Bundeskartellamt

**Fallbericht** 30.01.2017

**Lufthansa darf Flugzeuge von Air Berlin leasen**

| | |
|---|---|
| Branche: | Luftverkehr |
| Aktenzeichen: | B9-190/16 |
| Datum der Entscheidung: | 30. Januar 2017 |

Das Bundeskartellamt hat den am 30. Dezember 2016 vorsorglich als Zusammenschluss angemeldeten Wetlease-Vertrag über 38 Passagierflugzeuge zwischen der Lufthansa Group („Lufthansa“) und der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG („Air Berlin“) am 30. Januar 2017 fusionskontrollrechtlich **freigegeben**. Der **Wetlease-Vertrag** sieht die Gebrauchsüberlassung von 38 Flugzeugen des Typs Airbus A319 und A320 mitsamt Cockpit-Crew und Kabinenpersonal an deutschen und österreichischen Flughäfen im Rahmen einer sechsjährigen Laufzeit mit bestimmten Verlängerungsoptionen zwischen Lufthansa und Air Berlin vor.

- Wie beim Wetlease üblich[1] verbleibt die operative Verantwortung für Flugbetrieb, Crewplanung, Wartung, Schäden Dritter sowie für die Versicherung von Flugzeugen beim Wetlease-Geber („ACMIO-Vertrag“), d.h. bei Air Berlin. Air Berlin ist selbst nicht Eigentümerin der 38 Flugzeuge, sondern hat diese ihrerseits von verschiedenen Leasinggesellschaften (Leasinggebern) „dry“, also ohne zusätzliche Dienstleistungen wie Besatzung und Wartung, geleast.

- Fünf der 38 Flugzeuge sollen innerhalb des Lufthansa-Konzerns der **Austrian Airlines** zum Gebrauch überlassen werden, 32 Flugzeuge – also der ganz überwiegende Teil – der **Eurowings**,[2] die als konzerneigener Low-Cost-Carrier vornehmlich im **point-to-point-Verkehr außerhalb der Lufthansa-Hubs** operiert. Mindestens 19 der 38 Flugzeuge sollen älteres Fluggerät der Eurowings und Austrian Airlines ersetzen; dieses ältere Fluggerät soll teilweise an anderer Stelle im Lufthansa-Konzern eingesetzt werden. Ein Flugzeug soll als Reserveflugzeug bereitstehen. Die Flugzeuge sollen

[1] Siehe zu Wetlease-Verträgen im Luftverkehr BKartA, 04.09.2009, B9-56/09 – TUIfly/Air Berlin.

[2] Gegenwärtig bedient Eurowings 130 Flugziele in Europa im point-to-point-Verkehr außerhalb der Lufthansa-Drehkreuze in Frankfurt und München sowie ausgewählte Langstreckenziele in Nordamerika, der Karibik, dem Nahen Osten und Asien. Eurowings Basen befinden sich in Düsseldorf, Köln/Bonn und Hamburg sowie in Wien. Zur Eurowings-Flotte sind aus wettbewerblicher Sicht ferner die Flugzeuge der Germanwings zu zählen.

gestaffelt ab dem 5. Februar 2017 an den **Basen** Stuttgart, Hamburg, Düsseldorf, Wien, München, Köln/Bonn und Palma de Mallorca stationiert werden. Mit der Ausnahme von Palma de Mallorca und Wien werden die Crews an den jeweiligen Basen stationiert. Die **Crews** für die Basen Palma de Mallorca und Wien werden in anderen der genannten Basen in Deutschland stationiert sein.

- Hinzu kommt, dass Lufthansa die **Übernahme von insgesamt bis zu 25 Flugzeugen** von diesen 38 Flugzeugen der Air Berlin und von verschiedenen Dryleasinggebern beabsichtigt. Dies soll durch den Abschluss von Drylease-Verträgen über bis zu zehn Flugzeuge und durch den Kauf von bis zu 15 Flugzeugen erfolgen. In diesen Fällen wird die Lufthansa gegenüber der Air Berlin als (Sub-)Drylease-Geberin auftreten und die entsprechenden Flugzeuge im Wege des beschriebenen Wetlease-Vertrages zurückleasen.[3]

**Nicht** Gegenstand des Vorhabens ist die Übertragung von Start- und Landerechten („**Slots**“) oder von Kunden- oder sonstigen **Vertrags- und Geschäftsbeziehungen** oder von sonstigen Vermögenswerten der Air Berlin auf die Lufthansa. Auch sind andere Teile der laufenden Restrukturierung der Air Berlin – insbesondere das geplante **Joint Venture zwischen TUI, Etihad** und der bisherigen Air Berlin Tochter **Niki**[4] – nicht Gegenstand des beim Bundeskartellamt angemeldeten Vorhabens und waren damit auch nicht Gegenstand der hier durchgeführten fusionskontrollrechtlichen Prüfung gewesen.

