



Bundeskartellamt

5. Beschlussabteilung

B 5 – 29/18

**FUSIONS-KONTROLLVERFAHREN
VERFÜGUNG GEM. § 40 ABS. 2 GWB**

ÖFFENTLICHE VERSION

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren

1. Miba AG
Dr.-Mitterbauer-Str.3
4663 Laakirchen
Österreich
2. Zollern GmbH & Co. KG
Postfach 1220
72481 Sigmaringen

– Beteiligte zu 1. –

– Beteiligte zu 2. –

Verfahrensbevollmächtigte für Beteiligte zu 1.
und 2. :

Gleiss Lutz
Rechtsanwalt Dr. Karl,
Rechtsanwalt Dr. Pichler
Lautenschlagerstr. 21
70173 Stuttgart

3. Daido Metal Co. Ltd.
Japan 13 F Nagoya
Hirokoji Bld. 2-3-1 Sakae Naka-ku
460-0008 Nagoya JAPAN

Daido Metal Europe GmbH
Curiestraße 5
70563 Stuttgart

– Beigeladene –

Verfahrensbevollmächtigte:
v. Einem Partner Rechtsanwälte
Rechtsanwalt Beyer
Goethestraße 7
60313 Frankfurt

zur Prüfung eines Zusammenschlussvorhabens nach § 36 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen¹ (GWB) hat die 5. Beschlussabteilung des Bundeskartellamtes am 17. Januar 2019 beschlossen:

1. Das mit Schreiben vom 25. Juni 2018 angemeldete Vorhaben der Beteiligten zu 1. und 2., ihre jeweiligen weltweiten Aktivitäten im Bereich der hydrodynamischen Gleitlager in einem Gemeinschaftsunternehmen zusammenzuführen, an dem die Beteiligte zu 1. mit 74,9% und die Beteiligte zu 2. mit 25,1% beteiligt sein werden, wird untersagt.
2. Die Gebühr für diese Entscheidung wird unter Anrechnung der gesondert festgesetzten Gebühr in Höhe von [...] Euro für die Anmeldung in diesem Verfahren auf

[...]

(in Worten: [...])

festgesetzt und den Beteiligten zu 1. und 2. auferlegt.

Gründe

A. Zusammenfassung

- (1) Die Beteiligte zu 1. (im Folgenden: Miba) und die Beteiligte zu 2. (im Folgenden: Zollern) beabsichtigen, ihre jeweiligen Aktivitäten im Bereich hydrodynamische Gleitlager in einem Gemeinschaftsunternehmen zusammenzuführen, an dem Miba mit 74,9% und Zollern mit 25,1% beteiligt sein werden. Das Zusammenschlussvorhaben führt zu Überschneidungen bei von den Zusammenschlussbeteiligten als Industrie-Gleitlager und als Gleitlager für Großmotoren bezeichneten Gleitlagern.
- (2) Gleitlager spielen im Maschinen-, Anlagen- und Motorenbau eine zentrale Rolle. Sie kommen überall dort zum Einsatz, wo Maschinenteile stabil, flexibel und mit möglichst

¹ Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 12. Juli 2018 (BGBl. I S. 1151) geändert worden ist.

wenig Reibungsverlust Bewegungen ausführen müssen. Eine Reduzierung von Reibung und Verschleiß wird durch eine Trennung der relativ zueinander bewegten Flächen durch einen Schmierfilm erzielt. Lager haben die Aufgabe, drehende Maschinenteile, etwa eine Welle, zu führen und Kräfte vom beweglichen auf das ruhende Bauteil zu übertragen. Weiterhin dienen sie der funktionellen Verbindung von Maschinenteilen, etwa der Verbindung einer Lagerschale, einer Lagerbuchse oder eines Lagerrings mit einer Welle oder einem Wellenzapfen.

- (3) Hydrodynamische Gleitlager eignen sich für verschleißfreien Dauerbetrieb, hohe Lagerkräfte und Drehzahlen und sehr große Lagerdurchmesser. Diese Eigenschaften machen sie zum geeigneten Lagertyp im Groß- und Schwermaschinenbau, und zwar überall dort, wo schwere und massive Antriebswellen zu lagern sind. Ein Beispiel ist die Lagerung der langen Wellen einer Turbinen-Generator-Maschinengruppe in Elektrokraftwerken. Verbrennungsmotoren haben in der Regel hydrodynamische Gleitlager für die Kurbelwelle.
- (4) Die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit von Verbrennungsmotoren wird maßgeblich durch die Gleitlagertechnik bestimmt. Neuentwicklungen bei Motoren setzen eine entsprechende Weiterentwicklung bei Gleitlagern voraus. Bei Gleitlagern, die in Verbrennungsmotoren eingesetzt werden, sind zu unterscheiden:
- i) Gleitlager zum Einsatz in Verbrennungsmotoren in Automotive/Light Duty-Anwendungen, z.B. Pkw und Transporter, deren Produktion durch hohe Stückzahlen und einen hohen Grad der Automatisierung gekennzeichnet ist.
 - ii) Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren für Schwerlast-Fahrzeuge (Heavy Duty), wie schwere Lkw, Bau- und Landmaschinen, deren Produktion im Vergleich mit Automotive/Light Duty-Anwendungen durch jeweils niedrigere Stückzahlen und einen jeweils weniger stark automatisierten Produktionsprozess gekennzeichnet ist.
 - iii) Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser² (Large Bore Engines), wie für Schiffe, Lokomotiven und Stromaggregate, de-

² Bei Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser bezieht sich der Bohrungsdurchmesser auf die Zylinderbohrung. Die Zylinderbohrung oder auch nur Bohrung bezeichnet den Innendurchmesser des Zylinders eines Hubkolbenmotors, geringfügig kleiner als die Zylinderbohrung ist der Kolbendurchmesser.

ren Produktion im Vergleich mit Heavy Duty-Anwendungen durch jeweils nochmals niedrigere Stückzahlen und einen jeweils noch weniger stark automatisierten Produktionsprozess gekennzeichnet ist.

- (5) Der Zusammenschluss führt zu Überschneidungen bei Gleitlagern zum Einsatz in Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser. Das Zusammenschlussvorhaben lässt sowohl bei Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser (Large Bore Engines) insgesamt als auch bei Gleitlagern für OEM/OES³ 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen nicht-koordinierte Wirkungen erwarten. Denn es führt in beiden Abgrenzungen sowohl weltweit als auch im EWR zu einer erheblichen Addition von Marktanteilen. Weltweit belaufen sich die Anteile von Miba auf 50-60% und die von Zollern auf 10-20%, EWR-weit erreichen Miba 50-60% und Zollern 20-30%. Der Abstand zu den wenigen aktuellen Wettbewerbern ist erheblich. Der nächste Wettbewerber weltweit und EWR-weit ist die Beigeladene mit einem weltweiten Anteil von 10-20% und einem Anteil im EWR von 0-10%.
- (6) Aus Kunden-und Wettbewerbersicht sind die Zusammenschlussbeteiligten die jeweils wesentlichen Wettbewerber in einem bereits stark konzentrierten Markt. Für die Kunden der Zusammenschlussbeteiligten ist es schwierig, zu anderen Anbietern zu wechseln. Es sind nur wenige alternative Anbieter für Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser insgesamt und für Gleitlager für OEM/OES 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen vorhanden. Kunden der Zusammenschlussbeteiligten entstünden zudem erhebliche Umstellungskosten bei einem Wechsel, wenn sie einen weiteren Lieferanten zunächst validieren müssten.
- (7) Außerdem sind die Marktzutrittsschranken jeweils hoch. Diese machen es unwahrscheinlich, dass der Verhaltensspielraum der Zusammenschlussbeteiligten durch einen Marktzutritt eingeschränkt werden könnte. Sofern ein Unternehmen nicht bereits Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser herstellt, sind erhebliche Investitionen in Gebäude und Maschinen, Forschung und Entwicklung, Patentnutzungsrechte, Personal mit erforderlichen Fachkenntnissen sowie eigene Prüfstände und Vormaterialien erforderlich. Die Prüfungs- und Validierungsverfahren, die von jedem Kunden für jede Variante

³ OEM „Original Equipment Manufacturer“, OES “Original Equipment Service”.

eines Gleitlagers durchgeführt werden, verlängern den Zeitraum bis zur Marktreife nochmals erheblich.

- (8) Aus Sicht der Nachfrager sind Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser einem einheitlichen Markt zuzurechnen. Auch bei einer weiteren Unterteilung nach Gleitlagern für 2-Taktgroßmotoren, 4-Taktgroßmotoren und Kolbenkompressoren und nach OEM/OES und IAM⁴, wie die Zusammenschlussbeteiligten sie aufgrund ihrer Ausführungen zur Angebotsumstellungsflexibilität zunächst vorgeschlagen haben, ist das Ergebnis der wettbewerblichen Würdigung gleich. Gleiches gilt für die von den Zusammenschlussbeteiligten in Erwiderung auf die Abmahnung vorgetragene Abgrenzung, wonach Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren für Schwerlast-Fahrzeuge und Gleitlager zum Einsatz in 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser zusammen zu betrachten sind.
- (9) Behauptete Effizienzen sind nicht hinreichend substantiiert und belegt worden. Die von den Zusammenschlussbeteiligten angebotenen Zusagen sind nicht geeignet, die wettbewerblichen Bedenken zu beseitigen. Die Voraussetzungen für eine Sanierungsfusion liegen nicht vor. Ebenso wenig sind die Voraussetzungen für die Anwendung der Abwägungsklausel erfüllt.

B. Vorhaben

- (10) Miba und Zollern beabsichtigen ihre jeweiligen Aktivitäten im Bereich hydrodynamische Gleitlager in einem Gemeinschaftsunternehmen zusammenzuführen, in dem die weltweiten Aktivitäten von Miba und Zollern bei der Forschung und Entwicklung, der Produktion und dem Vertrieb von Gleitlagerprodukten und industriellen Maschinenlagern gebündelt werden sollen. An dem Gemeinschaftsunternehmen werden Miba mit 74,9% und Zollern mit 25,1% beteiligt sein.

⁴ IAM steht für „Independent Aftermarket“ Darunter ist der freie, von den Herstellern der Originalersatzteile unabhängige Ersatzteilmarkt zu verstehen.

C. Beteiligte Unternehmen

I. Miba

- (11) Die von der Mitterbauer Beteiligungs-AG kontrollierte Miba-Gruppe ist ein international tätiger Zulieferer der Motoren- und Fahrzeugindustrie. Die Miba-Gruppe entwickelt und produziert Sinterformteile als Komponenten für Pkw-Motoren, Getriebe und Body & Chassis (Umsatzerlöse 2016: 332,6 Mio. €), Gleitlager, in Gestalt von Halbschalen, Buchsen und Anlaufringen (Umsatzerlöse 2016: 192,8 Mio. €), Reibbeläge für Bremsen und Kuppelungen (Umsatzerlöse 2016: 146,4 Mio. €), Leistungselektronik-Komponenten in Gestalt von elektrischen Widerständen und Kühlkörpern (Umsatzerlöse 2016: 56,7 Mio. €), Sondermaschinen (Umsatzerlöse 2016: 4,4 Mio. €) und funktionale Bauteilbeschichtungen (Umsatzerlöse 2016: 19,2 Mio. €).⁵ Diese Produkte kommen bei Kunden in Pkws, Lkws, Baumaschinen, Zügen, Schiffen, Flugzeugen und Kraftwerksanlagen zum Einsatz.
- (12) Die Aktien der Mitterbauer-Beteiligungs-AG werden zu 66,7% von der Mitterbauer Privatstiftung, zu 13,3% von Herrn Peter Mitterbauer und zu jeweils 10% von seinen Kindern Franz Peter Mitterbauer und Maria Theresia Niss gehalten.
- (13) Am 14. Februar 2018 hatte Miba bereits den Erwerb der Industriegleitlagersparte der John Crane Group bestehend aus den Unternehmen John Crane Bearing Technology GmbH (im Folgenden: JCBT), Orion LLC (im Folgenden: Orion) und Turbo Components Engineering LLC (im Folgenden: TCE) beim Bundeskartellamt angemeldet.⁶ Die Industriegleitlagersparte der John Crane Group produziert hydrodynamische Gleitlager für den Maschinen- und Anlagenbau.
- (14) JCBT mit Sitz in Göttingen stellt kundenbasierte Gleitlager für den hochoberigen Maschinenbau her. Industriegleitlager werden von Kunden aus dem Maschinen- und Anlagenbau für die Öl- und Gasindustrie sowie die Chemie- und Energiebranche nachgefragt. Nach Anwendungsgebieten unterteilt kommen Industriegleitlager insbesondere in Gas- und Dampfturbinen, Großgetrieben, Schrauben- und Turbokompressoren, Generatoren und Elektromaschinen, Industriepumpen sowie sonstigen industriellen Turboanwendungen zum Einsatz.

⁵ Sämtliche Angaben stammen aus dem Miba Jahresbericht 2016/2017, Seiten 56 ff.

⁶ Siehe B5-30/18.

- (15) JCBT gehörte bis 2007 zur Sartorius AG mit Sitz in Göttingen und firmierte unter Sartorius Bearing Technology (im Folgenden: SBT), bis es von der Sartorius AG an die global aufgestellt Technologieholding Smiths Group verkauft⁷ und dem Teilkonzern John Crane zugeordnet wurde.
- (16) Orion stellt an den Standorten Grafton, Wisconsin und Columbus, Nebraska (beide USA), hydrodynamische Industriegleitlager für den Maschinen- und Anlagenbau her. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt auf Nordamerika.
- (17) TCE mit dem Standort Houston, Texas (USA), ist im Ersatzteil-, Reparatur- und Servicegeschäft für hydrodynamische Industriegleitlager für den Maschinen- und Anlagenbau tätig.
- (18) Die Freigabe des Zusammenschlussvorhabens Miba/JCBT, Orion, TCE erfolgte am 12. März 2018. Diese Unternehmen werden zwar nicht in das geplante Gemeinschaftsunternehmen eingebracht. Allerdings überschneiden sich die Tätigkeiten dieser Unternehmen mit dem Portfolio der Gleitlagersparte von Zollern.
- (19) Der Zusammenschluss wurde mittlerweile vollzogen.⁸ Die vier von der John Crane Group gekauften Industriegleitlager-Werke sind Teil der Miba Bearing Group. Aus JCBT wurde Miba Industrial Bearings Germany GmbH, Orion und TCE firmieren unter Miba Industrial Bearings U.S. LLC.
- (20) Die Miba-Gruppe verfügt damit bei Gleitlagern über zwei Produktionsstandorte in Europa, und zwar in Österreich (Miba Gleitlager Austria GmbH) und Deutschland (Miba Industrial Bearings Germany GmbH), vier Produktionsstandorte in den USA und einen Produktionsstandort in Asien, und zwar in China. Darüber hinaus unterhält die Miba-Gruppe Vormaterialstandorte in den USA und Österreich.
- (21) Mit der zu Rheinmetall gehörenden KS Gleitlager GmbH (im Folgenden: KS Gleitlager) besteht das Gemeinschaftsunternehmen [...].

⁷ Siehe B5-296/07.

⁸ Schreiben vom 18. Juni 2018.

II. Zollern

- (22) Zollern ist ein Unternehmen der metallverarbeitenden Industrie, das in den Geschäftsfeldern Erstellung von Stahlprofilen, Gießereitechnik, Antriebstechnik, Gleitlagerherstellung und Fertigung von Maschinenbauelementen tätig ist. Das Unternehmen ist Zulieferer in den Bereichen Luft- und Raumfahrttechnik, Schiffs- und Motorenbau, Energie- und Informationstechnik, sowie Fahrzeug- und Maschinenbau.
- (23) Das Unternehmen befindet sich teils im Besitz der Familie von Hohenzollern-Sigmaringen und ist Teil der Unternehmensgruppe Fürst von Hohenzollern. Gesellschafter sind zu jeweils 50 % Karl Friedrich von Hohenzollern und seit 1989 die Merckle Unternehmensgruppe.
- (24) Zollern BHW Gleitlager GmbH & Co. KG (im Folgenden: Zollern BHW) mit Fabrikationsstätten in Braunschweig und Osterode ist das Zentrum der Aktivitäten des Geschäftsfeldes Gleitlagertechnik. Das Programm deckt vor allem die Anwendungsbereiche des Großmotoren- und des allgemeinen Maschinenbaus ab.
- (25) Zu den von Zollern BHW hergestellten Gleitlagern gehören Motorenlager für Großmotoren in Schiffen, Lokomotiven und stationären Anlagen, Industriegleitlager als dickwandige Radial- und Axialgleitlager sowie Radial- und Axial-Kippsegmentgleitlager für unterschiedlichste industrielle Anwendungen, Gleitlager für Wasserkraftwerke⁹ und Gehäusegleitlager standardisiert über verschiedene Größenklassen für den breiten industriellen Einsatz.
- (26) Über die Gleitlagertechnik im herkömmlichen Sinne hinaus liefert Zollern seinen Kunden hydrostatische und aerostatische Lagersysteme sowie Hydraulikkomponenten. Diese kommen insbesondere im Präzisionsmaschinenbau zum Einsatz.

III. Das geplante Gemeinschaftsunternehmen

- (27) Es ist beabsichtigt, dass Miba in das Gemeinschaftsunternehmen ihre Gleitlagerwerke in Österreich, den USA und China sowie Vormaterialwerke in Österreich und den USA einbringt. Seitens Zollern sollen die Gleitlagerwerke von Zollern BHW in Braunschweig, Osterode und Cataguases in Brasilien eingebracht werden.

⁹ Hergestellt am Standort Cataguases in Brasilien.

- (28) Das Gemeinschaftsunternehmen wird seinen Sitz in Laakirchen haben. An dem Gemeinschaftsunternehmen werden Miba mit 74,9% und Zollern mit 25,1% beteiligt sein.

D. Verfahren

I. Verfahrensgang

- (29) Die Zusammenschlussbeteiligten haben der Beschlussabteilung dieses Vorhaben zusammen mit dem beabsichtigten Erwerb der Industriegleitlagersparte der John Crane Group in einer Besprechung am 5. Februar 2018 vorgestellt.
- (30) Ein erster Anmeldungsentwurf wurde am 14. Februar 2018 vorgelegt.¹⁰
- (31) Am 1. März 2018 bat die Beschlussabteilung um ergänzende Angaben und Übersendung des Joint Venture-Vertrages vom 21. Dezember 2017.¹¹ Auf der Grundlage des in diesem Vertrag vorgesehenen Katalogs der Vetorechte war die Beschlussabteilung der Auffassung, dass nicht ausgeschlossen werden könne, dass das Gemeinschaftsunternehmen gemeinsam von Miba und Zollern kontrolliert werde. Dies hätte zur Folge gehabt, dass wegen der auf Seite von Zollern zuzurechnenden Umsatzerlöse nicht das Bundeskartellamt, sondern die EU-Kommission für die Prüfung des Zusammenschlussvorhabens zuständig gewesen wäre. Diese Bedenken wurden mit den Zusammenschlussbeteiligten am 28. März 2018 fermündlich erläutert.¹²
- (32) Die Zusammenschlussbeteiligten haben daraufhin die ursprüngliche Joint Venture-Vereinbarung so abgeändert, dass die Generaldirektion Wettbewerb der EU-Kommission den Zusammenschlussbeteiligten am 18. Juni 2018 mitgeteilt hat, dass die Joint Venture-Vereinbarung Miba und Zollern keine gemeinsame Kontrolle vermittelt.¹³
- (33) Mit Schreiben vom 25. Juni 2018, eingegangen am selben Tag per Fax, wurde das Zusammenschlussvorhaben beim Bundeskartellamt angemeldet.¹⁴

¹⁰ Bl. d. A. 49 – 180.

¹¹ Bl. d. A. 247 - 309.

¹² Bl. d. A. 575 – 577.

¹³ Bl. d. A. 835.

¹⁴ Bl. d. A. 596 – 679.

- (34) Mit Schreiben vom 24. Juli 2018 hat die Beschlussabteilung den Anmeldern die Einleitung des Hauptprüfverfahrens nach § 40 Abs. 2 GWB mitgeteilt.¹⁵ Das Empfangsbekenntnis vom 24. Juli 2018 ist beim Bundeskartellamt am selben Tag eingegangen.¹⁶
- (35) Die Einleitung des Hauptprüfverfahrens ist im Bundesanzeiger bekannt gemacht worden.¹⁷
- (36) Mit Schreiben vom 12. September 2018,¹⁸ eingegangen beim Bundeskartellamt am selben Tag, wurde bestätigt, dass die Zusammenschlussbeteiligten einer Fristverlängerung um vier Wochen, bis 22. November 2018, zugestimmt haben (§ 40 Abs. 2 S. 4 Nr. 1 GWB).
- (37) Mit Schreiben vom 30. Oktober 2018,¹⁹ eingegangen beim Bundeskartellamt am selben Tag, wurde bestätigt, dass die Zusammenschlussbeteiligten einer Fristverlängerung um eine Woche, bis 29. November 2018, zugestimmt haben (§ 40 Abs. 2 S. 4 Nr. 1 GWB).
- (38) Mit Schreiben vom 9. November 2018²⁰ hat die Beschlussabteilung den Zusammenschlussbeteiligten die tragenden Gründe für die nach vorläufiger Einschätzung bestehenden wettbewerblichen Bedenken dargelegt und Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.
- (39) Den Landeskartellbehörden Baden Württemberg und Niedersachsen wurde mit Schreiben vom 9. November 2018 Gelegenheit zur Stellungnahme gemäß § 40 Abs. 4 Satz 1 GWB eingeräumt.²¹ Die Landeskartellbehörde Niedersachsen hat am 20. November 2018 mitgeteilt, dass auf Abgabe einer Stellungnahme verzichtet wird.²²

¹⁵ Bl. d. A. 1538 – 1539.

¹⁶ Bl. d. A. 1540.

¹⁷ Bekanntmachung Nr. 12/2018 vom 6. September 2018, Bl. d. A. 2533.

¹⁸ Bl. d. A. 2387.

¹⁹ Bl. d. A. 3431.

²⁰ Bl. d. A. 3568 – 3648.

²¹ Bl. d. A. 3565, 3566.

²² Bl. d. A. 3905, 3906.

- (40) Mit Beschluss vom 14. November 2018²³ hat das Bundeskartellamt Daido Metal Co. Ltd. und Daido Metal Europe GmbH (im Folgenden: „Daido Metal“) zu dem Verfahren beigeladen. Für die Einzelheiten wird auf den Beiladungsbeschluss verwiesen.²⁴
- (41) Mit Schreiben vom 23. November 2018²⁵ hat die Beigeladene Daido Metal eine Stellungnahme zu dem Schreiben der Beschlussabteilung vom 9. November 2018 abgegeben.
- (42) Mit Schreiben vom 23. November 2018,²⁶ eingegangen beim Bundeskartellamt am selben Tag, wurde bestätigt, dass die Zusammenschlussbeteiligten einer Fristverlängerung um zwei Wochen, bis 13. Dezember 2018, zugestimmt haben (§ 40 Abs. 2 S. 4 Nr. 1 GWB).
- (43) Mit Schreiben vom 29. November 2018,²⁷ eingegangen beim Bundeskartellamt am selben Tag, wurde bestätigt, dass die Zusammenschlussbeteiligten einer Fristverlängerung um eine Woche, bis 20. Dezember 2018, zugestimmt haben (§ 40 Abs. 2 S. 4 Nr. 1 GWB).
- (44) Mit Schreiben vom 19. Dezember 2018, eingegangen am selben Tag, haben die Zusammenschlussbeteiligten erstmals Vorschläge für Auflagen vorgelegt. Gemäß § 40 Abs. 2 Satz 7 GWB verlängert sich damit die Verfahrensfrist um einen Monat, bis Montag den 21. Januar 2019.²⁸
- (45) Mit Schreiben vom 21. Dezember 2018 hat die Beschlussabteilung die angebotenen Auflagen einem Markttest durch Befragung von Nachfragern und Wettbewerbern unterzogen.

