

---

**Prüfung einer Fusion des Flugzeugherstellers Airbus mit einer Tochtergesellschaft von Bombardier (CSALP)**

Branche: Herstellung von Flugzeugen

Aktenzeichen: B9 – 165/17

Datum der Entscheidung: 5.12.2017

---

Das Bundeskartellamt hat die Übernahme der C-Series Aircraft Limited Partnership, Kanada („CSALP“) – einem Tochterunternehmen der Bombardier Inc. Montréal, Kanada – durch die Airbus SE, Leiden, Niederlande freigegeben.

Airbus ist mit seinem Segment Airbus Commercial weltweit als Hersteller von Verkehrsflugzeugen unterschiedlichster Größe tätig.

Bombardier ist traditionell ein Anbieter von Regionalflugzeugen und regionalen Turboprop-Flugzeugen. Mit seinem Tochterunternehmen CSALP ist Bombardier vor ca. zehn Jahren in den Bereich der Herstellung von größeren Verkehrsflugzeugen eingestiegen, wobei sich das Unternehmen auf die Produktion von sog. single-aisle-Flugzeugen mit einer Sitzplatzkapazität von 100 bis 150 Sitzen konzentriert hat.

Auf dem Markt für die Herstellung von Verkehrsflugzeugen sind neben Airbus und Bombardier auch das amerikanische Unternehmen The Boeing Company, Chicago, USA („Boeing“) und der brasilianische Hersteller Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A., São José dos Campos, Brasilien („Embraer“) tätig. Anbieter aus China, Russland und Japan spielen jedenfalls für die Flugzeuge mit einer Sitzplatzkapazität von über 100 Sitzen eine untergeordnete Rolle und produzieren eher jeweils für den nationalen Markt.

Nachfrager nach Flugzeugen sind überwiegend Fluggesellschaften; teilweise treten auch Leasing-Gesellschaften als Nachfrager von Flugzeugen auf.

Im Hinblick auf die vier etablierten Hersteller von größeren Verkehrsflugzeugen stellt sich die Marktlage wie folgt dar:

Airbus und Boeing bieten das gesamte Spektrum an Verkehrsflugzeugen an. Sie stellen sowohl single-aisle-Flugzeuge (Eingang-Flugzeuge, auch „narrow-body“ oder Schmalrumpfflugzeuge) als auch twin-aisle-Flugzeuge (Zwei-Gang-Flugzeuge, „wide-body“ oder auch Großraumflugzeuge) her.

Single-aisle-Flugzeuge bieten – je nach Modell - eine Sitzplatzkapazität von rd. 100 bis 240 Sitzen. Im Bereich der single-aisle-Flugzeuge bietet Airbus seine Modelle A319 neo/ceo (100-150 Sitze), A320 ceo/neo (bis zu 200 Sitze) und A321 ceo/neo (bis zu 240 Sitze) an. Boeing produziert im Bereich single-aisle mit den Modellen 737-700 (MAX 7), 737-800 (MAX 8), 737-900 (MAX 9) und 737 MAX 10 eine vergleichbare Flugzeugfamilie.

Die beiden anderen Flugzeughersteller Bombardier und Embraer haben sich hingegen auf die Herstellung von single-aisle-Flugzeugen spezialisiert, die eine Sitzplatzkapazität von 100 bis max. ca. 150 Sitzen aufweisen. Bombardier bietet hier seine Modelle CS100 und CS300 an.

Während die Nachfrage für Flugzeuge dieser Größenordnung bei Bombardier in den letzten Jahren zunahm, nahm die Nachfrage nach diesen Flugzeugen sowohl bei Airbus als auch bei Boeing deutlich ab. Maßgeblich hierfür ist zum einen die allgemeine Tendenz von Fluggesellschaften, derzeit noch eingesetzte Flugzeuge mit einer Sitzplatzkapazität von 100 bis 150 Sitzen durch größere Flugzeuge zu ersetzen. Für eine Fluggesellschaft bietet ein derartiges „upsizing“ die Möglichkeit, bei entsprechender Auslastung die Kosten pro Sitzplatz zu reduzieren. Zum anderen bieten Boeing und Airbus den Nachfragern auch während des Bestellzeitraums die Möglichkeit, zwischen den angebotenen Modellen zu wechseln: So machen Fluggesellschaften häufig von der Möglichkeit Gebrauch, ein ursprünglich bestelltes kleineres Flugzeugmodell gegen ein größeres aus der gleichen „Flugzeugfamilie“ auszutauschen, wenn sie mit einer höheren Auslastung des Flugzeugs rechnen können.

