

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren

1. DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, Epplestr. 225
2. Ford Motor Company, Dearborn, Michigan, USA
3. General Motors Corporation, Detroit, Michigan, USA

- Beteiligte -

Verfahrensbevollmächtigte der Beteiligten:

Rechtsanwälte
Skadden, Arps, Slate, Meagher & Flom LLP
Messeturm
D-60308 Frankfurt am Main

wegen Prüfung eines Zusammenschlussvorhabens

hat die 5. Beschlussabteilung des Bundeskartellamtes am 25. September 2000 beschlossen:

- I. Das am 2. August 2000 angemeldete Zusammenschlussvorhaben wird freigegeben.
- II. Die Gebühr für die Anmeldung wird auf

xxx DM

festgesetzt und den Beteiligten zu 1. bis 3. als Gesamtschuldnern auferlegt.

Gründe

A.

1. Mit Schreiben vom 2. August 2000 haben die Verfahrensbevollmächtigten das Vorhaben der DaimlerChrysler AG, der Ford Motor Company und der General Motors Corporation angemeldet, je 27 % der Anteile der Covisint bei deren Gründung zu erwerben. Darüber hinaus sollen Renault/Nissan mit 5 % und die Softwareunternehmen CommerceOne Inc. und Oracle Corp. mit jeweils 2 % beteiligt werden. Die restlichen 10 % der Anteile sind für Mitarbeiter und für Unternehmen außerhalb des Kreises der Automobilhersteller vorgesehen. Im Jahre 2001 soll das Unternehmen an die Börse gebracht werden. Covisint soll eine Internetplattform im e-commerce business-to-business (B2B) für die Automobilindustrie aufbauen.
2. Das Haupttätigkeitsgebiet der Beteiligten ist die Herstellung und der Vertrieb von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugkomponenten. Sie entfalten darüber hinaus erhebliche Aktivitäten in anderen Industrie- und Dienstleistungsbereichen, die von dem Vorhaben nicht betroffen sind und daher hier keiner näheren Darstellung bedürfen.

DaimlerChrysler (DC) hatte im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr (1999) weltweite konsolidierte Umsatzerlöse von 149,985 Mrd Euro (293,3 Mrd. DM). Davon entfielen 97,7 Mrd. DM auf die EU und 55,5 Mrd. DM auf Deutschland.

Die Ford Motor Company (Ford) erzielte im Geschäftsjahr 1999 Konzernumsätze von 162,558 Mrd. US-\$ (298,3 Mrd. DM). Davon entfielen 57,7 Mrd. DM auf die EU und 25,9 Mrd. DM auf Deutschland.

Die General Motors Corporation (GM) erreichte im Geschäftsjahr 1999 weltweit Umsatzerlöse von 156,107 Mrd. US-\$ (286,5 Mrd. DM). Davon entfielen auf die EU 41,9 Mrd. DM und ca. 32 Mrd. DM auf das Inland.

B.

Das Zusammenschlussvorhaben unterliegt den Vorschriften des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB).

1. Die Beteiligung von DC, Ford und GM erfüllt den Zusammenschlusstatbestand des § 37 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b) und des Satzes 3 GWB.

2. Das Vorhaben ist kontrollpflichtig, da die Umsatzgrenzen des § 35 Abs. 1 GWB überschritten werden und die Voraussetzungen des § 35 Abs. 2 Nr. 1 oder 2 GWB nicht vorliegen.
3. Die Zuständigkeit des Bundeskartellamtes ist gemäß § 35 Abs. 3 GWB gegeben, weil die europäische Fusionskontrollverordnung [VO (EWG) Nr. 4064/89 in der Fassung der VO (EG) 1310/97](FKVO) keine Anwendung findet. DC, Ford und GM werden nicht die gemeinsame Kontrolle über Covisint ausüben, so dass deren Gründung keinen Zusammenschlusstatbestand nach Art. 3 FKVO erfüllt.
4. Das Zusammenschlussvorhaben wirkt sich im Sinne des § 130 Abs. 2 GWB im Inland aus, da die beteiligten Unternehmen in Deutschland tätig sind.
5. Am 22. August 2000 hat die Beschlussabteilung den Verfahrensbevollmächtigten mitgeteilt, dass sie in das Hauptprüfverfahren eingetreten ist (§ 40 Abs. 1 GWB).

Die Prüfungsfrist endet am 4. Dezember 2000.

C.

I. Die Beteiligten haben das Vorhaben wie folgt beschrieben:

1. Covisint soll eine Internetplattform betreiben, die der gesamten Automobilindustrie, d. h. Herstellern und vorgelagerter Zulieferkette zur Verfügung stehen und Internetdienste für das Beschaffungswesen, das Zuliefermanagement und die Produktentwicklung bereit stellen soll. CommerceOne Inc. und Oracle Corp. sollen die Technologie zur Durchführung der Plattform liefern.

Gemäß der geschlossenen Verträge soll die Satzung von Covisint festlegen, dass die von den beteiligten Automobilherstellern bestimmten Mitglieder des Covisint-Boards zusammen keine Mehrheit im Board erreichen dürfen. Das Board soll deswegen überwiegend mit Personen besetzt werden, die nicht mit den Automobilherstellern verbunden sind. Dazu sollen Unabhängige und Vertreter der Zulieferer gehören.

