandieren. Zudem führe KLM ihre Geschäfte in der Nähe von Paris und habe daher fundierte Kenntnisse vom französisch-belgischen Markt; außerdem sei der Wettbewerb im internationalen Luftverkehr ab Paris begrenzt. Der Zusammenschluss erlaube Air France somit, ihre wahrscheinlichste potenzielle Konkurrentin in Paris auszuschalten und ihre beherrschende Stellung auf den Heimatmärkten zu wahren.

113 Die Kommission macht geltend, dass wegen des Umfangs der Liberalisierung des Luftverkehrssektors und der großen Zahl betroffener Übereinkünfte über die Dauer eines solchen Prozesses nur spekuliert werden könne. Außerdem könne KLM, da sie kein Unternehmen sei, das tatsächlich konkrete Möglichkeiten habe, in den relevanten Markt einzutreten, nicht als potenzielle Konkurrentin von Air France in Paris angesehen werden.

Würdigung durch das Gericht

114 Der vorliegende Klagegrund besteht aus zwei Teilen, die erstens die wettbewerblichen Auswirkungen der Liberalisierung des Luftverkehrssektors und zweitens die Frage betreffen, ob KLM in Paris ein potenzieller Wettbewerber ist.

- 115 Was die Liberalisierung des Luftverkehrssektors angeht, vermag die Klägerin, da sie nichts Konkretes zur Stützung ihres Vorbringens vorträgt, nicht nachzuweisen, dass diese Liberalisierung, deren Auswirkungen sich nach wie vor nur schwer messen lassen, es KLM ermöglicht hätte, ihre Wettbewerbsbasis auszubauen und damit ihr geschäftliches Gewicht zu vergrößern und Air France in Paris insbesondere dadurch Konkurrenz zu machen, dass sie Flüge von Paris in nichteuropäische Länder anbietet. Der erste Teil des Klagegrundes ist folglich zurückzuweisen.
- 116 Was die Frage angeht, ob KLM in Paris ein potenzieller Wettbewerber ist, ist daran zu erinnern, dass sich die Untersuchung der Wettbewerbsbedingungen nach ständiger Rechtsprechung nicht nur auf den gegenwärtigen Wettbewerb stützt, den sich die bereits auf dem relevanten Markt tätigen Unternehmen liefern, sondern auch auf den potenziellen Wettbewerb, damit ermittelt werden kann, ob unter Berücksichtigung der Struktur des Marktes sowie des wirtschaftlichen und rechtlichen Kontextes, aufgrund dessen dieser funktioniert, tatsächlich konkrete Möglichkeiten bestehen, dass die betroffenen Unternehmen untereinander im Wettbewerb stehen oder dass ein neuer Wettbewerber auf dem relevanten Markt auftreten und den alteingesessenen Unternehmen Konkurrenz machen kann (Urteil des Gerichts vom 15. September 1998 in den Rechtssachen T-374/94, T-375/94, T-384/94 und T-388/94, *European Night Services u. a./Kommission*, Slg. 1998, II-3141, Randnr. 137).
- 117 In diesem Zusammenhang ist zunächst das Vorbringen der Klägerin zur angeblichen Begrenztheit des Heimatmarkts von KLM zu prüfen und anschließend ihr Vorbringen zur Nähe von Amsterdam, dem Mittelpunkt der Tätigkeiten von KLM, zu Paris.

— Begrenztheit des Heimatmarkts von KLM

- 118 Nach der angefochtenen Entscheidung kann eine Netzfluggesellschaft nur dann als potenzieller Wettbewerber auf einer Strecke angesehen werden, wenn diese direkt mit ihrem Drehkreuz verbunden werden kann. In der 17. Begründungserwägung der

angefochtenen Entscheidung heißt es, dass „[d]as Drehkreuzsystem ... ausschlaggebend bei der Entscheidung von Netzfluggesellschaften [ist], ob sie auf einer bestimmten A&Z-Strecke Personenluftverkehr betreiben (oder nicht)“. Weiter wird ausgeführt, dass „Netzfluggesellschaften ... den Verkehr in einem bestimmten Drehkreuz [konzentrieren] und ... die Passagiere über eine Verbindung zu zahlreichen Zubringerflughäfen [verteilen]“ und dass „[die Fluggesellschaften] im Allgemeinen ... davon ab[sehen], Städtepaare in ihr Angebot aufzunehmen, die nicht mit ihren jeweiligen Drehkreuzen verbunden sind“. Die Klägerin bestreitet in diesem Zusammenhang nicht, dass die Netzfluggesellschaften ihre Tätigkeiten tatsächlich in ihren jeweiligen Drehkreuzen konzentrieren.

- 119 Bei Kurzstrecken sind, wie die Kommission erläutert, die den Netzfluggesellschaften entstehenden Kosten so hoch, dass sie diese Strecken in der Regel nur dann anbieten, wenn sie mit ihren Drehkreuzen verbunden sind oder wenn die betreffende Gesellschaft der einzige Betreiber auf diesen Strecken ist. Ein neuer Marktteilnehmer auf diesen Strecken wäre daher logischerweise die staatliche Fluggesellschaft des Abgangsorts oder des Zielorts dieser Strecken oder eine Billigfluggesellschaft, was erklärt, dass sich KLM auf diesen Märkten nicht betätigen könnte, wenn die Strecken nicht mit Amsterdam verbunden wären.
- 120 Zu den Langstrecken geht aus den Schriftsätzen der Kommission hervor, dass eine gewisse Prozentzahl von Passagieren Transferpassagiere sein müssen, damit eine Fluggesellschaft zahlreiche Plätze verkaufen und die langfristige Lebensfähigkeit ihres Dienstes sichern kann. Das würde folglich voraussetzen, dass sie ihren Langstreckendienst mit dem Verkehr der anderen Strecken über ihr Drehkreuz speisen kann.
- 121 Im vorliegenden Fall bestreiten die Verfahrensbeteiligten nicht, dass in Amsterdam die Mehrzahl der Passagiere Transferpassagiere sind, so dass KLM die Lebensfähigkeit ihres Geschäftes auf ihrem Drehkreuz sichern kann. Die Klägerin hat aber nicht nachgewiesen, dass KLM über ein Netz verfügt, das es ihr ermöglichen würde, Passagiere von Paris aus zu anderen Zielorten in Frankreich zu befördern. Gesetz

den Fall, KLM wollte ihr von der Klägerin als begrenzt bezeichnetes Geschäft ausbauen, scheint es KLM aufgrund ihrer Organisation nicht möglich zu sein, Wettbewerbsdruck auf Air France in Paris auszuüben.

- 122 Die Klägerin hat im vorliegenden Fall rechtlich nicht hinreichend nachgewiesen, dass der Ansatz, dem die Kommission bezüglich der Zentralisierung der Tätigkeiten von KLM in Amsterdam folgt, einen offensichtlichen Beurteilungsfehler aufweist.

— Nähe von Amsterdam, dem Mittelpunkt der Tätigkeiten von KLM, zu Paris und Begrenztheit des Wettbewerbs im internationalen Luftverkehr ab Paris

- 123 Aus den Schriftsätzen der Kommission geht hervor, dass die Einrichtung einer Verbindung zwischen zwei Flughäfen, die so nahe beieinander liegen wie Paris und Amsterdam, als strategisch nicht sinnvoll erscheint. So hätten andere Fluggesellschaften eindeutige geschäftliche Gründe für einen Eintritt in diesen Markt als KLM, da es für einen Passagier wenig interessant wäre, sowohl in Paris als auch in Amsterdam zwischenlanden zu können. Da KLM hauptsächlich von Amsterdam in die Vereinigten Staaten und nach Fernost fliegt, hat die Klägerin nicht nachgewiesen, dass KLM ein wirtschaftliches Interesse daran hätte, ihre Flüge ab Paris auszubauen, denn in Amsterdam profitiert sie sowohl von den Transferpassagieren aus den Vereinigten Staaten als auch den Lokalpassagieren, die nach Fernost fliegen. Zudem könnte eine solche Geschäftsstrategie zu einem direkten Wettbewerb mit der in Amsterdam aufgebauten und zentralisierten Tätigkeit führen, die fester Bestandteil der organisatorischen Beschaffenheit von KLM zu sein scheint. Schließlich wären umfangreiche Investitionen erforderlich, ohne dass jedoch die damit verbundenen Vorteile klar erkennbar wären, was die Stichhaltigkeit des Vorbringens der Klägerin, dass KLM als potenzielle Konkurrentin von Air France in Paris anzusehen sei, erheblich einschränkt.

- 124 Was schließlich das Vorbringen der Klägerin angeht, dass der Wettbewerb im internationalen Luftverkehr ab Paris begrenzt sei, ist festzustellen, dass die Klägerin außer dieser bloßen Bemerkung nichts zur Stützung dieses Standpunkts vorträgt. Das Gericht kann sich daher zur Relevanz dieses Vorbringens nicht äußern.
- 125 Die Klägerin hat somit rechtlich nicht hinreichend nachgewiesen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, als sie die Auffassung vertrat, dass KLM keine potenzielle Konkurrentin von Air France in Paris sei.
- 126 Folglich ist der zweite Teil des Klagegrundes und damit der vierte Klagegrund insgesamt zurückzuweisen.