II. Ermittlungen

- (46) Die Beschlussabteilung hat von den Beteiligten, ihren Wettbewerbern sowie von Nachfragern Auskunft über ihre wirtschaftlichen Verhältnisse und die Herausgabe von Unterlagen verlangt (§ 59 Abs. 1 GWB).

²³ Bl. d. A. 3719 ff.

²⁴ Bl. d. A. 3719 ff.

²⁵ Bl. d. A. 3913 ff.

²⁶ Bl. d. A. 3911.

²⁷ Bl. d. A. 4090.

²⁸ Zugleich haben die Zusammenschlussbeteiligten deklaratorisch einer Fristverlängerung bis zum 20. Januar 2019 (Sonntag) zugestimmt.

- (47) Am 30. Juli 2018 hat das Bundeskartellamt OECD Notifizierungen²⁹ für eine Befragung von Unternehmen in Großbritannien, Italien, Japan, den Niederlanden, USA und Südkorea übermittelt.
- (48) Am 7. September 2018 haben Mitglieder des Bundeskartellamtes das Werk der Zollern BHW am Produktionsstandort Braunschweig und das Werk von Miba Industrial Bearings Germany GmbH in Göttingen besichtigt und sich den Produktionsprozess erläutern lassen.³⁰
- (49) Darüber hinaus haben die Zusammenschlussbeteiligten in Ergänzung der Werksbesichtigung Filmsequenzen zur Verfügung gestellt, die die Produktionsprozesse der Miba Gleitlager Austria GmbH veranschaulichen. Die Beschlussabteilung hat sich das zur Verfügung gestellte Filmmaterial angesehen.

1. Zusammenschlussbeteiligte

- (50) Die Beschlussabteilung hat von den Zusammenschlussbeteiligten mehrfach schriftlich Informationen erfragt, unter anderem im Vorfeld der Anmeldung am 1. März 2018, und in der zweiten Verfahrensphase am 17. August 2018, am 31. August 2018, am 5. September 2018, am 8. Oktober 2018, am 18. Oktober 2018, am 30. November 2018 und am 7. Dezember 2018.
- (51) Zu den angeforderten Dokumenten gehörte unter anderen der Joint-Venture-Vertrag. Die angeforderten Informationen umfassten unter anderen auch Umsatz- und Absatzdaten der Zusammenschlussbeteiligten, Lieferströme sowie Informationen zu nicht horizontalen Aspekten des vorliegenden Zusammenschlussvorhabens.

2. Nachfrager

- (52) In der ersten Verfahrensphase hat die Beschlussabteilung mit Auskunftsbefragungen vom 26. Juni 2018 dreizehn Nachfrager förmlich befragt. Unter den mittels Auskunftsbefragungen befragten Unternehmen befanden sich auch Nachfrager, die eine Niederlassung oder ein Tochterunternehmen in Deutschland haben, deren Konzernobergesellschaft oder Mutter-

²⁹ OECD Council Recommendation concerning International Co-operation on Competition Investigations and Proceedings.

³⁰ Bl. d. A. 2706 – 2711.

unternehmen ihren Sitz jedoch nicht im Inland hat. Die Fragen betrafen im Wesentlichen die von den Zusammenschlussbeteiligten in der Anmeldung vorgetragene sachliche und räumliche Marktabgrenzung sowie zu erwartende Auswirkungen des Vorhabens. Von den befragten Nachfragern haben insgesamt zwölf innerhalb der ersten Verfahrensphase geantwortet.

- (53) In der zweiten Verfahrensphase hat die Beschlussabteilung drei weitere Nachfrager mit Auskunftsbefragungen vom 9. August 2018 förmlich befragt. Zudem wurden die in der ersten Verfahrensphase befragten Kunden per Email, mehrfach zu den Einlassungen zur Marktabgrenzung aus dem Fragenbogen in der ersten Verfahrensphase und zu den bestehenden Marktzutrittsschranken befragt.
- (54) Darüber hinaus wurden mit Schreiben vom 1. August 2018 sechs im Ausland ansässige Nachfrager in Japan, Südkorea, den Niederlanden und den USA mit formlosem Auskunftersuchen zu den von den Zusammenschlussbeteiligten vorgetragenen sachlichen und räumlichen Marktabgrenzungen und zu den Einlassungen zur Marktabgrenzung aus dem Fragenbogen in der ersten Verfahrensphase befragt. Von den mit Auskunftersuchen befragten Nachfragern hat keiner geantwortet.
- (55) Mit Schreiben vom 5. Dezember 2018 hat die Beschlussabteilung zudem ihre in der Abmahnung vom 9. November 2018 vorgenommenen sachlichen Marktabgrenzungen für Gleitlager für Großmotoren und die von den Zusammenschlussbeteiligten in ihrer Stellungnahme zur Abmahnung vom 23. November 2018 vorgeschlagene sachliche Marktabgrenzung Kunden zur Einschätzung vorgelegt.
- (56) Mit Schreiben vom 21. Dezember 2018 hat die Beschlussabteilung die von den Zusammenschlussbeteiligten erstmals unterbreiteten Vorschläge für Zusagen Kunden zur Einschätzung vorgelegt.

3. Wettbewerber

- (57) In der ersten Verfahrensphase hat die Beschlussabteilung mit Auskunftsbefragungen vom 26. Juni 2018 und 3. Juli 2018 sieben Wettbewerber der Zusammenschlussbeteiligten förmlich befragt. Die Fragen betrafen im Wesentlichen die von den Zusammenschlussbeteiligten in der Anmeldung vorgetragene sachliche und räumliche Marktabgrenzung. Von den befragten Wettbewerbern haben insgesamt sechs innerhalb der ersten Verfahrensphase geantwortet.

- (58) In der zweiten Verfahrensphase hat die Beschlussabteilung mit Auskunftsbefragungen vom 30. Juli 2018 und 2. August 2018 drei Wettbewerber befragt, die eine Niederlassung oder ein Tochterunternehmen in Deutschland haben, deren Konzernobergesellschaft oder Mutterunternehmen ihren Sitz jedoch nicht im Inland hat. Mit Auskunftsbefragungen vom 8. August 2018, 13. August 2018 und 17. August 2018 wurden vier weitere im Inland ansässige Wettbewerber befragt. Gegenstand der Auskunftsbefragungen waren die von den Zusammenschlussbeteiligten vorgetragene sachliche und räumliche Marktabgrenzung und Einlassungen zur Marktabgrenzung aus dem Fragenbogen in der ersten Verfahrensphase. Zudem wurden die in der ersten Verfahrensphase befragten Wettbewerber per Email mehrfach zu den Einlassungen zur Marktabgrenzung aus dem Fragenbogen in der ersten Verfahrensphase befragt.
- (59) Mit Schreiben vom 1. August 2018 wurden zudem zehn im Ausland ansässige Wettbewerber in China, Großbritannien, Italien, den USA und Südkorea mit formlosem Auskunftersuchen zu der von den Zusammenschlussbeteiligten vorgetragenen sachlichen und räumlichen Marktabgrenzung und zu den Einlassungen zur Marktabgrenzung aus dem Fragenbogen in der ersten Verfahrensphase befragt. Von den mit Auskunftersuchen befragten Wettbewerbern hat keiner geantwortet.
- (60) Mit Schreiben vom 5. Dezember 2018 hat die Beschlussabteilung ihre in der Abmahnung vom 9. November 2018 vorgenommenen sachlichen Marktabgrenzungen für Gleitlager für Großmotoren und die von den Zusammenschlussbeteiligten in ihrer Stellungnahme zur Abmahnung vom 23. November 2018 vorgeschlagene sachliche Marktabgrenzung Wettbewerbern zur Einschätzung vorgelegt.
- (61) Mit Schreiben vom 21. Dezember 2018 hat die Beschlussabteilung die von den Zusammenschlussbeteiligten erstmals unterbreiteten Vorschläge für Zusagen Wettbewerbern zur Einschätzung vorgelegt.

III. Rechtliches Gehör

- (62) In einem Telefongespräch am 23. Juli 2018 erörterte die Beschlussabteilung mit den Zusammenschlussbeteiligten die Ergebnisse der Marktbefragung in der ersten Verfahrensphase. Am 24. Juli 2018 erhielten die Zusammenschlussbeteiligten Gelegenheit zu

den Einlassungen aus den Ermittlungen der ersten Verfahrensphase Stellung zu nehmen.³¹

- (63) Am 8. August 2018 haben die Zusammenschlussbeteiligte schriftlich zu den vorläufigen Untersuchungsergebnissen Stellung genommen.³²
- (64) Am 17. August 2018 teilte die Beschlussabteilung den Zusammenschlussbeteiligten mit, dass die in der Anmeldung vorgenommene sachliche Marktabgrenzung nicht im Einklang mit der auf der Grundlage umfangreicher Ermittlungen vorgenommenen sachlichen Marktabgrenzung der Beschlussabteilung in dem Verfahren B5-130/97(Federal Mogul/T&N plc. UK) stehe.
- (65) Am 23. August 2018 erhielten die Zusammenschlussbeteiligte Akteneinsicht in die nicht vertraulichen Teile der damaligen Verfahrensakte.³³
- (66) Mit Schreiben vom 18. September 2018 haben die Zusammenschlussbeteiligte zur alternativen sachlichen Marktabgrenzung vom 17. August 2018 Stellung genommen und weiteren Sachvortrag zur Marktabgrenzung und wettbewerblichen Würdigung sowie eine wettbewerbsökonomische Stellungnahme zur sachlichen Marktabgrenzung von E.C.A. Economics GmbH vorgelegt.³⁴
- (67) In einer Besprechung im Bundeskartellamt am 17. Oktober 2018³⁵ hat die Beschlussabteilung mit den Zusammenschlussbeteiligten die Sach- und Rechtslage erörtert, insbesondere die Frage der sachlichen Marktabgrenzung auf Basis des damaligen Ermittlungsstandes sowie die vorläufige wettbewerbliche Einschätzung.
- (68) Am 19. Oktober 2018 erhielten die Zusammenschlussbeteiligte Akteneinsicht in die nicht vertraulichen Teile der Verfahrensakte in diesem Verfahren.³⁶
- (69) Am 26. Oktober 2018 haben die Zusammenschlussbeteiligten eine erste umfangreiche Auswertung der Akteneinsicht vorgelegt.³⁷

³¹ Bl. d. A. 1541 - 1543.

³² Bl. d. A. 1822 – 1864.

³³ Bl. d. A. 2106 ff.

³⁴ Bl. d. A. 2549 ff.

³⁵ Bl. d. a. 3504 ff.

³⁶ Bl. d. A. 3248 ff.

- (70) Am 29. Oktober und 7. November 2018 wurden mögliche weitere Ermittlungsschritte sowie der Zeitplan mit den Zusammenschlussbeteiligten erörtert.
- (71) Mit Schreiben vom 9. November 2018³⁸ hat das Bundeskartellamt den Zusammenschlussbeteiligten die tragenden Gründe für die nach vorläufiger Einschätzung bestehenden wettbewerblichen Bedenken dargelegt und Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.
- (72) Am 15. November 2018 erhielten die Zusammenschlussbeteiligten weitere Akteneinsicht in die nicht vertraulichen Teile der Verfahrensakten in diesem Verfahren.³⁹
- (73) Mit Schreiben vom 23. November 2018⁴⁰ haben die Zusammenschlussbeteiligten zur Abmahnung Stellung genommen.
- (74) In einer Besprechung im Bundeskartellamt am 27. November 2018 haben die Zusammenschlussbeteiligten ihre Stellungnahme zur Abmahnung der Beschlussabteilung erläutert.
- (75) Mit Schreiben vom 6. Dezember 2018 haben die Zusammenschlussbeteiligten weiter Stellung zur Abmahnung genommen und zu den Aspekten Effizienzgewinne, Sanierungsfusion und Abwägungsklausel (§ 36 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 GWB) vorgetragen.⁴¹
- (76) Eine weitere Akteneinsicht in die Ergebnisse der Befragung vom 5. Dezember 2018 und der Befragung vom 21. Dezember 2018 erfolgte am 11. Januar 2019.
- (77) Mit Schreiben vom 11. Januar 2019 haben die Zusammenschlussbeteiligten Anmerkungen zu ihrem Zusagenangebot und dem Markttest übermittelt.
- (78) Am 15. Januar 2019 hat die Beschlussabteilung mit den Zusammenschlussbeteiligten das Ergebnis des Markttestes erläutert.

³⁷ Bl. d. A. 3317 – 3430.

³⁸ Bl. d. A. 3568 – 3648.

³⁹ Bl. d. A. 3880 ff.

⁴⁰ Bl. d. A. 3924 ff.

⁴¹ Bl. d. A. 4192 ff.

E. Formelle Untersagungsvoraussetzungen

I. Anwendungsbereich des GWB

- (79) Das Zusammenschlussvorhaben unterliegt der Fusionskontrolle nach den §§ 35 ff. GWB. Sowohl Miba als auch Zollern BHW sind in Deutschland tätig und erzielen hier Umsätze (vgl. § 185 Abs. 2 GWB). Die Umsatzschwellen des § 35 Abs. 1 GWB werden überschritten. Die Umsatzerlöse der beteiligten Unternehmen lagen im vergangenen Geschäftsjahr weltweit über 500 Mio. Euro. Sie hatten zudem mehr als 25 Mio. Euro Umsatzerlöse im Inland und Zollern BHW erzielte im Jahr 2017 insgesamt Inlandsumsätze in Höhe von mehr als 5 Mio. Euro. Die Ausnahmen des § 35 Abs. 2 GWB sind nicht einschlägig. Die Umsatzschwellen des Art. 1 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (FKVO) werden dagegen nicht überschritten, weil der weltweite Umsatz von Miba im Geschäftsjahr 2016/2017 deutlich unter 5 Mrd. Euro beziehungsweise 2,5 Mrd. Euro liegt. Das Vorhaben unterliegt der Kontrollpflicht nach dem GWB.

II. Zusammenschlusstatbestände

- (80) Der Erwerb erfüllt die Zusammenschlusstatbestände des § 37 Abs. 1 Nr. 2 (Erwerb der alleinigen Kontrolle durch Miba) und des Anteilserwerb nach § 37 Abs. 1 Nr. 3 lit. a) (Miba), lit. b) (Zollern) und Satz 3 (Gemeinschaftsunternehmen) GWB.

F. Materielle Untersagungsvoraussetzungen

I. Marktabgrenzung

1. Sachliche Marktabgrenzung

- (81) Lager haben die Aufgabe, drehende Maschinenteile (z.B. eine Welle) zu führen, Kräfte vom beweglichen auf das ruhende Bauteil zu übertragen und dienen der funktionellen Verbindung von Maschinenteilen, z.B. der Verbindung einer Lagerschale, einer Lagerbuchse oder eines Lagerrings mit einer Welle oder einem Wellenzapfen. Im Maschinenbau spielen Lager eine zentrale Rolle überall dort, wo Maschinenteile stabil, flexibel und mit möglichst wenig Reibungsverlust Bewegungen ausführen müssen. Eine Reduzierung von Reibung und Verschleiß wird durch eine Trennung der relativ zueinander bewegten

Flächen erzielt. Grundlegende Konstruktionsprinzipien bei Lagern sind Wälzlager⁴² und Gleitlager,⁴³ bei letzteren sind hydrostatische Gleitlager⁴⁴ und hydrodynamische Gleitlager⁴⁵ zu unterscheiden.

- (82) Das Zusammenschlussvorhaben betrifft die Herstellung und den Vertrieb von hydrodynamischen Gleitlagern. Es führt zu Überschneidungen bei von den Zusammenschlussbeteiligten als „Industrie-Gleitlagern“ und als „Gleitlager für Großmotoren“ bezeichneten Gleitlagern.
- (83) Die von den Zusammenschlussbeteiligten für zutreffend gehaltene Marktabgrenzung führt insbesondere im Großmotorenbereich zu einer Vielzahl angeblich eigenständiger sachlicher Märkte. Die Zusammenschlussbeteiligten leiten dies unter anderem aus dem Gesichtspunkt der (fehlenden) Angebotsumstellungsflexibilität ab, benennen aber keine völlig eindeutigen Zurechnungskriterien für die Zuordnung von Gleitlagern zu den von ihnen vorgeschlagenen Märkten (dazu unter a).
- (84) Die von den Zusammenschlussbeteiligten für zutreffend gehaltene Marktabgrenzung wird von befragten Kunden und Wettbewerbern nicht uneingeschränkt geteilt. (dazu unter b).
- (85) Nur diese von den Zusammenschlussbeteiligten vorgeschlagene Marktabgrenzung führt im Ergebnis dazu, dass für weite Teile des Vorhabens unabhängig von der rechtlichen Bewertung keine Untersagung ausgesprochen werden könnte, da bei dieser Marktabgrenzung die Voraussetzungen der Bagatellmarktklausel (§ 36 S. 2 Nr. 2 GWB) erfüllt wären. Im Laufe des Verfahrens haben die Zusammenschlussbeteiligten erklärt, dass auch eine Marktbetrachtung sachgerecht sei, die größere Einheiten umfasse, so dass in diesem Fall nicht die Voraussetzungen des § 36 S. 2 Nr. 2 GWB erfüllt sind. Allerdings

⁴² Bei Wälzlagern befinden sich Wälzkörper zwischen den beweglichen Teilen. Meistens handelt es sich dabei um Kugeln oder Rollen.

⁴³ Bei einem Gleitlager findet im Gegensatz zur Rotationsbewegung beim Wälzlager eine Gleitbewegung zwischen dem Lager und gelagertem Teil (Welle/ Achse) statt.

⁴⁴ Bei hydrostatischen Gleitlagern existiert eine Vollschmierung auch während des Anfahrens und Auslaufens, da hier das Schmiermittel mit einer externen Pumpe zwischen Buchse und Welle gepresst wird.

⁴⁵ Bei hydrodynamischen Gleitlagern erfolgt die Trennung der relativ zueinander bewegten Oberflächen durch einen Schmierfilm (Flüssigkeitsreibung). Der Druck im Schmiermittel entsteht durch Pumpwirkung der beiden sich gegeneinander bewegenden Teile. Sie bilden selbsttätig einen Keilspalt, in den hinein das Schmiermittel von der sich drehenden Welle mitgenommen wird und dabei Druckerhöhung erfährt. Während des Anfahrens und Auslaufens ist der Druck allerdings nicht ausreichend, so dass Festkörperkontakt besteht und Mischreibung stattfindet.

sind die Zusammenschlussbeteiligten der Ansicht, dass die Marktabgrenzung dann so weit zu fassen sei, dass der gemeinsame Marktanteil in diesem Fall jedenfalls unter der Grenze des § 18 Abs. 4 GWB für die Vermutung der Einzelmarktbeherrschung liege.

- (86) Die Marktabgrenzung dient der Eingrenzung des Bereichs, auf dem die Wettbewerbsintensität und die Wettbewerbsstrukturen bestimmt werden. Sie ist ein Hilfsmittel, um die Wettbewerbskräfte zu ermitteln, denen die Zusammenschlussbeteiligten tatsächlich ausgesetzt sind.⁴⁶
- (87) Nach Auffassung der Beschlussabteilung sind bei Gleitlagern, die in Verbrennungsmotoren verbaut werden, zu unterscheiden:
1. Gleitlager zum Einsatz in Verbrennungsmotoren in Automotive-Anwendungen, z.B. Pkw und Transporter;
 2. Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren für Schwerlast-Fahrzeuge (Heavy Duty), wie schwere Lkw, Bau- und Landmaschinen, und
 3. Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser (Large Bore Engines) für Schiffe, Lokomotiven und stationäre Energieanwendungen.
- (88) Bei Gleitlagern zum Einsatz in Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser hält die Beschlussabteilung eine weitere Unterteilung in Gleitlager für langsam laufende 2-Taktmotoren, Gleitlager für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren, Gleitlager für schnell laufende 4-Taktmotoren und Gleitlager für Kolbenkompressoren nicht für angebracht. Insbesondere ist die Beschlussabteilung der Auffassung, dass es angesichts der nicht einheitlichen Unterteilung auf der Grundlage der Drehzahl und der Überschneidung zwischen mittelschnell und schnell laufenden 4-Taktmotoren weder technisch trennscharf noch wirtschaftlich sinnvoll ist, nach Drehzahlen unterteilte separate sachliche Märkte abzugrenzen.
- (89) Die Frage, ob es eine dem Automobilbereich vergleichbare Separierung zwischen OEM/OES auf der einen und IAM auf der anderen Seite für Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser gibt, kann offen gelassen werden.

⁴⁶ BGH, 11.11.2008, KVR 60/07 „E.ON/Stadtwerke Eschwege“, BGHZ 178, 285, Rn. 17; Kallfaß in Langen/Bunte Kartellrecht, Bd. 1, § 36 Rn. 51, 13. Auflage (2018).

- (90) Selbst wenn eine weitere Unterteilung nach Gleitlagern für 2-Taktmotoren, 4-Taktmotoren und Kolbenkompressoren und nach OEM/OES und IAM erfolgt, wie die Zusammenschlussbeteiligten sie aufgrund ihrer Ausführungen zur Angebotsumstellungsflexibilität vorschlagen, ist das Ergebnis der wettbewerblichen Würdigung gleich.
- (91) Soweit die Zusammenschlussbeteiligten in ihrer Erwiderung auf die Abmahnung der Beschlussabteilung vortragen, dass Gleitlager für Heavy Duty-Anwendungen und Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser als ein sachlicher Markt abgegrenzt werden sollten, ist ein abschließende Entscheidung ebenfalls nicht erforderlich. Denn das Ergebnis der wettbewerblichen Würdigung ändert sich nicht, wenn diese auf der Grundlage einer Kombination der Aktivitäten der Miba bei Gleitlagern für Schwerlast-Einheiten (z.B. Lkw, Bau- und Landmaschinen) und der beiden Zusammenschlussbeteiligten bei Gleitlagern für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser (z.B. Stromaggregate, Lokomotiven, Schiffe) erfolgt.

a) Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten

- (92) Nach dem Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten seien im gesamten Gleitlagerbereich die Märkte nach Bauart, Auslegung und Anwendung abzugrenzen. Es bestehe keine Austauschbarkeit aus Sicht der Nachfrager. Eine technisch und wirtschaftlich sinnvolle Gleitlagerung werde grundsätzlich individuell für eine spezifische Anwendung hergestellt. Sie erfordere daher jeweils auch ein spezifisches Fertigungs- und Anwendungs-Knowhow. Zudem müsse ein Zertifizierungsverfahren durchlaufen werden. Daher sei zwischen den verschiedenen Einzelsegmenten von Gleitlagerprodukten keine signifikante Austauschbarkeit aus Sicht der Nachfrager gegeben.
- (93) Auch die Angebotssubstituierbarkeit sei stark eingeschränkt. Denn die Gleitlagerkonstruktion und die Werkstoffkombinationen hingen im Wesentlichen vom Konstruktionsprinzip der Endanwendung, ihrer Größe und den Einsatzbedingungen ab. Die verschiedenen Gleitlagerprodukte unterschieden sich insoweit insbesondere im Hinblick auf Durchmesser, Materialstärke und die verwendeten Werkstoffe. Dementsprechend hätten sich auch die Anbieter spezialisiert.
- (94) Die Zusammenschlussbeteiligten tragen in ihrer Anmeldung vor, dass grob zwischen Automotive- und Non-Automotive Gleitlagern unterschieden werden könnte. Innerhalb des Non-Automotive Segments könnten im Wesentlichen Gleitlager für Großmotoren einerseits und Industriegleitlager andererseits unterschieden werden. Gleitlager für Großmotoren umfassten zum Beispiel Großmotoren für die Schifffahrt, Kraftwerke, schwere Nutz-

fahrzeuge (inklusive Baumaschinen) sowie Kolbenkompressoren. Industriegleitlager beinhalteten zum Beispiel Gleitlager für Gas- und Dampfturbinen, Großgetriebe sowie Turbo-kompressoren.