2. Covisint soll mit seinem Dienstleistungsangebot die Effizienz der gesamten Automobilindustrie wesentlich erhöhen.

Im Zuliefermanagement sollen Informations- und Kommunikationssysteme eine verbesserte Abstimmung der Produktionspläne von Industrie und Zulieferern, die Optimierung der Lagerhaltung und die absatzgerechte Kapazitätsplanung ermöglichen. Es soll im

wesentlichen Bedarfsplanung, Produktlieferung, Lagerverwaltung, Lieferkettenplanung, Materialverwaltung, Logistik, Materialtransport und Zoll umfassen.

Im Bereich Produktbeschaffung sollen Internetauktionen, Einkäufe nach Katalogen und ausgelagerte Kaufgeschäfte (outsourced purchasing) sowie Möglichkeiten zur Automatisierung, Straffung und Verkürzung der innerbetrieblichen Abläufe bei der Beschaffung eröffnet werden.

Im Bereich der gemeinsamen Produktentwicklung sollen gemeinsame Standards zur Verfügung gestellt werden, aufgrund derer Pläne und Produktentwürfe zugänglich gemacht werden können. Dadurch soll es Produktentwicklungsteams ermöglicht werden, über das Internet zusammenzuarbeiten (Informationsaustausch bei der Produktentwicklung, interaktive Entwicklung, partnerschaftlich genutzte Produktionsdesignwerkzeuge).

Die verstärkte Integration der Zulieferkette und die verbesserte Synchronisation der Planung von Fahrzeug und Komponenten erlaube eine Verkürzung der Entwicklungszeiten für Kraftfahrzeuge auf 12 bis 18 Monate.

Für diese Dienstleistungen werden Entgelte erhoben. Das Gebührenmodell der Covisint sieht verschiedene Preise für bestimmte Produktpakete aus den Bereichen Produktbeschaffung, Zuliefermanagement und Produktentwicklung vor; des Weiteren ist ein Standardpaket mit einer monatlichen Grundgebühr sowie eine Transaktionsgebühr für Auktionen (als Prozentsatz des Gesamtgeschäftswerts) vorgesehen. Covisint beabsichtigt Büros in Europa (Amsterdam) und Asien (Tokyo) zu eröffnen.

3. Während des Verfahrens haben die Verfahrensbevollmächtigten eine von den beteiligten Kraftfahrzeugherstellern unterzeichnete Absichtserklärung vom 30. August ("Supplemental Memorandum of Understanding" - MOU -) vorgelegt, die wettbewerblich relevante Regelungen der Tätigkeit von Covisint enthält. Darin verpflichten sich die vier an der Gründung von Covisint beteiligten Automobilhersteller, dass bestimmte Regeln hinsichtlich der Tätigkeit von Covisint in den Covisint Gründungsverträgen oder der Covisint-Satzung enthalten sein werden. Diese zusätzliche Absichtserklärung enthält verbindliche Regelungen hinsichtlich ausgelagerter Einkaufsgeschäfte, der Sicherheit vertraulicher Daten, Verpflichtungen für einen offenen und diskriminierungsfreien Zugang zu Covisint und der Teilnahmebedingungen für die Mitglieder.

Im einzelnen enthält die zusätzliche Absichtserklärung die Bedingungen für ausgelagerte Beschaffungsdienste, Bestimmungen über die Geheimhaltung und Sicherheit von Daten, institutionelle Regelungen zur Unternehmensführung der Covisint, Richtlinien für den offenen, nicht diskriminierenden Zugang, Richtlinien für die Einhaltung von Antitrust-Vorschriften, Regelungen über die Offenheit technischer Normen und Bestimmungen über Kundenvereinbarungen. Die Regelungen über Datensicherheit und ausgelagerte Beschaffungsdienste verweisen auf detaillierte Anlagen, die als verbindlich erklärt wurden ("Security & Administration Model Overview, Version 5.0" und "Rules relating to the outsourced purchasing service"). In die Satzung von Covisint soll eine Bestimmung aufgenommen werden, dass nach Ablauf von 18 Monaten eine Änderung dieser Regelungen nur mit Zwei-Drittel-Mehrheit des Boards bzw. mit einfacher Mehrheit der Gesellschafterversammlung möglich ist, in der aber zusätzlich eine Mehrheit der nicht von den Automobilherstellern gehaltenen Anteile erforderlich ist.

4. Die vier beteiligten Kraftfahrzeughersteller haben erklärt, ihre Einkäufe über Covisint abzuwickeln, aber nicht zu einem gemeinsamen Einkauf untereinander zu aggregieren. Das gilt sowohl für kraftfahrzeugspezifische als auch für sonstige Produkte. Auf Covisint soll nur der Kauf von nicht kraftfahrzeugspezifischen Produkten ausgelagert werden dürfen. Dabei soll eine gemeinsame Beschaffung eines Automobilherstellers mit einem oder mehreren Zulieferern, aber nicht der gemeinsame Einkauf der Kraftfahrzeughersteller untereinander, möglich sein. Das MOU enthält ferner eine Verpflichtung von Covisint, bei ausgelagerten Kaufgeschäften die jeweils anzuwendenden wettbewerbsrechtlichen Vorschriften zu beachten.

5. Covisint soll als offener, weltweiter Online-Marktplatz mit freiem Zugang für alle Automobilhersteller und Zulieferer konzipiert werden. Alle Covisint-Benutzer sollen die Möglichkeit erhalten, Geschäfte im Rahmen von Covisint aufgrund offener und diskriminierungsfreier Konditionen durchzuführen, unabhängig davon, ob ein Teilnehmer Anteile an Covisint hält. Das gesamte Produktangebot soll allen Teilnehmern im Rahmen gleicher Konditionen und angemessener Zugangsbedingungen zur Verfügung stehen, die weder die Automobilhersteller noch eine bestimmte Gruppe von Zulieferern bevorzugen. Covisint wird danach keine Vereinbarungen treffen, die einen Zulieferer verpflichten, ausschließlich oder in erster Linie Covisint als B2B-Plattform zu verwenden, oder es einem Zulieferer untersagen, einen Anteil an einer anderen B2B-Plattform zu erwerben oder einen Gewinnbeteiligungsvertrag abzuschließen oder auf irgendeine andere Weise die Freiheit eines Nutzers hinsichtlich des Zugangs, der

Nutzung, der Organisation oder der Gründung einer anderen Plattform einschränken oder einen Zulieferer verpflichten, Covisint für einen 18 Monate übersteigenden Zeitraum zu nutzen.