Zum fünften Klagegrund: Offensichtlicher Beurteilungsfehler bezüglich der Zusagen der Parteien des Zusammenschlusses

- 127 Der vorliegende Klagegrund besteht aus sieben Teilen. Im ersten Teil macht die Klägerin geltend, dass die Zusagen auf die überschneidungsfreien Märkte hätten erstreckt werden müssen. Im zweiten und im dritten Teil trägt sie vor, dass die Zusagen für die Billigfluggesellschaften nicht attraktiv seien und dass kein lebensfähiges Geschäft veräußert werde. Im vierten und im fünften Teil macht sie geltend, dass die Übertragung von Zeitnischen und andere getroffene Abhilfemaßnahmen nicht genügen. Im sechsten Teil weist sie darauf hin, dass kein neuer Marktteilnehmer angegeben worden sei und kein Wettbewerber rasch und auf Dauer in den Markt eingetreten sei. Schließlich unterstreicht sie im siebten Teil, dass der Hochgeschwindigkeitszug Thalys nicht als Wettbewerber berücksichtigt worden sei.

- 128 Nach ständiger Rechtsprechung besitzt die Kommission bei der Beurteilung, ob Zusagen einzuholen sind, um die gegen ein Zusammenschlussvorhaben bestehenden ernsthaften Bedenken zu zerstreuen, einen weiten Beurteilungsspielraum. Folglich darf das Gericht die von der Kommission vorgenommene Beurteilung nicht durch seine eigene Beurteilung ersetzen, denn es hat im Rahmen seiner Kontrolle nur zu prüfen, ob die Kommission offensichtliche Beurteilungsfehler begangen hat. Insbesondere ist die angebliche Nichtberücksichtigung der vom Kläger vorgeschlagenen Zusagen für sich allein noch kein Nachweis dafür, dass die angefochtene Entscheidung einen offensichtlichen Beurteilungsfehler aufweist, und der Umstand, dass auch andere Zusagen hätten akzeptiert werden können, kann, selbst wenn diese für den Wettbewerb günstiger gewesen wären, nicht zur Nichtigerklärung der Entscheidung führen, sofern die Kommission vernünftigerweise annehmen durfte, dass die in der Entscheidung vorgesehenen Zusagen die ernsthaften Bedenken zerstreuen konnten (Urteil des Gerichts vom 30. September 2003 in der Rechtssache T-158/00, *ARD/Kommission*, Slg. 2003, II-3825, Randnrn. 328 und 329).
- 129 Das Gericht muss im Rahmen seiner Kontrollfunktion dem spezifischen Zweck der in der Phase I eingegangenen Verpflichtungen Rechnung tragen, die im Gegensatz zu den Verpflichtungen der Phase II nicht darauf gerichtet sind, die Begründung oder Stärkung einer beherrschenden Stellung zu verhindern, sondern ernsthafte Bedenken in dieser Hinsicht beseitigen sollen. Wenn das Gericht zu prüfen hat, ob die in der Phase I eingegangenen Verpflichtungen angesichts ihrer Bedeutung und ihres Gehalts es der Kommission ermöglichen, eine Genehmigungsentscheidung zu treffen, ohne die Phase II zu eröffnen, muss es also feststellen, ob die Kommission ohne offensichtlichen Beurteilungsfehler zu der Auffassung gelangen konnte, dass diese Verpflichtungen eine unmittelbare und ausreichende Erwiderung darstellen, die geeignet ist, alle ernsthaften Bedenken in klarer Weise auszuräumen (Urteil des Gerichts vom 3. April 2003 in der Rechtssache T-119/02, *Royal Philips Electronics/Kommission*, Slg. 2003, II-1433, Randnrn. 79 und 80).

Erster Teil: Fehlende Erstreckung der Zusagen auf die überschneidungsfreien Märkte

— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

- 130 Die Klägerin ist der Auffassung, dass die Zusagen hätten erweitert werden müssen, um die Strecken einzubeziehen, auf denen die Kommission keine Wettbewerbs-

probleme festgestellt habe, weil die betroffenen Märkte nicht attraktiv seien. Im Verwaltungsverfahren habe sie der Kommission die Übertragung einer ganzen Reihe von Zeitnischen vorgeschlagen, damit die Zusagen volle Wirkung entfalten könnten. Sie frage sich deshalb, ob ihr Standpunkt tatsächlich beachtet worden sei. Im Übrigen habe die Kommission lediglich Zusagen in Bezug auf die Strecken akzeptiert, ohne die relevanten Märkte auf jeder der geprüften Strecken zu berücksichtigen.

- 131 Die Kommission macht geltend, dass es, wenn keine tatsächliche Notwendigkeit bestehe, nicht gerechtfertigt sei, von den Parteien des Zusammenschlusses zu verlangen, dass sie auf Strecken, auf denen keine Wettbewerbsprobleme bestünden, auf Zeitnischen verzichteten.

— Würdigung durch das Gericht

- 132 Die Kommission stellt in Nummer 17 der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen fest, dass es, „[u]m ein lebensfähiges Geschäft zu gewährleisten, ... notwendig sein [könnte], in die Veräußerung Tätigkeiten einzubeziehen, welche Märkte betreffen, auf denen für die Kommission kein Anlass zu Wettbewerbsbedenken bestand, weil nur auf diese Weise ein wirksamer Wettbewerber auf den betroffenen Märkten tätig werden könnte“. In ihren Schriftsätzen erläutert sie, dass derartige Maßnahmen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zu beschließen seien.

- 133 Nach ständiger Rechtsprechung verlangt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, dass die Handlungen der Gemeinschaftsorgane nicht die Grenzen dessen überschreiten, was zur Erreichung der verfolgten Ziele geeignet und erforderlich ist. Dabei ist, wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, die am wenigsten belastende zu wählen; ferner müssen die verursachten Nachteile in angemessenem Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen (Urteil des Gerichts-

hofes vom 5. Mai 1998 in der Rechtssache C-157/96, National Farmers' Union u. a., Slg. 1998, I-2211, Randnr. 60; Urteile des Gerichts vom 27. September 2002 in der Rechtssache T-211/02, Tideland Signal/Kommission, Slg. 2002, II-3781, Randnr. 39, und vom 13. April 2005 in der Rechtssache T-2/03, Verein für Konsumenteninformation/Kommission, Slg. 2005, II-1121, Randnr. 99).

- 134 Zusagen sind demnach unter Berücksichtigung der Wettbewerbsprobleme zu beschließen, die auf den betroffenen Märkten aufgetreten sind; dabei ist es, wenn der Wettbewerb auf diesen Märkten aufrechterhalten werden kann, nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht erforderlich, dass die Kommission den Geltungsbereich der Zusagen auf nicht betroffene Märkte erstreckt.
- 135 Im vorliegenden Fall macht die Klägerin geltend, dass die Kommission die Zusagen auf die überschneidungsfreien Märkte hätte erstrecken müssen, um alle Marktzutrittsschranken zu beseitigen. Sie behauptet dies jedoch nur und gibt nicht an, auf welche Märkte die Kommission die Zusagen hätte erstrecken müssen.
- 136 Zudem hat die Klägerin im Verwaltungsverfahren den Eindruck erweckt, dass sie daran interessiert wäre, einige der Zeitnischen zu nutzen, die die Parteien des Zusammenschlusses für nicht am Zusammenschluss beteiligte Märkte abtreten würden. Sie hat somit ihre Absicht deutlich gemacht, einen Vorteil aus den Zusagen zu ziehen, die von der fusionierten Einheit gegeben würden, um ihren Geschäftsumfang auf den von Wettbewerbsproblemen freien Märkten zu vergrößern, ohne jedoch aufzuzeigen, dass diese Nutzung einen wirksamen Wettbewerb auf den betroffenen Märkten gewährleisten würde.
- 137 Zusagen dürfen jedoch nicht als Mittel verstanden werden, das dazu dient, ohne wettbewerblichen Grund einen möglichen Wettbewerber zu begünstigen, der in einen bestimmten Markt eintreten möchte. Dass die Kommission die Zusagen nicht auf überschneidungsfreie Märkte erstreckt hat, obwohl diese Maßnahme die geschäftlichen Interessen der Klägerin auf vom Zusammenschluss nicht betroffenen Märkten hätte begünstigen können, beweist folglich keinesfalls, dass nur durch eine Erstreckung ein wirksamer Wettbewerb auf den betroffenen Märkten hätte tätig werden können.

