

Prof. Dr. Tomaso Duso, Leiter der Abteilung Unternehmen und Märkte am DIW Berlin

# Insolvenz von Air Berlin: Die letzte Hoffnung liegt bei den Wettbewerbsbehörden

Die Vorentscheidung steht. Der Aufsichtsrat der insolventen Fluggesellschaft Air Berlin hat am 25. September beschlossen, ausschließlich mit dem deutschen Marktführer Lufthansa und der britischen Airline Easyjet über den Verkauf weiter zu verhandeln. Mehrere andere Bieter gehen voraussichtlich leer aus. Bis zum 12. Oktober wird nun über die Details verhandelt.

Geplant ist, dass der Großteil des Fluggeschäfts an Lufthansa geht. Über die 38 Flugzeuge hinaus, die Air Berlin bereits samt Besatzungen an die Lufthansa-Tochter Eurowings vermietet, wird der deutsche Marktführer rund 40 weitere Flugzeuge bekommen. Tatsächlich geht es aber weniger um die Übernahme von Flugzeugen und Besatzungen. Viel entscheidender ist, wer welche Start- und Landeslots – die zehnminütigen Zeitfenster für Start und Landung – von Air Berlin bekommt. Diese sind besonders in Berlin und Düsseldorf sehr wertvoll, wo Air Berlin die größte Anzahl von Flugrechten für die attraktiven Morgen- und Abendzeiten hat.

Diesen Schatz von Air Berlin begehrten sowohl Lufthansa und Easyjet als auch der Billigflieger Ryanair, Condor und internationale Schwergewichte wie IAG, die Mutter von British Airways, und Iberia, die nun voraussichtlich das Nachsehen haben. Während diese Slots Lufthansas schon sehr dominante Position im deutschen Markt zementieren, böten sie anderen Airlines die Chance, in großem Stil in den innerdeutschen Luftverkehrsmarkt einzutreten.

Diese Chance auf mehr Wettbewerb wird aber offensichtlich wieder verspielt, denn es wird immer klarer, dass Lufthansa sich schon seit Monaten für diese Übernahmen mit dem Segen der Politik vorbereitet. Verbraucherinnen und Verbraucher können davon ausgehen, dass diese befürchtete und nun bestätigte Teilübernahme von Air Berlin durch Lufthansa bedeutsame negative Folgen auf Preise und Qualität haben wird. Tatsächlich wird Lufthansa (inklusive der Tochter Eurowings) entweder der einzige Anbieter auf vielen innerdeutschen Strecken bleiben oder wie im Fall der Verbindung Berlin-Bonn nur mit Ryanair in Wettbewerb stehen. Die Konsequenz dieser Konzentration wird voraussichtlich eine Preiserhöhung und eine Senkung der Qualität des Angebots für die Kunden sein.

Die Aussage von Lufthansa-Chef Carsten Spohr, dass die Übernahme von über 70 Mittelstreckenmaschinen keine Wettbewerbsprobleme verursachen wird – ähnlich äußerte sich jüngst auch Air-Berlin-Chef Thomas Winkelmann –, erscheint äußerst voreilig. Obwohl der Konzern sein Angebot sicherlich dahingehend angepasst hat, dass es kartellrechtlich möglichst wenig problematisch ist, wird eine genaue Prüfung der akquirierten Start- und Landeslots seitens der Europäischen Kommission unvermeidlich sein. Das kann bis Ende des Jahres dauern.

Die zuständige Behörde wird, wie üblich in diesem Markt, jede einzelne Strecke als individuellen Markt betrachten und genau prüfen, inwieweit eine Monopolisierungsgefahr auf jeder dieser Routen existiert. Sollte sie herausfinden, dass die Reduzierung des Wettbewerbs zu drastisch ist, wird die Kommission Auflagen verlangen, die möglicherweise den Verkauf dieser problematischen Routen beziehungsweise einiger der Start- und Landerechte an dritte Wettbewerber enthalten. Dieses Szenario ist sehr wahrscheinlich.

Die Erfahrung der vergangenen Jahre hat deutlich gezeigt, dass Fusionen im Luftverkehrsmarkt solche negativen Folgen besonders oft auf Strecken haben, auf denen die fusionierenden Unternehmen direkte Wettbewerber waren. Daher waren die Wettbewerbsbehörden in den vergangenen Jahren immer sehr streng, wie die Untersagung der Fusionen zwischen Olympic Air und Aegean Airlines 2011 und die Übernahme von Aer Lingus durch Ryanair im Jahr 2013 durch die Europäische Kommission zeigen. Für die deutschen Verbraucherinnen und Verbraucher ist stark zu hoffen, dass die Kommission auch dieses Mal sehr genau die Position der Lufthansa überprüft und den Wettbewerb im deutschen Luftverkehrsmarkt am Leben erhält. Nur dann haben auch Verbraucherinnen und Verbraucher eine Chance, von dieser Insolvenz zu profitieren.

DIW BERLIN

DIW Berlin — Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung e. V.
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin
T +49 30 897 89 -0
F +49 30 897 89 -200
84. Jahrgang

**Herausgeberinnen und Herausgeber**
Prof. Dr. Tomaso Duso
Dr. Ferdinand Fichtner
Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.
Prof. Dr. Peter Haan
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Prof. Dr. Lukas Menkhoff
Prof. Johanna Möllerström, Ph.D.
Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.
Prof. Dr. Jürgen Schupp
Prof. Dr. C. Katharina Spieß
Prof. Dr. Gert G. Wagner

**Chefredaktion**
Dr. Gritje Hartmann
Dr. Wolf-Peter Schill

**Redaktion**
Renate Bogdanovic
Dr. Franziska Bremus
Claudia Cohnen-Beck
Prof. Dr. Christian Dreger
Daniel Kemptner
Sebastian Kollmann
Markus Reiniger
Mathilde Richter
Dr. Alexander Zerrahn

**Lektorat**
Die beteiligten Institute

**Vertrieb**
DIW Berlin Leserservice
Postfach 74
77649 Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. (01806) 14 00 50 25
20 Cent pro Anruf
ISSN 0012-1304
ISSN 1860-8787 (Online)

**Gestaltung**
Edenspiekermann

**Satz**
Satz-Rechen-Zentrum, Berlin

**Druck**
USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an die Serviceabteilung Kommunikation des DIW Berlin (kundenservice@diw.de) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.