Im Rahmen der **Amtsermittlung** hat die Beschlussabteilung umfangreiche Daten ermittelt und ausgewertet. Zudem wurden mehrere **Wettbewerber** der Beteiligten konsultiert und auf der **Kundenseite** mehrere Unternehmenskunden und Reiseagenturen mit hohen Einkaufs- bzw. Vermittlungsvolumina befragt. Schließlich hat die Beschlussabteilung den **Flughafenkoordinator** der Bundesrepublik Deutschland zum Verfahren der Slot-Allokation und zum aktuellen Verhalten der Beteiligten in Bezug auf die Zuweisung von Slots für die kommende Flugsaison (Sommer 2017) befragt und sich bei den Ermittlungen eng mit diesem ausgetauscht.

---

[3] Die diesbezüglichen Verhandlungen der Lufthansa waren zum Zeitpunkt der Freigabe-Entscheidung noch nicht abgeschlossen. Das Bundeskartellamt hat daher bei seiner fusionskontrollrechtlichen Prüfung die beabsichtigte Übernahme von insgesamt bis zu 25 Flugzeugen durch die Lufthansa als ergänzendes Element zum Wetlease-Vertrag mit Air Berlin unterstellt.

[4] Siehe Presseberichterstattung:
http://www.airliners.de/air-berlin-niki-verkauf-etihad/40210
http://www.aerotelegraph.com/air-berlin-trennt-sich-ein-bisschen-von-niki
http://www.n-tv.de/wirtschaft/Air-Berlin-stoesst-Niki-ab-article19253071.html

Streckenbezogene Betrachtung ist nicht sachgerecht

Für die Beurteilung des angemeldeten Vorhabens erscheint eine Beurteilung der Wettbewerbsverhältnisse auf bestimmten Strecken – anders in vielen herkömmlichen Fusionsfällen im Luftverkehr[5] – nicht als angemessener Ansatz. Denn das Vorhaben vermittelt zunächst rein rechtlich keine Übernahme der Slots von Air Berlin durch Lufthansa. Damit fehlt auch ein sachlich unmittelbarer Bezug der Wetlease-Vereinbarung zu den bislang von Air Berlin geflogenen Strecken.

Aus den Ermittlungen der Beschlussabteilung hat sich zudem ergeben, dass der Wetlease-Vertrag sich nicht auf die Neuvergabe der von Air Berlin zurückgegebenen Slots auswirkt. Insbesondere zog Lufthansa bei der nunmehr durchgeführten **Slot-Allokation** für die anstehende Sommersaison aus der Wetlease-Vereinbarung keinen relevanten Vorteil gegenüber ihren Wettbewerbern. Soweit es im zeitlichen Zusammenhang mit dem angemeldeten Vorhaben zu Veränderungen des Angebots auf einzelnen Strecken kommt, können diese im Rahmen der fusionsrechtlichen Prüfung nicht ursächlich auf die Wetlease-Vereinbarung zurückgeführt werden.

- In Deutschland gibt es mit Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld, Hamburg, Frankfurt, Düsseldorf, München und Stuttgart sieben **koordinierte Flughäfen**, an denen die Start- und Landerechte knapp sind und beim Flughafenkoordinator Deutschlands beantragt werden müssen. Einige weitere Flughäfen (Bremen, Dresden, Erfurt, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, Münster/Osnabrück, Nürnberg und Saarbrücken) gelten derzeit als „flugplanvermittelt“. Hier kann es leichte Engpässe geben, die aber von den Flughäfen selbst geregelt werden können, sodass der Flughafenkoordinator über An- und Abflugzeiten nur informiert wird. An den übrigen Flughäfen in Deutschland besteht keine Knappheit bei Start- und Landerechten.

