



---

**Keine Verfahrenseinleitung gegen die Lufthansa wegen Preishöhenmissbrauchs**

Branche: Luftverkehr

Aktenzeichen: B9-175/17

Datum der Entscheidung: Mai 2018

---

Das Bundeskartellamt leitet kein Verfahren gegen die Lufthansa wegen Preishöhenmissbrauchs auf innerdeutschen Strecken ein. Zwar hat die stichprobenartige Analyse von Preisdaten der Lufthansa und Eurowings ergeben, dass die Flugpreise auf den durch die Insolvenz Air Berlins zu Monopolstrecken gewordenen Verbindungen im November und Dezember 2017 im Durchschnitt rund [25-30] % über dem Vorjahresniveau lagen. Infolge des Markteintritts der britischen Fluggesellschaft easyJet in den innerdeutschen Flugverkehr waren diese Preiserhöhungen auf der Mehrzahl der Verbindungen jedoch nicht von Dauer. Das Preisniveau hat sich auf den Strecken, die inzwischen auch von easyJet bedient werden, im Durchschnitt wieder auf das Niveau vor dem Marktaustritt von Air Berlin eingependelt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die untersuchten innerdeutschen Verbindungen durch die Air Berlin-Insolvenz unter einem erheblichen Kapazitätsrückgang zu leiden hatten, welcher sich auch bei einer intakten Konkurrenzsituation in steigenden Preisen niedergeschlagen hätte.

Im August 2017 meldete die bis dato zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft Air Berlin Insolvenz an. Die endgültige Einstellung des Flugbetriebs erfolgte mit der Abwicklung des letzten Air Berlin Flugs am 27. Oktober 2017. Bis dahin wurde der Flugbetrieb durch einen Massekredit der Bundesregierung sichergestellt. Das Unternehmen wurde dann in verschiedene Teile aufgeteilt. Bereits im Dezember konnte die britische Fluglinie easyJet 25 in Berlin stationierte Jets und die dazugehörigen Start- und Landerechte erwerben. Wegen seiner für den Wettbewerb förderlichen Wirkungen gab die Europäische Kommission das Vorhaben im vereinfachten Verfahren frei (DG COMP M.8672<sup>1</sup>). Darüber hinaus beabsichtigte die Lufthansa zunächst ebenfalls den Erwerb wesentlicher Unternehmensteile der Air Berlin. Das Vorhaben scheiterte in Bezug auf die Air Berlin-Tochtergesellschaft NIKI, der ehemaligen Fluglinie des österreichischen Rennfahrers Niki Lauda, jedoch am Widerstand der Europäischen Kommission

---

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m8672\\_673\\_5.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m8672_673_5.pdf)

(DG COMP M.8633<sup>2</sup>). Aus dem sich anschließenden Insolvenzverfahren über die NIKI ging wiederum Niki Lauda vor einem österreichischen Insolvenzgericht als Meistbietender hervor und erwarb das einst von ihm gegründete Unternehmen. Nur kurze Zeit später veräußerte er jedoch die Mehrheit der Anteile am Unternehmen an die irische Billigfluglinie Ryanair. Derzeit prüft die Europäische Kommission diesen Zusammenschluss.

Auf einer Reihe volumenstarker innerdeutscher Strecken entfiel auf Air Berlin vor der Insolvenz ein Marktanteil von bis zu 56 %, insgesamt fehlte auf innerdeutschen Verbindungen in der Übergangszeit bis zu 40 % der Sitzplatzkapazität.<sup>3</sup> In der Folge häuften sich die beim Bundeskartellamt eingehenden Beschwerden. Moniert wurden regelmäßig erhebliche Preissteigerungen durch die Lufthansa, die auf einer Reihe von Strecken durch den Ausfall von Air Berlin zum monopolistischen Anbieter geworden war. Der Schwerpunkt der Beschwerden betraf innerdeutsche Verbindungen. In der medialen Berichterstattung war von Preissteigerungen von bis zu 300 % die Rede.<sup>4</sup>

Das Bundeskartellamt führte daraufhin im Rahmen einer stichprobenartigen Überprüfung der Preisentwicklung Vorermittlungen durch, welche die Frage klären sollten, ob die Einleitung eines Preishöhenmissbrauchsverfahrens angezeigt ist oder nicht. Dazu wurden die Flugpreise der Lufthansa und ihrer Tochtergesellschaft Eurowings anhand beispielhaft ausgewählter Flüge unmittelbar nach der Einstellung des Flugbetriebs von Air Berlin im Herbst 2017 mit identischen Flügen verglichen, die ein Jahr vorher im Herbst 2016 durchgeführt worden waren (zeitliches Vergleichsmarktkonzept). In einem zweiten Schritt wurden Flugpreisdaten für dieselben Flüge aus dem Februar 2018 erhoben, um den Effekt des Markteinstiegs der britischen easyJet auf die Flugpreise nachvollziehen zu können. Insgesamt umfasste die Datengrundlage 56.064 Einzeltickets der Lufthansa und Eurowings, die auf 412 Flüge, 44 Stichtage und 13 Strecken entfielen. Als Strecken wurden die 13 passagierstärksten innerdeutschen Verbindungen ausgewählt, auf neun davon war Air Berlin vor der Insolvenz tätig.