- (95) Eine weitere Unterscheidung der Produktmärkte sei nach der etablierten Marktabgrenzungspraxis bei Industrieprodukten zwischen dem Markt für Originalteile (Erstausrüstung) und Originalersatzteile (OEM/OES) einerseits und dem unabhängigen Ersatzteilmarkt (IAM) andererseits geboten, da sich die Vertriebsstrukturen und Kundengruppen sowie das Preisniveau in beiden Segmenten erheblich unterschieden.
- (96) Nach Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten sei bei Großmotorengleitlagern zu unterteilen nach:
- i) Gleitlagern für OEM/OES-Markt für langsam laufende 2-Taktmotoren,⁴⁷
 - ii) Gleitlagern für OEM/OES-Markt für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren,⁴⁸
 - iii) Gleitlagern für IAM-Markt für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren,⁴⁹
 - iv) Gleitlagern für OEM/OES-Markt für schnell laufende 4-Taktmotoren,⁵⁰ und
 - v) Gleitlagern für OEM/OES-Markt für Kolbenkompressoren,⁵¹
- die jeweils eigenständige sachlich relevante Märkte darstellten.
- (97) Die bei Gleitlagern für Großmotoren vorgenommene Marktabgrenzung untermauern die Zusammenschlussbeteiligten mit der Vorlage eines ökonomischen Gutachtens von E.CA Economics GmbH (dazu im Einzelnen unter F. I. 1. C) bb).

⁴⁷ Nach dem Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten liegen auf diesem Markt in Deutschland die Voraussetzungen für einen Bagatellmarkt nach § 36 S. 2 Nr. 2 GWB vor.

⁴⁸ Nach dem Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten liegen auf diesem Markt in Deutschland die Voraussetzungen für einen Bagatellmarkt nach § 36 S. 2 Nr. 2 GWB vor.

⁴⁹ Nach dem Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten liegen auf diesem Markt in Deutschland die Voraussetzungen für einen Bagatellmarkt nach § 36 S. 2 Nr. 2 GWB vor.

⁵⁰ Auf diesem Markt liegen nach dem Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten in Deutschland die Voraussetzungen für einen Bagatellmarkt nach § 36 S. 2 Nr. 2 GWB nicht vor, aber es kommt nach Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten zu keinen horizontalen Überschneidungen.

⁵¹ Nach dem Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten liegen auf diesem Markt in Deutschland die Voraussetzungen für einen Bagatellmarkt nach § 36 S. 2 Nr. 2 GWB vor.

- (98) Nach Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten lassen sich Industriegleitlager unterscheiden nach:
- i) Kippsegment-Gleitlagern (in axialer, radialer oder kombiniert axialer-radialer Ausführung),
 - ii) Festflächen-Gleitlagern (in der Regel in radialer Ausführung),
 - iii) Gehäuse-Gleitlagern (in Form von Steh-, Mittelflansch und Flanschlagern), die meist modular aus Kippsegment- und Festflächengleitlagern für spezifische Anwendungen für Generatoren und Elektromaschinen zusammengesetzt werden und in der Regel noch an einer Seite über eine elektrische Isolierung verfügen, und
 - iv) Spezialgleitlagern für industrielle Sonderanwendungen.
- (99) In der Besprechung am 27. November 2018 sowie mit Schriftsatz vom 6. Dezember 2018 haben die Zusammenschlussbeteiligten erklärt, dass auch die von der Beschlussabteilung mit Schreiben vom 9. November 2018 für sachgerecht gehaltene Marktabgrenzung geeignet sei, die Wettbewerbsbedingungen angemessen abzubilden, sofern in diese Abgrenzung zusätzlich das Segment „Heavy Duty“ einbezogen werde. Sie begründen dies mit einer Angebotssubstituierbarkeit im Bereich S4T⁵²/Heavy Duty. Insbesondere könnten Gleitlager für Heavy Duty-Anwendungen auch auf Anlagen zur Herstellung von Gleitlagern für den S4T-Bereich produziert werden.

b) Ermittlungsergebnisse der Beschlussabteilung

- (100) Die Ermittlungen der Beschlussabteilung haben den Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten im Bereich der Gleitlager für Großmotoren nicht vollumfänglich bestätigt. Die befragten Unternehmen verwenden teilweise nicht nur eine abweichende Terminologie. Sie halten vielmehr zum Teil auch andere Abgrenzungen für sachgerecht. Dies betrifft sowohl die Austauschbarkeit aus Kunden – als auch die Umstellungsmöglichkeit aus Wettbewerbersicht.
- (101) Die Beschlussabteilung hat zu den von den Zusammenschlussbeteiligten vorgetragenen sachlichen Marktabgrenzungen Wettbewerber und Kunden in der ersten und zweiten Ver-

⁵² S4T = schnell laufende 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser.

fahrensphase befragt. Die befragten Unternehmen haben unter anderem Folgendes vorgetragen:

Automotive und Non-Automotive Gleitlager

- (102) Eine Unterscheidung nach Automotive- und Non-Automotive Gleitlagern treffe für die Größe der Bauteile zu, da die Größe der Gleitlager spezifische Fertigungseinrichtungen notwendig mache. Darüber hinaus seien die großen Unterschiede in den Produktionsvolumina ausschlaggebend. Eine Unterscheidung nach Automotive versus Non-Automotive Gleitlager sei für die eingesetzten Technologien jedoch nicht valide, da diese durch gleiche Wirkprinzipien und Auslegungsmethoden erfolgen, unabhängig von der Anwendung im Bereich Automotive- oder Non-Automotive.⁵³
- (103) Aus technologischer Sicht und Entwicklungssicht würden in den Bereichen Automotive und schwere Baumaschinen ähnliche Motoren verwendet. Diese Produkte würden daher zusammen als Motorenlager bezeichnet. Insbesondere könnten Gleitlager für Motoren für Schwerlastkraftwagen und schwere Baumaschinen zusammen betrachtet werden.⁵⁴
- (104) Hydrodynamische Gleitlager unterschieden sich hauptsächlich durch ihre Größe (Durchmesser). Die verwendete Technologie und der Konstruktionstyp seien grundsätzlich gleich. Die Physik sei ähnlich.⁵⁵
- (105) Technologien aus dem Automotive-Bereich, wie z.B. Sputterlager, Dreistofflager und Zweistofflager würden auch bei Lagerschalen für Großmotoren eingesetzt.⁵⁶

Dickwandlager und Dünnwandlager

- (106) Eine alternative produktbezogene Differenzierung könne durch eine Einteilung in Dünnwandlager und Dickwandlager erfolgen. Dünnwandlager umfassten alle Automotive sowie Teile der Non-Automotive Gleitlager, deren Geometrie und Bauteilsteifigkeit durch die aufnehmende Maschinenstruktur erreicht werde. Dickwandlager verfügten über einen ausreichend dimensionierten Stützkörper und bräuchten keine umgebende Abstützungs-

⁵³ Bl. d. A. 1451, 1452.

⁵⁴ Bl. d. A. 1434.

⁵⁵ Bl. d. A. 1434.

⁵⁶ Bl. d. A. 1451.

struktur. Wandstärkenunterschiede bedingten wesentlich voneinander abweichende Fertigungstechnologien.⁵⁷

Stationär und instationär belastete Gleitlager

- (107) Eine Unterscheidung könne nach stationär und instationär belasteten Gleitlagern erfolgen, da sich beide Gruppen stark in der Konstruktion und den Anwendungen unterschieden.⁵⁸
- (108) Die Gruppe der stationär belasteten Gleitlager finde Anwendung in Turbinen, Turbokompressoren, Pumpen, Generatoren, Elektromotoren und Großgetrieben. Die Gruppe der instationär belasteten Gleitlager finde Anwendung in Kolbenmaschinen wie Verbrennungsmotoren und Kolbenkompressoren.⁵⁹
- (109) Instationär belastete Gleitlager kämen zur Anwendung in den Bereichen Automotive/Light Duty (z.B. Pkw, Transporter), Heavy Duty (z.B. Lkw, Bau- und Landmaschinen) und Large Bore (z.B. Stromaggregate, Lokomotiven, Schiffe). Die drei Kategorien unterschieden sich in technischer Hinsicht im Wesentlichen nach der Größe (gemessen in Durchmesser und Wandstärke) und der Konstruktionsweise (z.B. Stahl/Aluminium-Zweischichtlager). Allerdings seien die Produktgruppen nicht scharf voneinander getrennt. Sowohl bei der Größe als auch bei der Konstruktionsweise gebe es Überschneidungen. Insbesondere bei der Größe gebe es Überschneidungen zwischen „Heavy Duty“ und „Large Bore“. Die Vielfalt der möglichen Konstruktionsweisen nehme von „Automotive“ über „Heavy Duty“ zu „Large Bore“ zu.⁶⁰

Unterscheidung nach Größe, Konstruktion oder Anwendung

- (110) Eine Unterscheidung bei Gleitlagern sollte auf der Grundlage von Größe und Anwendungen erfolgen. Danach ergäben sich folgende Kategorien: Gleitlager für Pkw-Motoren und andere Motoren mit vergleichbarer Größe, wie zum Beispiel landwirtschaftlich genutzte Maschinen, kleinere Baumaschinen, industrielle Maschinen und Schiffe, Gleitlager für größere als die zuvor genannten Motoren inklusive Motoren für Busse und

⁵⁷ Bl. d. A. 1424.

⁵⁸ Bl. d. A. 2101.

⁵⁹ Bl. d. A. 2101.

⁶⁰ Bl. d. A. 2101.

Lkws, mittlere bis große Baumaschinen, Industriemaschinen und größere Schiffe, und Gleitlager für 2-Taktgroßmotoren für große Schiffe, wie Containerschiffe und Tanker.⁶¹

Unterscheidung nach Gleitlagern für Motoren für Schiffsbau/schwere Nutzfahrzeuge und Otto- und Dieselmotoren für Pkw

- (111) Bei Gleitlagern für Motoren ließen sich zwei Gruppen unterscheiden, und zwar einerseits langsam- und mittelschnell laufende 2-Takt- und 4-Taktmotoren für den Schiffsbau und schwere Nutzfahrzeuge sowie andererseits Gleitlager für schnell laufende Viertaktmotoren mit über 2000 Umdrehungen pro Minute für Otto- und Dieselmotoren im Pkw-Bereich. Größe, Durchmesser und Materialstärke seien keine Kriterien für eine Unterteilung.⁶²

Keine Unterteilung bei Gleitlagern für Großmotoren nach Drehzahl aus Kundensicht

- (112) Gleitlager für Großmotoren seien aus Sicht der Kunden ein einheitlicher Markt, da eine weitere Unterteilung zwischen Gleitlagern auf der Grundlage unterschiedlicher Drehzahlen nicht angebracht sei. Vielmehr sei der Unterschied zwischen Motoren mit niedriger Drehzahl, mittlerer Drehzahl und hoher Drehzahl vernachlässigbar und habe keinen Einfluss auf die Wahl des Gleitlagers. Ein für Niedrigdrehzahlmotoren geeignetes Gleitlager sei gleichermaßen für Mittelschnell- und Hochgeschwindigkeitsmotoren geeignet. Die Drehzahl des Motors sei kein entscheidender Faktor für die Wahl des Gleitlagers und die anschließende Kaufentscheidung.⁶³
- (113) Grundsätzlich seien die Spezifikationen von Gleitlagern bei Motoren mit unterschiedlichen Drehzahlen ähnlich. Die Drehzahl des Motors stelle daher nur einen Parameter der Eigenschaften dar, die ein Gleitlager erfüllen müsse. Die Wahl der Konstruktion, des Materials und/oder der Technologie hänge von Parametern ab, wie zum Beispiel Oberflächengeschwindigkeit⁶⁴, Lagerbelastung⁶⁵, Lebensdauer⁶⁶ und den Kosten des Gleitlagers. Die spezifischen Lagerbelastungen, die durch den Druck im Schmierpalt und die minimale Dicke des Schmierpaltens bestimmt würden, seien für stark beanspruchte Verbren-

⁶¹ Bl. d. A. 2246.

⁶² Bl. d. A. 2114.

⁶³ Bl. d. A. 1520.

⁶⁴ „Oberflächengeschwindigkeit“ sei die Geschwindigkeit der Welle im Vergleich zur Geschwindigkeit der Oberfläche des Gleitlagers.

⁶⁵ „Lagerbelastung“ sei die Kraft, die auf die Übertragungsfläche des Gleitlagers ausgeübt werde.

⁶⁶ „Lebensdauer“ bezeichne die Gesamtbetriebsstunden eines Gleitlagers.

nungsmotoren unterschiedlicher Größe ähnlich. Darüber hinaus sei es durchaus möglich, dass Motoren mit niedriger Drehzahl, mittlerer Drehzahl und hoher Drehzahl die gleiche Oberflächengeschwindigkeit, Lagerbelastung und zu erwartende Lebensdauer erzielen. Wenn die Konstruktion eines Lagersystems, das in einem Motor mit niedriger, mittlerer oder hoher Drehzahl verwendet werde, zu der gleichen Oberflächengeschwindigkeit und Lagerbelastung führe, habe die Drehzahl keinen Einfluss auf die Wahl des Gleitlagers. Das bedeute, dass andere Aspekte wie Verschleißbeständigkeit, Robustheit gegenüber Verunreinigungen und korrodierende Materialien in den verwendeten Schmiermitteln relevant würden. Entscheidende Merkmale in diesem Sinne seien die Lagerkonstruktion, das Material des Lagers und die geometrische Dimensionierung, da diese die zulässige Lagerbelastung und Tragfähigkeit des Gleitlagers wesentlich mitbestimmen. Motorenhersteller versuchten diese Parameter mit den Anforderungen des Motors in Einklang zu bringen. Letztendlich bestimmten die beabsichtigte Endanwendung im Motor und die zugehörigen technischen Rahmenbedingungen eher die Wahl der Gleitlager als eine Unterscheidung des Motors in langsame, mittlere und hohe Drehzahl.⁶⁷

Keine Unterteilung bei Gleitlagern für Großmotoren nach Drehzahl aus Anbieter-sicht

- (114) Gleitlager für Großmotoren würden nur von wenigen Anbietern angeboten. Die unterschiedlichen Drehzahlen seien für eine Unterscheidung nicht von Relevanz, was eher für eine zusammenfassende Betrachtung spreche.⁶⁸
- (115) Der Produktionsbereich der Gleitlager für Großmotoren könnte aus Angebotssicht grundsätzlich als ein einheitlicher Markt angesehen werden, soweit ein Hersteller in der Lage sei, sämtliche Arten von Gleitlagern herzustellen. Die Gleitlager unterschieden sich hauptsächlich im Design, die grundsätzliche Physik sei dieselbe. Auch Materialkonzepte und verwendete Funktionen seien ähnlich.⁶⁹

Gleitlager für langsam laufende 2-Taktmotoren als eigenständiger sachlich relevanter Markt

⁶⁷ Bl. d. A. 3544, 3545.

⁶⁸ Bl. d. A. 1990.

⁶⁹ Bl. d. A. 1436.

- (116) Was Gleitlager für langsam laufende 2-Taktmotoren betreffe, könnten diese als eigener sachlich relevanter Produktmarkt abzugrenzen sein. Die Nachfrager für diese Gleitlager seien andere als für andere Gleitlager für große Antriebe. Denn die Qualität und Spezifikationen für Gleitlager, die in langsam laufenden 2-Taktmotoren, hauptsächlich in großen Schiffen, zum Einsatz kommen, seien einzigartig und völlig verschieden von anderen Gleitlagern.⁷⁰

Gleitlager für 4-Taktmotoren als einheitlicher sachlich relevanter Markt

- (117) Dagegen mache es keinen wirtschaftlichen Sinn nach Gleitlagern für den OEM/OES-Markt für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren, Gleitlagern für den IAM-Markt für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren, Gleitlagern für den OEM/OES-Markt für schnell laufende 4-Taktmotoren und Gleitlagern für den OEM/OES-Markt für Kolbenkompressoren zu segmentieren. Denn die Spezifikationen und die erforderliche Qualität für diese Produkte seien grundsätzlich gleich. Auch die Abnehmer für diese Produkte, MAN, Caterpillar, Rolls Royce, Wärtsilä und Mitsubishi Heavy Industries, überschneiden sich. Aus Anbietersicht seien die Technologien und die Produktionseinrichtungen ähnlich, könnten aber nach Größe entsprechend den Ausführungen in Randnummer 110 unterteilt werden.⁷¹

Unterscheidung nach OEM/OES und IAM

- (118) Was die von den Zusammenschlussbeteiligten vorgeschlagene Unterscheidung nach OEM/OES und IAM bei Gleitlagern für Großmotoren betrifft, teilten vier der befragten Wettbewerber⁷² diese Einschätzung. Ein weiterer Wettbewerber teilte die Einschätzung nur für Gleitlager für mittelschnell laufende und schnell laufende 4-Taktmotoren und Kolbenkompressoren.⁷³
- (119) Ein anderer Wettbewerber führte insoweit aus, dass im Markt benötigte Ersatzteile je nach Verfügbarkeit oder Preis direkt von den Serviceabteilungen der OE's oder unabhängigen Händlern verkauft würden. Somit könne der Markt als ein Markt betrachtet werden. In den vorstehend genannten Fällen seien die Bezugsquellen die gleichen Produzenten. Die verkauften Produkte seien in der Regel identisch. Oftmals bedienten auch alle Marktteilneh-

⁷⁰ Bl. d. A. 2228, 2229.

⁷¹ Bl. d. A. 2229.

⁷² Bl. d. A. 1397; Bl. d. A. 1399, Bl. d. A. 1418, Bl. d. A. 1512. Bl. d. A. 1989.

⁷³ Bl. d. A. 1435.

mer beide Segmente, d.h. Belieferung der OE genauso wie der Großhändler für den IAM. Die kommerziellen Bedingungen für die Belieferung der OE einerseits und des IAM andererseits könnten sich aufgrund unterschiedlicher Volumen, Verpackungsvorgaben und ähnlicher Gesichtspunkte aber unterscheiden.⁷⁴

- (120) Ein anderer Wettbewerber führte aus, dass die Märkte für Gleitlager für OEM/OES und IAM nicht separat abgegrenzt werden sollten. Anders als im IAM für Gleitlager im Automobilbereich, wo auch andere als die Hersteller der Originalteile einträten, seien die Hersteller für Gleitlager für Großmotoren im IAM hauptsächlich diejenigen, die Originalteile herstellten. Obwohl die Kunden im OEM/OES Markt bis zu einem gewissen Grad andere als die Kunden im IAM sein könnten, seien die Vertriebswege für den OEM/OES Markt und den IAM grundsätzlich gleich.⁷⁵
- (121) Ein anderer Wettbewerber führte aus, dass die Abgrenzung unterschiedlicher Märkte für Originalteile und Ersatzteile nicht zutreffend sei, da beide Vertriebswege identische Produkte umfassten. Der einzige Unterschied sei der Vertriebsweg. Während Originalteile an Tier 1- oder Tier 2-Hersteller geliefert würden, erfolge im Ersatzteilbereich üblicherweise der Vertrieb über Händler.⁷⁶
- (122) Von den befragten Kunden hat einer die Unterteilung der Zusammenschlussbeteiligten geteilt, aber ausgeführt, dass im unabhängigen Ersatzteilmarkt laut IMO⁷⁷-Regularien die Besitzer und Betreiber von Schiffsmotoren nur Ersatzteile bezögen, welche die Zertifizierungen der Klassifizierungsgesellschaften (DNV-GL⁷⁸ oder Bureau Veritas⁷⁹) hätten. Bei den größeren Mittelschnellläufern (insbesondere älterer Baureihen) seien im Wesentli-

⁷⁴ Bl. d. A. 2119.

⁷⁵ Bl. d. A. 2248, 2249.

⁷⁶ Bl. d. A. 2114.

⁷⁷ Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in London.

⁷⁸ DNV GL mit Sitz in der Kommune Bærum (Norwegen) ist eine internationale Klassifikationsgesellschaft und Experte in den Bereichen technische Beratung, Ingenieurdienstleistungen, Zertifizierungen und Risikomanagement. DNV GL ist im Jahr 2013 durch einen Zusammenschluss der zwei führenden Klassifikationsgesellschaften Det Norske Veritas (Norwegen) und Germanischer Lloyd (Deutschland) entstanden.

⁷⁹ Bureau Veritas ist eine Inspektions-, Klassifikations- und Zertifizierungsgesellschaft, die aus einem im Jahr 1828 in Antwerpen gegründeten Informationsbüro für maritime Versicherungen hervorging. Seit 1833 befindet sich der Hauptsitz des Unternehmens in Paris. Bureau Veritas ist bei der Konformitätsbewertung und Zertifizierung in den Bereichen Qualität, Gesundheit & Sicherheit, Umwelt und Soziale Verantwortung tätig.

chen die beiden Lieferanten Miba und Zollern BHW entsprechend zertifiziert, was sich aber durch eine entsprechende Zertifizierung anderer Hersteller ändern könne.⁸⁰

- (123) Andere befragte Kunden haben eine Unterteilung aus den nachfolgend dargestellten Gründen abgelehnt:
- (124) Eine Unterscheidung nach OEM/OES und IAM im Bereich Großmotoren-Gleitlager sei nicht sinnvoll, da exakt die gleichen Gleitlager über den OEM/OES-Vertriebsweg und den IAM-Vertriebsweg verkauft und von Kunden verwendet würden. Es bestehe kein Unterschied zwischen einem „OEM/OES-Gleitlager“ und einem „IAM-Gleitlager“.⁸¹
- (125) Der Kundenstamm zwischen Erstausrüstung und Ersatzteilmarkt unterscheide sich nicht. Bauteile für das Ersatzteilgeschäft würden bei denselben Lieferanten beschafft, die auch Bauteile für die Erstausrüstung lieferten, da aufgrund der doch eher geringen Stückzahlen (im Vergleich zum Automotive Segment) eine Differenzierung nicht wirtschaftlich wäre.⁸²
- (126) Was eine Unterscheidung nach OEM/OES und IAM im Bereich Industriegleitlager betrifft, haben die befragten Wettbewerber teilweise einer Unterteilung zugestimmt⁸³ und teilweise einer solchen nicht uneingeschränkt zugestimmt⁸⁴, während die befragten Kunden einer Unterteilung eher nicht zugestimmt haben.⁸⁵

c) Sachliche Abgrenzung bei Industrie-Gleitlagern und Gleitlagern für Großmotoren

aa) Entscheidungen in der Vergangenheit

- (127) Die Beschlussabteilung hat sich in dem Verfahren B5-74/01-BF Goodrich/Dana Corporation mit Trockengleitlagern, in dem Verfahren B5-296/07 Smiths Group/ Kontroll-erwerb Sartorius Bearing Technology GmbH, Göttingen, mit hydrodynamischen Gleitlagern für Hochleistungsgetriebe und in dem Verfahren B5-73/17 [...] mit Motorengleitlagern befasst.