Das MOU berechtigt Covisint, einen Zulieferer, der eine Eigenkapitalbeteiligung oder Stimmrechte an einer anderen Plattform hält, von einer Vertretung im Board oder Kundenbeirat von Covisint auszuschließen.

Ferner räumt das MOU jedem Automobilhersteller ein, von seinen unmittelbaren oder mittelbaren Zulieferern zu verlangen, Covisint im Zusammenhang mit der Entwicklung, der Produktion und dem Absatz von Waren und Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen, die für den Automobilhersteller bestimmt sind. Die Kraftfahrzeughersteller bleiben aber frei, sich auch auf andere elektronische Plattformen oder Kommunikationsformen mit ihren Zulieferern zu verständigen.

Schließlich sieht das MOU vor, dass Covisint finanzielle Anreize bieten darf, um Kunden anzuwerben. Diese Anreize dürfen aber nicht davon abhängig gemacht werden, dass die Kunden nicht auf eine andere elektronische Plattform zugreifen, sie nutzen, an ihr teilnehmen, sie organisieren oder gründen.

6. Covisint soll die Vertraulichkeit und die Sicherheit der Datenübertragung mit bestmöglichen technischen und organisatorischen Maßnahmen gewährleisten. Hierzu soll Covisint dem jeweiligen technischen Stand entsprechende Firewalls, Verschlüsselungs- und Identifizierungstechniken einsetzen. Grundsätzlich soll gelten, dass der Eigentümer einer bestimmten Information (d.h. das Unternehmen, das Daten über Covisint zur Verfügung stellt) den Kreis der Nutzer, die Zugriff auf die Daten haben, bestimmt. Z. B. sollen die Hersteller zu Daten, die den Geschäftsverkehr in der vorgelagerten Zulieferketten betreffen, nur dann Zugriff erhalten, wenn der jeweilige Zulieferer, der Eigentümer der Daten ist, einen solchen Zugriff autorisiert hat.
7. Covisint soll für offene Interface-Standards sorgen, um die Teilnahme aller Zulieferer und Automobilhersteller unabhängig davon zu ermöglichen, welche Software in den jeweiligen EDV-Systemen der Unternehmen benutzt wird. Dazu soll Covisint offene Schnittstellenstandards entwickeln und anwenden, die es Dritten erleichtern werden, sich der Covisint-Plattform anzuschließen und mit ihr zu kommunizieren. Die Technologie-Schnittstellenstandards sollen auf der

Webseite von Covisint veröffentlicht werden. Covisint wird Internetstandards für den Datentransport, für den Austausch von Dokumenten und Informationen und für die Verschlüsselung verwenden. Zusätzlich wird Covisint u.a. Anwendungen unterstützen, die in Java geschrieben sind. Hinsichtlich des Transports von Daten wird Covisint darüber hinaus sicherstellen, dass seine Produkte mit den Standards von ENX (ein von europäischen Automobilverbänden und Fahrzeugherstellern entwickeltes Netzwerk) und ANX (entsprechendes US-amerikanisches Netzwerk) kompatibel ist, so dass Covisint-Kunden über ENX/ANX Zugriff auf Daten von Covisint haben und Daten übermitteln können. ENX erlaubt einen sicheren und schnellen Netzanschluss mittels einer autorisierten Punkt-zu-Punkt-Verbindung (eindeutige Identifizierung von Absender und Adressat). ENX garantiert über die Serviceprovider die jederzeitige Verfügbarkeit einer Verbindung zwischen den kommunizierenden Stellen auch für große Datenvolumina sowie die Vertraulichkeit der Datenübermittlung. ENX ist nach Registrierung frei zugänglich.

8. Im Bereich der gemeinsamen Produktentwicklung und des Produktdesigns werden bestimmte Produkte auf der Plattform angeboten werden, während andere Produkte weiterhin hinter den Firewalls der unternehmensinternen Systeme betrieben werden. Covisint wird Standards zur Verfügung stellen, aufgrund derer Pläne und Produktentwürfe zugänglich gemacht werden können, wodurch es Produktentwicklungsteams ermöglicht wird, über das Internet zusammenzuarbeiten. Autorisierte Teilnehmer werden in der Lage sein, technische Änderungen in Echtzeit vorzunehmen und Pläne und Spezifikationen unmittelbar einem weltweiten Design Team zugänglich zu machen. Mit dem über das Internet zugänglichen Covisint-Produkt "Product Work Space" wird es einem Produktentwicklungsteam, dessen Mitglieder verschiedenen Unternehmen angehören und die sich an verschiedenen Orten befinden, ermöglicht, Zugriff auf Projektdaten zu erlangen, Entwürfe und Spezifikationen zu betrachten und virtuelle Treffen abzuhalten. Die für Automobilhersteller spezifischen Programme werden weiterhin auf den unternehmensspezifischen Systemen laufen und von Covisint nicht angeboten werden. Covisint wird jedoch Schnittstellen zur Verfügung stellen, die es Zulieferern ermöglicht, auf die Produktentwicklungsdaten eines Automobilherstellers zuzugreifen, soweit sie dazu autorisiert sind und die Datensicherheit gewährleistet ist. Die Zulieferer werden aber keine Kopie des herstellerspezifischen CAD-Programms benötigen. In Bezug auf das Zuliefermanagement wird Covisint ein Produkt anbieten, das es einem Hersteller und seinen Lieferanten erlauben wird, im Hinblick auf Bedarfsplanung und Kapazitätsinformationen

zusammenzuarbeiten.