- Die Slot-Allokation in Deutschland ist so ausgestaltet, dass – abgesehen vom Behalt angestammter, das heißt tatsächlich genutzter[6] Start- und Landerechte – mit einigem zeitlichen Vorlauf[7] zur kommenden Flugsaison im Rahmen einer **ersten Zuteilungs-Runde** gebührenfreie und unverbindliche Anträge der Fluggesellschaften auf eine Zuteilung von Wunsch-Slots gestellt werden können. Die Auslastungssituation selbst an den sieben, wegen ihres hohen Verkehrsaufkommens koordinierten deutschen

[5] Europäische Kommission, 5. August 2013, COMP/M.6607 US Airways/American Airlines, Rdnr. 8 ff mit Nennung weiterer Fälle.

[6] Es gilt die „Use-it-or-lose-it-Regel“: wer einen Slot für die nächste Saison behalten möchte, muss diesen Slot in der entsprechenden Vorjahres-Saison faktisch zu mindestens 80% genutzt haben.

[7] Für die Sommersaison 2017 im Oktober 2016.

Verkehrsflughäfen (Frankfurt, Düsseldorf, München, Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld, Hamburg und Stuttgart) ist dabei äußerst heterogen und liegt aktuell zwischen 53,8 % und 98,7%. Im Rahmen der ersten Zuteilungs-Runde kann daher regelmäßig bereits eine Vielzahl von Zuteilungs-Anträgen bedient werden.

- Diejenigen Anträge, die im Rahmen der ersten Runde aus den zur Verfügung stehenden Slots nicht bedient werden können, gelangen auf eine Warteliste. Im Rahmen einer späteren[8] **zweiten Zuteilungs-Runde** werden sodann diejenigen Slots vergeben, die von den Fluggesellschaften im Hinblick auf ihre konkretisierte Flugplanung in der kommenden Saison nicht benötigt und daher zurückgegeben werden.[9] Aus dem Pool der zurückgegebenen Slots werden die Anträge auf der Warteliste **neutral nach objektiven, sachlichen Kriterien** bedient; unter anderem haben neu auftretende Wettbewerber (Newcomer) bei der Slot-Allokation Priorität gegenüber etablierten Fluggesellschaften. Soweit im Laufe der Zeit außerhalb dieser Allokations-Runden aus unterschiedlichsten Gründen weitere Slots zurückgegeben werden, werden diese laufend und kurzfristig den interessierten, auf der Warteliste stehenden Fluggesellschaften angeboten.

- Veranlasst durch die anstehende Umstellung ihres Geschäftsmodells hat daher beispielsweise konkret **Air Berlin** im Januar 2017 eine Vielzahl an Slots für die Sommersaison 2017 an verschiedenen deutschen Verkehrsflughäfen zurückgegeben. Nach den Feststellungen des Flughafenkoordinators gab es bei der Zuteilung der von Air Berlin zurückgegebenen Slots keinerlei Auffälligkeiten zugunsten der **Lufthansa**. Vielmehr profitierte Lufthansa bei der Slot-Allokation im üblichen Maße und auf vergleichbarem Niveau wie alle anderen Wettbewerber, die entsprechende Anträge gestellt hatten und auf der Warteliste standen, von den unter anderem von Air Berlin zurückgegebenen Slots. Insbesondere war nicht im Ansatz erkennbar, dass Lufthansa die eigenen Anträge in der Weise gestellt hätte, dass sie zu den von Air Berlin zurückgegebenen Slots in einem stärkeren Maße gepasst hätten als die Anträge anderer Fluggesellschaften. Lufthansa hatte somit bei der nunmehr durchgeführten Slot-Allokation für die anstehende Sommersaison **keinen relevanten Vorteil** gegenüber ihren Wettbewerbern.

Im Übrigen bestehen auf den Strecken, auf denen die vom Vorhaben erfassten Maschinen eingesetzt werden sollen, mehrheitlich gerade keine besonderen Slot-Knappheiten. Diese

---

8 Diese zweite Runde wird für die kommende Sommersaison bis Ende Januar durchgeführt.

9 Für die Sommersaison 2017 ist dies bis zum 15. Januar 2017 geschehen.

Strecken sind somit vor und nach Umsetzung des Vorhabens für Wettbewerber zugänglich. Vor diesem Hintergrund fehlt dem Vorhaben jeder rechtliche oder auch nur faktische Bezug zur Allokation von Slots für die kommende Flugsaison zugunsten des Erwerbers Lufthansa.