⁸⁰ Bl. d. A. 1452.

⁸¹ Bl. d. A. 1519.

⁸² Bl. d. A. 1477.

⁸³ Bl. d. A. 1418, Bl. d. A. 1444, Bl. d. A. 1512.

⁸⁴ Bl. d. A. 1425, Bl. d. A. 1943.

⁸⁵ Bl. d. A. 1405, Bl. d. A. 1462, Bl. d. A. 1482, Bl. d. A. 1497, Bl. d. A. 2481, Bl. d. A. 2147.

- (128) Darüber hinaus hatte die Beschlussabteilung in den 1990er Jahren mehrere Verfahren, die Gleitlager betrafen, unter anderem die Verfahren B5-25/95 T&N/Kolbenschmidt und B5-130/97 Federal Mogul/T&N plc. In dem Verfahren B5-25/95 T&N/Kolbenschmidt wurde unter anderem festgestellt, dass Gleitlager als Einschichtlager (aus Metall oder Polymer) oder als Mehrschichtlager gefertigt würden. Mehrschichtlager würden in zwei grundsätzlich verschiedenen Varianten – als Stahl/Metall- und als Stahl/Kunststoff-Lager - produziert. Reine Polymerlager bildeten eine weitere Klasse der Gleitlager.
- (129) In dem Verfahren B5-130/97 Federal Mogul/T&N plc. UK hat die Beschlussabteilung zur Ermittlung der Verhältnisse auf den vom Zusammenschluss betroffenen Märkten umfangreiche Befragungen durchgeführt. Im Rahmen der Markterhebung wurden von den Zusammenschlussbeteiligten benannte Wettbewerber, unter anderen KS Gleitlager, Mahle/Metal Leve, Igus, Zollern BHW, Sartorius, Carl Baguhn, Caro Prometa, Admos Gleitlager, Storm, SKF Gleitlager und Renk befragt. Weiterhin wurden befragt in Deutschland produzierende Kfz-Hersteller (Pkw, Lkw, Busse), unter anderen VW, Audi, BMW, Ford, Daimler-Benz, Opel, Iveco, MAN und Neoplan, sowie die jeweils fünf größten Abnehmer der damaligen Zusammenschlussbeteiligten aus dem Automotive-Bereich (Zulieferer der Automobilindustrie) und dem Non-Automotive-Bereich. Die aus den Antworten abgeleiteten Aussagen zu den Marktverhältnissen basierten insoweit auf einer breiten empirischen Grundlage.
- (130) Dabei wurden die nachfolgend dargestellten fünf sachlich relevanten Märkte für Gleitlager abgegrenzt und von den im Rahmen der durchgeführten Ermittlungen befragten Unternehmen als zutreffende Marktabgrenzung bewertet. Danach sollte eine Unterteilung erfolgen in dickwandige (Stahl/Metall)-Gleitlager, die in Großmotoren und in Maschinen eingebaut werden, dünnwandige (Stahl/Metall)-Gleitlager, die in Motoren – vorwiegend Kfz-Motoren – eingesetzt werden, Stahl/Kunststoff-Gleitlager, die nicht in Motoren eingesetzt werden, Kunststoff-Gleitlager, die nur aus Kunststoffen bestehen, Massiv-Metall-Gleitlager, die nur aus einem Metall bestehen.
- (131) Die Beschlussabteilung hat den Zusammenschlussbeteiligten mit Schreiben vom 17. August 2018 mitgeteilt, dass sie auf der Grundlage ihrer Entscheidungspraxis in der Vergangenheit eine Unterteilung der dickwandigen Stahl/Metall/Gleitlager nach den wirtschaftlichen und technischen Einsatzbereichen in Maschinenlager (Turbinen, Turbolader, Turbogetriebe) und in Motoren-/Kolbenkompressoren-Gleitlager in Betracht ziehe und um entsprechende Umsatzangaben gebeten. Bereits im Vorfeld der Anmeldung hat die Beschlussabteilung auch um Umsatz- und Anteilsangaben für Gleitlager für Großmotoren

insgesamt weltweit und EWR-weit für Miba, Zollern BHW und deren Wettbewerber gegeben.⁸⁶ Dem sind die Zusammenschlussbeteiligten mit Schreiben vom 23. August 2018 nachgekommen.⁸⁷

- (132) Die Zusammenschlussbeteiligten haben mit Schreiben vom 18. September 2018 zur alternativen sachlichen Marktabgrenzung vom 17. August 2018 Stellung genommen und weiteren Sachvortrag zur Marktabgrenzung und wettbewerblichen Würdigung sowie eine wettbewerbsökonomische Stellungnahme zur sachlichen Marktabgrenzung von E.CA. Economics GmbH vorgelegt.⁸⁸
- (133) Nach Auffassung der Zusammenschlussbeteiligten sei eine Trennung von Dickwand- und Dünnwandlagern nicht geeignet, um eine klare und vernünftige Zuordnung der Produkte zu erhalten und damit die relevanten Wettbewerbskräfte auf den jeweiligen Märkten zu ermitteln. Das Kriterium der Dick- und Dünnwandigkeit von Gleitlagern sei nicht trennscharf genug für eine robuste Marktabgrenzung. Eine sinnvolle, differenzierte und sachgerechte Marktabgrenzung werde erreicht durch den Ansatz der Zusammenschlussbeteiligten, der neben Durchmesser und Dicke auch noch auf die benötigten Vormaterialien und Oberflächenbeschichtungen als Unterscheidungsmerkmale für den typisierten Verwendungszweck eines Motors (nach Drehzahl) beziehungsweise einer Maschine abstelle.

bb) Das von den Zusammenschlussbeteiligten vorgelegte Gutachten

- (134) Die dem Gutachten zugrunde liegenden Annahmen sind in Bezug auf die Frage der Angebotsumstellungsflexibilität ausschließlich an den Produktionsbedingungen der Zusammenschlussbeteiligten orientiert. Eine Überprüfung der dort dargestellten Wirtschaftlichkeitsüberlegungen ist aufgrund fehlender Offenlegung nicht möglich. Die Überlegungen zum „SSNIP-Test“ wären zudem nicht verallgemeinerungsfähig.
- (135) Das ökonomische Gutachten vom 18. September 2018, welches von E.CA Economics GmbH erstellt und am selben Tag beim Bundeskartellamt eingereicht wurde (im Folgenden: „Privatgutachten“), beschäftigt sich im Wesentlichen mit Fragen der sachlichen Marktabgrenzung von Großmotorengleitlagern. Dafür wird insbesondere auf die Angebotsumstellungsflexibilität in der Produktion zwischen Gleitlagern für langsam laufende 2-

⁸⁶ Bl. d. A. 210 – 244.

⁸⁷ Bl. d. A., 2165 - 2113 a-d, insbesondere Bl. d. A. 2212.

⁸⁸ Bl. d. A. 2549 ff.

Taktmotoren, für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren und für schnell laufende 4-Taktmotoren eingegangen. Eine nähere Betrachtung der Angebotsumstellungsflexibilität in der Produktion von Gleitlagern für Kolbenkompressoren erfolgt mit Verweis auf die verschiedenen Nachfrager und Anwendungszwecke nicht, da hierbei von einem separaten Markt auszugehen sei.

- (136) Im Vergleich zu anderen ökonomischen Privatgutachten, die beim Bundeskartellamt typischerweise eingereicht werden, besteht im vorliegenden Privatgutachten die Besonderheit, dass es sich überwiegend um einen qualitativen Sachverhaltsvortrag handelt, und nur zu einem geringem Teil um eine ökonomisch-kartellrechtlich wertende Analyse.
- (137) Die Ausführungen zur Angebotsumstellungsflexibilität betrachten die von den Zusammenschlussbeteiligten verwendeten Maschinenparks im Hinblick auf deren technischen Nutzbarkeit für die Produktion jeweils anderer Gleitlagertypen und die hiermit verbundenen Profitabilitätsabwägungen sowie Überschneidungen in dem für die Produktion verschiedener Gleitlagertypen jeweils benötigten Knowhow. Hierbei wird eine Umstellung von Maschinen zur Produktion von kleinen Gleitlagertypen auf größere Gleitlagertypen mit Hinweis auf eine Unmöglichkeit ausgeschlossen. Lediglich die Nutzung von für die Produktion größerer Gleitlager genutzten Maschinen für die Produktion von kleineren Gleitlagern sei theoretisch denkbar.
- (138) Eine demnach denkbare Umstellung der Produktionslinie der großen Gleitlager für langsam laufende 2-Taktmotoren auf eine Produktion der kleineren Gleitlager für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren sei dennoch mit großem Aufwand verbunden, wodurch sich eine Umstellung letztlich unwirtschaftlich gestalten würde. Deswegen seien beispielsweise trotz vorhandener Überkapazitäten von Zollern BHW im Bereich Gleitlager für langsam laufende 2-Taktmotoren in der Vergangenheit diese Kapazitäten nicht für die Produktion für den Bereich Gleitlager für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren genutzt worden, bei denen eine Auslastung zwischen [...] bestünde. Bei weltweiter Betrachtung seien beide Segmente durch „erhebliche Überkapazitäten“ gekennzeichnet.
- (139) Auch eine Ausweitung der Produktion auf Gleitlager für schnell laufende 4-Taktmotoren durch Produzenten von Gleitlagern für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren sei wirtschaftlich nicht darstellbar. Die derzeitigen Marktpreise seien zu niedrig, als dass Investitionen sich hiermit amortisieren ließen. Der höhere Grad der genutzten Automatisierung und die nach Einschätzung des Privatgutachtens benötigte Sprocket-Technologie stünden für entscheidende Unterschiede im Knowhow, welches Produzenten von Gleitlagern für

mittelschnell laufende 4-Taktmotoren nicht mitbrächten und welches somit einer Angebotsumstellung im Wege stände. Eher sei ein Markteintritt aus dem Automotive-Bereich in die Produktion von Gleitlagern für schnell laufende 4-Taktmotoren denkbar. Denn auch dort sei der Grad der Automatisierung hoch und das Sputter-Verfahren fände Anwendung.

- (140) Insgesamt gebe es zwar teilweise Überlappungen zwischen den für die Herstellung verschiedener Großmotorengleitlager benötigten Maschinen. Ein Maschinenpark sei aber genau auf die Ansprüche eines bestimmten Gleitlagertyps angepasst, wodurch eine kurzfristige Umstellung zwischen keinem der drei Gleitlagertypen möglich sei. Letztlich seien es auch Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, die eine Umstellung der Produktion zwischen den drei Typen ausschließen. Aus diesen Gründen sei von drei sachlich getrennten Märkten auszugehen.
- (141) Die Beschlussabteilung stellt zunächst fest, dass das Privatgutachten eine etwaige Angebotsumstellungsflexibilität für Gleitlager für Kolbenkompressoren nicht beleuchtet.
- (142) Nachfrager von Großmotorengleitlagern benötigen Gleitlager, welche den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Anwendung entsprechen. Eine Marktabgrenzung ausschließlich über die fehlende nachfrageseitige Austauschbarkeit bestimmter einzelner Gleitlager würde in unsachgerechter Weise im Extremfall in einem eigenen Markt für jeden Anwendungszweck bzw. jedes Gleitlager resultieren. Für eine Analyse von wettbewerblichen Effekten wäre eine solche sachliche Marktabgrenzung zu eng gefasst, da sie zum einen die kundenspezifische Produktion aufgrund einzelner Aufträge („customized products“) und zum anderen die Angebotsumstellungsflexibilität in der Produktion verschiedener Gleitlager außer Acht lässt.
- (143) Die Privatgutachter erkennen dies an, machen von dieser ergänzenden Perspektive jedoch in Bezug auf Kolbenkompressoren keinen Gebrauch. So wurden auf Basis von Angebotsumstellungsflexibilität separate sachliche Märkte für Gleitlager für langsam laufende 2-Taktmotoren, mittelschnell laufende und schnell laufende 4-Taktmotoren vorgeschlagen und die Angebotsumstellungsflexibilität zwischen diesen Großmotorengleitlagern diskutiert. Allerdings fehlt die Betrachtung einer Angebotsumstellungsflexibilität zwischen diesen Großmotorengleitlagern und Gleitlagern für Kolbenkompressoren. Dort wurde eine Abgrenzung lediglich mit „ganz andere[n] Anwendungszwecke[n]“ (S. 1) begründet und im Folgenden nicht weiter betrachtet.
- (144) Die Beschlussabteilung stellt weiterhin fest, dass das Privatgutachten Unstimmigkeiten im Sachvortrag und im Vergleich mit den Ermittlungen der Beschlussabteilung enthält.

- (145) Zweifel ergeben sich bei den dargestellten Hürden einer Umstellung von Gleitlagern für mittelschnell laufende auf Gleitlager für schnell laufende 4-Taktmotoren. Demnach seien das unterschiedliche Vormaterial und das Sputter-Verfahren maßgebliche Hindernisse einer Angebotsumstellung zwischen den Gleitlagertypen (S. 17). Die Prozesse der Vormaterialbearbeitung bei Gleitlagern für mittelschnell und schnell laufende 4-Taktmotoren seien allerdings grundsätzlich vergleichbar (S. 6).
- (146) Das Privatgutachten führt die Angebotsumstellungsflexibilität der Zusammenschlussbeteiligten als ein wesentliches Kriterium zur Marktabgrenzung an (S. 3), erwähnt aber gleichzeitig, dass sich je nach Hersteller die von einer Produktionsanlage beziehungsweise – straße herstellbaren Bandbreiten an Gleitlager-Größen (z.B. definiert als Durchmesser in mm) unterscheiden. Mit den rein unternehmensspezifischen Grenzen der Angebotsumstellungsflexibilität kann allerdings keine trennscharfe Marktabgrenzung aufgestellt werden, wenn diese allenfalls die Reaktionsmöglichkeiten der Zusammenschlussbeteiligten beschränkt, nicht aber die wesentlicher Wettbewerber. Somit ist die vorgeschlagene sachliche Marktabgrenzung auf Basis verschiedene Durchmessergrößen jedenfalls in Teilbereichen Unschärfe ausgesetzt. Zum Beispiel könne Miba aus technischer Sicht mit Produktionsstraße 3 seiner für schnell laufende 4-Taktmotoren bestimmten - Gleitlagerproduktion auch einen Teil des Marktes Gleitlager für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren bedienen (S. 13).
- (147) Diese Unschärfe zeigt sich auch in den unterschiedlichen Bandbreiten in der Produktion, welche die verschiedenen Hersteller von Großmotorengleitlagern bedienen können. So nimmt das Gutachten zum Beispiel den chinesischen Hersteller CYM, der nach Einschätzung der Zusammenschlussbeteiligten eine Produktionsanlage mit Durchmessern zwischen 160 – 400 mm für Gleitlager für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren betreibt. Dieser Hersteller ist somit maschinentechnisch genau im Mittelfeld zwischen den laut Zusammenschlussbeteiligten maßgeblichen Durchmesserspannen für Gleitlager für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren (200 – 500 mm) und für schnell laufende 4-Taktmotoren (100 – 265 mm) aufgestellt und könnte damit beide von den Zusammenschlussbeteiligten als jeweils separate Märkte benannten Märkte mit nur einer Produktionsanlage bedienen (S. 14).
- (148) Zweifelhaft ist ferner, ob der dargestellte Unterschied zwischen Miba und Zollern BHW hinsichtlich des Automatisierungsgrades gleichermaßen auf Wettbewerber zutrifft und damit im vorliegenden Fall als Abgrenzungskriterium taugt.

- (149) Der Automatisierungsgrad ist zunächst als wirtschaftliche Entscheidung zu begreifen und stellt keine prinzipielle technische Hürde dar. Mit steigenden Losgrößen wird eine zunehmende Automatisierung zunehmend rentabel. Die Wirtschaftlichkeit der Automatisierung für Miba in Europa dürfte sich im Vergleich zu Produzenten in Niedriglohnländern unterscheiden. Auch wäre es denkbar, dass Investitionen in eine höhere Automatisierung der Produktion anlässlich von einzelnen Großaufträgen wirtschaftlich werden (S. 15 f). Als generelles und robustes Marktabgrenzungskriterium für den vorgetragenen weltweiten Markt kann der Automatisierungsgrad in den Werken der Zusammenschlussbeteiligten somit nicht überzeugen, auch wenn beispielsweise für Zollern BHW auf Basis seines spezifischen Maschinenparks im Speziellen eine Automatisierung von Teilen der Produktion nicht wirtschaftlich sein sollte. Selbst wenn man aber auf den Automatisierungsgrad abstellen wollte, so stünde er jedenfalls nicht einer Fertigung von Gleitlagern für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren (mit laut Vortrag geringer Automatisierung) durch einen Hersteller von Gleitlagern für schnell laufende 4-Taktmotoren im Wege, der laut Vortrag eine höhere Automatisierung einsetze. Zu den diesbezüglichen Umstellungskosten oder etwaig benötigtem spezifischem Knowhow enthält das Privatgutachten keinen Vortrag.
- (150) Die Darstellung der fehlenden Angebotsumstellungsflexibilität und Unterschiede in der Automatisierung als Indizien zum Nachweis der von den Zusammenschlussbeteiligten vertretenen Marktabgrenzung zwischen den Gleitlagersegmenten kann daher insgesamt nicht zweifelsfrei überzeugen. Der Vortrag zur Marktabgrenzung auf Basis einer allgemein geltenden Angebotsumstellungsflexibilität oder aber Automatisierung im Markt stützt sich stark auf spezifische Faktoren der eigenen Produktion und unternehmensindividuellen (Investitions-) Entscheidungen, die nur begrenzt für Wettbewerber gelten dürften. Die Marktgrenzen sind demnach nicht so eindeutig und robust wie im Privatgutachten vertreten. Auch Ausführungen zu asymmetrischen Auslastungen verschiedener Produktionsstraßen bei unterlassener Umstellung auf andere Gleitlager-Segmente konnten zum Zwecke der Marktabgrenzung über eine Produktionsumstellungsflexibilität vor dem konkreten Hintergrund nicht überzeugen. Dies ergibt sich schon daraus, dass eine Umrüstung des Maschinenparks aufgrund von Überkapazitäten in einem Segment zur Bedienung anderer Segmente wirtschaftlich nicht sinnvoll sein kann, wenn, wie vorgetragen, in sämtlichen relevanten Segmenten umfangreiche unternehmensinterne sowie branchenweite Überkapazitäten bestehen.
- (151) Die Beschlussabteilung ist zudem der Auffassung, dass die in dem Privatgutachten angestellten Wirtschaftlichkeitsüberlegungen weder hinreichend konkret und überprüfbar dargelegt sind noch verallgemeinert werden können. Die unternehmensspezifischen Kal-

kulationen von Zollern BHW basieren auf dem eigenen Maschinenpark sowie spezifischem technischem Knowhow. Eine Übertragung der Ergebnisse auf Wettbewerber im Markt mit anders ausgelegten Maschinen und unterschiedlichem technischem Knowhow, wie sie für eine Verallgemeinerung im Rahmen der Marktabgrenzung erforderlich wäre, wäre auch bei einer von der Beschlussabteilung durchgeführten Replikation⁸⁹ nicht möglich. Vor diesem Hintergrund konnte eine Replikation der Berechnung unterbleiben.

- (152) Im Gutachten wird die Wirtschaftlichkeitsüberlegung einer Ausweitung/Umstellung der Zollern BHW-Produktion von Gleitlagern für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren zu schnell laufenden 4-Taktmotoren konkretisiert (S. 25 ff). Eine inhaltliche Überprüfung oder Replizierbarkeit der dargelegten Berechnungen ist aufgrund einer fehlenden Nachvollziehbarkeit und fehlender Offenlegung der Datengrundlagen nicht möglich. Als Folge ist nicht ersichtlich, welchen Zahlen und Annahmen den verschiedenen vorgenommenen Kosten- und Preisschätzungen im Einzelfall zugrunde lagen. Die vom Bundeskartellamt spezifizierten Standards für ökonomische Gutachten vom 20. Oktober 2010 sind somit nicht erfüllt.
- (153) Die im Privatgutachten vorgenommene „SSNIP“-Überlegung ist lediglich im Rahmen der damaligen unternehmensspezifischen Wirtschaftlichkeitsüberlegung von Zollern BHW zu begreifen und maßgeblich von den spezifischen Produktionsanlagen und dem Knowhow des Unternehmens geprägt. Aufgrund dieser Spezifität kann die Betrachtung schon prinzipiell keine Allgemeingültigkeit für den Markt als Ganzes aufweisen. Der hier vorgenommenen Überlegung liegt zudem lediglich ein zu Anschauungszwecken arbiträr gewählter Preisanstieg zugrunde, um aufzuzeigen, dass bei den unterstellten Kosten und Preisen eine Erschließung des Marktes für Gleitlager für schnell laufende 4-Taktmotoren für Zollern BHW aufgrund der sich dann ergebenden fehlenden kostendeckenden Erlöse nicht profitabel sei. Diese Betrachtung unterscheidet sich wesentlich von einem „SSNIP-Test“, der auf das Verhalten eines hypothetischen Monopolisten abstellt. Bei einem solchen Test, welcher für Marktabgrenzungszwecke und nicht für Investitionsentscheidungen genutzt wird, steht die Profitabilität einer Preiserhöhung im Hinblick auf die (Ausweich-) Reaktion der Kunden im Vordergrund, welche den Markt aufgrund der höheren Preise

⁸⁹ Fraglich ist zudem, inwieweit eine Replikation überhaupt möglich ist, da hierzu selbst die Zusammenschlussbeteiligten nicht in der Lage zu sein scheinen: „Weitere Hintergrundkalkulationen der damaligen Überlegungen konnten von den Zusammenschlussbeteiligten nicht mehr recherchiert werden.“, S. 21 der Antwort der Zusammenschlussbeteiligten vom 23. November 2018, Bl. d. A. 3944.

verlassen oder aber das Gut bei einem Wettbewerber beziehen können. Genau diese Elemente finden in der im Gutachten dargelegten Betrachtung jedoch keinerlei Berücksichtigung.