II. Der Beschlussabteilung liegen folgende Bewertungen des Vorhabens vor:

1. Die Beschlussabteilung hat 15 größere Automobilzulieferunternehmen und die Automobilhersteller VW, Audi, BMW und Porsche zu dem Vorhaben befragt und darüber hinaus durch Bekanntmachung im Internet anderen Interessierten Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Automobilhersteller und -zulieferer stehen der Nutzung dieser gemeinsamen B2B-Plattform grundsätzlich positiv gegenüber. Sie halten die Einrichtung von Internet-Plattformen als elektronischen Marktplatz für Beschaffung und Lieferung für sinnvoll. Die dadurch möglichen Effizienzsteigerungen könnten sich wettbewerblich positiv auswirken.

Bedenken sind vor allem hinsichtlich der Gewährleistung der Datensicherheit vorgetragen worden. Die Vertraulichkeit interner Unternehmensdaten (Preise, Lieferanten, Kapazitäten u.ä.) sei von den Firmen, die nicht an der technischen Gestaltung von Covisint beteiligt seien, nicht zu kontrollieren. Dabei wird der Sicherheit der Datenübertragung bei der Produktentwicklung (Schutz geistigen Eigentums) besondere Bedeutung beigemessen. Zulieferer befürchten, die Offenlegung ihrer Lieferantenkette könne dazu führen, dass sie in Zukunft von den Herstellern übergangen würden. Es müsste sichergestellt sein, dass die Zulieferer in den Beziehungen zu ihren eigenen Zulieferern (Tier-Eins zu Tier-Zwei bis Tier-X) frei seien. Die Teilnahme an anderen B2B-Plattformen sowie an herkömmlichen Handelsmethoden dürfe nicht zu Nachteilen führen (Verhinderung von Exklusivität). Zu diesem Zweck müsse auch die technische Ausgestaltung standardisiert werden, da sonst eine Teilnahme an anderen Plattformen schon aus Kostengründen für die Zulieferer ausscheide. Es bestehe die Gefahr, dass die technischen Tools Informationsasymmetrien erlauben, die den Gründern der Plattform (evtl. auch Stammkunden) Einblick in vertrauliche Informationen (z.B. Gebote) gewähren. Die technischen Möglichkeiten würden zur Ungleichbehandlung geradezu einladen. Bereits der Verdacht, dass die Gründerunternehmen Einblick in die Kostenstruktur der Zulieferer bekommen, übe auf diese einen starken Preisdruck aus, so dass es im Ergebnis doch zu einer Bündelung von Marktmacht komme. Aufgrund der zu erwartenden starken Stellung von Covisint müsse sichergestellt werden, dass diese Position gegenüber den Zulieferern durch sachlich nicht gerechtfertigte Gebühren nicht mißbräuchlich ausgenutzt werde.

Da eine Reihe von Automobilzulieferunternehmen die Sicherstellung der Vertraulichkeit von Daten und die Sicherheit der Datenübertragung thematisierten, wurden hierzu ergänzende Stellungnahmen von 11 Unternehmen erbeten. Ihnen wurde eine öffentliche Fassung des Administrations- und Sicherheitskonzepts von Covisint übersandt. Problembereiche sahen die Unternehmen weiterhin in Bezug auf die Kontrolle der Covisint-Administration, die Verschlüsselung innerhalb des Covisint-Netzes, die Sicherheit der Firewalls und der Verschlüsselungsanforderungen.

Der Verband der Automobilindustrie e.V., Frankfurt, nahm zum ENX-Netzwerk im Verhältnis zu Covisint Stellung. Für den Verband und seine Mitglieder sei es wichtig, dass die Zahl der Marktplätze nicht zu groß sei und mindestens gemeinsame Standards für alle Marktplätze bestehen würden, damit deren Nutzung zu einem vertretbaren Aufwand auch für kleinere und mittlere Unternehmen möglich ist.

Nach Auffassung der Arbeitsgemeinschaft Zulieferindustrie, Düsseldorf seien die berechtigten Interessen der Zulieferer, wie Schutz des eingebrachten know-hows und Geheimhaltung von Preisangeboten bzw. -forderungen, nur durch einen Vorbehalt einer ständigen Nachprüfung zu gewährleisten.

3. Die Federal Trade Commission hat am 11. September 2000 entschieden, ihre Untersuchungen zu Covisint nach dem Clayton Act und dem Hart-Scott-Rodino Antitrust Improvements Act abzuschließen.

In ihrer Mitteilung an die Beteiligten weist die FTC darauf hin, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgestellt werden könne, dass die Gründung von Covisint keine wettbewerblichen Bedenken auslöse. Da Covisint noch nicht operativ tätig sei und Regelungen zum Geschäftsbetrieb und zu den Benutzungsbedingungen noch ausstünden und im Hinblick auf die starke Stellung der Beteiligten auf dem Automobilmarkt - auf sie entfalle die Hälfte der weltweiten Automobilproduktion - behalte sich die FTC das Recht vor, weitere Maßnahmen zu ergreifen, wenn es das öffentliche Interesse erfordere.