- 138 Was schließlich das Vorbringen der Klägerin angeht, dass die Kommission lediglich Zusagen akzeptiert habe, die die Strecken betreffen, nicht aber die relevanten Märkte auf jeder der geprüften Strecken, so hat die Klägerin, obwohl sie in der mündlichen Verhandlung aufgefordert worden ist, diese Behauptung zu erläutern, die fraglichen Märkte nicht genannt und keine relevanten Umstände vorgetragen, die einen offensichtlichen Beurteilungsfehler belegen könnten.
- 139 Nach alledem hat die Klägerin nicht nachgewiesen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat. Der erste Teil des Klagegrundes ist somit zurückzuweisen.

Zweiter Teil: Fehlende Attraktivität der Zusagen für die Billigfluggesellschaften

— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

- 140 Nach Ansicht der Klägerin sind die fraglichen Abhilfemaßnahmen für Billigfluggesellschaften oder Gesellschaften, die nicht über Netze verfügen, wenig interessant, weil sie mit geschäftlichen Verbindungen und Abhängigkeiten verbunden seien, die die Kosten erhöhten. Der Wettbewerber, der am ehesten geneigt wäre, in die Strecke Paris–Amsterdam einzutreten, sei eine Billigfluggesellschaft. Auf den neun betroffenen Märkten in Europa gebe es nur drei Strecken, auf der so viele Passagiere reisten, dass eine Billigfluggesellschaft sie als rentabel ansehen könne. Darüber hinaus wären auf diesen Märkten beträchtliche Werbeinvestitionen erforderlich, um diese neuen Marktteilnehmer stärker in das Bewusstsein zu rücken und die Präsenz der Parteien des Zusammenschlusses sowie der Alitalia zu konterkarieren. Schließlich böten die Drehkreuze wegen der Überlastungen, die zu Verspätungen und damit Kosten führten, keine attraktiven Bedingungen für Billigfluggesellschaften.

141 Die Kommission weist die Auffassung der Klägerin zurück, dass die Abhilfemaßnahmen für Billigfluggesellschaften wenig interessant seien.

— Würdigung durch das Gericht

142 Aus der angefochtenen Entscheidung wird deutlich, dass sich die Kommission nicht damit begnügt hat, eine Übertragung von Zeitnischen zu akzeptieren, da diese Maßnahme durch weitere Zusagen verstärkt wird, damit sämtliche Fluggesellschaften einschließlich der Billigfluggesellschaften ermutigt werden, in die betroffenen Märkte einzutreten.

143 Aufgrund der Abhilfemaßnahme im Zusammenhang mit den Vielfliegerprogrammen werden nämlich Passagiere auf Flügen, die von konkurrierenden Fluggesellschaften auf den betroffenen Märkten durchgeführt werden, „miles“ von der fusionierten Einheit erhalten können, wodurch diesen Passagieren und damit indirekt den konkurrierenden Fluggesellschaften ein nicht unerheblicher Vorteil gewährt wird (Nr. 6 des Zusagenpakets). Sollte sich die Klägerin aufgrund ihrer eigenen Bedürfnisse und ihrer Organisation z. B. nicht am Vielfliegerprogramm beteiligen wollen, wäre dieses Verhalten das Ergebnis einer eigenen geschäftlichen Entscheidung. Eine solche strategische Option kann daher nicht beweisen, dass die erlassenen Abhilfemaßnahmen nicht angemessen sind und dass folglich die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat.

144 Billigfluggesellschaften könnten auch einen Vorteil von den Interlining-Vereinbarungen haben, kraft deren Hin- und Rückreisen angeboten werden können, bei denen eine Strecke von der fusionierten Einheit übernommen wird (Nr. 5 des Zusagenpakets). Außerdem können aufgrund der Zusagen Fluggesellschaften in Paris Zeitnischen entweder in CDG oder in Orly erwerben, um den unterschiedlichen organisatorischen und geschäftlichen Präferenzen dieser Gesellschaften zu entsprechen.

- 145 Dass angeblich nur drei der neun Strecken, auf denen die Kommission Wettbewerbsprobleme festgestellt hat, für eine Billigfluggesellschaft rentabel sind, beweist nicht, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat. Die am Ende von Phase I gegebenen Zusagen sollen nämlich die ernsthaften Bedenken ausräumen, die die Kommission hinsichtlich der Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt hatte, und können neue Marktteilnehmer nicht von den Kosten befreien, die mit einem Markteintritt verbunden sind, da diese Investitionen logischer Bestandteil jeder Geschäftstätigkeit sind.
- 146 Darüber hinaus kann die geringe Zahl von Passagieren auf bestimmten betroffenen Märkten, nämlich weniger als 70 000 Passagiere jährlich, nicht beweisen, dass die Zusagen für Billigfluggesellschaften nicht attraktiv sind. Aus den Schriftsätzen der Kommission geht nämlich hervor, dass die Klägerin ihr Interesse zum Ausdruck gebracht hat, in diese Art von Markt einzutreten, wie ihr Eintritt in den Markt Amsterdam–Bristol im Jahr 2003 belegt, eine Strecke, auf der nur 59 314 Passagiere jährlich reisten.
- 147 Im Übrigen kann die Präsenz großer Unternehmen auf einem Markt den Eintritt eines neuen Wettbewerbers erschweren, sie kann jedoch nicht als absolutes Hemmnis für einen solchen Eintritt angesehen werden. Das belegt insbesondere die gestiegene Zahl der Billigfluggesellschaften, die in Märkte eintreten, auf denen bereits starke Fluggesellschaften tätig sind.
- 148 Was das Vorbringen der Klägerin angeht, dass die Drehkreuze wegen der Überlastungen und Verkehrsspitzen, die zu entsprechenden Verspätungen und Kosten führten, keine attraktiven Bedingungen für Billigfluggesellschaften böten, so hat die Klägerin im Verwaltungsverfahren versucht, nachzuweisen, dass die Übertragung von Zeitnischen nicht genüge, um Markteintritte zu fördern. Dieses Vorbringen steht jedoch im Widerspruch zum Inhalt ihrer Antwort an die Kommission von 14. Januar 2004, in der sie erläutert, dass sie „trotz eines geringen Geschäftsumfanges in Paris ... die nächstgrößte ... Konkurrentin von Air France in Bezug auf Inlandsflüge in Frankreich [ist]“, dass sie „aktiv [versucht], eine

Betriebsbasis in [Orly] einzurichten“, dass sie „gegenwärtig über vier Flugzeuge [verfügt], die diesen Flughafen anfliegen ... [d]rei weitere Flugzeuge fliegen [CDG] an“, und schließlich, dass sie „[Orly] wegen seiner Nähe zum Zentrum von Paris lieber [nutzt] als [CDG]“.

149 Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission eine Marktuntersuchung bei 90 Wettbewerbern durchgeführt hat und sich somit nicht mit den Bedenken der Billigfluggesellschaften begnügt hat, was erklärt, dass die Zusagen möglicherweise nicht in allen Punkten den Bedürfnissen der Klägerin entsprechen. Die Zusagen müssen nämlich den gesamten Wettbewerb auf den betroffenen Märkten aufrechterhalten, der nicht auf den Wettbewerb der Fluggesellschaften beschränkt werden kann, da die Eisenbahnunternehmen je nach Markt aktive Wettbewerber sind, wie die Kommission unterstrichen hat (vgl. in diesem Sinne Nr. 7 des Zusagenpakets).

150 Nach alledem hat die Klägerin keine relevanten Umstände vorgetragen, die einen offensichtlichen Beurteilungsfehler der Kommission belegen könnten.

151 Der zweite Teil des Klagegrundes ist daher zurückzuweisen.

Dritter Teil: Fehlende Veräußerung eines lebensfähigen Geschäftes

— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

152 Die Klägerin macht geltend, dass die Kommission lediglich die Marktzutritts-schranken abgebaut habe, statt einem Wettbewerber die Veräußerung eines lebensfähigen Geschäftes oder von Marktanteilen zu garantieren; dies entspreche nicht ihrer üblichen Praxis.

153 Die Kommission ist der Ansicht, dass die Klägerin ihr keinen Vorwurf daraus machen könne, dass sie nicht die Veräußerung eines lebensfähigen Geschäftes verlangt habe, denn keine der Parteien des Zusammenschlusses habe über ein Geschäft verfügt, das leicht hätte veräußert werden können. Zudem heiße es in der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen, dass auch andere Arten von Maßnahmen akzeptiert werden könnten.

— Würdigung durch das Gericht

154 Nach der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen muss es sich bei den zu veräußernden Tätigkeiten um ein lebensfähiges Geschäft handeln, das in den Händen eines fähigen Käufers wirksam und auf Dauer mit dem durch die Fusion entstandenen Unternehmen konkurrieren kann. Während die Veräußerung als Abhilfemaßnahme bevorzugt wird, ist sie jedoch für die Kommission nicht die einzige Abhilfemaßnahme. In manchen Fällen erweist sich nämlich die Veräußerung eines Unternehmens als unmöglich. In diesen Fällen muss die Kommission entscheiden, ob sich andere Arten von Abhilfemaßnahmen in einer Weise auf den Markt auswirken, die ausreicht, um wirksamen Wettbewerb wiederherzustellen (Nrn. 14 und 26 der Mitteilung).