- (154) Soweit das Privatgutachten aus der damaligen Wirtschaftlichkeitsüberlegung von Zollern BHW generalisierende Aussagen treffen möchte, kann dem nicht gefolgt werden. Weder die damalige Wirtschaftlichkeitsüberlegung von Zollern BHW, noch die vom Privatgutachten vorgenommene Anpassung beziehungsweise Erweiterung sind verallgemeinerungsfähig.

cc) Erwägungen zur Frage der Abgrenzung von sachlich relevanten Märkten

- (155) Die von den Zusammenschlussbeteiligten in der Anmeldung vorgetragene sachliche Marktabgrenzung, die auch in der Stellungnahme vom 18. September 2018 und dem beigefügten E.CA Gutachten bis zu der Einlassung der Zusammenschlussbeteiligten zu einer alternativen Marktabgrenzung am 23. November 2018⁹⁰ als einzig möglicher sinnvoller Ansatz dargestellt wurde, ist nicht geeignet, um die tatsächlichen wettbewerblichen Gegebenheiten dieses konkreten Zusammenschlusses und seine konkreten Auswirkungen auf den Wettbewerb zu beurteilen. Denn diese Marktabgrenzung bildet nicht ausreichend ab, dass die von den Zusammenschlussbeteiligten als eigenständige Märkte abgegrenzten Bereiche insgesamt ein Kontinuum mit fließenden Übergängen bilden und sich Anbieter und Nachfrager über alle Bereiche hinweg in unterschiedlichen Konstellationen begegnen.
- (156) Sachlich relevante Märkte sind auf der Grundlage des Bedarfsmarktkonzepts voneinander abzugrenzen. Grundlegendes Kriterium ist dabei die funktionelle Austauschbarkeit der Produkte aus Sicht der Marktgegenseite. Zu einem sachlich relevanten Markt gehören demnach alle Waren oder Dienstleistungen, die sich nach ihren Eigenschaften, ihrem wirtschaftlichem Verwendungszweck und der Preislage so nahe stehen, dass der verständige Nachfrager sie für die Deckung eines bestimmten Bedarfs geeignet hält und in berechtigter Weise abwägend miteinander vergleicht und als gegeneinander austauschbar erachtet.⁹¹ Modifiziert wird dieses auf das Nachfrageverhalten abstellende Bedarfs-

⁹⁰ Bl. d. A. 3962 ff.

⁹¹ St. Rspr., vgl. BGH, Beschluss vom 24. Oktober 1995, KVR 17/94, juris Tz. 10 – *Backofenmarkt*, Beschluss vom 21. Dezember 2004, KVR 26/03, juris Tz. 20 – *Deutsche Post/trans-oflex*.

marktkonzept durch das Konzept der Angebotsumstellungsflexibilität. Dabei wird berücksichtigt, dass ein die Verhaltensspielräume kontrollierender Wettbewerb auch von Anbietern ähnlicher Produkte ausgeht, die ihr Angebot kurzfristig umstellen können, um eine bestehende Nachfrage zu befriedigen.⁹²

- (157) In diesem Zusammenhang ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Marktabgrenzung ein Hilfsmittel ist, um Marktverhältnisse und wettbewerbliche Kräfte sinnvoll zu erfassen, welche die Verhaltensspielräume eines oder mehrerer Unternehmen hinreichend kontrollieren.⁹³ Sie bildet die Grundlage für die in einem zweiten Schritt vorzunehmende wettbewerbliche Beurteilung der Wirkung eines zu untersuchenden Verhaltens oder eines Zusammenschlusses. Zur Beurteilung der wettbewerblichen Kräfte und Verhaltensspielräume ist der „SIEC-Test“ des § 36 Abs. 1 S. 1 GWB heranzuziehen. Die Feststellung einer Marktbeherrschung auf einem entsprechend abgegrenzten Markt ist dabei nicht erforderlich.
- (158) Die von den Zusammenschlussbeteiligten im Bereich der Gleitlager für Großmotoren in der Anmeldung vorgenommene Marktabgrenzung führt dazu, dass in einzelnen Segmenten entweder die Voraussetzungen der Bagatellmarktklausel erfüllt wären, oder keine Marktanteilsaddition stattfindet.
- (159) Allerdings verfügen die Zusammenschlussbeteiligten auch nach eigenem Vortrag in den so abgegrenzten und zudem jeweils benachbarten Segmenten über hohe Umsatzanteile und eine starke abgesicherte Stellung, da die Zutrittsschranken hoch sind. Dasselbe Bild ergibt sich auch in anderen möglichen Konstellationen der Marktabgrenzung.
- (160) In einer solchen Situation ist es von entscheidender Bedeutung, ob die von den Zusammenschlussbeteiligten vorgetragene Marktabgrenzung eine plausible und robuste Abgrenzung ist, um Marktkräfte zutreffend abzubilden. Dies ist jedenfalls dann nicht der Fall, wenn die von den Zusammenschlussbeteiligten vorgetragene Abgrenzung wegen der Überschneidungsbereiche und weiterer nachfolgend dargelegter Faktoren zu einer Marktabgrenzung führt, die die tatsächlichen wettbewerblichen Kräfte und Verhaltensspielräume der Marktakteure nicht vollständig abbildet.

⁹² St. Rspr., vgl. BGH, Beschluss vom 10. Dezember 2008, KVR 2/08, juris, Tz. 10 m.w.N. – *Stadtwerke Uelzen*.

⁹³ Siehe dazu etwa BGH, Beschluss vom 11. November 2008 – KVR 60/07 -, 49 - 59.

- (161) Insbesondere in komplexen oligopolistischen Marktstrukturen, wenn Marktanteilen aufgrund von beispielsweise differenzierten Produkten nur eine begrenzte Aussagekraft bezüglich der Marktstärke von Unternehmen zukommt, sind weitere Faktoren in die Prüfung der wettbewerblichen Auswirkungen einzubeziehen, welche zudem erhebliche Wechselwirkungen mit einer adäquaten Marktabgrenzung aufweisen.⁹⁴ Eine solche oligopolistische Marktstruktur mit differenzierten Produkten ist bei Gleitlagern für Großmotoren gegeben.
- (162) Gleitlager für Großmotoren stellen nach Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten zumeist hochgradig individualisierte Produkte dar. Sie werden konkret auf die spezifischen Bedürfnisse eines Nachfragers zugeschnitten. Nach Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten erfordern Unterschiede in der Bauart, Auslegung und Anwendung von Herstellerseite, dass anhand des unternehmenseigenen spezifischen Fertigungs- und Anwendungs-Knowhows Gleitlager entwickelt und gefertigt werden, welche den spezifischen Anforderungen eines Kunden in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht genügen. Eine Produktdifferenzierung zwischen den Herstellern ergibt sich erstens dadurch, dass ein spezifischer Kundenbedarf teilweise mit unterschiedlichen Fertigungstechnologien realisiert werden kann, welche spezifische Vor- und Nachteile aufweisen.⁹⁵ Eine zweite Quelle der Differenzierung ist die Ausrichtung des unternehmensspezifischen Maschinenparks, eine unternehmensinterne Investitionsentscheidung, die den Ausschnitt an möglichen Durchmesser-Bandbreiten festlegt, in dem Gleitlager hergestellt werden können. Auch hiermit sind spezifische Vor- und Nachteile verbunden. So tragen die Zusammenschlussbeteiligten vor, dass bei einer engen Bandbreite die Präzision der Maschinen steige.⁹⁶ Dafür sinkt die Bandbreite an unterschiedlichen Durchmessern, mit denen Gleitlager auf einer Maschine hergestellt werden können. So können je nach Ausrichtung einer Produktionslinie

⁹⁴ Bundeskartellamt, Leitfaden zur Marktbeherrschung in der Fusionskontrolle vom 29. März 2012.

⁹⁵ So konkurrieren Miba und Daido Metal mit verschiedenen Oberflächenhärtungstechnologien um spezifische Anwendungen im Bereich von 4-Taktmotoren bedienen zu können. Miba verwendet hierzu das Sputter-Verfahren, während Daido Metal Dreistofflager aus Stahl/Bronze mit einer galvanischen Schicht konstruiert. Hierbei sei die von Daido Metal verwendete Technologie wesentlich günstiger als jene von Miba, welche sich jedoch durch eine wesentlich höhere Haltbarkeit des Produktes auszeichne. Siehe Anmeldung, Fn. 133, Bl. d. A. 646.

⁹⁶ Siehe das eingereichte ökonomische Gutachten von E.CA, S. 12, Bl. d. A. 2606.

Gleitlager aus einem Teilsegment der von den Zusammenschlussbeteiligten präferierten Märkte, einem Marktsegment oder mehreren Marktsegmenten hergestellt werden.⁹⁷

- (163) Vor dem Hintergrund der im Einzelnen sehr unterschiedlichen Fähigkeiten der Hersteller von Gleitlagern erscheinen die verschiedenen im Verfahren erörterten engen Marktabgrenzungen nicht geeignet, die spezifischen Marktverhältnisse verallgemeinerungsfähig zu erfassen. Bei einem Abstellen auf nachfrageseitige Substitutionsmöglichkeiten kämen atomistische Märkte zustande. Denn je nach den nachgefragten Anwendungskriterien sind unterschiedliche Anbieter in der Lage, diese in unterschiedlicher Weise zu bedienen. Gleichzeitig variiert auch hierbei jeweils die relative Marktstärke der Anbieter je nach den für den Nachfrager aus dem Bündel der relevanten Produkteigenschaften (wie etwa Preis, Haltbarkeit, Belastbarkeit oder Ähnliches) jeweils besonders bedeutsamen Eigenschaften. Selbst durch die sehr enge, von den Zusammenschlussbeteiligten vorgeschlagene Marktabgrenzung, eine Unterteilung der Gleitlager für Großmotoren in diverse (Teil-)Märkte, werden aufgrund dieses Kontinuums der Produktionsfähigkeiten der Hersteller keine robusten Marktabgrenzungen von Segmenten mit homogenen Wettbewerbsbedingungen geschaffen. Grund dafür ist, dass Marktteilnehmer aufgrund technischer Restriktionen spezifische Nachfragen nur zu Teilen oder aber aufgrund der individuellen Produktionsmöglichkeiten mit denselben Maschinen Teile aus mehreren Segmenten bedienen können.
- (164) Wegen der fließenden Platzierungen der Marktteilnehmer auf Grund ihrer unternehmensspezifischen unterschiedlichen Bandbreiten zur Abdeckung hochgradig spezifischer multidimensionaler Kundenanforderungen im Gesamtmarkt ist jede isolierte Betrachtung einzelner zwangsläufig arbiträr herausgelöster „Märkte“ zur Beurteilung der tatsächlichen Wettbewerbsverhältnisse unzureichend. Wenn daher allein auf die Angebotsumstellungsflexibilität abgestellt wird, würden sich die erheblichen Überschneidungen auch nicht zufriedenstellend auflösen. Denn die Flexibilität der Anbieter unterscheidet sich und aufgrund der geringen Anzahl von Unternehmen insgesamt lässt sich keine „Marktüblichkeit“ feststellen, sondern nur jeweils unterschiedliche spezifische unternehmensinterne Entscheidungen. Dies spiegelt sich in den sehr unterschiedlichen Antworten der befragten

⁹⁷ So überschneiden sich hinsichtlich der möglichen Durchmesser die bei Miba für „schnell“ und „mittelschnell“ laufende 4-Taktmotoren genutzten Produktionslinien zu Teilen (siehe das eingereichte ökonomische Gutachten von E.CA, S. 13, Bl. d. A. 2607) und fallen in ihren spezifischen Bandbreiten (der Automatisierung) anders aus als beim Wettbewerber Daido Metal (siehe Schreiben von Daido Metal vom 23. November 2018, S. 2, Bl. d. A. 3915).

Nachfrager und Wettbewerber zur sachlichen Marktabgrenzung (vergleiche die Ausführungen unter b).

- (165) So unterscheiden sich zudem innerhalb eines einzelnen Segmentes Hersteller mit weitgehendem technologischen Know how von „Me too“-Wettbewerbern (Nachahmern). Erstgenannte Hersteller können aufgrund umfangreicher Forschungs- und Entwicklungsfähigkeiten in der Technologieentwicklung in Bezug auf Material und Oberflächenhärtung innovative Produkte entwickeln. „Me too“-Hersteller dagegen können lediglich technisch einfachere Nachahmerprodukte durch „reverse engineering“ für zumeist weniger anspruchsvolle Anwendungen produzieren.⁹⁸
- (166) Darüber hinaus bestehen unterschiedliche Fähigkeiten zur Bedienung spezifischer Nachfragen beispielsweise bei den Durchmessern oder angewendeten Technologien in einzelnen Produktionsschritten. So kann nach den Ausführungen der Zusammenschlussbeteiligten beispielsweise Daido Metal als Hersteller mit weitgehendem technologischen Knowhow bei Gleitlagern im Bereich 4-Taktmotoren nicht alle spezifischen Bedarfsvarianten abdecken, welche Miba auf Basis des dort genutzten Sputter-Verfahrens bedienen kann. Spezifische unternehmensindividuell eingesetzte Technologien, wie etwa das in einzelnen Produktionsschritten zum Einsatz kommende Sputter-Verfahren bei Miba, scheiden daher als robustes Abgrenzungsmaß ebenfalls aus. Denn sie beschränken die Sicht auf einzelne Produkteigenschaften, was selbst bei atomistischen Nachfrageentscheidungen in vielen Fällen nicht zwingend der Fall wäre.
- (167) In der vorliegenden oligopolistischen Marktstruktur mit differenzierten Gütern ist eine weiter gefasste, segmentbasierte Betrachtung im Gesamtmarkt zu Erfassung der wettbewerblichen Wirkungskräfte und Verhaltensspielräume besser geeignet als eine enge Unterteilung in eine Vielzahl von Einzelmärkten. Zwar sind auch Segmente innerhalb eines größer gefassten Gesamtmarktes Unschärfen aufgrund der zwischen ihnen existierenden fließenden Übergänge im Kontinuum ausgesetzt. Dabei lassen sich aber Unterschiede der tatsächlichen wettbewerblichen Verhaltensspielräume in dem lokalen Wettbewerbsumfeld der spezifischen Nachfrage eines Kunden besser über eine materielle Würdigung bewerten. Der vorzugswürdigere Ansatz ist es daher, einen breiteren Markt abzugrenzen, der alle relevanten Nachfrager und Anbieter umfasst, die sich in den von dem Zusam-

⁹⁸ Antwort der Zusammenschlussbeteiligten vom 23. August 2018, S. 13ff, Bl. d. A. 2181 ff, vom 18. September 2018 S. 43ff, Bl. d. A. 2591 ff, und das eingereichte ökonomische Gutachten, S. 23 f, Bl. d. A. 2617 f.

menschlussvorhaben direkt oder mittelbar betroffenen Einzelsegmenten in unterschiedlichen Konstellationen begegnen und dann insbesondere unter Berücksichtigung der wettbewerblichen Nähe zu prüfen, inwieweit mit dem geplanten Zusammenschluss erhebliche Wettbewerbsprobleme verbunden sind.

dd) Zur Unterteilung nach OEM/OES und IAM bei Gleitlagern

- (168) Nach der von den Zusammenschlussbeteiligten vorgenommenen groben Unterteilung zwischen Automotive- und Non-Automotive Gleitlagern umfassen letztere im Wesentlichen die von den Zusammenschlussbeteiligten als Gleitlager für Großmotoren und als Industriegleitlager bezeichneten Gleitlager.⁹⁹ Ob eine jeweils weitere Unterteilung in einen OEM/OES-Bereich einerseits und einen IAM-Bereich andererseits sachgerecht ist, hält die Beschlussabteilung für zweifelhaft. Da die wettbewerbliche Würdigung jedoch auch bei Annahme eines eigenständigen IAM-Bereichs nicht anders ausfällt, muss die Frage hier nicht entschieden werden.
- (169) Was die nach Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten gebotene Unterscheidung der Produktmärkte nach dem Markt für Originalteile und Originalersatzteile einerseits und dem unabhängigen Ersatzteilmarkt andererseits betrifft, wurde diese Einschätzung von den befragten Kunden und Wettbewerbern nicht uneingeschränkt bestätigt. Dies gilt sowohl für die von den Zusammenschlussbeteiligten als Industrie-Gleitlager als auch für die als Gleitlager für Großmotoren bezeichneten Gleitlager.
- (170) Unter dem sogenannten Aftermarket wird im Allgemeinen ein Sekundärmarkt im Bereich von Investitionsgütern (wie etwa Maschinen) und langlebigen Konsumgütern (wie etwa Automobile) verstanden, der alle Waren und Dienstleistungen umfasst, die nach dem Kauf der ursprünglich erworbenen, primären Ware im Rahmen von deren Wartung, Reparatur und Nachrüstung geliefert oder erbracht werden. Es handelt sich also um den Verkauf von (sekundären) Service-Dienstleistungen und Teilen, die in unmittelbarem Bezug zu dem vorher verkauften Primärgut stehen, welches vom sogenannten Erstausrüster („Original Equipment Manufacturer“, OEM) stammt. Die Sekundär-Teile können vom OEM hergestellt werden, dies muss aber nicht der Fall sein. Im Aftermarket-Geschäft wird entsprechend unterschieden zwischen den OEM-Teilen, die vom Erstausrüster der ursprüngli-

chen Ware geliefert werden, und solchen des OEM-unabhängigen „freien“ Teilemarktes („Independant Aftermarket“, IAM).

- (171) Speziell im Automobilbereich bieten neben den Fahrzeugherstellern auch fremde Hersteller Ersatzteile für die Verwendung in einem spezifischen Fahrzeugtyp an. Dabei unterscheidet man zwischen den beiden Bereichen des sogenannten freien Teilemarktes und des gebundenen Teilemarktes, der oftmals in Anlehnung an die Bezeichnung OEM für Fahrzeughersteller auch OES („Original Equipment Service“; zu verstehen als Wartung und Reparatur mit Originalteilen) genannt wird. Die Abkürzung OES wird zudem auch für Lieferanten in diesem Markt genutzt, welche die Ersatzteile zum Vertrieb über den Fahrzeughersteller unter dessen Marke produzieren.
- (172) Ausgangspunkt der im Automobilbereich anzutreffenden Differenzierung zwischen OEM/OES auf der einen Seite und IAM auf der anderen Seite sind erhebliche Unterschiede in der Markt- und Wettbewerbsstruktur. Diese deuten auf eine begrenzte Austauschbarkeit aus Sicht der Nachfrager hin, obwohl die Produkte in den beiden Segmenten in Bezug auf die physikalischen Produkteigenschaften austauschbar sind. Eine Differenzierung von freien Teilemärkten im Automobilbereich zu dem OES-Segment ergibt sich insbesondere aus der Präsenz bedeutender Hersteller von Ersatzteilen, die nicht Originalhersteller sind. Diese eröffnen den Nachfragern nach Servicedienstleistungen eine hinreichende Ausweichalternative zu den oftmals teureren oder im Einzelfall aufgrund von Vertriebsrestriktionen für ungebundene Dienstleister schwieriger zu beschaffenden Produkten der Originalhersteller.
- (173) Mit der Fertigung von Sekundärteilen sind regelmäßig Fixkosten (etwa für Design und Entwicklung des Produkts, gegebenenfalls Umrüstung von Maschinen, Marketing oder Ähnliches) und Skaleneffekte verbunden. Letztere ergeben sich daraus, dass durch die Umlegung der Fixkosten auf eine größere Anzahl von abgesetzten Teilen insbesondere der Fixkostenanteil je Stück sinkt. Deshalb müssen üblicherweise eine bedeutende Stückzahl an Sekundärteilen auf dem Aftermarket nachgefragt werden, damit sich für einen IAM-Hersteller der Markteintritt rechnet und dieser preislich attraktive Produkte anbieten kann.
- (174) Die Zusammenschlussbeteiligten haben in ihrer Stellungnahme vom 8. August 2018 ausgeführt, dass sich ein IAM für ein bestimmtes Produkt in der Regel erst nach Ablauf der zwischen dem OEMs und den Endkunden geltenden gesetzlichen Gewährleistungsfrist bildet, d.h. wenn die Endkunden keine Gewährleistungsansprüche mehr gegen die

OEMs (Motorenbauer) hätten. Hintergrund sei, dass die Endkunden wegen regelmäßiger Abbedingung in AGB ihre Gewährleistungsansprüche verlieren würden, wenn sie während der Garantiezeit nicht auf den Service der OEMs zurückgriffen, sondern stattdessen von dritter Seite Ersatzteile beziehen würden.¹⁰⁰

- (175) Bei den Kunden im IAM handele es sich in der Regel um Unternehmen, die den Endkunden vor Ort umfassende Servicedienstleistungen, wie etwa Reparatur und Wartung, anböten und Gleitlager hierfür im Rahmen eines Komplettpakets mit mehreren anderen Komponenten nachfragten. Bei OEM/OES-Kunden sei den Gleitlagerherstellern häufig nicht einmal bekannt, ob die gelieferten Gleitlager in neue Motoren eingebaut oder als Ersatzteil verwendet würden.¹⁰¹
- (176) Die Beschlussabteilung ist nicht davon überzeugt, dass eine dem Automobilbereich vergleichbare Separierung zwischen OEM/OES auf der einen und IAM auf der anderen Seite für Großmotorengleitlager angezeigt ist. Es ist nicht erkennbar, dass auf einem etwaigen freien Teilemarkt IAM Gleitlager in wesentlichem Umfang von anderen Unternehmen hergestellt werden als im Bereich OEM/OES. Dies erscheint angesichts der begrenzten jährlichen Stückzahlen und des vorgetragenen Anpassungsaufwandes für die Produktion eines spezifischen Gleitlagertyps auch plausibel.
- (177) Das Gleitlagergeschäft der Zusammenschlussbeteiligten besteht aus der Herstellung von Gleitlagern für die Serienfertigung von Neuanlagen der Anlagenbauer und der Herstellung von Gleitlagern, die von Anlagenbauern und dritten Anbietern im Aftermarket als Ersatzteile im Rahmen von Wartung, Reparatur und Nachrüstung der Anlagen eingesetzt werden.
- (178) Während es nach den Ermittlungen der Beschlussabteilung etwa bei Gleitlagern für IAM-Automobilanwendungen neben den Herstellern der Originalteile (im Folgenden: „OEM-Teile“) auch eine Reihe weiterer Anbieter gibt, sind die Hersteller etwa von Gleitlagern für Großmotoren im Aftermarket im Wesentlichen identisch mit den Herstellern der OEM-Teile.
- (179) Im Aftermarket benötigte Ersatzteile werden entweder direkt von den Serviceabteilungen der Großmotorenhersteller oder von unabhängigen Händlern verkauft. In beiden Fällen

¹⁰⁰ Bl. d. A. 1854.

¹⁰¹ Bl. d. A.1854, 1855.

sind die Bezugsquellen für einen Teil der Gleitlager die gleichen Produzenten. Die Produkte sind dann in der Regel technisch identisch.