Zugleich hat der FTC-Vorsitzende darauf hingewiesen, dass B2B-Marktplätze vielversprechende Aussichten für beträchtliche Kosteneinsparungen und größere Effizienz bieten und den Wettbewerb verstärken würden. Von B2B-Plattformen würden sowohl die Industrien als auch die Verbraucher durch verbesserte Produktivität und niedrigere Preise profitieren. Die wettbewerbliche Prüfung einer B2B-Plattform müsste sich nach ihrer Zielsetzung, Struktur, den jeweiligen Marktgegebenheiten, Verfahren und Regeln ihrer Organisation und des

Geschäftsbetriebes sowie schließlich der Geschäftspraxis und ihrer Entwicklung am Markt richten.

D.

- I. Der Zusammenschluss läßt nicht die Begründung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung erwarten.
1. Covisint stellt eine E-commerce business-to business (B2B) Plattform für die Automobilindustrie zur Verfügung. Internetplattformen schaffen Zugänge zu Computern, die von einzelnen Personen, Unternehmen, Organisationen, Verbänden, staatlichen Einrichtungen eingerichtet wurden, um darüber auf Basis verteilter Kommunikationsnetzwerke v.a. untereinander zu kommunizieren, Informationen auszutauschen, Dienstleistungen anzubieten und Geschäftsvorfälle abzuwickeln. Unter den Internetplattformen deckt der e-commerce den kommerziellen Bereich der Wirtschaft ab. Daneben gibt es weitere Bereiche, wie z. B. die Kommunikation staatlicher Stellen untereinander (A2A), mit der Wirtschaft (A2B) und mit Bürgern/Verbrauchern (A2C).

Der e-commerce kann hinsichtlich des Adressatenkreises, an den er gerichtet ist, unterteilt werden in den Verbraucher-(Business-to-Customer, B2C) und in den Wirtschafts-Bereich (Business-to-Business, B2B). B2B und B2C erfüllen also Funktionen wie Geschäftsanbahnungen und Geschäftsabwicklungen, wie sie herkömmliche Messen, Börsen und Märkte haben. In beiden Bereichen stehen ebenfalls Kommunikation und Information im Vordergrund. Während B2C darüber hinaus auf den Verkauf von Waren und Dienstleistungen an den Endverbraucher gerichtet ist, stehen beim B2B vor allem Beschaffungsvorgänge und unternehmensspezifische Dienstleistungen im Vordergrund. Die Vernetzung mit Zulieferern, Kunden und Transporteuren bietet den Unternehmen erhebliche Vorteile. Preise für Waren und Dienstleistungen lassen sich weltweit abgleichen. Lagerbestände werden erst gefüllt, wenn tatsächlich ein Bedarf besteht. Bei gleichzeitiger Beschleunigung der Herstellungs- und Vertriebsprozesse sinken Beschaffungs-, Lager-, Personal- und Informationskosten. Durch die internetgestützte Zusammenarbeit eines Automobilherstellers mit seinen Zulieferern kann darüber hinaus die Entwicklungszeit eines neuen Produkts ganz erheblich verkürzt werden. Dies führt neben einem kürzeren Produktzyklus auch zu einer Innovationsbeschleunigung.

Der Bereich von B2B-Plattformen wie der sonstige e-commerce-Bereich befinden sich zur Zeit in einer dynamischen Entwicklung, die

von einer immer stärker fortschreitenden Nutzung des Internets im kommerziellen Bereich geprägt ist. Dieser Bereich ist gegenwärtig durch eine ausgeprägte Marktgründungs- und -findungsphase gekennzeichnet, so dass sich verfestigte Konturen und Marktstrukturen noch nicht abzeichnen. 1995 gab es weltweit 28 B2B Marktplätze für den Handel zwischen Unternehmen, 1999 waren es bereits 332 Marktplätze und im Juli 2000 1090 Marktplätze (Quelle: B2B-Marktplätze in Deutschland, Berlecon Research, Berlin, Juli 2000).

Die wettbewerbliche Einordnung von B2B-Plattformen in einzelne Märkte hängt von deren Struktur, ihrer Zielsetzung und Funktion sowie Organisation des Geschäftsbetriebes ab.

2. Covisint wird mit einer Reihe von elektronischen Plattformen und Software-Anwendungen für Produktmanagement und Produktentwicklung im Wettbewerb stehen, die von Unternehmen der Automobilindustrie genutzt werden können. Im Bereich von B2B-Plattformen sind dies neben den automobilspezifischen Plattformen, die ähnliche Komplettlösungen wie Covisint anbieten, zahlreiche nicht automobilspezifische Plattformen, die Teilleistungen aus dem Leistungsspektrum von Covisint erbringen.
 - a) Die von Automobilherstellern oder Zulieferern gegründeten Plattformen werden unmittelbare Konkurrenten von Covisint darstellen. VW entwickelt zur Zeit eine Internet-Plattform, die dem eigenen Konzern zur Verfügung stehen soll. Entwicklungspartner sind die Unternehmen i2 (für den Bereich Logistik), Ariba (für den Bereich Beschaffung) und IBM. Ziel ist die Implementierung von Applikationen für eine prozessorientierte Kommunikation zwischen VW und seinen Lieferanten auf Basis einer internetbasierten Infrastruktur. Vorgesehen sind zunächst die Anwendungsfelder Katalogkauf für allgemeines Material, Einkaufsauktionen (reverse auctions) auch für Serienmaterialien sowie Kapazitätskontrolle (Bedarfs- und Kapazitätsinformationen zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen). Die VW-Plattform baut auf bereits bestehenden Strukturen auf und soll schrittweise erweitert werden. Eine Beteiligung von anderen Unternehmen ist noch nicht vorgesehen. Zur Errichtung einer eigenen Internet-Plattform wird von BMW in Kürze eine Entscheidung erwartet. Eine weitere automobilspezifische Plattform ist die geplante Plattform supplyON, die durch die deutschen Zulieferer Bosch, Continental, Ina Schaeffler und ZF Friedrichshafen gegründet werden soll. SAP wird die Technologie zur Verfügung stellen. Diese Plattform soll im wesentlichen Einkaufsfunktionalitäten für die Zulieferkette Tier 1-n in der Automobilindustrie anbieten, wobei vom Gesellschaftszweck auch die Bereitstellung von Funktionalitäten für den Handel von anderen als