Aus diesen Gründen hätte das Vorhaben unter Zugrundelegung der herkömmlichen, streckenbezogenen Definition des relevanten Marktes im Ergebnis keinen Anlass zu wettbewerblichen Bedenken im Sinne des § 36 Abs. 1 GWB gegeben.

Gesamtmarktbetrachtung aller point-to-point Verkehre von und nach Deutschland/Österreich

Für die Zwecke der materiellen Bewertung war es aber aufgrund des fehlenden Streckenbezugs sachgerecht, auf das **wettbewerbliche Potential** abzustellen, das Lufthansa durch den Vollzug des Wetlease-Vertrages hinzugewinnt.

- Das zugunsten der Lufthansa hinzutretende Wettbewerbspotential ist hinsichtlich seiner Reichweite klar umrissen; denn bei den im Rahmen des Wetlease-Vertrages überlassenen Flugzeugen handelt es sich um zweistrahlige Kurz- und Mittelstreckenmaschinen, die der Lufthansa für die Vertragslaufzeit zur Verfügung stehen. Der Einsatzbereich dieser Flugzeuge ist angesichts ihrer Stationierung und der Stationierung der Crews (Basen) auch räumlich auf die **erreichbare Kurz- und Mittelstreckendistanz** vor allem von und nach Deutschland/Österreich begrenzt.[10] Innerhalb dieses räumlichen Bereichs kann Lufthansa die 38 Flugzeuge während der Vertragslaufzeit grundsätzlich – soweit ihr die entsprechenden Slots zur Verfügung stehen – **auf beliebigen Strecken** einsetzen. Dieses Marktverständnis wurde sowohl von befragten Kunden als auch von einigen Wettbewerbern der Lufthansa ausdrücklich als sachgerecht und angemessen bezeichnet.

- Im Gegensatz hierzu erschiene eine Gesamtmarktbetrachtung im Sinne aller denkbaren point-to-point-Verbindungen innerhalb des oben definierten Raumes **ohne Bezug zu den definierten Basen** und damit ohne räumlichen Bezug zu Deutschland und Österreich **als zu weit** geschnitten und damit nicht mehr als angemessen. Allerdings

[10] Soweit die Distanz zwischen den Flughäfen ca. 4.000 km nicht übersteigt, handelt es sich um Flüge innerhalb von Deutschland/Österreich sowie von Deutschland/Österreich in die Länder der Europäischen Union sowie folgende Länder außerhalb der Europäischen Union: Schweiz, Norwegen, Island, Grönland, Russland, Türkei, Israel, Monaco, Jordanien, Ukraine, Iran, Montenegro, Tunesien, Armenien, Algerien, Aserbaidschan, Gibraltar, Bosnien-Herzegowina, Kosovo, Mazedonien, Albanien, Georgien, Moldawien, Ägypten, Serbien, Libanon, Weißrussland, Kasachstan, Irak, Turkmenistan, und die Färöer Inseln. Abgesehen von Flugrechten, die Fluglinien durch Abkommen vermittelt werden (etwa innerhalb des EWR) verfügen Europäische Fluglinien regelmäßig nicht über die Flugrechte, Flüge zwischen Ländern außerhalb der Europäischen Union anzubieten.

war im Hinblick auf die Abgrenzung des relevanten Marktes erweiternd zu berücksichtigen, dass Lufthansa potentiell in der Lage sein wird, mit eigenen Mittelstreckenmaschinen und zumindest teilweise mit den 38 geleasten Maschinen auch point-to-point-Verbindungen außerhalb von Deutschland/Österreich anzubieten, und somit insbesondere auch Wettbewerberstrecken im europäischen Ausland anzugreifen. So haben die low-cost-carrier von anderen etablierten Fluggesellschaften jüngst erste point-to-point Verkehre innerhalb Deutschlands aufgenommen.

Das Vorhaben gab unter Zugrundelegung dieser Definition des relevanten Marktes im Ergebnis **keinen Anlass zu wettbewerblichen Bedenken** im Sinne des § 36 Abs. 1 GWB.