- (180) Etwaige Preisunterschiede im Rahmen von Wartung, Reparatur und Nachrüstung dürften auf kleinere Fertigungs- und Bestellmengen zurückzuführen sein, welche höhere Herstellungs- und Vertriebskosten bedingen. Auch innerhalb des Bereichs OEM/OES dürfte der Stückpreis grundsätzlich mit der Losgröße sinken, ohne dass dort eine vergleichbar enge Marktabgrenzung von den Zusammenschlussbeteiligten erwogen wurden oder zu erwägen wäre.
- (181) Eine Differenzierung zwischen OEM/OES und IAM aufgrund (begrenzter) Preisunterschiede steht zudem in Widerspruch zu den von den Zusammenschlussbeteiligten für das Segment ansonsten als maßgeblich angesehenen Marktabgrenzungskriterien. Bei den durch Angebotsumstellungsflexibilität und Gleitlager-Größe sowie Gleitlager-Konstruktion determinierten (begrenzten) Ausweichalternativen und in einer Industrie mit einem hohem Anteil an kundenindividuellen Auftragsfertigungen sind die vorgetragenen preislichen Unterschiede für Abnehmer kein maßgebliches Wettbewerbskriterium, sondern lediglich das Ergebnis eines jeweils individuellen Auswahlprozesses.
- (182) Soweit die Zusammenschlussbeteiligten darüber hinaus die interne Organisation ihres eigenen Vertriebs als Nachweis anführen, sei darauf verwiesen, dass unternehmensindividuelle Entscheidungen über die Organisation des eigenen Unternehmens weder ein robustes noch allgemeingültiges Abgrenzungskriterium darstellen.
- (183) Die Frage, ob bestehende Marktstrukturunterschiede eine weitere Unterscheidung der Produktmärkte zwischen dem Markt für Originalteile (Erstausrüstung) und Originalersatzteile einerseits und dem unabhängigen Ersatzteilmarkt andererseits gebieten, kann jedoch im Ergebnis auch offen gelassen werden.

ee) Unterteilung der von den Zusammenschlussbeteiligten hergestellten Gleitlager

- (184) Für die von den Zusammenschlussbeteiligten hergestellten Gleitlager ergibt sich eine Unterteilung nach Industrie- und Großmotoren-Gleitlagern aus den Betriebsbedingungen der Anlagen und damit den unterschiedlichen Anforderungen an die Gleitlager. Ob bei Industrie-Gleitlagern weiter zu unterteilen ist, kann offen bleiben, da das Ergebnis der wettbewerblichen Würdigung dasselbe wäre. Bei Großmotorengleitlagern ist eine weitere Unterteilung in Gleitlager zum Einsatz in Verbrennungsmotoren Heavy Duty/Large Bore sachgerecht. Denn diese unterscheiden sich durch jeweils niedrigere Stückzahlen und

sind durch einen jeweils weniger stark automatisierten Produktionsprozess gekennzeichnet. Offen bleiben kann dabei, ob Gleitlager für Heavy Duty-Anwendungen und Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser einen Markt oder – wie die Beschlussabteilung es für sachgerecht hält – separate Märkte bilden.

- (185) Die von den Zusammenschlussbeteiligten zunächst für (allein) sachgerecht erachtete Marktabgrenzung dagegen trägt der Tatsache nicht hinreichend Rechnung, dass es sich bei Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser um stark auf die Bedürfnisse einzelner Nachfrager ausgerichtete Produkte handelt und auf der Anbieterseite die wesentlichen Wettbewerber Gleitlager aus einem oder mehreren Bereichen eines Kontinuums herstellen. Diese Einschätzung wird in den unterschiedlichen Antworten zur Frage der sachlichen Marktabgrenzung reflektiert. Auch die im Vergleich zu PKW- und NFZ-Motoren größeren Werte für Bohrung und Hub bei Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser und die von verschiedenen Quellen verwendeten unterschiedlichen Definitionen der Kategorien „langsam laufend“, „mittelschnell laufend“ und „schnell laufend“ für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser (dazu unter F. I. 1. c) ff) stützen diese Einschätzung. Zudem findet sie eine Entsprechung in den individuellen Produktionsanlagen der Anbieter (dazu unter F. I. 1. c) gg).
- (186) Um die Wettbewerbskräfte sachgerecht zu erfassen, ist daher eine weiter gefasste Marktabgrenzung - als Gesamtmarkt von Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser - besser geeignet, als die von den Zusammenschlussbeteiligten vorgeschlagenen eigenständigen Märkte für einzelne Teilbereiche.
- (187) Die unter F. I. 1. b) dargestellten Einlassungen aus den von der Beschlussabteilung im vorliegenden Fall konkret durchgeführten Ermittlungen belegen, dass es zur Abgrenzung der sachlichen Märkte für das beabsichtigte Zusammenschlussvorhaben mehr als eine mögliche Herangehensweise gibt.
- (188) Auf Basis einer umfassenden Würdigung aller vorliegenden Tatsachen und Ansichten ist die Beschlussabteilung zu der Überzeugung gelangt, dass sich für die von den Zusammenschlussbeteiligten hergestellten Gleitlager eine Unterteilung nach Industrie- und Motoren-Gleitlager aus den Betriebsbedingungen der Anlagen und damit den Anforderungen an die Gleitlager ergibt.
- (189) Neben Geschwindigkeit und Belastungsgröße spielt die Belastungsart (Dauer- oder Wechsellast) eine entscheidende Rolle für die Anforderungen an die Konstruktion eines Gleitlagers. Insoweit ermöglicht eine Unterteilung nach Belastungsart in stationär und in-

stationär belastete Gleitlager eine sinnvolle Unterscheidung. Stationär und instationär belastete Gleitlager unterscheiden sich stark in der Konstruktion und den Anwendungen.

- (190) Stationär belastete Gleitlager finden Anwendung in Turbinen, Turbokompressoren, Pumpen, Generatoren und Elektromotoren. Sie werden von den Zusammenschlussbeteiligten als Industrie-Gleitlager bezeichnet. Die nachfolgenden Ausführungen zur sachlichen Marktabgrenzung setzen sich nicht weiter mit Industrie-Gleitlagern auseinander. Die Frage, ob innerhalb dieser Gleitlager weiter segmentiert werden sollte, kann offen bleiben.
- (191) Instationär belastete Gleitlager, deren Belastung im Unterschied zu stationär belasteten Lagern in der Amplitude und der Richtung zeitlich veränderlich ist, d.h. die zeitlich veränderliche Lasten und Lastrichtungen zu realisieren haben, kommen zur Anwendung in Kolbenmaschinen¹⁰² wie Verbrennungsmotoren¹⁰³ und Kolbenkompressoren.
- (192) Bei instationär belasteten Gleitlagern lassen sich weitere Unterteilungen treffen. Zu unterscheiden sind einerseits Gleitlager zum Einsatz in Verbrennungsmotoren in Automotive/Light Duty-Anwendungen, z.B. Pkw und Transporter, deren Produktion durch hohe Stückzahlen und einen hohen Grad der Automatisierung gekennzeichnet ist. Nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten liege der durchschnittliche Preis in Euro (Motoratzpreis) bei Gleitlagern für PKW (Diesel und Benzin) bei jeweils [...] und die Mindeststückzahl, um profitabel zu arbeiten, liege bei jeweils mindestens [...] Stück.¹⁰⁴

¹⁰² Ein Hubkolbenmotor, oft auch als Kolbenmotor bekannt, ist typischerweise eine Wärmekraftmaschine, die einen oder mehrere Hubkolben verwendet um den Druck in eine Drehbewegung umzuwandeln. Einer der Haupttypen ist der Verbrennungsmotor. Jeder Kolben befindet sich in einem Zylinder, in den ein Gas eingeleitet wird, das innerhalb des Zylinders entweder durch Zündung eines Kraftstoffluftgemisches erwärmt wird. Die heißen Gase dehnen sich aus und drücken den Kolben zum Boden des Zylinders. Diese Position wird auch als unterer Totpunkt bezeichnet, oder wo der Kolben das größte Volumen im Zylinder bildet. Der Kolben wird durch ein Schwungrad in die Zylinderoberseite (oberer Totpunkt) zurückgeführt. Hier bildet der Kolben das kleinste Volumen im Zylinder. Bei den meisten Typen werden die expandierten Gase durch diesen Hub aus dem Zylinder entfernt.

¹⁰³ Bei instationär belasteten Lagern ändert sich, durch die periodisch wirkenden Kräfte, Lage und Größe der kleinsten Schmierfilmdicke. Die dadurch entstehende Bahn des Zapfenmittelpunktes, Zapfenverlagerungsbahn genannt, wird in jedem Arbeitsspiel einmal durchlaufen und kann mit relativ geringem Aufwand berechnet werden. Diese Berechnungsmethode beruht in unserem Fall auf dem Verfahren nach Holland-Lang mit den Sommerfeldzahlen nach Butenschön, und wird für die Auslegung von Haupt- und Pleuellagern, Nockenwellenlagern und Kolbenbolzenbüchsen angewandt“.

Quelle:

https://www.fsb.unizg.hr/miv/razno/korisno/tehnike_zanimljivosti/miba_lagerfunktion_deutsch.pdf, abgerufen am 5. Oktober 2018.

¹⁰⁴ Stellungnahme zu den Einlassungen der Marktteilnehmer aus der 1. Verfahrensphase vom 8.08.2018, Bl. d. A, 1829.

- (193) Weiterhin sind zu unterscheiden Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren für Schwerlast-Fahrzeuge (Heavy Duty), wie schwere Lkw, Bau- und Landmaschinen, deren Produktion im Vergleich mit Automotive-Anwendungen durch niedrigere Stückzahlen und einen weniger stark automatisierten Produktionsprozess gekennzeichnet ist. Nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten liege der durchschnittliche Preis in Euro (Motorsatzpreis) bei Gleitlagern für „Heavy Duty-Trucks“ bei [...] und die Mindeststückzahl, um profitabel zu arbeiten, liege bei [...] pro Lagerschale, was etwa [...] entspreche.¹⁰⁵
- (194) Davon zu unterscheiden sind Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser (Large Bore Engines)¹⁰⁶, wie für Schiffe, Lokomotiven und Stromaggregate, deren Produktion im Vergleich mit Heavy-Duty-Anwendungen durch nochmals niedrigere Stückzahlen und einen weniger stark automatisierten Produktionsprozess gekennzeichnet sind. Nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten liege der durchschnittliche Preis in Euro (Motorsatzpreis) bei Gleitlagern für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser bei [...] für Gleitlager von 4-Taktmotoren, bei [...] für Gleitlager von Kolbenkompressoren und bei [...] für Gleitlager von 2-Taktmotoren. Die Mindeststückzahl, um profitabel zu arbeiten, liege bei [...] pro Lagerstelle [...] bei Gleitlagern von 2-Taktmotoren, zwischen [...] pro Lagerstelle [...] und [...] pro Lagerstelle [...] bei Gleitlagern für 4-Taktmotoren und bei circa [...] für Gleitlager von Kolbenkompressoren.¹⁰⁷
- (195) Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren für Schwerlast-Fahrzeuge und Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser bezeichnen die Zusammenschlussbeteiligten als Gleitlager für Großmotoren.

¹⁰⁵ Stellungnahme zu den Einlassungen der Marktteilnehmer aus der 1. Verfahrensphase vom 8.08.2018, Bl. d. A, 1829.

¹⁰⁶ Als Zylinderbohrung oder kurz Bohrung bezeichnet man den Innendurchmesser eines Zylinders, speziell des Zylinders eines Hubkolbenmotors. Geringfügig kleiner als die Zylinderbohrung ist der Kolbendurchmesser. Da Kolben in Verbrennungsmotoren keinen exakt kreisförmigen Querschnitt haben, ist der Kolbendurchmesser zudem noch von der Messrichtung abhängig. Das Hubverhältnis ist das Verhältnis von Kolbenhub zu Zylinderbohrung bei einem Hubkolbenmotor. Dabei wird unterschieden zwischen Langhubern, bei denen der Kolbenhub größer ist als die Zylinderbohrung, und Kurzhubern, dort ist der Zylinderdurchmesser größer als der Hub. Sind Hub und Bohrung gleich groß, so spricht man von quadratischer Auslegung (Quadrathuber), das Hub-Bohrungs-Verhältnis hat dann den Wert 1.

¹⁰⁷ Stellungnahme zu den Einlassungen der Marktteilnehmer aus der 1. Verfahrensphase vom 8.08.2018, Bl. d. A, 1829.

- (196) Die zuvor benannten drei Kategorien unterscheiden sich in technischer Hinsicht im Wesentlichen nach der Größe (gemessen in Durchmesser und Wandstärke)¹⁰⁸ und der Konstruktionsweise (z.B. Stahl/Aluminium-Zweischichtlager).¹⁰⁹ Technologien aus dem Bereich Automotive wie zum Beispiel Zweistofflager¹¹⁰, Dreistofflager¹¹¹ und Sputterlager¹¹² werden auch bei Gleitlagern für Großmotoren eingesetzt.¹¹³
- (197) Bei Lagerschalen für Großmotoren wachsen mit den Abmessungen tendenziell auch die Dicken der einzelnen Funktionsschichten. Dies ergibt sich aus den Anforderungen nach höherer Robustheit der Lager in Großmotoren aufgrund höherer Verschleißbeiträge und größerer Schmutzpartikel und dem Umstand, dass in Beschichtungsverfahren für große Produkte nur größere Toleranzen prozesssicher eingehalten werden können.¹¹⁴
- (198) Die Beschlussabteilung hält insoweit eine Unterteilung bei Gleitlagern für Großmotoren nach Gleitlagern für den Einsatz in Großmotoren für Schwerlast-Einheiten einerseits und

¹⁰⁸ Vgl. dazu auch Tabelle 1 „Technische Vergleichsparameter verschiedener Gleitlager“ in der Stellungnahme der Zusammenschlussbeteiligten zu den Einlassungen der Marktteilnehmer aus der 1. Phase vom 8. August 2018, Seite 7, Bl. d. A. 1829

¹⁰⁹ Nach den Ermittlungen der Beschlussabteilung kommen in den drei Kategorien Automotive/Light Duty, Heavy Duty und Large Bore Gleitlager mit folgenden Materialien zum Einsatz: Stahl-Aluminium (Zweistofflager, Stahl-Aluminium-Polymer (Dreistofflager), Stahl-Bronze-Galvanik (Dreistofflager), Stahl-Bronze-Polymer (Dreistofflager), Stahl-Bronze-Sputter (Dreistofflager). Darüber hinaus bietet Miba als einziger Anbieter Lager aus Stahl-Bronze-Sputter-Polymer für die Bereiche Heavy Duty und Large Bore an.

¹¹⁰ Zweistofflager bestehen aus der Stahlstützschale, einer Zwischenschicht und einer Schicht Lagermetall. Als Lagermetall werden überwiegend Aluminiumlegierungen verwendet. Zweistofflager kommen in niedrig und mittel belasteten Otto- und Dieselmotoren im PKW-Bereich zum Einsatz, und zwar je nach Legierung als Kolbenbolzenbuchsen, Kipphebelbuchsen, Nockenwellenlager, Hauptlager oder Pleuellager.

¹¹¹ Dreistofflager bestehen aus einer Stahlstützschale, einer Laufschrift, einer Sperrschicht und einer Gleitschicht. Die Laufschrift ist zumeist auf Blei-Bronze-Basis erstellt und wird in der Regel galvanisch aufgebracht. Dreistofflager werden vorwiegend in höher belasteten Motoren eingesetzt, und zwar als große Kolbenbolzenbuchsen, Pleuellager, Hauptlager und Kurbelwellenlager.

¹¹² Sputterlager sind vom Aufbau ebenfalls Dreistofflager, bestehend aus denselben Materialien. Jedoch ist auf das Lagermaterial eine extrem widerstandsfähige Aluminiumschicht aufgebracht durch ein spezielles Produktionsverfahren, das Sputtern. Durch diese Beschichtung weisen diese Lager eine deutlich höhere Härte und Verschleißfestigkeit auf. Sie eignen sich insbesondere für hoch belastete Motoren, wie Turbomotoren in PKW und Nutzfahrzeugen, und werden dort vor allem im Pleuel- und Kurbelwellenbereich eingesetzt.

¹¹³ Vergleiche dazu auch Tabelle 1 „Technische Vergleichsparameter verschiedener Gleitlager“ in der Stellungnahme der Zusammenschlussbeteiligten zu den Einlassungen der Marktteilnehmer aus der 1. Phase vom 8. August 2018, Seite 7, Bl. d. A. 1829.

¹¹⁴ Bl. d. A. 2138.

Gleitlager für Großmotoren für Einheiten mit großem Bohrungsdurchmesser andererseits für sachgerecht, auch wenn es insoweit Überschneidungen geben mag.

ff) Zur Unterteilung von Verbrennungsmotoren nach Bohrung und Hub und zur Frage der Unterteilung nach Drehzahl bei Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser

- (199) Während eine Unterteilung des Marktes anhand der Kenngröße „Bohrungsdurchmesser“ sachgerecht ist, um die Wettbewerbskräfte zutreffend abbilden zu können, ist eine weitere Unterteilung von Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser in jeweils eigenständige sachliche Märkte nach der Nenndrehzahl des Motors nicht sachgerecht.
- (200) Bohrung und Hub sind maßgebliche Kenngrößen für Verbrennungsmotoren. Unter den Motorengrunddaten stellt das Hub-Bohrungsverhältnis eines Verbrennungsmotors eine leicht zu fassende, aber im Hinblick auf den Prozessverlauf signifikante Kerngröße dar.¹¹⁵ Es beeinflusst alle wesentlichen Eigenschaften des Verbrennungsmotors, wie Verbrennungswirkungsgrad, Laufqualität, Abgasemissionen, Drehmomentverhalten und Leistungsdichte. Die Ladungswechselorgane, die Kolbengeschwindigkeit und die Brennraumgeometrie werden wesentlich vom Hub-Bohrungsverhältnis bestimmt und nehmen ihrerseits über die Strömungsverhältnisse im Brennraum, die Kraftstoffverteilung und die Gemischaufbereitung sowie den Wärmeübergang an den Brennraumwänden Einfluss auf den Prozessverlauf und damit den Wirkungsgrad und die Schadstoffemissionen.¹¹⁶
- (201) Für PKW- und NFZ-Motoren gibt es in der Literatur für die Bohrung sinnvolle Unter- und Obergrenzen, die in den folgenden Bereichen liegen: PKW-Ottomotor 70-105 mm, PKW-Dieselmotor 75-90 mm, NFZ-Dieselmotor 100-140 mm.¹¹⁷ Bei Vergrößerung des Hub-Bohrungs-Verhältnisses steigt die Beanspruchung der Kurbelwelle durch Massenkräfte. Was die thermische Beanspruchung betrifft, hat eine Vergrößerung der vom Bohrungs-

¹¹⁵ Abschlussbericht Sonderforschungsbereich 224 „Motorische Verbrennung, Lehrstuhl für Verbrennungskraftmaschinen RWTH Aachen, <http://www.sfb224.rwth-aachen.de/Kapitel/kap5.htm>, abgerufen am 10. Oktober 2018.

¹¹⁶ Abschlussbericht Sonderforschungsbereich 224 „Motorische Verbrennung, Lehrstuhl für Verbrennungskraftmaschinen RWTH Aachen, <http://www.sfb224.rwth-aachen.de/Kapitel/kap5.htm>, abgerufen am 10. Oktober 2018.

¹¹⁷ „Grundlagen Verbrennungsmotoren. Funktionsweise, Simulation, Messtechnik“ herausgegeben von G.P. Merker und R. Teichmann 8. Auflage, Seite 180.

durchmesser abhängigen Wärmeflusswege üblicherweise höhere Wandtemperaturdifferenzen zur Folge.¹¹⁸

- (202) Die nachfolgende Tabelle enthält Beispiele mit Angaben zu Bohrung und Hub für ausgewählte Schiffsdieselmotoren, um die Unterteilung nach Bohrung und Hub für diesen Bereich zu veranschaulichen. Auch Kolbenkompressoren verfügen über große Bohrungsdurchmesser, da Ausführungen mit Kolbendurchmessern bis zu 1200 mm angeboten werden.¹¹⁹

Hersteller	Typ	Bauart/Bauform	Bohrung [mm]	Hub [mm]
MAN ¹²⁰	S35ME-B9	2-Takt	350	1550
Wärtsilä ¹²¹	5RT FLEX 35	2-Takt	350	1550
Wärtsilä	8RT FLEX 40	2-Takt	400	1770
MAN	G50ME-B9	2-Takt	500	2500
MAN	S50ME-B9	2-Takt	500	2214
MAN	G80ME-C9	2-Takt	800	3720
Wärtsilä	14RT FLEX 96C	2-Takt	960	2500
MAN	S90ME-C9	2-Takt	900	3260

¹¹⁸ <http://www.sfb224.rwth-aachen.de/Kapitel/kap5.htm>, abgerufen am 10. Oktober 2018

¹¹⁹ https://www.burckhardtcompression.com/wp-content/uploads/2016/07/A178491_BC_Brochure_Capital_Parts_DE_12S_72dpi.pdf, abgerufen am 11. Oktober 2018.

¹²⁰ Alle MAN-2-Takt-Beispiele entstammen „Grundlagen Verbrennungsmotoren. Funktionsweise, Simulation, Messtechnik“ herausgegeben von G.P. Merker und R. Teichmann 8. Auflage, Seite 201.

¹²¹ Alle Wärtsilä 2-Takt-Beispiele stammen aus https://www.fsb.unizg.hr/miv/MSUI/Dieselovi_motori/Mehanizam%20s%20kriznom%20glavom/MTZ-2011-11_Neue%20Zweitakt-Schiffsdieselmotoren%20von%20W%C3%A4rtsil%C3%A4.pdf, abgerufen am 10. Oktober 2018.

MAN	K98ME-C7	2-Takt	980	2660
MAN ¹²²	6/26	4-Takt	160	240
Wärtsilä	W 20	4-Takt	200	280
MAN	21/31	4-Takt	210	310
MAN	27/38	4-Takt	270	380
Wärtsilä	W 21	4-Takt	310	430
MAN	32/44CRTS	4-Takt	320	440
Caterpillar-MaK	M43C	4-Takt	430	610
Wärtsilä	W46F	4-Takt	460	580
MAN	48/60CR	4-Takt	480	600
Wärtsilä ¹²³	8L46F	4-Takt	460	580
Caterpillar ¹²⁴	C280	4-Takt	280	300
Rolls Roy- ce/MTU	Serie 8000	4-Takt	265	315

¹²² Soweit nicht anders angegeben sind alle 4-Takt-Beispiele mittelschnell laufend zitiert nach „Grundlagen Verbrennungsmotoren. Funktionsweise, Simulation, Messtechnik“ herausgegeben von G.P. Merker und R. Teichmann 8. Auflage, Seite 160.

¹²³ https://www.fsb.unizg.hr/miv/MSUI/_Dieselovi_motori/Mehanizam%20s%20kriznom%20glavom/MTZ-2011-11_Neue%20Zweitakt-Schiffsdieselmotoren%20von%20W%C3%A4rtsil%C3%A4.pdf, abgerufen am 10. Oktober 2018.

¹²⁴ https://de.wikipedia.org/wiki/Schiffsdieselmotor#cite_note-8, abgerufen am 10. Oktober 2018.