Erzeugnissen der Automobilzulieferindustrie nicht ausgeschlossen ist. Die Einkaufsfunktionalitäten werden zunächst die Bereitstellung von Lieferantendateien sowie die Unterstützung bei der Anbahnung von Geschäftskontakten und Verträgen (Erstellen von Anfragen, Einholen von Angeboten, automatisierte Angebotsvergleiche sowie bei ausgewählten Materialfeldern ein sogenanntes "online-bidding") beinhalten. Ein direkter Vertragsabschluss auf der Plattform ist zunächst nicht vorgesehen.

TruckXchange wurde von Pacar und CommerceOne als globaler virtueller Marktplatz für Hersteller, Kunden, Händler und Zulieferer in der Nutzfahrzeug-Industrie gegründet. IstarXchange wurde von Toyota Motor Sales und i2 als globaler virtueller Marktplatz für Ersatzteile und Informationsdienste für die Automobilindustrie gegründet. Ende August 2000 wurde die Gründung der elektronischen Handelsplattform TecCom für Kfz-Ersatzteile bekanntgegeben, an der mehr als 20 führende Teilehersteller (Continental, Bosch, Hella, LuK u.a.) und die TecDoc Informations System sowie Siemens-Business-Services beteiligt sind.

Auch Ford und GM haben mit FordOrderXchange bzw. GM TradeXchange individuelle e-commerce-Plattformen für ihre Beschaffungstätigkeiten mit ihren eigenen Zulieferern entwickelt. GM TradeXchange, (als Entwickler fungiert CommerceOne) soll zunächst zur Erprobung mit wenigen Zulieferern in Portugal eingeführt und danach schrittweise auch auf die deutschen Opel Werke ausgedehnt werden.

- b) Covisint steht auch mit Plattformen im Wettbewerb, die für andere Industriezweige industriespezifische Komplettlösungen anbieten, die Produkte und Geschäftsprozesse einschließen. In diese Gruppe fallen Plattformen, die sich auf Waren und Dienstleistungen spezialisieren, die wichtige Vorprodukte für die Automobilindustrie darstellen, wie z. B. Plattformen der Chemie-, der Stahl- und der Kunststoffindustrie.

Im Bereich der chemischen Industrie überschneidet sich Covisint mit den Plattformen Chemoconnect und Chemodex. Chemoconnect ist eine globale Plattform für Chemikalien, Kunststoffherzeugnisse und Industriegase, die von Herstellern, Käufern und Zwischenhändlern genutzt wird. Chemdex ist eine Plattform für Lieferanten-Katalogen und ein virtueller Marktplatz der "life-science"-Industrie.

Covisint überschneidet sich mit den Plattformen der Metallindustrie eMetra, eSteel, MetalSite und MetalSpectrum. eSteel ist ein virtueller Marktplatz für den Handel mit Stahlprodukten. MetalSite ist ein virtueller Marktplatz für Metalle. MetalSpectrum wird ein Marktplatz für Aluminium, Stahl, Kupfer, Nickel-Legierungen und Titanium sein, der

von Herstellern, Vertreibern und Verwendern genutzt wird. eMetra wurde als virtueller Marktplatz für NE-Metalle gegründet.

RubberNetwork wurde von Reifenherstellern (Continental, Goodyear, CooperTire, Michelin, Pirelli, Sumitomo Rubber, Bridgestone) als virtueller Marktplatz gegründet, auf dem für die Reifenindustrie und kautschukverarbeitende Industrie Rohmaterialien, Geräte und Dienstleistungen angeboten werden. PlasticsNet ist eine Plattform, die Kataloge für den Einkauf von Materialien und Geräten insbesondere für die Kunststoffindustrie zur Verfügung stellt.

- c) Covisint wird auch mit Plattformen im Wettbewerb stehen, die Produkte und Leistungen anbieten, die nicht auf bestimmte Industrien spezialisiert sind. Auch diese Plattformen überschneiden sich in Teilbereichen mit dem von Covisint angebotenen Leistungsspektrum.

Einige Plattformen bieten einer großen Zahl von Industrien Leistungen an, die denen von Covisint gleichwertig sind, wie z. B. katalogbasierter Einkauf, Beschaffungs- (reverse auctions) und Verkaufsauktionen (forward auctions). Diese Gruppe von Plattformen schließt Freemarkets, VerticalNet und My-SAP.com ein. Freemarkets ist als globale Plattform tätig, die Beschaffungsauktionen für mehr als 70 Produktkategorien anbietet, einschließlich Kraftfahrzeugteile. VerticalNet organisiert und betreut Internet Gruppen und stellt Ressourcen zur Kommunikation zwischen Unternehmen zur Verfügung. VerticalNet bietet seine Leistungen einer Reihe von Industrien an, einschließlich der Automobilindustrie. MySAP.com fungiert als ein virtueller Marktplatz für den Einkauf, Verkauf und die Zusammenarbeit innerhalb von Industrien und zwischen Industrien.