Die Ermittlungen haben ergeben, dass die Preise bei den betrachteten Flügen auf diesen Strecken im Jahresvergleich um durchschnittlich [25-30] % gestiegen waren. Bei einer Betrachtung einzelner Routen, auf denen es insolvenzbedingt zu Kapazitätsrückgängen gekommen ist, konnten dabei Preissteigerungen zwischen rund 10 und knapp über 50 % festgestellt werden. Allerdings waren diese Preissteigerungen überwiegend nur von kurzer

---

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m8633\\_2370\\_3.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m8633_2370_3.pdf)

<sup>3</sup> <http://www.airliners.de/strecken-routen-verbindungen-lufthansa-monopol-air-berlin-analyse/42275>

<sup>4</sup> Handelsblatt vom 14.11.2017: „Preisexplosion bei der Lufthansa alarmiert Politik“

Dauer, da easyJet seit Januar 2018 Verbindungen ausgehend von Berlin Tegel nach München, Frankfurt, Stuttgart und Düsseldorf anbietet. Ab Juni 2018 kommt mit Berlin-Köln eine fünfte innerdeutsche Verbindung hinzu. Insoweit ist letztlich überwiegend easyJet und nicht Lufthansa in die Marktposition der Air Berlin eingetreten. Rund sieben Monate nach dem Aus von Air Berlin bedient easyJet damit innerdeutsche Strecken, auf die insgesamt ein Passagiervolumen von rund 6 Mio. Passagieren entfällt. Für rund zwei Drittel der Passagiere, die durch die Insolvenz von Air Berlin vorübergehend auf den Monopolanbieter Lufthansa angewiesen waren, besteht somit wieder eine Ausweichalternative. Auf diesen Strecken sind die Preise im Februar 2018 im Vergleich zum Herbst 2017 um durchschnittlich rund [25-30] % gefallen und liegen damit ungefähr wieder auf dem Preisniveau, das vor dem Ausstieg Air Berlins festgestellt wurde.

Diese Entwicklung macht den Wert konsequenter Fusionskontrolle für Märkte und Verbraucher deutlich. So hatte die Europäische Kommission (in enger Abstimmung mit dem Bundeskartellamt) zum einen die Teilübernahme Air Berlins durch easyJet sehr zügig freigegeben und zum anderen durch ihr entschiedenes Einschreiten im Fall der NIKI-Übernahme verhindert, dass sich die Lufthansa wichtige Teile von Air Berlin sichern konnte.<sup>5</sup> Es ist nicht davon auszugehen, dass die Entwicklung der Flugpreise ähnlich günstig verlaufen wäre, wenn es nicht zur Übernahme dieser wichtigen innerdeutschen Verbindungen durch einen zweiten, unabhängigen Anbieter gekommen wäre.

Neben der (Teil-)Übernahme von easyJet und den damit verbundenen preislichen Auswirkungen war im hier vorliegenden Fall zu berücksichtigen, dass die zuvor verzeichnete Preisentwicklung mit einem durch die Insolvenz ausgelösten starken Kapazitätsrückgang auf den betroffenen Strecken einherging. So entfiel auf Air Berlin im Jahr 2016 rund 40 % der innerdeutschen Sitzplatzkapazität. Zwar war es der Lufthansa gelungen, einen Teil dieses Kapazitätsverlustes durch höhere Frequenz oder größere Maschinen auszugleichen, gleichwohl verblieb auf den untersuchten Strecken im Jahresvergleich eine Kapazitätseinbuße von rund 20 %. Diese Einbuße hätte unabhängig von der Frage, wie viele Anbieter den Markt bedienen, zu Preissteigerungen geführt. Diesem Kapazitätseffekt ist ebenso wie anderen bei der Beurteilung der Preishöhe verbleibenden Unsicherheiten durch angemessene Korrekturzuschläge Rechnung zu tragen. Zudem ist die Schwelle der Missbräuchlichkeit nur bei einem erheblich überhöhten Preis überschritten. Das Bundeskartellamt hat angesichts der hier

---

<sup>5</sup> Soweit allerdings Start- und Landrechte im Zuge der Insolvenz an den Slotkoordinator zurückgefallen sind oder aber die Lufthansa Flugzeuge gekauft oder geleast hat, die vorher von Air Berlin genutzt worden sind, so unterliegen diese Vorgänge nicht der Fusionskontrolle.

festgestellten Größenordnungen sowohl im Hinblick auf die Preissteigerungen wie auch auf die Kapazitätsverringierungen im Ergebnis davon abgesehen, ein Preismissbrauchsverfahren zu führen.

Unerheblich war aus Sicht des Bundeskartellamtes im Übrigen im vorliegenden Fall die Frage, ob die Preiserhöhungen auf einen Preis-Algorithmus oder auf menschliche Intervention zurückzuführen waren. Die Verwendung eines Algorithmus zur Preisfestsetzung entbindet ein Unternehmen selbstverständlich nicht von seiner Verantwortung. Die Ermittlungen haben darüber hinaus gezeigt, dass die Fluggesellschaften die Rahmendaten und Parametereinstellungen für die dynamische Preisanpassung jeweils pro Flug gesondert vorgeben. Darüber hinaus managen die Fluggesellschaften Änderungen dieser Rahmendaten aktiv und pflegen etwa Sonderereignisse manuell ein, die das System nicht automatisch berücksichtigt.

Das Bundeskartellamt wird die Entwicklungen auf den innerdeutschen Flugmärkten weiterhin intensiv beobachten. Bei etwaigen Hinweisen auf missbräuchlich überhöhte Preise wird das Amt erneut eine Verfahrenseinleitung prüfen.