- (204) Wie aus der tabellarischen Übersicht ersichtlich ist, sind die Werte für Bohrung und Hub bei den angeführten 2-Takt- und 4-Taktgroßmotoren größer als bei den unter Randnummer 201 aufgeführten Dieselmotoren für Pkw und NFZ. Für 2-Takt- und 4-Taktgroßmotoren liegt die Untergrenze für den Bohrungsdurchmesser in mm bei etwa 150, die Obergrenze in mm bei etwa 1000. Die Untergrenze für den Kolbenhub in mm liegt bei etwa 200, die Obergrenze in mm bei etwa 3700.¹²⁵ Der Bereich der Gleitlager für Großmotoren für Einheiten mit großem Bohrungsdurchmesser umfasst Gleitlager für 4-Taktmotoren zum Einsatz in Schiffen, Generatoren, Lokomotiven und Kolbenkompressoren und Gleitlager für 2-Taktmotoren zum Einsatz in großen Schiffen.
- (205) Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser bilden einen einheitlichen Markt, der nicht weiter nach der Nenndrehzahl des Motors zu segmentieren ist.
- (206) Grundsätzlich können Hubkolbenmotoren mit innerer Verbrennung unterschieden werden nach Verbrennungsverfahren, Kraftstoffen, Arbeitsverfahren, Gemischbildung/Kraftstoffeinbringung, Ladungswechselsteuerung, Ladungseinbringung und Bauform. Weitere Unterscheidungsmerkmale können Zündung, Kühlung, Lastregelung, Einsatzzweck sowie Drehzahl- und Leistungsabstufung sein.¹²⁶
- (207) Die EU-Kommission hat sich in einer Reihe von Verfahren mit einer potentiellen Segmentierung des Marktes für Hubkolbenmotoren zur Energieerzeugung nach Drehzahl und Leistung befasst, jedoch die genaue Marktabgrenzung offen gelassen.¹²⁷ So wurden in der Sache M.6172 Daimler/Rolls Royce/Tognum/Bergen unterschiedliche Drehzahlen untersucht, es erfolgte jedoch keine Abgrenzung des Produktmarktes auf Grundlage der Drehzahl.
- (208) In der Sache COMP/M. 6106 Caterpillar/MWM, vertraten die Zusammenschlussbeteiligten die Ansicht, dass es keine aussagekräftige Segmentierung des Marktes nach Motordrehzahl bei den für dieses Vorhaben relevanten Leistungsbereichen gebe, da Aggregate mit

¹²⁵ „Grundlagen Verbrennungsmotoren. Funktionsweise, Simulation, Messtechnik“ herausgegeben von G.P. Merker und R. Teichmann 8. Auflage, Seite 132.

¹²⁶ Definition und Einteilung der Hubkolbenmotoren, Seite 16, Springer Fachmedien Wiesbaden 2017.

unterschiedlichen Drehzahlen ohne nennenswerten Einschränkungen miteinander konkurrierten.¹²⁸ Die EU-Kommission kam zu dem Ergebnis, dass die Produktmerkmale eine gewisse Kontinuität bei der Abwägung zwischen Aggregaten mit hoher und mit mittlerer Drehzahl (in Bezug auf Fixkosten und variable Kosten) begünstigten und Angebote mit mehreren kleineren Aggregaten mit hoher Drehzahl bei großen Projekten offenbar erfolgreich mit größeren Aggregaten mit mittlerer Drehzahl konkurrieren könnten. Im Lichte dieser Erwägungen wurde geschlossen, dass keine eindeutige Abgrenzung zwischen Gasaggregaten mit hoher Drehzahl und Gasaggregaten mit mittlerer Drehzahl gegeben ist. Die Marktabgrenzung wurde diesbezüglich offen gelassen.¹²⁹

- (209) Die von den Zusammenschlussbeteiligten gewählte Unterteilung der Gleitlager für Einheiten mit großem Bohrungsdurchmesser in Gleitlager für langsam laufende 2-Taktmotoren, mittelschnell laufende und schnell laufende 4-Taktmotoren hält die Beschlussabteilung nicht für eine technische oder für den typisierten Verwendungszweck eines Motors gebotene zwingende Unterteilung. Sie ist nicht geeignet, die wettbewerblichen Wirkungskräfte und Verhaltensspielräume der Marktteilnehmer sachgerecht abzubilden und zu beurteilen. Denn ein jeweils isolierter Blick auf die einzelnen Bereiche trüge der Tatsache nicht ausreichend Rechnung, dass es zwischen den Bereichen fließende Übergänge in einem Kontinuum gibt.
- (210) Die Begriffe „schnell laufend“ beziehungsweise „langsam laufend“ sind nicht festgelegt. Sie können sowohl auf die Drehzahl¹³⁰ als auch auf die mittlere Kolbengeschwindigkeit bezogen werden.
- (211) Was die Unterteilung von Schiffsdieselmotoren nach Drehzahl betrifft, erfolgt diese nicht einheitlich.

¹²⁷ Fall Nr. COMP/M. 6172 Daimler/Rolls Royce/Tognum/Bergen, Entscheidung vom 25.07.2011, Rn. 29-35; Fall Nr. COMP/M. 6106 Caterpillar/MWM, Entscheidung vom 19.10.2011, Rn. 35 m.w. N.

¹²⁸ Fall Nr. COMP/M. 6106 Caterpillar/MWM, Entscheidung vom 19.10.2011, Rn. 40.

¹²⁹ Fall Nr. COMP/M. 6106 Caterpillar/MWM, Entscheidung vom 19.10.2011, Rn. 50, 51.

¹³⁰ Die Drehzahl (auch Umdrehungsfrequenz oder Umlauffrequenz) ist eine Größe, die die Häufigkeit der Umdrehungen angibt. Die Angabe erfolgt in der Technik meistens in *Umdrehungen pro Minute* (min^{-1}), in der Physik eher in *Umdrehungen pro Sekunde* (s^{-1}).

- (212) Die Zusammenschlussbeteiligten unterscheiden Gleitlager für langsam laufende (bis 300 U/min¹³¹), Gleitlager für mittelschnell laufende (300 bis < 1000 U/min) und schnell laufende Motoren (>1000 U/min).
- (213) Der von den Zusammenschlussbeteiligten vorgelegte Auszug aus dem „Handbuch Verbrennungsmotor“ unterscheidet nach der Drehzahl langsam laufende Motoren z.B. in Schiffen (60 bis 200 U/min bei Dieselmotoren), mittelschnell laufende Motoren (200 bis 1000 U/min bei Dieselmotoren, Höchstdrehzahl < 4000 U/min bei Ottomotoren, schnelllaufende Motoren z.B. für PKW (Höchstdrehzahl jeweils > 4000 U/min bei Diesel- und Ottomotoren)¹³². Die neueste Auflage (2017) unterscheidet nach der Drehzahl, mittelschnell laufende Motoren (200 bis 1200 U/min bei Dieselmotoren, Höchstdrehzahl < 4000 U/min bei Ottomotoren, schnelllaufende Motoren z.B. für PKW (Höchstdrehzahl > 1000 U/min bei Diesel- und > 4000 U/min bei Ottomotoren).¹³³
- (214) Im „Handbuch der Schiffsbetriebstechnik“ heißt es, dass Schiffsmotoren vielfach in drei Gruppen unterteilt werden, und zwar in langsam laufende Motoren mit einer Motorendrehzahl zwischen 100 und 500 U/min, mittelschnell laufende Motoren mit einer Motorendrehzahl von 500 bis 1000 U/min und schnell laufenden Motoren mit einer Motorendrehzahl von > 1000 U/min.¹³⁴
- (215) Eine andere Quelle unterscheidet bei Schiffsdieselantrieben drei Arten, und zwar großvolumige Langsamläufer (2 – Takt) 60 – 250 U/min, Mittelschnellläufer (2 und 4-Takter) 250 bis ca 750 U/min, Schnellläufer (2 und 4 Takter) 750 bis 2800 U/min.¹³⁵

¹³¹ U/Min = Umdrehungen pro Minute.

¹³² Handbuch Verbrennungsmotor Grundlagen, Komponenten, Systeme, Perspektiven“ herausgegeben von van Basshuysen/Schäfer 2. Auflage (2015) Bl. d. A. 2626.

¹³³ Definition und Einteilung der Hubkolbenmotoren, Seite 16, Springer Fachmedien Wiesbaden 2017.

¹³⁴ Manfred, Viechtbauer:

Wissensmanagement und Knowhow – Transfer der Anwendungstechnik der Miba Gleitlager GmbH zum chinesischen Produktionsstandort Miba Precision Components Co. Ltd. unter Berücksichtigung der lokalen Kunden- u. Marktanforderungen für mittelschnell- u. langsam-laufende Dieselmotoren mit strategischen Handlungsempfehlungen. - 2013.- 93, V, 75, 0 S.

Mittweida, Hochschule Mittweida, Fakultät Wirtschaftswissenschaften, Diplomarbeit, 2013, Seite 43.

¹³⁵ <https://www.forum-marinearchiv.de/smf/index.php?topic=8929.0,abgerufen> am 10. Oktober 2018.

- (216) Laut Wikipedia werden bei mittleren und großen Frachtschiffen Langsamläufer eingesetzt, deren Drehzahlbereich zwischen 60 und 250 Umdrehungen pro Minute liegt. Mittelschnellläufer-4-Takt-Dieselmotoren mit einem Drehzahlbereich bis 1200 Umdrehungen pro Minute werden vorrangig auf kleineren bis mittleren Frachtschiffen, Passagierschiffen und Kriegsschiffen eingesetzt. Schnellläufer, deren Drehzahl auch 2000 Umdrehungen pro Minute überschreiten kann, findet man im Bereich der Binnenschiffe und in der Sport- und Freizeitschiffahrt.¹³⁶
- (217) Nach „Grundlagen Verbrennungsmotoren. Funktionsweise, Simulation, Messtechnik“ herausgegeben von G.P. Merker und R. Teichmann 8. Auflage liegen bei Zweitaktlangsamläufern übliche Nenndrehzahlen zwischen 60 bis 180 U/min,¹³⁷ und bei Mittelschnellläufern im Bereich von etwa 300 bis 1200 U/min.¹³⁸ Schnelllaufenden Dieselmotoren werden zu den mittelschnelllaufenden Dieselmotoren dahingehend abgegrenzt, dass die obere Drehzahlgrenze des Auslegungspunkts des mittelschnelllaufenden Dieselmotors und damit die untere Grenze des schnelllaufenden Dieselmotors bei 1000 U/min liegen. Der Übergangsbereich beider Motorentypen liegt zwischen 900 und 1200 U/min, sodass man erst bei Motoren oberhalb von 1200 U/min von schnelllaufenden Motoren sprechen sollte. Die obere Grenze liegt, mit Ausnahme von Extremwendungen, bei 2500 U/min.¹³⁹
- (218) In derselben Quelle wird in dem Kapitel „Großdieselmotoren“ ausgeführt, dass Großdieselmotoren üblicherweise nach Drehzahlbereichen klassifiziert werden. Dabei erfolgt die Einteilung nach langsam laufenden (...300 U/min), mittelschnell laufenden (300...1.200 U/min) und schnell laufenden (> 1000 U/min) Motoren. Während es bei 300 U/min eine klare Abgrenzung zwischen den Langsamläufern und den Mittelschnellläufern gibt, ist der Übergang zwischen den beiden anderen Kategorien nicht so eindeutig. Die Überschneidung ist hier vorrangig in Besonderheiten der Konstruktion zu suchen, die sich bei den Mittelschnellläufern aus der erforderlichen Schweröltauglichkeit ergeben.¹⁴⁰

¹³⁶ <https://de.wikipedia.org/wiki/Schiffsdieselmotor>, abgerufen am 10. Oktober 2018.

¹³⁷ „Grundlagen Verbrennungsmotoren. Funktionsweise, Simulation, Messtechnik“ herausgegeben von G.P. Merker und R. Teichmann 8. Auflage, Seite 200.

¹³⁸ „Grundlagen Verbrennungsmotoren. Funktionsweise, Simulation, Messtechnik“ herausgegeben von G.P. Merker und R. Teichmann 8. Auflage, Seite 160.

¹³⁹ „Grundlagen Verbrennungsmotoren. Funktionsweise, Simulation, Messtechnik“ herausgegeben von G.P. Merker und R. Teichmann 8. Auflage, Seite 149.

¹⁴⁰ „Grundlagen Verbrennungsmotoren. Funktionsweise, Simulation, Messtechnik“ herausgegeben von G.P. Merker und R. Teichmann 8. Auflage, Seite 137.

- (219) Im Rahmen der von der Beschlussabteilung durchgeführten Ermittlungen wurden von den befragten Unternehmen bis 800 U/min als Obergrenze für mittelschnell laufende 4-Taktmotoren und > 2000 U/min als Untergrenze für schnell laufenden 4-Taktmotoren für Pkw benannt.
- (220) Die nachfolgende Übersicht stellt die hier zitierten Abgrenzungen im Überblick dar:

Quelle	Langsam laufende Motoren	Mittelschnell laufende Motoren	Schnell laufende Motoren
Handbuch Verbrennungsmotor 2015	60 bis 200 U/min bei Dieselmotoren	200 bis 1000 U/min bei Dieselmotoren, Höchstdrehzahl > 4000 U/min bei Ottomotoren	für PKW (Höchstdrehzahl jeweils > 4000 U/min bei Diesel- und Ottomotoren
Handbuch Verbrennungsmotor 2017	60 bis 200 U/min bei Dieselmotoren	200 bis 1200 U/min bei Dieselmotoren, Höchstdrehzahl > 4000 U/min bei Ottomotoren	für PKW (Höchstdrehzahl jeweils > 1000 U/min bei Diesel- und > 4000 U/min bei Ottomotoren
Handbuch der Schiffsbetriebstechnik	100-500 min	500-1000U/min	>1000 U/min
Forum Marinearchiv	60-250 U/min	250-750 U/min	750-2800 U/min
Wikipedia	60-250 U/min	bis 1200 U/min	>2000 U/min
Grundlagen Verbrennungsmotoren zitiert nach Kapiteln 2-Takt und 4-Takt Großmotoren	60-180 U/min	300-1200 U/min	1200-2500 U/min

Grundlagen Verbrennungsmotoren zitiert nach Kapitel Großmotoren	bis 300 U/min	300-1200 U/min	>1000 U/min
Nennung bei Marktbefragung		< 800 U/min	>2000 U/min

- (221) Angesichts dieser vielfältigen Unterteilungsmöglichkeiten auf der Grundlage der Drehzahl und der Überschneidung zwischen mittelschnell und schnell laufenden 4-Taktmotoren hält die Beschlussabteilung eine sachliche Marktabgrenzung in nach Drehzahlen abgegrenzte separate Märkte für Gleitlager für langsam laufende 2-Taktmotoren, mittelschnell laufende 4-Taktmotoren und schnell laufende 4-Taktmotoren weder für technisch trennscharf noch sinnvoll, um die Wettbewerbskräfte sachgerecht abbilden zu können.
- (222) Vielmehr ist die Beschlussabteilung davon überzeugt, dass die Spezifikationen von Gleitlagern bei Motoren mit niedriger Drehzahl, mittlerer Drehzahl und hoher Drehzahl grundsätzlich ähnlich sind. Die Drehzahl des Motors ist nur ein Parameter der Eigenschaften, die ein Gleitlager erfüllen muss. Für die Wahl der Konstruktion, des Materials und/oder der Technologie sind Parameter wie Oberflächengeschwindigkeit, Lagerbelastung, Lebensdauer und Kosten des Gleitlagers von bestimmender Bedeutung. Die spezifischen Lagerbelastungen, die durch den Druck im Schmierpalt und die minimale Dicke des Schmierpalt bestimmt werden, sind für stark beanspruchte Verbrennungsmotoren unterschiedlicher Größe ähnlich.¹⁴¹ Deshalb sind andere Aspekte für die Wahl des Gleitlagers relevant, wie Verschleißbeständigkeit, Robustheit gegenüber Verunreinigungen und korrodierende Materialien in den verwendeten Schmiermitteln. Entscheidend in diesem Sinne sind Lagerkonstruktion, Material des Lagers und geometrische Dimensionierung. Denn diese Merkmale sind für die zulässige Lagerbelastung und Tragfähigkeit des Gleitlagers wesentlich. Deshalb sind für die Kunden der Zusammenschlussbeteiligten die beabsichtigte Endanwendung im Motor und die zugehörigen technischen Rahmenbe-

¹⁴¹ Bl. d. A. 1451, Bl. d. A. 1520, Bl. d. A. 3544.

dingungen bei der Wahl der Gleitlager eher bedeutsam als eine Unterscheidung des Motors in solche mit langsamer, mittlerer und hoher Drehzahl.¹⁴²

- (223) Die Kundenanforderungen an die Hersteller von Gleitlagern sind daher grundsätzlich so ähnlich, dass alle Hersteller zumindest einen oder mehrere Teilbereiche davon abdecken. Deshalb können die Bereiche zu einem einheitlichen Markt zusammengefasst werden.

gg) Zur Unterteilung nach Fertigungsanlagen und der Austauschbarkeit auf der Angebotsseite

- (224) Der Gesichtspunkt der Angebotsumstellungsflexibilität steht einer zusammenfassenden Betrachtung der Wettbewerbsverhältnisse bei Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser nicht entgegen.
- (225) Der Austauschbarkeit auf der Angebotsseite kann bei der Definition der Märkte Rechnung getragen werden, wenn sie sich genauso wirksam auswirkt wie die Nachfragesubstituierbarkeit.
- (226) Austauschbarkeit auf der Angebotsseite kann bei der sachlichen Marktabgrenzung dazu führen, dass aus Sicht der Nachfrager mangels Austauschbarkeit abgegrenzte Märkte sachlich zu einem einheitlichen Markt erweitert werden. Voraussetzung ist, dass Anbieter zur Verfügung stehen, die in der Lage sind, kurzfristig und ohne maßgebliche Zusatzkosten oder Risiken, aus Sicht der Anbieter austauschbare Produkte, die auf umstellbaren Produktions- oder Absatzeinrichtungen gefertigt oder vertrieben werden, anzubieten.
- (227) Eigenständige Bedeutung kann die Austauschbarkeit auf der Angebotsseite darüber hinaus auch erlangen, wenn ein aus Sicht der Nachfrager abgegrenzter Markt als zu klein oder künstlich angesehen wird, um die wettbewerblichen Kräfte adäquat abzubilden. Das kann etwa der Fall sein bei einer Produktpalette der Hersteller, welche sich einerseits aus einem Kontinuum an Kombinationen verschiedener Produktdetails ergibt, die bei spezifischen Kundenbestellungen speziell auf diese ausgerichtet zu einem Produkt kombiniert werden und andererseits ähnliche technische Eigenschaften und Verwendungszwecke aufweist. Die insoweit bestehenden Unterschiede führen jedoch dazu, dass die einzelnen Produkte für den Kunden aufgrund der sehr spezifischen Nachfrage nicht austauschbar

¹⁴² Bl. d. A. 3544, 3545.

sind. Unter Umständen kann aber ein und dieselbe Nachfrage durch verschiedene Kombinationen von Produktdetails befriedigt werden.

- (228) Für die sachliche Marktabgrenzung in dem vorliegenden Zusammenschlussvorhaben ist zunächst von Bedeutung, dass, wie die Zusammenschlussbeteiligten vortragen, die Austauschbarkeit der in Frage stehenden Produkte aus Sicht der Nachfrager nicht gegeben sei. Auf der Grundlage der bei den Zusammenschlussbeteiligten jeweils für die Produktion bestimmter Gleitlager verwandten Fertigungsanlagen wird die fehlende Angebotssubstitution jeweils mit den begrenzten Durchmessern begründet, welche ihre eigenen Fertigungsanlagen aufweisen. Gleichzeitig ergibt sich aber aus dem Privatgutachten der Zusammenschlussbeteiligten, dass sich die Maschinenparks beziehungsweise Fertigungsstraßen der Wettbewerber zum Teil erheblich in Bezug auf die bearbeitbaren Gleitlager-Durchmesser unterscheiden. Die Angebotsumstellungsflexibilität ist im Markt offenbar heterogen und ist daher für eine eindeutige Marktabgrenzung kaum geeignet. Auch die Zusammenschlussbeteiligten vertreten die Auffassung, dass zur Marktabgrenzung vielmehr auf eine Kombination verschiedener Produkteigenschaften abzustellen sei und Überschneidungen der Durchmesser zwischen verschiedenen klassifizierten Gleitlagern bestünden.¹⁴³
- (229) Die sich aus den von den Gleitlagerherstellern jeweils gewählten Bandbreiten ihrer (individuellen) Fertigungsstraßen ableitenden Produktionsschwerpunkte sind daher im Rahmen der wettbewerblichen Würdigung im Einzelnen zu diskutieren, nicht jedoch Kriterien zur Abgrenzung eigenständiger sachlicher Märkte. Auch in Bezug auf andere relevanten Produktcharakteristika gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Fertigungsmöglichkeiten einzelner Hersteller, ohne dass dies für die Angebotsumstellungsflexibilität im Markt relevant wäre - so kann beispielsweise Miba das Sputter-Verfahren einsetzen, Zoller BHW dagegen nicht.
- (230) Die Ausrichtung des Maschinenparks auf spezifische Bandbreiten hinsichtlich des Durchmessers ist letztlich eine wirtschaftliche Entscheidung, die maßgeblich von den bei dem Unternehmen nachgefragten Stückzahlen abhängt. Eine Abgrenzung verschiedener Märkte auf Basis fehlender Umstellungsmöglichkeiten eines individuellen Maschinenparks

¹⁴³ Vergleiche dazu auch Tabelle 1 „Technische Vergleichsparameter verschiedener Gleitlager“ in der Stellungnahme der Zusammenschlussbeteiligten zu den Einlassungen der Marktteilnehmer aus der 1. Phase vom 8. August 2018, Seite 7, Bl .d. A. 1829. Diese Überschneidungen fielen gemäß der Daten von Miba zu den weltweiten Umsätzen mit Wärsilä und Rolls Royce und allen Kunden mit Lieferort in Deutschland zudem vereinzelt noch stärker aus.

im Hinblick auf den Durchmesser von Gleitlager kann angesichts des Kontinuums der Produktpalette im relevanten Markt, welche sich unter anderem auch maßgeblich aus den verwendeten Metall-Schichtverbänden, Konstruktionstypen und Oberflächenhärtungs- sowie Beschichtungstechnologien ergibt, nicht überzeugen.

- (231) Diese Art der Vorgehensweise ist für die Frage der sachlichen Marktabgrenzung auch nicht zwingend. Der vorliegende Zusammenschluss führt Fertigungsanlagen der Zusammenschlussbeteiligten für Gleitlager für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser, und zwar jeweils für Gleitlager für 2-Takt- und 4-Taktmotoren und Kolbenkompressoren zusammen. Er schafft einen Anbieter, der aufgrund der eigenen Fertigungsanlagen über alle Fertigungsanlagen Gleitlager für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser anbieten kann. Diese stimmen im Design, in bestimmten Komponenten/Beschichtungen und in den verwendeten Technologien überein.
- (232) Ein weiterer Spieler, der angebotsseitig vergleichbar aufgestellt und insoweit über ein vergleichbares „Vollsortiment“ verfügt, ist Daido Metal. Da es neben den Zusammenschlussbeteiligten einen weiteren Anbieter mit vergleichbarem Sortiment für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser gibt, ist es angemessen einen sachlichen Markt abzugrenzen, der diese Angebotssubstitution durch das vorliegende Herstellersortiment reflektiert.
- (233) Daher geht die Beschlussabteilung davon aus, dass für die Frage der sachlichen Marktabgrenzung eine weitere Unterteilung bei Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser nicht geboten ist.
- (234) Selbst wenn jedoch eine weitere Unterteilung nach Gleitlagern für 2-Taktmotoren, 4-Taktmotoren und Kolbenkompressoren und nach OEM/OES und IAM erfolgt, wie die Zusammenschlussbeteiligten sie aufgrund ihrer Ausführungen zur Angebotsumstellungsflexibilität vorschlagen, ist das Ergebnis der wettbewerblichen Würdigung gleich.¹⁴⁴

hh) Gesamtmarkt für Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen

¹⁴⁴ Allerdings handelt es sich bei den Märkten für Gleitlager für Kolbenkompressoren und für 2-Taktmotoren nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten um Bagatellmärkte in Deutschland.