155 Aus den Schriftsätzen der Kommission geht hervor, dass die Parteien des Zusammenschlusses nicht über ein lebensfähiges Geschäft verfügten, das hätte veräußert werden können; die Hauptschranke für den Marktzutritt bestehe darin, dass die in den großen Flughäfen verfügbaren Zeitnischen nicht ausreichten.

156 Die Kommission zeigt in diesem Zusammenhang rechtlich hinreichend auf, dass die Veräußerung von Flugzeugen die durch den Zusammenschluss aufgeworfenen Wettbewerbsprobleme nicht wirksam beheben kann, da es schwierig oder sogar unmöglich ist, festzustellen, ob die Käufer dieser Flugzeuge sie tatsächlich auf den betroffenen Märkten nutzen. Außerdem kann ein potenzieller neuer Marktteilnehmer ein gebrauchtes Flugzeug mieten oder kaufen; das Recht zur Nutzung oder der Besitz eines Flugzeugs erscheint nicht als unmittelbarste Marktzutrittschranke.

157 Im vorliegenden Fall hat die Klägerin nichts Konkretes zum Beweis dafür vorgetragen, dass der Zugang zu den Zeitnischen nicht die wichtigste Marktzutrittsschranke war.

158 In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass die Klägerin ungeachtet ihres Vorbringens im Rahmen der vorliegenden Klage eingeräumt hat, dass der Zugang zu den Zeitnischen die entscheidende Marktzutrittsschranke darstelle, da sie in ihren Antworten vom 14. und 30. Januar 2004 folgende Ansicht vertreten hat:

„Der fehlende Zugang zu Zeitnischen ist die eindeutigste physische Marktzutrittsschranke. Ohne Zugang zu Zeitnischen ... können Fluggesellschaften keine neuen Dienste einführen und keine neuen Betriebsbasen einrichten, um ihre Tätigkeiten auszudehnen ... [Sie] wird in diesem Wettbewerb ... durch den fehlenden Zugang zu Zeitnischen und anderen Infrastrukturen behindert, die sie benötigt, um ihr Netz zu erweitern ... Der fehlende Zugang zu Zeitnischen und anderen Infrastrukturen hindert [die Klägerin] daran, Betriebsbasen in Städten ... wie Paris einzurichten ...“

159 Die Klägerin hat demnach rechtlich nicht hinreichend nachgewiesen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, indem sie den Zusammenschluss aufgrund von Zusagen genehmigte, die auf eine Begrenzung der Marktzutrittsschranken und nicht auf die Veräußerung eines lebensfähigen Geschäftes an einen Wettbewerber gerichtet sind.

160 Der dritte Teil des Klagegrundes ist somit zurückzuweisen.

Vierter Teil: Nicht ausreichende Übertragung von Zeitnischen

— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

- 161 Die Klägerin macht geltend, dass die Übertragung von Zeitnischen weder Markteintritte fördere noch eine Wiederherstellung des Wettbewerbs bewirke, wie durch die Sachen Lufthansa/SAS/United Airlines (Sachen COMP/D-2/36.201, 36.076 und 36.078) und Swissair/Sabena (Sache IV/M.616) belegt werde. Da ein Zusammenschluss zu einer dauerhaften strukturellen Veränderung des Marktes führe, müsse außerdem jede Zusage permanenter Art sein. Die Tatsache, dass die Übertragung der Zeitnischen für unbestimmte Dauer angeordnet worden sei, sei deshalb unbeachtlich.
- 162 Die Kommission habe sich zu Unrecht nur mit den durch die Zeitnischen gebildeten Marktzutrittsschranken befasst, ohne die Frage der Dominanz auf den Drehkreuzen oder die Vorteile aufgrund des Ansehens der Parteien des Zusammenschlusses und der von ihnen angebotenen Zahl von Flügen zu untersuchen. Abgesehen davon habe die Kommission nicht erläutert, inwiefern die Zahl der zu übertragenden Zeitnischen einen ausreichenden Übergang von Marktanteilen gewährleiste, der die Beseitigung des Quasimonopols der Parteien des Zusammenschlusses auf den betroffenen Märkten ermögliche, zumal die Zeitnischen nicht „en bloc“ übertragen worden seien. Die Übertragung der Zeitnischen sei auch unzureichend, weil sie nur maximal sechs Flüge täglich ermögliche, und dies auch nur auf der Strecke Paris–Amsterdam.
- 163 Darüber hinaus habe die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, indem sie den Parteien des Zusammenschlusses erlaubt habe, mehr als 50 % aller Zeitnischen zu behalten, die auf den von den Zusagen erfassten einzelnen Strecken verfügbar seien, ohne für den Markteintritt eines einzigen Wettbewerbers auf diesen Strecken zu sorgen. Auf der Strecke Paris–Amsterdam behielten die Parteien des Zusammenschlusses mindestens 59 % aller Flüge, ein unverhältnis-

mäßig hoher Anteil, weil die Attraktivität dieser Strecke durch den Betrieb des Thalys eingeschränkt werde, der 45 % der Marktanteile auf dieser Strecke halte.

- 164 Die Kommission weist das Vorbringen zurück, dass die Übertragung von Zeitnischen eine ungeeignete Maßnahme sei, und verweist auf ihre jüngeren Entscheidungen (British Midland/Lufthansa/SAS [Sache COMP/37.812] und British Airways/SN Brussels Airlines [Sache COMP/A/38.477/D2]).
- 165 Die Streithelferin weist darauf hin, dass die Übertragung von Zeitnischen erstmals für unbestimmte Dauer angeordnet worden sei und dass die Zusagen mit allen Verfahrensgarantien verbunden seien, die erforderlich seien, um eine tatsächliche Auswirkung auf den Wettbewerb zu gewährleisten.

— Würdigung durch das Gericht

- 166 Wie die Kommission zutreffend dargelegt hat (siehe oben, Randnrn. 155 ff.), besteht die Hauptschranke für den Zutritt zum Luftverkehrssektor darin, dass die in den großen Flughäfen verfügbaren Zeitnischen nicht ausreichen. Zu prüfen ist deshalb, ob die Kommission zu Unrecht die Ansicht vertreten hat, dass in der vorliegenden Sache die Übertragung von Zeitnischen, wie sie im Zusagenpaket vorgesehen ist, eine effektive Maßnahme zur Aufrechterhaltung eines wirksamen Wettbewerbs darstellen konnte. In diesem Rahmen muss die Klägerin den Beweis erbringen, dass die in den Abhilfemaßnahmen vorgesehene Übertragung von Zeitnischen nicht genügt, um die aufgeworfenen Wettbewerbsprobleme zu beheben.

- 167 Im vorliegenden Fall hat sich die Klägerin lediglich darauf berufen, dass sie im Verwaltungsverfahren vorgeschlagen habe, eine größere Zahl von Zeitnischen zu übertragen, was ihrer Auffassung nach neuen Marktteilnehmern ermöglicht hätte, dauerhaft mit den Parteien des Zusammenschlusses zu konkurrieren.
- 168 Insoweit ist daran zu erinnern, dass die Kommission, um die angemessene Zahl zu übertragender Zeitnischen zu ermitteln, alle Umstände berücksichtigt hat, die ihr von den angehörten Marktteilnehmern mitgeteilt wurden. Aus ihren Schriftsätzen geht hervor, dass sie sich auf den Umstand gestützt hat, dass für die meisten Geschäftskunden nicht die Zahl der täglichen Flüge entscheidend ist, sondern die Zahl der zu den Spitzenverkehrszeiten angebotenen Flüge, damit sie am selben Tag hin- und zurückreisen können.
- 169 Ferner unterstreicht die Kommission, dass zahlreiche Wettbewerber die Zusagen als ausreichend angesehen hätten, um die durch den Zusammenschluss aufgeworfenen Wettbewerbsprobleme zu beheben. Zehn der 14 Geschäftskunden, die im Rahmen der von der Kommission durchgeführten Marktuntersuchung angehört wurden, hielten die Übertragung von Zeitnischen für ausreichend, da die sechs Flüge pro Tag ihrer Ansicht nach auf der Strecke Amsterdam–Paris eine Alternative zu der fusionierten Einheit darstellten. Die Klägerin war die einzige Billigfluggesellschaft, die sie für nicht ausreichend hielt. Die Kommission konnte daher angesichts der ihr zugegangenen Reaktionen davon ausgehen, dass der Vorschlag der Klägerin, in Orly fast 22 600 Zeitnischen, d. h. fast 31 Flüge täglich, zu übertragen, unverhältnismäßig sei.
- 170 Darüber hinaus wird ein neuer Marktteilnehmer in der Praxis aufgrund der Vereinbarungen über die Freihaltung von Sitzplatzkontingenten die Möglichkeit haben, mehr als sechs Flüge täglich auf dieser Strecke anzubieten, da die fusionierte Einheit verpflichtet ist, den Passagieren des neuen Marktteilnehmers eine bestimmte Zahl von Plätzen auf ihren Flügen zur Verfügung zu stellen (Nr. 9 des Zusagenpakets).