- Betrachtet man auf Grundlage der angestellten Ermittlungen die **Passagierzahlen** für die vergangene Wintersaison 2015/2016 sowie für die vergangene Sommersaison 2016 in dem oben definierten Marktraum mit Streckenbezug von/nach Deutschland/Österreich, so lässt sich feststellen, dass die sich hieraus ergebenden Marktanteile der Lufthansa (Konzernbetrachtung) einschließlich der mit den 38 Wetlease-Maschinen von Air Berlin zuletzt transportierten Passagieren jeweils **unterhalb der Vermutungsschwelle** für die Marktbeherrschung lagen.[11]

- Betrachtet man in analoger Weise die angebotenen **Kapazitäten**, so liegen diese beim Lufthansa-Konzern unter Berücksichtigung der Wetlease-Flugzeuge zwar leicht oberhalb der Vermutungsschwelle von 40%. Bei der Interpretation der Kapazitätszahlen ist indes zu beachten, dass Lufthansa – anders als low-cost-carrier wie Ryanair oder Easyjet – weitgehend nicht im point-to-point-Verkehr außerhalb der Drehkreuze fliegt, sondern viel Kurz- und Mittelstreckenverkehr mit einem **verhältnismäßig geringen Sitzladefaktor** auf den Zubringerstrecken zu den Drehkreuzen in Kauf nehmen muss, um so den Feed für die Langstreckenflüge aus den **Drehkreuzen** sicherzustellen. Daher ist eine Kapazitätsbetrachtung hier wenig aussagekräftig. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass diesem Ergebnis eine **eher enge** Marktabgrenzung (mit einem zwingenden Streckenbezug von/nach Deutschland/Österreich) zugrunde liegt, bei der keine point-to-point-Verbindungen außerhalb dieses Bereichs in Rechnung gestellt werden.

- Würde man hingegen im Sinne einer **weiten Marktdefinition** alle point-to-point-Verbindungen innerhalb des oben definierten räumlichen Bereichs ohne zwingenden Bezug zu Deutschland/Österreich zugrundlegen, was im Groben dem Betätigungsfeld von Fluggesellschaften wie Ryanair oder Easyjet entspricht, so ergäben sich nach den

[11] Vgl. § 18 Abs. 4 GWB.

vorliegenden Ermittlungsergebnissen Marktanteile des Lufthansa-Konzerns weit unterhalb der Vermutungsschwelle für Marktbeherrschung.

- Zieht man als ergänzendes Kriterium für die wettbewerbliche Würdigung die **Gesamtgröße der Flotten** der in Europa aktiven Fluggesellschaften heran, so liegt die Lufthansa-Gruppe auch nach dem Vollzug des Wetlease-Vertrages bei einem Anteil von ca. 20% gleichauf mit der IAG-Group (BAe, Iberia). Zudem planen auch andere Fluggesellschaften kurzfristig deutliche Flottenvergrößerungen.[12]

- Bei den **absoluten Passagierzahlen** ist die Lufthansa trotz Zuwächsen im Geschäftsjahr 2016 hinter Ryanair zurückgefallen.[13] Auf Konzernebene beförderte Lufthansa im abgelaufenen Jahr 109,67 Millionen Fluggäste und damit 1,8 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Ryanair konnte die Zahl der Fluggäste dank eines ausgeweiteten Angebots jedoch um 15 % auf 117 Millionen steigern und zog damit deutlich an der Lufthansa vorbei.

- Vor dem Hintergrund der dargestellten Ressourcen der Wettbewerber, der Zahl der Flughäfen mit keinen oder nur geringen Zugangsproblemen und dem Slotvergabesystem an den koordinierten Flughäfen **sind Markteintritte an einer Vielzahl von deutschen Flughäfen durch diese Luftverkehrsanbieter möglich**.

- Die Marktgegenseite (große Kunden, Reisevermittler) hat überwiegend keine wettbewerblichen Bedenken gegen das Vorhaben artikuliert.

Anmeldepflicht des Vorhabens

Mangels materieller wettbewerblicher Bedenken war das Vorhaben somit fusionskontrollrechtlich nach §§ 35 ff. GWB freizugeben, ohne dass über die Frage des **Zusammenschlusstatbestandes** im Sinne des deutschen Fusionskontrollrechts abschließend entschieden werden musste.[14]

---

12 So plant etwa Ryanair für das Jahr 2017 den Zukauf von 50 neuen Flugzeugen, die in Kontinentaleuropa eingesetzt werden sollen. Siehe: http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/brexit-ryanair-will-keine-flugzeuge-mehr-in-grossbritannien-stationieren-1.3054769

13 Siehe: http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/passagierzahlen-ryanair-ueberholt-lufthansa-a-1129384.html

14 Im Vorfeld der Anmeldung beim Bundeskartellamt hatte die Europäische Kommission das dort am 30. September 2016 angezeigte Vorhaben geprüft und war zu dem Schluss gekommen, dass dieses keinen Zusammenschluss im Sinne des europäischen Fusionskontrollrechts (Art. 3 FKVO) darstellt; dies wurde den Beteiligten mit Schreiben vom 17. November 2016 mitgeteilt (Case M.8245).