Andere Plattformen, einschließlich BizBuyer, MRO.com und TradeOut, spezialisieren sich auf bestimmte Leistungskategorien, die von verschiedenen Industrien in Anspruch genommen werden können, wie z. B. die Beratung in Bezug auf Informationstechnologien, Zugang zum Internet und Gerätebeschaffung. BizBuyer ist als globale Plattform für Leistungen und Beschaffung von Büroausstattungen für kleine und mittlere Unternehmen tätig. Emaro wurde von der Deutschen Bank und SAP ebenfalls für den Einkauf von Büromaterialien gegründet. MRO.com ist eine globale Plattform für Hilfs- und Betriebsstoffe. TradeOut ist eine globale Plattform für die Veräußerung von Überschuss-Inventar und ungenutzten Gegenständen.

Zusätzlich zu den angeführten, in Europa tätigen Plattformen, sind in Nordamerika eine Reihe anderer horizontaler Plattformen tätig. PurchasePro ist eine Plattform für Hilfs- und Betriebsstoffe.

SupplierMarket ist eine Plattform für Direkt-Materialien wie z. B. Verschlüsse und Schrauben. Es bestehen keine nennenswerten Zugangsschranken, die diese Plattformen davon abhalten könnten, ihre Tätigkeit auf Europa auszudehnen. Insbesondere ist die von ihnen verwendete Technologie von einer Region in eine andere leicht übertragbar.

3. Covisint wird im Zuliefermanagement auch mit Software-Tools im Wettbewerb stehen, die von der Automobilindustrie schon jetzt für diese Zwecke genutzt werden. Solche Programme gibt es u.a. für die Bedarfsplanung, Produktlieferung und Lagerverwaltung (einschl. der Lieferkettenplanung, Materialverwaltung, Logistik, Zoll und Transport).

Das von Covisint zum Austausch von Nachrichten angebotene Produkt wird mit anderer Software zum Austausch von Dokumenten im Wettbewerb stehen. Dazu gehören u. a. TradeMatrix von i2 Technologies, Get2Connect von Harbinger, i-Supply von Supply Solutions, SupplyWeb von Brain North America und Global eXchange von GE. Die Einführung von ExchangeWorks, eines neuen Produkts von Manugistics, ist bereits angekündigt. i2 Technologies und Harbinger sind nach den veröffentlichten Umsätzen die führenden Anbieter in diesem Segment.

Bei der gemeinsamen Bedarfs- und Beschaffungsplanung wird Covisint vor allem mit dem von i2 Technologies unter dem Namen TradeMatrix angebotenen Produkt im Wettbewerb stehen, das eine weitgehend gleichwertige Funktionalität aufweist.

Das von Covisint zur Produktionskontrolle angebotene Produkt wird mit entsprechenden Produkten zur Kontrolle von Produktionsmaterial, Inventar und Lieferengpässen im Wettbewerb stehen, z.B. TradeMatrix von i2 Technologies, i-Supply von Supply Solutions und SupplyWeb von Brain North America. Der führende Anbieter in diesem Segment ist nach Einschätzung der Parteien i2 Technologies. In den beiden zuletzt genannten Segmenten wird außerdem die baldige Einführung neuer Produkte der Manugistics erwartet.

Dem Angebot von Covisint für Verwaltung, für Logistik und Handel, für Management und Überprüfung von Transportkosten, für die Überwachung von Lieferweg und Lieferzeit und für die Kontrolle der Einhaltung von Import- und Exportvorschriften stehen konkurrierende Produkte von Descartes, deren Produkte DeliveryNets und eTransport die Lieferkontrolle ermöglichen, sowie von nPassage und von Vastera, deren Produkte die Einhaltung von Import- und Exportvorschriften sicherstellen, gegenüber. Logistics vertreibt konkurrierende Software

für die Lieferkontrolle sowie die Beschaffung von multimodalen Transportleistungen. Zu erwähnen ist ferner die Oracle Logistics Exchange für die Beschaffung und für die Verwaltung von Lieferverträgen. Schließlich wird die von Covisint zur Überprüfung von Zulieferungen angebotene Software mit der von Brain North America im Wettbewerb stehen.

Größere Anbieter in diesem Segment sind Oracle und Vastera.

4. Die Dynamik in dieser sehr frühen Phase der Entwicklung der Internetmärkte lässt noch keine festen Konturen der sich künftig herauskristallisierenden sachlichen Märkte erkennen. Die Beschlussabteilung hält es deswegen für sachgerecht, in dieser Marktphase alle jetzt erkennbaren Entwicklungstendenzen in die Wettbewerbsprüfung einzubeziehen. Diese lassen nach Auffassung der Beschlussabteilung keine Anhaltspunkte dafür erkennen, dass es in dem hier relevanten Bereich der Internetplattformen zur Herausbildung marktbeherrschender Stellungen kommt.
5. Die Beteiligung an Covisint begründet auch keine marktbeherrschenden Stellungen der Gründungsunternehmen.

Durch Covisint selbst wird weder die Marktmacht eines einzelnen Automobilherstellers noch anderer Mitglieder in der Automobilindustrie gegenüber ihren Zulieferern begründet oder verstärkt.