- 171 Die Zahl der Flüge, die für die übrigen betroffenen Märkte angeordnet wurde, liegt bei zwei bis vier pro Tag. Die Klägerin hat nichts vorgetragen, was belegen könnte, dass diese Zahl nicht genügt, um die Wettbewerbsprobleme zu beheben, da sie ihr Vorbringen auf den Markt Paris–Amsterdam konzentriert.
- 172 Zum Vorbringen der Klägerin, dass die Zeitnischen en bloc statt auf verschiedene Wettbewerber hätten übertragen werden müssen, ist festzustellen, dass aufgrund der Zusagen demjenigen neuen Marktteilnehmer der Vorzug zu gewähren ist, der die größte Zahl täglicher Flüge auf der Strecke Paris–Amsterdam durchführen kann (Nr. 3.4 des Zusagenpakets). Eine En-bloc-Übertragung bleibt daher für den Fall denkbar, dass ein neuer Marktteilnehmer in der Lage ist, eine große Zahl täglicher Flüge auf dieser Strecke durchzuführen. Die Flexibilität, die die Zusagen damit bieten, ermöglicht eine Übertragung von Zeitnischen, die an die Bedürfnisse der potenziellen neuen Marktteilnehmer angepasst werden kann, die dabei in Paris zwischen Orly und CDG wählen können.
- 173 Nach alledem hat die Klägerin keine relevanten Umstände zur Stützung ihres Vorbringens vorgetragen, dass die Kommission nicht aufgezeigt habe, inwiefern die Übertragung der Zeitnischen einen Übergang von Marktanteilen ermöglichen würde, der die Dominanz der Parteien des Zusammenschlusses auf den 14 betroffenen Märkten beseitigen könnte.
- 174 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Marktanteile der Parteien des Zusammenschlusses die Kommission zu der Feststellung veranlasst haben, dass Zusagen auf den betroffenen Märkten anzubieten seien, auf denen die Parteien einen Marktanteil von fast 50 % hielten; sie hat damit die Vermutung für das Bestehen einer beherrschenden Stellung beachtet, wie sie sich aus der Rechtsprechung ergibt (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 3. Juli 1991 in der Rechtssache C-62/86, AKZO/Kommission, Slg. 1991, I-3359, Randnr. 60).

- 175 Die Tatsache, dass die Parteien des Zusammenschlusses unter Umständen einen beträchtlichen Anteil an den betroffenen Märkten behalten können, wie die Klägerin für den Markt Paris–Amsterdam geltend macht, kann daher nicht beweisen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat. Die Kommission hat nämlich wichtige Zusagen für diesen Markt akzeptiert, wobei der Eintritt neuer Wettbewerber in diese Strecke durch die Abhilfemaßnahmen gefördert werden wird und die Verbesserungen der Infrastrukturen des Thalys, die 2007 abgeschlossen sein werden, diesen Zug für Passagiere, für die der Zeitfaktor wichtig ist, interessanter machen werden. Diese Umstände stellen Faktoren dar, die das Wettbewerbsgewicht der fusionierten Einheit verringern können.
- 176 Nach alledem hat die Klägerin nicht nachgewiesen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat.
- 177 Der vierte Teil des Klagegrundes ist somit zurückzuweisen.

Fünfter Teil: Unzulänglichkeit der übrigen Abhilfemaßnahmen

— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

- 178 Die Klägerin vertritt die Auffassung, dass die Abhilfemaßnahmen kein Maß an Sicherheit und Vertrauen böten, das die Wiederherstellung einer Wettbewerbsstruktur gewährleiste. Die Parteien des Zusammenschlusses hätten nämlich ihre Abhilfemaßnahmen bezüglich der Zeitnischen durch Zusagen verstärkt, die verhaltensbezogen seien und unter Artikel 81 EG fielen. Die Abhilfemaßnahmen seien daher ineffektiv und könnten die Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung nicht verhindern, da sie wirtschaftlich und strategisch

nicht kohärent seien. Zudem habe die Kommission in der angefochtenen Entscheidung nicht die Möglichkeit des Widerrufs für den Fall vorgesehen, dass die Zusagen nicht eingehalten würden.

179 Schließlich werde durch das Vorgehen der Kommission das berechnigte Vertrauen verletzt, und die Formulierung der Zusagen mache nicht deutlich, wie diese volle Effektivität entfalten sollten.

180 Die Kommission macht geltend, dass die Klägerin ihr Vorbringen nicht untermauere. Die Netzfluggesellschaften hätten die angebotenen Zusagen für ausreichend gehalten, um die Wettbewerbsprobleme zu beheben. Was den verhaltensbezogenen Charakter der fraglichen Zusagen angehe, stütze sich die Überlassung von Zeitnischen für unbestimmte Dauer keineswegs auf bloße Zusagen mit verhaltensbezogenem Charakter, da es sich bei den der fusionierten Einheit auferlegten Verpflichtungen um Bedingungen und nicht um bloße Verpflichtungen handele.

— Würdigung durch das Gericht

181 Aus der angefochtenen Entscheidung geht hervor, dass die in Bezug auf die Zeitnischen gegebenen Zusagen durch nicht unwesentliche zusätzliche Maßnahmen, die den Wettbewerb begünstigen, verstärkt wurden, etwa das Einfrieren der Zahl der Flüge für sechs aufeinanderfolgende IATA-Flugperioden, die Interlining-Vereinbarungen, die Vereinbarungen über die Freihaltung von Sitzplatzkontingenten, die besonderen Prorating-Vereinbarungen, die Vielfliegerprogramme, die intermodalen Dienste und die Verpflichtungen in Bezug auf Tarife. Der Kommission kann deshalb nicht vorgeworfen werden, sie habe sich nur mit der Frage des Zugangs zu den Zeitnischen befasst.

- 182 Was das Vorbringen der Klägerin angeht, dass die Zusagen wegen ihres verhaltensbezogenen Charakters unzulänglich seien, ist daran zu erinnern, dass verhaltensbezogene Verpflichtungszusagen nicht schon ihrem Wesen nach nicht ausreichen, um die Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung zu verhindern, sondern ebenso wie strukturelle Verpflichtungszusagen von Fall zu Fall zu prüfen sind (Urteil EDP/Kommission, zitiert oben in Randnr. 44, Randnr. 100; vgl. ferner in diesem Sinne Urteil Gencor/Kommission des Gerichts, zitiert oben in Randnr. 40, Randnr. 319, und Urteil des Gerichts vom 25. Oktober 2002 in der Rechtssache T-5/02, Tetra Laval/Kommission, Slg. 2002, II-4381, Randnr. 161, bestätigt durch Urteil des Gerichtshofes vom 15. Februar 2005 in der Rechtssache C-12/03 P, Kommission/Tetra Laval, Slg. 2005, I-987, Randnr. 85).
- 183 Angesichts der Bestimmungen der angefochtenen Entscheidung über die Übertragung von Zeitnischen, die wichtigste Abhilfemaßnahme in der vorliegenden Sache, können die fraglichen Zusagen als strukturell eingestuft werden (Nrn. 2 und 14 des Zusagenpakets). Die Parteien des Zusammenschlusses verpflichten sich nämlich für unbestimmte Dauer, die übertragenen Zeitnischen nicht zu nutzen, es sei denn, es treten außergewöhnliche Umstände ein, die eine Aufhebung oder Änderung der Zusage rechtfertigen. Die Parteien des Zusammenschlusses sind somit nicht in der Lage, die Zeitnischen wiederzuerlangen, nachdem sie übertragen worden sind, da diejenigen Zeitnischen, die nicht mehr genutzt werden, an den Koordinator zurückzuübertragen sind, was jeden verhaltensbezogenen Aspekt ausschließt, der die Effektivität der Zusagen beeinträchtigen könnte (Nr. 2.2 des Zusagenpakets).
- 184 Die Zusagen sind auch nicht unwesentlich verstärkt worden, da sich die Parteien des Zusammenschlusses verpflichtet haben, die zeitlichen Abweichungen von 45 auf 30 Minuten für Kurzstrecken und von 120 auf 90 Minuten für Langstrecken zu verringern, Bedingungen, die nach Ansicht der neuen Wettbewerber von grundlegender Bedeutung für die Erleichterung des Zutritts zu den Märkten sind (vgl. in diesem Sinne 159. bis 167. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung).
- 185 Demnach ist es der Klägerin im vorliegenden Fall nicht gelungen, nachzuweisen, dass die Abhilfemaßnahmen ineffektiv sind, da ihr Vorbringen insoweit äußerst lückenhaft ist.