- Gegenüber dem Bundeskartellamt hatten die Beteiligten geltend gemacht, in dem Abschluss des Wetlease-Vertrags liege auch kein Zusammenschluss im Sinne des deutschen Fusionskontrollrechts (Vermögenserwerb oder Kontrollerwerb gemäß § 37 Abs. 1 Nr. 1 oder Nr. 2 GWB). Zwar seien die Umsatzschwellen erreicht (§ 35 Abs. 1 GWB). Jedoch handele es sich um eine reine **Gebrauchsüberlassung** (inklusive Nebendienstleistungen), die keinen Zusammenschlusstatbestand erfülle. Die Anmeldung beim Bundeskartellamt erfolgte aus diesem Grunde auch nur vorsorglich.

- Indes sprach in der vorliegenden Konstellation Einiges für die Annahme des **Erwerbs eines wesentlichen Vermögensteils** im Sinne des § 37 Abs. 1 Nr. 1 GWB. Zunächst war zu berücksichtigen, dass ein Vermögenserwerb im Sinne des § 37 Abs. 1 Nr. 1 GWB **nicht** zwingend den Erwerb des Vollrechts voraussetzt. Hinsichtlich der Laufzeit der Verträge ist zu berücksichtigen, dass es sich bei einer sechsjährigen Vertragsdauer um eine für den Luftverkehr außergewöhnlich lange Laufzeit handelt, die den konkreten Streckenplanungshorizont typischer Fluggesellschaften bei weitem übersteigt. Zudem handelt es sich bei den 38 Flugzeugen um einen bedeutenden Teil – fast ein Viertel – der aktuellen Flotte der Air Berlin. Dieser bedeutende Flottenteil ist geeignet, die Stellung der Lufthansa auf dem hier relevanten Markt (point-to-point Verkehre von und nach Deutschland/Österreich) zu verstärken; der Flottenzuwachs nach Flugzeugen beträgt auf Konzernebene ca. 7 %. Damit ist der erworbene Vermögensteil auch „**wesentlich**“ im Sinne des Gesetzes. Denn **hinsichtlich der Verfügbarkeit** über die 38 Flugzeuge nebst Besatzung und des damit verbundenen Wettbewerbspotentials tritt Lufthansa während der Vertragslaufzeit auf dem Gesamtmarkt in die bisherige **Marktstellung** der Air Berlin ein. Unschädlich ist, dass aufgrund des fehlenden Streckenbezugs kein zusammenschlussbedingter Übergang von Marktpositionen auf einzelnen Strecken feststellbar war.

- Der Übergang der Marktstellung auf dem hier relevanten Gesamtmarkt wird durch die **angestrebten Zusatzvereinbarungen** mit Dritten abgesichert (Abschluss von Drylease-Verträgen über bis zu zehn Flugzeuge und durch den Kauf von bis zu 15 Flugzeugen, siehe oben). Dies gilt für ca. zwei Drittel der betroffenen Flugzeuge. Zwar ergibt sich diese Verstärkung der Verfügungsmacht und damit der Marktstellung der Lufthansa aus Verträgen mit Dritten, gleichwohl wirkt dies wettbewerblich sogar über die Laufzeit des Wetlease-Vertrages hinaus und war im Rahmen der Prüfung der Voraussetzungen des Vermögenserwerbs als wettbewerblich relevantes Element zusätzlich zu berücksichtigen.

- Auch die Erfüllung der Voraussetzungen des § 37 Abs. 1 Nr. 2 GWB (Erwerb von **Teilkontrolle**) war vorliegend in Betracht zu ziehen.

Letztlich konnte die Frage nach dem Vorliegen der Voraussetzungen eines oder mehrerer Zusammenschlusstatbestände im Sinne des deutschen Fusionskontrollrechts aber im Hinblick darauf offenbleiben, dass materiell im Ergebnis keine Bedenken gegen das Vorhaben bestanden (siehe oben).

Ob das Vorhaben nach den Regeln für wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen (Art. 101 AEUV, §§ 1, 2 GWB) geprüft wird, wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.