Die nun geplante Übernahme von CSALP durch Airbus erfolgte zum einen vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten von CSALP.<sup>1</sup> Zum anderen bot die Übernahme Airbus die Möglichkeit, das eigene Segment der Flugzeuge mit einer Sitzplatzkapazität von 100 bis 150 Sitzen zu stärken. Der bisher in diesem Bereich angebotene A319 von Airbus wurde von den befragten Fluggesellschaften überwiegend als nicht mehr wettbewerbsfähig angesehen.

Im Rahmen der Marktermittlungen stellte das Bundeskartellamt fest, dass der Markt für die Herstellung von Flugzeugen ein weltweiter Markt ist: Fluggesellschaften fragen regelmäßig

---

<sup>1</sup> Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten wurden verschärft durch die geplante Einführung von Importzöllen durch die US-Regierung in Höhe von 300 %, was voraussichtlich den Erwerb von Flugzeugen von CSALP durch amerikanische Fluggesellschaften weitestgehend unrentabel machen würde.

Flugzeuge bei den vier bedeutenden, weltweit tätigen Herstellern Boeing, Airbus, Bombardier und Embraer nach.

Die Marktermittlungen ergaben des Weiteren, dass die Fluggesellschaften, aber auch die Flugzeughersteller den Bereich der Verkehrsflugzeuge mit einer Sitzplatzkapazität von 100 bis 150 Sitzplätzen als eigenen sachlichen Markt ansehen: Zum einen werden Flugzeuge dieser Größenordnung von den Fluggesellschaften für Routen eingesetzt, die ein geringeres Passagieraufkommen haben. Zum anderen ist es aus Sicht der Hersteller Embraer und Bombardier nur mit sehr hohen Investitions- und Entwicklungskosten möglich, in die Produktion von single-aisle-Flugzeugen mit einer Sitzplatzkapazität von über 150 Sitzplätzen einzusteigen.

Auf einem Markt, der nur Flugzeuge mit einer Sitzplatzkapazität von 100 bis 150 Sitzen umfasst, ist Bombardier ein bedeutender Anbieter, dicht gefolgt vom Hersteller Embraer. Boeing und Airbus spielen in diesem Segment hingegen nur eine untergeordnete Rolle; ihr jeweiliger Marktanteil hat sich in den letzten zehn Jahren aufgrund des oben beschriebenen upsizing deutlich reduziert.

Auf einem hypothetischen Markt, der sämtliche single-aisle-Flugzeuge umfassen würde, sind der Erwerber Airbus und der Hersteller Boeing die mit Abstand führenden Anbieter; die Marktanteile von CSALP und Embraer hingegen liegen in diesem Bereich im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Auf einem derart weit gefassten Markt ergäbe sich somit durch den Zusammenschluss nur eine geringe Marktanteilsaddition.

Die Ermittlungen ergaben zudem, dass keine nahen Wettbewerbsbeziehungen zwischen Airbus und CSALP bestehen: Nachfrager nach Flugzeugen aus der Airbus-Familie sind in der Regel Fluggesellschaften, die das gesamte Angebotsspektrum von Airbus nachfragen und hier insbesondere Flugzeuge der Kategorien A320 und A321, die über eine Sitzplatzkapazität von mehr als 150 Sitzen verfügen. Hier steht Airbus nicht in einer Wettbewerbsbeziehung mit CSALP, sondern mit dem Hersteller Boeing, der mit seinen Flugzeugmodellen das gleiche Angebotsspektrum wie Airbus abdeckt.

Die Ermittlungen des Bundeskartellamts ergaben weiterhin, dass mit CSALP auch kein potentieller Wettbewerber von Airbus und Boeing wegfällt, der den etablierten Anbietern für Flugzeuge mit mehr als 150 Sitzplätzen leicht hätte Konkurrenz machen können. Bereits der Einstieg von Bombardier in das Segment der größeren Verkehrsflugzeuge mit 100 bis 150 Sitzen bedeutete hohe Entwicklungs- und Investitionskosten für das Unternehmen. Für den Einstieg in das Segment über 150 Sitze wären weitere Entwicklungs- und Investitionskosten notwendig gewesen.

Die Ermittlungen des Bundeskartellamts ergaben auch, dass Flugzeuge mit einer Sitzplatzkapazität von 100 bis 150 Sitzen für europäische Fluggesellschaften und

insbesondere für deutsche Fluggesellschaften von untergeordneter Bedeutung sind. Der Markt für single-aisle-Flugzeuge mit einer Sitzplatzkapazität von 100 bis 150 Sitzen stellt einen Bagatellmarkt dar, auf dem im letzten Geschäftsjahr 2016 in Deutschland Umsätze von weniger als 15 Mio. Euro erzielt wurden.