- 186 Zum Vorbringen der Klägerin, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung nicht ausdrücklich die Möglichkeit des Widerrufs für den Fall vorgesehen habe, dass die Zusagen nicht eingehalten würden, ist festzustellen, dass die angefochtene Entscheidung ein zügiges Verfahren für die Regelung von Streitigkeiten für den Fall vorsieht, dass ein neuer Marktteilnehmer, ein neuer Erbringer von Luftverkehrsdienstleistungen oder ein intermodaler Partner Gründe für die Annahme hat, dass die fusionierte Einheit die Bedingungen der in Bezug auf ihn selbst gegebenen Zusagen nicht einhält (Nr. 12 des Zusagenpakets).
- 187 Außerdem unterliegen die Zusagen der Kontrolle durch einen Beauftragten. Dieser hat darüber zu wachen, dass die fusionierte Einheit die mit den Zusagen eingegangenen Verpflichtungen ordnungsgemäß erfüllt, soweit sie von dem ihm erteilten Auftrag erfasst werden, und kann der fusionierten Einheit Maßnahmen vorschlagen, die er für erforderlich hält, um die Einhaltung der Zusagen zu gewährleisten (Nr. 11.2.1 des Zusagenpakets).
- 188 Nach alledem sind die Parteien des Zusammenschlusses im vorliegenden Fall nicht bloßen Absichtserklärungen unterworfen, sondern Verpflichtungen, und jede Verletzung dieser Verpflichtungen wird dazu führen, dass die den Zusammenschluss genehmigende angefochtene Entscheidung gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung Nr. 4064/89 widerrufen wird. Die Klägerin hat folglich weder rechtlich hinreichend nachgewiesen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler hinsichtlich der übrigen den Parteien des Zusammenschlusses auferlegten Maßnahmen begangen hat, noch, dass sie den Grundsatz des Vertrauensschutzes verletzt hat, indem sie die Bestimmungen der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen nicht ordnungsgemäß angewandt hat.
- 189 Was schließlich das Vorbringen der Klägerin angeht, dass die Formulierung der Zusagen nicht deren Effektivität für die Zwecke der Aufrechterhaltung des Wettbewerbs gewährleiste, so ist festzustellen, dass die Zusagen unter den Umständen des vorliegenden Falles nicht so weitläufig und komplex waren, dass es der Kommission unmöglich war, mit der nötigen Gewissheit festzustellen, dass

ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt wiederhergestellt wird (vgl. in diesem Sinne Urteil BaByliss/Kommission, zitiert oben in Randnr. 35, Randnr. 178). Die von der Kommission akzeptierten Zusagen waren auch so genau, dass sie ihre Auswirkungen auf die betroffenen Märkte beurteilen konnte, da das Zusagenpaket genau darlegt, wie die Abhilfemaßnahmen durchzuführen sind. Dieses Vorbringen ist daher als unzutreffend zurückzuweisen.

190 Der fünfte Teil des Klagegrundes ist somit zurückzuweisen.

Sechster Teil: Fehlende Angabe eines neuen Marktteilnehmers und fehlende Bestimmung einer Frist für seinen Markteintritt

— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

191 Die Klägerin trägt vor, dass die Kommission in ihrer früheren Entscheidungspraxis im Luftverkehrssektor verlangt habe, dass die Parteien eines Zusammenschlusses einen potenziellen neuen Marktteilnehmer für diejenigen Strecken angäben, auf denen die Kommission Wettbewerbsprobleme festgestellt habe (Austrian Airlines/ Lufthansa [Sache COMP/37.730]). Im vorliegenden Fall habe sich die Kommission jedoch mit dem „konkreten Interesse“ begnügt, dass die Fluggesellschaften Volare, Meridiana und Virgin Express geäußert hätten, ohne sicherzustellen, dass diese Absichtserklärungen durch einen tatsächlichen Markteintritt umgesetzt würden, der die wettbewerbswidrigen Wirkungen konterkarieren könne. Hätte die Kommission einfache Untersuchungen durchgeführt, so wären außerdem die finanziellen Schwierigkeiten von Volare leicht erkennbar gewesen, so dass diese Fluggesellschaft nicht als fähiger Käufer angesehen werden könne. Die Kommission setze demnach auf den Eintritt eines neuen Marktteilnehmers, ein Verhalten, das im Widerspruch zu ihrer Verpflichtung stehe, sicherzustellen, dass die ernsthaften Bedenken, die hinsichtlich der Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt bestünden, ausgeräumt würden.

- 192 Die Kommission habe sich zudem mit der bloßen Feststellung begnügt, dass die Zusage es erlaubten, „die Gefahr, dass kein neuer Markteintritt erfolgt, erheblich zu senken“. Sie räume jedoch ein, dass weiterhin eine tatsächliche Gefahr bestehe, dass kein neuer Markteintritt erfolge, weil sie in ihrer Klagebeantwortung ausführe, dass, „selbst wenn kein neuer Wettbewerber in eine bestimmte Strecke eintritt, das Zuspaket seinen Zweck erfüllen [kann]“, und hinzufüge, dass „[d]ies ... der Fall [wäre], wenn es aufgrund des potenziellen Wettbewerbs das Verhalten der fusionierten Einheit auf derartigen Märkten einschränkt“.
- 193 Im Übrigen müssten nach der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen Verpflichtungen effektiv innerhalb kurzer Zeit durchgeführt werden können. Aus diesem Grund sowie angesichts der Bedeutung der Identität eines neuen Marktteilnehmers und der Ungewissheiten bezüglich der Existenz potenzieller Marktteilnehmer hätte der Markteintritt vor der Durchführung des Zusammenschlusses erfolgen müssen. Die Klägerin betont, dass kein neuer Marktteilnehmer begonnen habe, eine der übertragenen Zeitnischen zu nutzen. Die Kommission habe somit, da sie keinen Mechanismus vorgesehen habe, der einen tatsächlichen Markteintritt innerhalb einer bestimmten Frist gewährleistet habe, die Erfordernisse der Verordnung Nr. 4064/89 verletzt.
- 194 Die Kommission macht geltend, dass es nicht erforderlich sei, dass die Parteien des Zusammenschlusses im Voraus einen neuen Marktteilnehmer bestimmten, weil die Anhörung der auf dem Markt tätigen Unternehmen, die sie vor dem Erlass der angefochtenen Entscheidung durchgeführt habe, potenzielle neue Marktteilnehmer wie Volare, Virgin Express und Meridiana ergeben habe.
- 195 Was das Vorbringen der Klägerin angehe, dass sich die Kommission damit begnügt habe, Abhilfemaßnahmen anzuordnen, die „die Gefahr, dass kein neuer Markteintritt erfolgt, erheblich ... senken“, so habe die Klägerin diese Worte falsch verstanden, denn mit dieser Passage der Klagebeantwortung habe aufgezeigt werden sollen, dass die Abhilfemaßnahmen weitreichende Wirkungen hätten und es deshalb

ermöglichen würden, „den Wert der übertragenen Zeitnischen zu steigern und damit die Gefahr, dass kein neuer Markteintritt erfolgt, erheblich zu senken“. Die Kommission habe folglich in dieser Passage einen Vergleich zwischen dem Zusammenschluss, wie er sich unter Berücksichtigung der angeordneten Abhilfemaßnahmen dargestellt habe, und den früheren Entscheidungen über Allianzen und Zusammenschlüsse im Luftverkehrssektor angestellt.

- ¹⁹⁶ Schließlich sei das Argument der Klägerin, dass die angefochtene Entscheidung keine effektive und rasche Durchführung der Zusagen vorgesehen habe, nicht in der Klageschrift vorgebracht worden und deshalb unzulässig. Jedenfalls sei unbeachtlich, dass noch kein Markteintritt erfolgt sei, weil die Gültigkeit der angefochtenen Entscheidung anhand der Lage zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung zu beurteilen sei.

— Würdigung durch das Gericht

- ¹⁹⁷ Nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung Nr. 4064/89 kann die Kommission einen Zusammenschluss genehmigen, wenn die von den Parteien angebotenen Zusagen die ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt ausräumen. Die Verordnung Nr. 4064/89 bestimmt demnach das Ziel, das die Kommission verwirklichen muss, lässt ihr aber ein weites Ermessen bezüglich der Gestalt, die die fraglichen Zusagen annehmen können. Die Verordnung verlangt nicht, dass die anmeldenden Parteien einen neuen Marktteilnehmer angeben, auch wenn eine solche Angabe in bestimmten Fällen erforderlich sein kann, insbesondere, wenn kein Wettbewerber ein Interesse zum Ausdruck bringt, in den betroffenen Markt einzutreten.

- ¹⁹⁸ In der vorliegenden Rechtssache ist es der Klägerin nicht gelungen, nachzuweisen, dass eine namentliche Angabe erforderlich war, da sich verschiedene Wettbewerber wie Meridiana, Virgin Express und Volare im Verwaltungsverfahren aufgrund der

von den Parteien des Zusammenschlusses angebotenen Zusagen daran interessiert zeigten, in die betroffenen Märkte einzutreten.