Wegen der Größe der an Covisint beteiligten Automobilhersteller, die etwa ein Drittel der europäischen Automobilproduktion auf sich vereinigen, könnte sich ein "Flaschenhals" für andere Hersteller und Zulieferer ergeben. Diese Gefahr ist jedoch solange nicht virulent, wie ein offener und diskriminierungsfreier Zugang für die Teilnehmer besteht, keine Ausschließlichkeit der Nutzung verlangt wird und kein gemeinsamer Einkauf betrieben wird. Die Regelungen bei der Gründung von Covisint stellen diese Anforderungen sicher.

- a) Covisint wird aufgrund der Vereinbarungen in Punkt 7 des MOU mit unmittelbaren und mittelbaren Zulieferern der Hersteller keine Vereinbarungen eingehen, die einen Zulieferer verpflichten, ausschließlich oder in erster Linie Covisint als B2B-Plattform zu benutzen. Ferner kann einem Zulieferer durch Covisint nicht untersagt werden, sich an anderen B2B-Plattform zu beteiligen, oder seine Freiheit, andere Plattformen zu nutzen, zu organisieren oder zu gründen, eingeschränkt werden. Covisint kann einen Zulieferer auch nicht verpflichten, seine Plattform für einen längeren Zeitraum als 18 Monate zu nutzen. Die Automobilhersteller werden ihrerseits die gleichen Verpflichtungen eingehen.

Diese bei der Gründung Covisints vereinbarten Verpflichtungen können frühestens 18 Monate nach Aufnahme des Geschäftsbetriebs geändert werden. Dazu ist eine Zwei-Drittel-Mehrheit im Board bzw. in der Gesellschafterversammlung eine einfache Mehrheit erforderlich, wobei in der Gesellschafterversammlung zusätzlich eine Mehrheit der nicht von den Herstellern kontrollierten Anteile zustimmen muss.

Covisint ist gestattet, mit finanziellen Anreizen Zulieferer zur Teilnahme zu gewinnen. Diese Anreize dürfen aber nicht voraussetzen, keine anderen Plattformen zu gründen, zu benutzen oder zu organisieren.

Covisints gesamtes Produktangebot wird allen Teilnehmern im Rahmen der gleichen Konditionen und angemessener Zugangsbedingungen zu Verfügung stehen, die weder Hersteller noch bestimmte Gruppen von Zulieferern bevorzugen. Durch die offenen Interface-Standards und die Kompatibilität mit den Internetnetzen der europäischen Automobilindustrie (ENX) und der US-amerikanischen Automobilindustrie (ANX) ist der Zugang zu Covisint auch technisch ohne besondere Schwierigkeiten möglich, so dass auch technische Marktabstottungsmaßnahmen nicht erkennbar sind.

- b) Die in dem MOU durch die Gründer eingegangenen Verpflichtungen sehen vor, dass Covisint nicht zulassen wird, dass die Hersteller gemeinsam über Covisint einkaufen. Die auf Covisint ausgelagerten Einkaufsgeschäfte werden nur nicht automobil-spezifische Produkte umfassen, wobei es im Einzelfall möglich sein kann, dass sich ein Nutzer von Covisint, wie z.B. ein Zulieferer, seinerseits an dem Einkaufsgeschäft, das Covisint für einen Hersteller durchführt, beteiligt. Solche Geschäfte stehen aber unter dem Vorbehalt, dass sie dem jeweils anwendbaren Wettbewerbsrecht entsprechen.
- 6. Die Geschäftstätigkeit von Covisint wird sich nicht negativ auf den bestehenden Wettbewerb zwischen den Gründungsunternehmen und anderen Kraftfahrzeugherstellern auswirken.

Durch Covisint werden die Kosten in der gesamten Automobilindustrie verringert, indem Zulieferketten rationalisiert, Entwicklungszeiten für Fahrzeuge verkürzt sowie manuelle Beschaffungsprozesse gestrafft und automatisiert werden. Diese Vorteile können konkurrierende Hersteller ebenfalls erlangen, sei es, dass sie die auch ihnen offenstehende Covisint-Plattform, oder eine andere nutzen oder errichten, oder sich bestehender elektronischer Netzwerke bedienen.

- II. Diese Entscheidung ergeht im Fusionskontrollverfahren gemäß § 40 Abs. 2 Satz 1 GWB. Die Beschlussabteilung sieht nach den Erklärungen, die die Beteiligten zu der beabsichtigten Tätigkeit von Covisint gegeben haben, gegenwärtig keine Anhaltspunkte, die ein Eingreifen aufgrund anderer kartellrechtlicher Vorschriften begründen würden. Sie behält sich aber vor, die konkrete Praxis von Covisint einer späteren kartellrechtlichen Prüfung zu unterziehen.

E.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss ist die Beschwerde zulässig. Sie ist schriftlich binnen einer mit Zustellung des Beschlusses beginnenden Frist von einem Monat beim Bundeskartellamt, Kaiser-Friedrich-Straße 16, 53113 Bonn, einzureichen. Es genügt jedoch, wenn sie innerhalb dieser Frist bei dem Beschwerdegericht, dem Oberlandesgericht Düsseldorf, eingeht.

Die Beschwerde ist zu begründen. Die Frist für die Beschwerdebegründung beträgt einen Monat. Sie beginnt mit der Einlegung der Beschwerde und kann auf Antrag vom Vorsitzenden des Beschwerdegerichts verlängert werden. Die Beschwerdebegründung muss die Erklärung enthalten, inwieweit der Beschluss angefochten und seine Abänderung oder Aufhebung beantragt wird, und die Tatsachen und Beweismittel angeben, auf die sich die Beschwerde stützt. Beschwerdeschrift und Beschwerdebegründung müssen durch einen bei einem deutschen Gericht zugelassenen Rechtsanwalt unterzeichnet sein.

Vieth

Jung

Temme