199 Aus den Schriftsätzen der Kommission geht hervor, dass Volare Zeitnischen für die Strecken Paris–Amsterdam, Amsterdam–Mailand, Amsterdam–Venedig und Amsterdam–Bologna beantragt hatte. Die Kommission hat außerdem in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass Volare aufgrund der Entscheidung 2004/841/EG der Kommission vom 7. April 2004 in einem Verfahren nach Artikel 81 EG-Vertrag (Sache COMP/A.38284/D2 — Air France/Alitalia) (ABl. L 362, S. 17) Zeitnischen erhalten habe, und zwar sehr kurz vor Erlass der angefochtenen Entscheidung, was sie in ihrer Auffassung bestärkt habe, dass das Interesse, das Volare in der vorliegenden Sache zum Ausdruck gebracht habe, glaubwürdig sei.

200 Wie die Kommission behauptet, trat Volare schließlich deshalb nicht in die genannten Märkte ein, weil die Kontrolle bei ihren Anteilhabern wechselte. Sollte der Markteintritt, wie die Klägerin geltend macht, nicht erfolgt sein, weil Volare finanzielle Schwierigkeiten hatte, kann, selbst wenn die Kommission die finanzielle Lage dieser Fluggesellschaft eingehend hätte untersuchen können, um sicherzustellen, dass ihr Antrag auf Zeitnischen realisierbar war, das Fehlen einer solchen Überprüfung keinen Beurteilungsfehler darstellen, der als offensichtlich angesehen werden und die Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung in Frage stellen kann. Wie aus den Schriftsätzen der Kommission deutlich wird, war nämlich auch der Eintritt anderer Wettbewerber in die betroffenen Märkte möglich, da es in Europa zahlreiche Billigfluggesellschaften gibt, die geneigt sind, in diese Märkte einzutreten, etwa Ryanair, Virgin Express, Smartwings, Sterling, Air Service und SkyEurope.

201 Außerdem ist davon auszugehen, dass die Durchdringung eines neuen Marktes gewisse Zeit in Anspruch nehmen kann, damit neue Marktteilnehmer prüfen können, ob der Eintritt in diesen Markt insbesondere unter Berücksichtigung der

damit verbundenen Investitionen rentabel ist. Insoweit ist daran zu erinnern, dass nach der angefochtenen Entscheidung die Übertragung von Zeitnischen für unbestimmte Dauer erfolgt, was es den neuen Marktteilnehmern ermöglicht, jederzeit und zeitlich unbegrenzt in die betroffenen Märkte einzutreten (Nr. 2 des Zusagenpakets).

- 202 Sollte kein neuer Teilnehmer in die betroffenen Märkte eintreten, lastete auf jeden Fall ein gewisser Wettbewerbsdruck auf den Parteien des Zusammenschlusses, da, wenn die fusionierte Einheit beschließen sollte, ihre Preise zu erhöhen, neue Wettbewerber ermutigt werden könnten, in diese Märkte einzutreten, die attraktiver würden. Aus den Verfahrensakten geht nämlich hervor, dass auf den Strecken zwischen Österreich und Deutschland vor fünf Jahren keine Fluggesellschaft mit Lufthansa und Austrian Airlines konkurrierte. Die nicht unerheblichen Gewinnspannen, die wegen der hohen Preise dieser beiden Gesellschaften bestanden, zogen jedoch neue Marktteilnehmer an und zwangen Lufthansa und Austrian Airlines damit, durch eine Anpassung ihrer Preispolitik zu reagieren, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Kommission konnte daraus schließen, dass der Eintritt eines neuen Teilnehmers in die betroffenen Märkte sehr wahrscheinlich war.
- 203 Was das Vorbringen angeht, dass kein neuer Teilnehmer in die betroffenen Märkte eingetreten sei, ist daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung die Rechtmäßigkeit eines angefochtenen individuellen Rechtsakts nach der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses des Aktes zu beurteilen ist (Urteile des Gerichtshofes vom 7. Februar 1979 in den Rechtssachen 15/76 und 16/76, Frankreich/Kommission, Slg. 1979, 321, Randnr. 7, und vom 17. Mai 2001 in der Rechtssache C-449/98 P, IECC/Kommission, Slg. 2001, I-3875, Randnr. 87; Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1996 in den Rechtssachen T-177/94 und T-377/94, Altmann u. a./Kommission, Slg. 1996, II-2041, Randnr. 119).
- 204 Die angefochtene Entscheidung ist folglich anhand der tatsächlichen Umstände zu prüfen, die zum Zeitpunkt ihres Erlasses vorlagen, und nicht unter Berücksichtigung späterer tatsächlicher Umstände. Der Umstand, dass zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung noch niemand in die betroffenen Märkte eingetreten war, ist daher irrelevant.

205 Was das Vorbringen der Klägerin angeht, dass die Kommission nicht sichergestellt habe, dass innerhalb kurzer Zeit nach Genehmigung des Zusammenschlusses ein Markteintritt erfolgen werde, so ist diese Kritik, die nicht in der Klageschrift vorgetragen wurde, mit dem vorliegenden Klagegrund verknüpft, da damit ein offensichtlicher Beurteilungsfehler bezüglich des Inhalts der Zusagen nachgewiesen werden soll. Dieses Argument ist deshalb entgegen dem Vorbringen der Kommission kein neuer Klagegrund und folglich zulässig.

206 Es sei daran erinnert, dass die Kommission davon absehen konnte, eindeutig einen neuen Marktteilnehmer anzugeben, da verschiedene Konkurrenten ein Interesse zum Ausdruck gebracht hatten, in die betroffenen Märkte einzutreten. Vom Vorbringen der Klägerin bleibt daher nur die Rüge, dass die Kommission nicht sichergestellt habe, dass ein neuer Teilnehmer wahrscheinlich rasch in diese Märkte eintreten werde.

207 Nach dem Wortlaut der Mitteilung über Abhilfemaßnahmen macht die Kommission die Genehmigung eines Zusammenschlusses davon abhängig, dass Verpflichtungen effektiv innerhalb kurzer Zeit durchgeführt werden können (Nrn. 10 und 19). Im vorliegenden Fall verlangt die angefochtene Entscheidung, dass die Zeitnischen einen Monat nach Durchführung des Zusammenschlusses angeboten werden (Nr. 13 des Zusagenpakets). Die Parteien des Zusammenschlusses waren somit verpflichtet, die Zeitnischen innerhalb einer kurzen, zwingenden Frist zu übertragen, was den raschen Markteintritt eines neuen Wettbewerbers ermöglichte und begünstigte.

208 Der Vorwurf, dass die Kommission nicht sichergestellt habe, dass ein Markteintritt rasch erfolgen dürfte, ist folglich unbegründet.

- 209 Nach alledem hat die Klägerin rechtlich nicht hinreichend nachgewiesen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, indem sie keinen neuen Marktteilnehmer angegeben hat und keinen Stichtag für einen Eintritt in die betroffenen Märkte vorgesehen hat.
- 210 Der sechste Teil des Klagegrundes ist somit zurückzuweisen.

Siebter Teil: Nichtberücksichtigung des Hochgeschwindigkeitszugs Thalys als Wettbewerber

— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

- 211 Nach Ansicht der Klägerin stellt der Betrieb des Thalys ein Hindernis für den Eintritt neuer Marktteilnehmer in die Strecke Paris–Amsterdam dar. Der Thalys verfüge gegenwärtig auf dieser Strecke über einen Marktanteil von ungefähr 45 %, der aufgrund von Verbesserungen der Infrastrukturen, die die Fahrtdauer verkürzen würden, noch wachsen dürfte. Die Kommission sei außerdem zu Unrecht davon ausgegangen, dass eine Zahl von sechs Flügen täglich für Passagiere, für die der Zeitfaktor wichtig sei, genüge, während sie eingeräumt habe, dass beim Thalys eine derartige Zahl nicht ausreiche (71. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung).
- 212 Die Kommission weist dieses Vorbringen zurück und trägt vor, dass der Thalys für Kunden, für die der Zeitfaktor wichtig sei, hauptsächlich aufgrund der Dauer der

Zugfahrt nicht konkurrenzfähig sei. Nur eine Verkürzung der Fahrtdauer könne diese Situation ändern, und dafür sei eine erhebliche Verbesserung der Infrastrukturen erforderlich.

— Würdigung durch das Gericht

- 213 Die Rüge der Klägerin ist dahin zu verstehen, dass mit ihr nachgewiesen werden soll, dass die Kommission, weil sie die wettbewerblichen Auswirkungen des Thalys auf den Markt Paris–Amsterdam nicht angemessen erfasst habe, einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen habe.
- 214 Aus der angefochtenen Entscheidung geht hervor, dass der Thalys auf der Strecke Paris–Amsterdam sechs Fahrten täglich mit einer Fahrtdauer von vier Stunden und neun Minuten (einfache Fahrt) durchführt, und dass ein Flug von Stadtzentrum zu Stadtzentrum ungefähr drei Stunden dauert (70. bis 72. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung). Im Fall von Passagieren, für die der Zeitfaktor nicht wichtig ist, kann der Thalys damit gegenwärtig als Wettbewerber angesehen werden. Dagegen konnte die Kommission zu dem Schluss gelangen, dass der Thalys für Kunden, für die der Zeitfaktor wichtig ist, insbesondere aufgrund der Fahrtdauer nicht konkurrenzfähig ist, da die Hin- und Rückfahrt im Zug fast zwei Stunden länger dauert. Nur eine Verkürzung der Fahrtdauer könnte daher diese Situation ändern, und dafür wäre, wie die Kommission ausführt, eine erhebliche Verbesserung der Infrastrukturen erforderlich.
- 215 Die Klägerin hat im vorliegenden Fall nichts vorgetragen, was belegen könnte, dass im Fall des Thalys der Unterschied, den die Kommission zwischen Passagieren, für die der Zeitfaktor wichtig ist, und Passagieren macht, für die der Zeitfaktor nicht wichtig ist, fehlerhaft wäre. Der Vorwurf der Klägerin, dass die Kommission zu Unrecht davon ausgegangen sei, dass eine Zahl von sechs Flügen täglich für Passagiere, für die der Zeitfaktor wichtig sei, genüge, während sie in der 71.

Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung eingeräumt habe, dass beim Thalys eine derartige Zahl nicht ausreiche, um die Wettbewerbsprobleme bezüglich der Reisenden zu beheben, für die die Zeit wichtig sei, trifft daher nicht zu.

216 Zum Vorbringen der Klägerin, dass der Thalys ein Hindernis für den Eintritt neuer Marktteilnehmer bilde, ist festzustellen, dass das geschäftliche Wachstum des Thalys vor dem Zusammenschluss stattgefunden hatte, so dass Fluggesellschaften, die in den Markt eintreten wollten, diesen Wettbewerbsfaktor berücksichtigen mussten. Der Betrieb des Thalys auf dem Markt Paris–Amsterdam hat die Kommission daher veranlasst, sicherzustellen, dass nicht nur der Wettbewerb durch die Fluggesellschaften, sondern auch der Wettbewerb durch die Betreiber anderer Transportmittel wie der Bahn aufrechterhalten wird.

217 Die Abhilfemaßnahmen, die sich auf die intermodalen Dienste beziehen, erlauben es nämlich z. B. der Betreibergesellschaft des Thalys, Rückfahrkarten für die Strecke Paris–Amsterdam zu verkaufen, die den Reisenden berechtigen, auf der Hinreise den Zug und auf der Rückreise das Flugzeug zu nehmen. Um diese Möglichkeit attraktiv zu machen, ist vorgesehen, dass die Betreibergesellschaft des Thalys für den Rückflug alle Sondertarife anwenden kann, die von der fusionierten Einheit angeboten werden, und damit die Möglichkeit hat, intermodale Dienste zu wettbewerbsfähigen Preisen anzubieten (Nr. 7 des Zusagenpakets). In diesem Zusammenhang geht aus den Schriftsätzen der Kommission hervor, dass das Eisenbahnunternehmen Georg Verkehrsorganisation GmbH Verhandlungen mit Air France führt, um eine Vereinbarung über intermodale Verkehrsleistungen für den Markt Paris–Amsterdam zu schließen, was zeigt, welches Interesse die Vereinbarungen über intermodale Verkehrsleistungen geweckt haben.

218 Das Vorbringen der Klägerin, dass der Thalys ein Hindernis für den Eintritt eines neuen Wettbewerbers in die Strecke Paris–Amsterdam bilde, kann demnach nicht

belegen, dass die Wettbewerbsuntersuchung der Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler aufweist. Der siebte Teil des Klagegrundes ist daher zurückzuweisen.

219 Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass die Klägerin nicht den Beweis erbracht hat, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, da es ihr nicht gelungen ist, nachzuweisen, dass die fraglichen Zusagen nicht geeignet waren, die ernsthaften Bedenken auszuräumen, die hinsichtlich der Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt bestanden. Der fünfte Klagegrund ist somit insgesamt zurückzuweisen.

220 Die Klage ist daher abzuweisen.

Kosten

221 Nach Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Klägerin unterlegen ist, sind ihr entsprechend dem Antrag der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

222 Nach Artikel 87 § 4 Absatz 1 der Verfahrensordnung trägt die Französische Republik ihre eigenen Kosten.

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Zweite Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

- 1. Die Klage wird abgewiesen.**
- 2. Die Klägerin trägt ihre eigenen Kosten und die Kosten der Kommission.**
- 3. Die Französische Republik trägt ihre eigenen Kosten.**

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 4. Juli 2006.

Der Kanzler

Der Präsident

E. Coulon

J. Pirrung

Inhaltsverzeichnis

Rechtlicher Rahmen	II - 1942
Sachverhalt	II - 1946
Die fraglichen Unternehmen	II - 1946
Verwaltungsverfahren vor der Kommission	II - 1947
Von der Kommission akzeptierte Zusagen	II - 1948
Verfahren und Anträge der Parteien	II - 1951
Der Antrag auf Anordnung von Beweiserhebungen	II - 1952
Zulässigkeit	II - 1954
Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 1954
Würdigung durch das Gericht	II - 1954
Klagebefugnis	II - 1954
Rechtsschutzinteresse	II - 1957
Begründetheit	II - 1958
Erster Klagegrund: Offensichtlicher Beurteilungsfehler, weil nicht geprüft worden sei, ob die beherrschende Stellung der fusionierten Einheit auf den Strecken verstärkt worden sei, auf denen keine Überschneidungen zwischen den Tätigkeiten von Air France und KLM bestanden hätten	II - 1959
Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 1959
Würdigung durch das Gericht	II - 1962
— Fehlende Untersuchung der Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Markt für Freizeitflüge	II - 1963
— Fehlende Untersuchung der Auswirkungen des Zusammenschlusses auf die überschneidungsfreien Märkte	II - 1964
II - 2012	

Zweiter Klagegrund: Offensichtlicher Beurteilungsfehler, weil nicht geprüft worden sei, ob die beherrschende Stellung der fusionierten Einheit auf dem Markt für den Erwerb von Flughafendienstleistungen verstärkt worden sei	II - 1967
Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 1967
Würdigung durch das Gericht	II - 1970
— Fehlende Berücksichtigung der Verstärkung der beherrschenden Stellung auf dem Markt für den Erwerb von Flughafendienstleistungen	II - 1970
— Verstärkter Einfluss der fusionierten Einheit auf AdP	II - 1972
Dritter Klagegrund: Offensichtlicher Beurteilungsfehler bezüglich der Substituierbarkeit von CDG und Orly	II - 1973
Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 1973
Würdigung durch das Gericht	II - 1975
— Lage der beiden Flughäfen	II - 1975
— Art der Flüge, die von den beiden Flughäfen aus durchgeführt werden	II - 1976
Vierter Klagegrund: Offensichtlicher Beurteilungsfehler wegen fehlender Prüfung der Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den potenziellen Wettbewerb	II - 1978
Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 1978
Würdigung durch das Gericht	II - 1979
— Begrenztheit des Heimatmarkts von KLM	II - 1980
— Nähe von Amsterdam, dem Mittelpunkt der Tätigkeiten von KLM, zu Paris und Begrenztheit des Wettbewerbs im internationalen Luftverkehr ab Paris	II - 1982
Zum fünften Klagegrund: Offensichtlicher Beurteilungsfehler bezüglich der Zusagen der Parteien des Zusammenschlusses	II - 1983
Erster Teil: Fehlende Erstreckung der Zusagen auf die überschneidungsfreien Märkte	II - 1984
— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 1984
— Würdigung durch das Gericht	II - 1985

Zweiter Teil: Fehlende Attraktivität der Zusagen für die Billigfluggesellschaften	II - 1987
— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 1987
— Würdigung durch das Gericht	II - 1988
Dritter Teil: Fehlende Veräußerung eines lebensfähigen Geschäftes	II - 1990
— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 1990
— Würdigung durch das Gericht	II - 1991
Vierter Teil: Nicht ausreichende Übertragung von Zeitnischen	II - 1993
— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 1993
— Würdigung durch das Gericht	II - 1994
Fünfter Teil: Unzulänglichkeit der übrigen Abhilfemaßnahmen	II - 1997
— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 1997
— Würdigung durch das Gericht	II - 1998
Sechster Teil: Fehlende Angabe eines neuen Marktteilnehmers und fehlende Bestimmung einer Frist für seinen Markteintritt	II - 2001
— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 2001
— Würdigung durch das Gericht	II - 2003
Siebter Teil: Nichtberücksichtigung des Hochgeschwindigkeitszugs Thalys als Wettbewerber	II - 2007
— Vorbringen der Verfahrensbeteiligten	II - 2007
— Würdigung durch das Gericht	II - 2008
Kosten	II - 2010