- (235) Es kann offen bleiben, ob der Markt für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser 2-Takt- und 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser umfasst oder ob Gleitlager für 2-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser als eigenständiger Markt zu betrachten wären. Jedenfalls Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für schnell und mittelschnell laufende 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen sind als Gesamtmarkt zu betrachten, um die wettbewerblichen Beziehungen der Marktteilnehmer angemessen abzubilden.
- (236) Bei Gleitlagern mit großem Bohrungsdurchmesser für 4-Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen haben die Ermittlungen ergeben, dass eine eindeutige Abgrenzung zwischen schnell laufenden und mittelschnell laufenden 4-Taktgroßmotoren auf der Grundlage der Drehzahl nicht möglich ist. Insoweit ist daher der Abgrenzungsvorschlag der Zusammenschlussbeteiligten zu erweitern und ein über die Grenzen eventueller Nachfrage- und Angebotssubstitution hinausgehender sachlicher Gesamtmarkt abzugrenzen.
- (237) Auch die EU-Kommission hat in ihren Entscheidungen verschiedentlich Gesamtmärkte zugrunde gelegt. So wurden beispielsweise Gesamtmärkte für öffentliche Übertragungstechnik,¹⁴⁵ für kalt und warm gewalzte, nahtlose Edelstahlrohre,¹⁴⁶ für Abwasserrohre aus Steinzeug, Beton, Kunststoff, Guss und Faserzement¹⁴⁷ oder für mechanische, elektro-mechanische und elektronische Elektrizitätszähler¹⁴⁸ abgegrenzt, obwohl diese Produkte weder aus Nachfrager- noch aus Anbietersicht uneingeschränkt oder überhaupt substituierbar waren.
- (238) Ein sachlicher Gesamtmarkt kommt dann in Betracht, wenn die von dem Zusammenschluss betroffenen Märkte insoweit einheitliche oder nahezu einheitliche Angebots- und Nachfragestrukturen aufweisen.

¹⁴⁵ Siehe Kommission, Entscheidung vom 12.4.1991, IV/M.042– Alcatel/Telettra, ABl. 1991 Nr.L 122 S.48, Rn. 37.

¹⁴⁶ Siehe Kommission, Entscheidung vom 31.1.1994, IV/M.315– Mannesmann/Vallourec/Ilva, ABl. 1994 Nr. L 102 S.15, Rn. 20.

¹⁴⁷ Siehe Kommission, Entscheidung vom 19.9.1999, IV/M. 1644 – Wienerberger/DSCB/Steinzeug, Rn. 9 ff.

¹⁴⁸ Siehe Kommission, Entscheidung vom 18.11.1997, IV/M.913– Siemens/Elektrowatt, ABl. 1999 Nr. L 88 S.1, Rn. 26 ff.

- (239) Beide Zusammenschlussbeteiligten sind nach den Ermittlungen der Beschlussabteilung bei Gleitlagern für mittelschnell und schnell laufende 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen tätig.¹⁴⁹ Während Mi-ba insoweit auch gesputterte Gleitlager anbietet, verfügt Zollern BHW nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten nicht über Sputter-Technologie, während Daido Metal nur im Automobilbereich gesputterte Gleitlager anbietet. Allerdings haben Daido Metal und Zollern BHW jeweils Alternativen zur Sputter-Technologie im aktuellen Angebot oder haben diese zumindest entwickelt. Daido Metal bietet ein Dreistofflager aus Stahl/Bronze mit einer galvanischen Schicht an, das wesentlich günstiger ist als gesputterte Gleitlager, die sich jedoch nach Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten durch eine wesentlich höhere Haltbarkeit des Produktes auszeichnen. Auch Zollern BHW hat eine galvanische Trimetal-Lösung als Alternative zu Sputterlagern entwickelt. Dazu heißt es in einer Mitteilung vom 28. April 2015, dass, Zollern mit Z-BHW 188+ eine hochleistungsfähige galvanische Trimetal-Lösung für Hauptlager großer Verbrennungsmotoren mit hoher und mittlerer Geschwindigkeit gefunden habe, um die Leistungslücke zwischen bestehenden Trimetal-Lagern mit galvanischer Auflage (max. 60 MPa) und gesputterten Lagern (mehr als 100 MPa) zu schließen.¹⁵⁰ Nach Angaben von Zollern erreichte diese Entwicklung für Verbrennungsmotoren mit hoher Geschwindigkeit nicht die Marktreife, es befand sich aber jedenfalls im Praxistest bei einem Abnehmer. Dies verdeutlicht ebenfalls, dass einzelne Verfahrenstechniken jedenfalls kein valides Abgrenzungsmerkmal für eine Aufspaltung der beiden Segmente in jeweils eigenständige Märkte sind.
- (240) Nach dem Ergebnis der Ermittlungen der Beschlussabteilung sind insoweit im Bereich Gleitlager mit großem Bohrungsdurchmesser für OEM/OES 4-Taktmotoren einheitliche oder nahezu einheitliche Angebots- und Nachfragestrukturen gegeben. Die Abnehmer für diese Produkte, MAN Energy Solutions SE, Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG und Caterpillar Energy Solutions GmbH, Rolls Royce Power Systems AG, Wärtsilä Corporation und Mitsubishi Heavy Industries Ltd., fragen Gleitlager für beide Segmente nach. Anbieter im Bereich Gleitlager mit großem Bohrungsdurchmesser für OEM/OES 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energie-

¹⁴⁹ Bl. d. A. 1422, 1523.

¹⁵⁰ [https://www.zollern.com/en/company/news/news-sin-
gle.html?tx_news_pi1%5Bnews%5D=247&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=2b635a4561a44556321826ffa24610aa](https://www.zollern.com/en/company/news/news-sin-
gle.html?tx_news_pi1%5Bnews%5D=247&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=2b635a4561a44556321826ffa24610aa), abgerufen am 4.12.2018, Bl. d. A. 4111.

anwendungen sind neben den Zusammenschlussbeteiligten im Wesentlichen Daido Metal und Federal Mogul. Darüber hinaus ergeben sich anbieterseitig annähernd dieselben Marktstellungen bei ähnlichen Marktzutrittsschranken.

ii) Erwiderung der Zusammenschlussbeteiligten vom 23. November 2018 auf das Schreiben der Beschlussabteilung vom 9. November 2018: Einbeziehung von Gleitlagern für Großmotoren in Schwerlastfahrzeugen

- (241) Ob Gleitlager für Großmotoren in Schwerlastfahrzeugen in den sachlich relevanten Markt einzubeziehen sind, kann offen bleiben.
- (242) Die Zusammenschlussbeteiligten haben in ihrer Erwiderung auf die vorläufige Einschätzung der Beschlussabteilung wie auch in der Besprechung am 27. November 2018 konzediert, dass nicht nur die von ihnen bis dato vorgetragene Marktabgrenzung ein zutreffendes Bild der Wettbewerbssituation ermögliche. Auch die von der Beschlussabteilung vertretene Abgrenzung – Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser – sei geeignet, sofern zusätzlich der Bereich Gleitlager für Schwerlastfahrzeuge (Heavy Duty) einbezogen werde. Die Annahme eines separaten Marktes für Gleitlager für Großmotoren für Heavy Duty sei dagegen nicht sachgerecht. Heavy Duty sei Teil der Großmotoren. Hersteller von Gleitlagern könnten Gleitlager für schnell laufende 4-Taktmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser auf denselben Maschinen wie Gleitlager für Heavy Duty-Anwendungen herstellen. Insoweit bestehe Angebotsumstellungsflexibilität. Motoren für Heavy Duty Anwendungen und für schnell laufende 4-Taktmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser seien bei vielen Anwendungen aus Sicht der Kunden austauschbar. Insoweit bestehe Nachfragesubstituierbarkeit. Deshalb müssten Gleitlager für Heavy Duty-Anwendungen und Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser als ein sachlicher Markt abgegrenzt werden.
- (243) Diese in Erwiderung auf die Abmahnung erstmals vorgetragene sachliche Marktabgrenzung entspricht nicht dem in der Anmeldung vorgetragenen Marktabgrenzungsansatz. In der Anmeldung wird auf Gleitlager für Heavy Duty-Anwendungen nicht eingegangen. Diese werden als Bereich ohne Überschneidung zwar erwähnt.¹⁵¹ Die Anmeldung enthält aber keine weiteren Ausführungen zu Gleitlagern in Großmotoren für Heavy Duty-Anwendungen. Dementsprechend konnte die Beschlussabteilung im Rahmen ihrer Ermitt-

¹⁵¹ Bl. d. A. 616, 617.

lungen in der ersten und zu Beginn der zweiten Verfahrensphase auch nur die von den Zusammenschlussbeteiligten in der Anmeldung vorgetragene sachliche Marktabgrenzung durch Befragung von Wettbewerbern und Kunden einer Überprüfung unterziehen.

- (244) Die Beschlussabteilung hatte den Zusammenschlussbeteiligten bereits am 24. Juli 2018 Gelegenheit gegeben, zu den Ergebnissen der Ermittlungen in der ersten Verfahrensphase Stellung zu nehmen. Die Zusammenschlussbeteiligten haben in ihrem Schriftsatz vom 8. August 2018 unter Randnummer 16¹⁵² vorgetragen, dass in begrenztem Umfang kleine Serien für HD¹⁵³ Trucks auf den Produktionsanlagen für Gleitlager für schnell laufende 4-Taktmotoren gefertigt werden. Unter Randnummer 18¹⁵⁴ haben die Zusammenschlussbeteiligten vorgetragen, dass [...]. Unter Randnummer 42¹⁵⁵ haben die Zusammenschlussbeteiligten ausgeführt, dass Gleitlager für Motoren in Baumaschinen und in On-Road-Schwerlast-LKW einem Markt zuzuordnen seien, da dieser Gleitlager in ihren technischen Parametern größere Nähe aufwiesen und auf denselben Maschinen hergestellt würden. Gleitlager für Motoren in Heavy-Duty Trucks wiesen aus Anbietersicht im Hinblick auf die Herstellung sogar eine gewisse Verwandtschaft mit Gleitlagern für schnell laufende Großmotoren (HIPO) auf. Hier gebe es einen fließenden Übergang im Grad der Automatisierung bei der Produktion, da die mechanische Bearbeitung der kleineren Gleitlager für schnelle 4-Taktmotoren teilweise auf den verketteten Maschinen für HD-Trucks erfolgen könne. Aus diesen Gründen sei Miba in beiden Segmenten aktiv, nicht aber im Automotive-Bereich. Allerdings müsse hierbei auch festgehalten werden, dass, wie oben Tabelle 1¹⁵⁶ entnommen werden könne, erheblich größere Differenzen zwischen den Gleitlagern für HIPO und HD-Truck-Anwendungen und Kundengruppen als zwischen Gleitlagern für Motoren in Baumaschinen und in On-Road Schwerlast-LKW bestünden.
- (245) Die in der Anmeldung vorgetragene Marktabgrenzung wurde auch in den weiteren Stellungnahmen vom 23. August 2018,¹⁵⁷ 12. September 2018,¹⁵⁸ 18. September 2018,¹⁵⁹ 28. September 2018,¹⁶⁰ 19. Oktober 2018,¹⁶¹ und 26. Oktober 2018¹⁶² aufrecht erhalten.

¹⁵² Bl. d. A. 1832.

¹⁵³ HD = Heavy Duty.

¹⁵⁴ Bl. d. A. 1833.

¹⁵⁵ Bl. d. A. 1847.

¹⁵⁶ Bl. d. A. 1829.

¹⁵⁷ Bl. d. A. 2165 ff.

¹⁵⁸ Bl. d. A. 2390 ff.

- (246) Mit Schreiben vom 11. Dezember 2018 haben die Zusammenschlussbeteiligten zu den Gemeinsamkeiten zwischen Gleitlagern für S4T-Motoren und Heavy-Duty-Motoren vorge-
tragen, dass beide Gleitlager beinahe identisch seien. Die Grundmotorenkonzepte seien
gleich, beziehungsweise sehr ähnlich. Aus diesem Grund würden auch die gleichen La-
germaterialien verwendet. Die Größen der Gleitlager hätten einen großen Überschnei-
dungsbereich. Sowohl für S4T als auch Heavy Duty sei ein hoher Automatisierungsgrad
notwendig, da ansonsten die benötigten Stückzahlen nicht zu den benötigten Kosten in
der benötigten Zeit hergestellt werden könnten.¹⁶³
- (247) Die Beschlussabteilung hat die von ihr in dem Schreiben vom 9. November 2018
vorgenommene Abgrenzung und die von den Zusammenschlussbeteiligten im Schriftsatz
vom 23. November 2018 vorgetragene einem Markttest unterzogen. Dabei wurden Wett-
bewerber und Kunden befragt.
- (248) Von den befragten Wettbewerbern sprachen sich zwei für eine angebotsseitige
Zusammenfassung von Gleitlagern für Heavy-Duty-Anwendungen und für schnell laufen-
de 4-Takt-Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser aus.¹⁶⁴ Zwei der befragten
Wettbewerber sprachen sich dagegen aus, da andere Kunden, Zulieferer, Marktstellun-
gen, Anforderungen und Marktzutrittsschranken bestünden.¹⁶⁵ Zudem sei der Heavy-Duty
Bereich durch deutlich andere Stückzahlen und einen höheren Automatisierungsgrad ge-
prägt.¹⁶⁶ Ein weiterer Wettbewerber hielt die Marktabgrenzung der Zusammenschlussbe-
teiligten für schwer nachvollziehbar und teilte die Einschätzung der Beschlussabteilung.¹⁶⁷
Ein Wettbewerber sah sich außerstande, eine Einschätzung abzugeben.¹⁶⁸

¹⁵⁹ Bl. d. A. 2549 ff.

¹⁶⁰ Bl. d. A. 2767 ff.

¹⁶¹ Bl. d. A. 3264 ff.

¹⁶² Bl. d. A. 3317 ff.

¹⁶³ Bl. d. A. 3386 f.

¹⁶⁴ Bl. d. A. 4349, Bl. d. A. 4370, Bl. d. A. 4475.

¹⁶⁵ Bl. d. A. 4452.

¹⁶⁶ Bl. d. A. 4480.

¹⁶⁷ Bl. d. A. 4414.

¹⁶⁸ Bl. d. A. 4489.

- (249) Von den befragten Kunden schätzte ein Kunde die getrennte Betrachtung von Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsmesser und Gleitlagern für Schwerlast-Anwendungen als schwierig ein, da aus technologischer Perspektive ein homogener Markt bestehe und auf der Angebotsseite eine einheitlich Struktur vorhanden sei.¹⁶⁹ Die Mehrheit der befragten Kunden sprach sich allerdings gegen eine gemeinsame Betrachtung aus.¹⁷⁰
- (250) Nach Einschätzung der Beschlussabteilung dürften im Hinblick auf bestehenden Preisunterschiede, die deutlich unterschiedlichen Stückzahlen und die unterschiedlichen Kundengruppen erhebliche Unterschiede zwischen Gleitlagern für Schwerlast-Anwendungen und Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser bestehen. Diese Unterschiede sprechen aus Sicht der Beschlussabteilung eher für die Annahme getrennter sachlicher Märkte.
- (251) Allerdings kann die Frage der genauen sachlichen Marktabgrenzung insoweit hier offen bleiben. Denn das Ergebnis der wettbewerblichen Würdigung ändert sich nicht, wenn diese auf der Grundlage einer Kombination der Aktivitäten der Miba bei Gleitlagern für Schwerlast-Einheiten (z.B. Lkw, Bau- und Landmaschinen) und der beiden Zusammenschlussbeteiligten bei Gleitlagern für Einheiten mit großer Bohrung (z.B. Stromaggregate, Lokomotiven, Schiffe) erfolgt.

2. Räumliche Marktabgrenzung

- (252) Die räumliche Marktabgrenzung kann offen bleiben, da das Ergebnis der wettbewerblichen Würdigung jeweils gleich bleibt.

a) Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten

- (253) Die Zusammenschlussbeteiligten gehen entsprechend der Entscheidungspraxis der Kommission zu Wälzlagern davon aus, dass die verschiedenen sachlich relevanten Märkte im OEM/OES-Bereich grundsätzlich jeweils weltweit abzugrenzen sind, während im IAM eine regionale Abgrenzung (EWR-weit) für möglich gehalten wird, da es hier stärker auf die Kundennähe ankomme.

¹⁶⁹ Bl. d. A. 4409.

¹⁷⁰ Bl. d. A. 4363, Bl. d. A. 4404, Bl. d. A.

b) Ermittlungsergebnisse der Beschlussabteilung

- (254) Die Beschlussabteilung hat zu den von den Zusammenschlussbeteiligten vorgetragenen räumlichen Marktabgrenzungen Wettbewerber und Kunden in der ersten und zweiten Verfahrensphase befragt. Die befragten Unternehmen haben unter anderem Folgendes vorgetragen:
- (255) Was Gleitlager für Großmotoren betrifft, haben einige Teilnehmer der Marktbefragung in der ersten und zweiten Phase die Einschätzung der Zusammenschlussbeteiligten geteilt.¹⁷¹ Ein Teilnehmer hat vorgetragen, dass bei Großmotorenlagern durchaus auf eine regionale Abgrenzung abgestellt werden könne, da sich die Regionen hinsichtlich Preisniveau und Wettbewerberzahl unterschieden.¹⁷² Andere Teilnehmer haben eine insgesamt weltweite Abgrenzung der für das Zusammenschlussvorhaben relevanten Märkte für Gleitlager für Großmotoren befürwortet.¹⁷³
- (256) Einige Teilnehmer der Marktbefragung in der ersten und zweiten Verfahrensphase haben bei Industrie-Gleitlagern die Einschätzung der Zusammenschlussbeteiligten geteilt.¹⁷⁴ Andere Teilnehmer gaben an, dass bei Industrie-Gleitlagern keine weltweiten Märkte vorlägen, da lokale/regionale Kundennähe erforderlich sei.¹⁷⁵ Bei Industrie-Gleitlagern dominierten Unternehmen aus Deutschland, den USA und Japan, die relevanten Kunden seien in den Ländern Frankreich, Schweiz, Deutschland, USA und Japan ansässig, entsprechend unterhielten die Kunden häufig Einkaufs-/Lieferantenbeziehungen in regionalen/lokalen Märkten.¹⁷⁶ Die Märkte seien eher EU-weit mit Öffnungstendenzen zu weltweiten Märkten (Zertifizierung von asiatischen Anbietern).¹⁷⁷ Andere Teilnehmer haben die Märkte für Industrie-Gleitlager als insgesamt eher weltweit eingeschätzt.¹⁷⁸

¹⁷¹ Bl. d. A. 1389, Bl. d. A. 1397, Bl. d. A. 1436, Bl. d. A. 1453, Bl. d. A. 1509.

¹⁷² Bl. d. A. 1990.

¹⁷³ Bl. d. A. 2103, Bl. d. A. 2114, Bl. d. A. 2230.

¹⁷⁴ Bl. d. A. 1466, Bl. d. A. 1418.

¹⁷⁵ Bl. d. A. 1426, Bl. d. A. 2483.

¹⁷⁶ Bl. d. A. 1512.

¹⁷⁷ Bl. d. A. 1483.

¹⁷⁸ Bl. d. A. 1458, Bl. d. A. 1503, Bl. d. A. 1944, Bl. d. A. 3531.

c) Räumliche Abgrenzung bei Industrie- und Großmotoren-Gleitlagern

- (257) Die Beschlussabteilung geht davon aus, dass die genaue räumliche Marktabgrenzung offen bleiben kann, weil das Ergebnis der wettbewerblichen Würdigung in allen alternativen Unterteilungen gleich ist.

II. Wettbewerbliche Würdigung

- (258) Das Vorhaben ist gemäß § 36 Abs. 1 S. 1 GWB zu untersagen, da durch den Zusammenschluss wirksamer Wettbewerb erheblich behindert würde.
- (259) Horizontale Zusammenschlüsse können wirksamen Wettbewerb durch nicht-koordinierte und durch koordinierte Wirkungen erheblich behindern. Nach dem Ergebnis der Ermittlungen wird das Vorhaben zu nicht-koordinierten Wirkungen führen, durch die eine beherrschende Stellung begründet oder verstärkt und/oder wichtiger Wettbewerbsdruck für Miba beseitigt wird. Dadurch wird die Marktmacht von Miba in wettbewerbsschädlicher Weise erhöht. Diese Wirkungen werden weder durch die Weitergabe erheblicher Effizienzen (dazu unter F. III.) noch durch Vorliegen der Voraussetzungen der Abwägungsklausel (dazu unter H.) ausgeglichen. Die Untersagungsbedingungen werden auch nicht durch die von den Zusammenschlussbeteiligten angebotenen Zusagen (dazu unter F. IV.) beseitigt. Denn die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht geeignet, die wettbewerblichen Bedenken zu beseitigen. Der Zusammenschluss ist auch kausal für die erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs. Denn die Voraussetzungen für die Annahme einer Sanierungsfusion liegen nicht vor (dazu. unter G.).

1. Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser

a) Relevante Anbieter

- (260) Neben den Zusammenschlussbeteiligten sind weltweit und EWR-weit bei Gleitlagern für Großmotoren mit großer Bohrung das japanische Unternehmen Daido Metal, das US-amerikanische Unternehmen Federal Mogul, die deutschen Unternehmen KS Gleitlager und Mahle GmbH (im Folgenden: Mahle) tätig.
- (261) **Daido Metal** mit Sitz in Nagoya (Japan) wurde 1939 gegründet und ist ein weltweit tätiger Lagerhersteller, dessen ursprüngliches Geschäftsfeld im Automobilbereich lag. Daido Metal stellt Gleitlager für Verbrennungsmotoren in Pkws, Lkws, Bussen und Schiffen,

Gleitlager für sonstige Anwendungen in Pkws und Gleitlager für Turbomaschinen, Turbinen, Pumpen und Kompressoren her.

- (262) **Federal-Mogul** ist ein global tätiger Automobilzulieferer mit Hauptsitz in Southfield, Michigan (USA). Das Unternehmen besteht aus zwei unabhängigen Geschäftsbereichen, und zwar Federal-Mogul Powertrain und Federal-Mogul Motorparts.
- (263) Federal-Mogul Powertrain stellt Erstausrüster-Komponenten für den Antriebsstrang sowie Systemsicherheitsprodukte für Automobil-, Nutzfahrzeug-, Industrie- und Transportanwendungen her. Federal-Mogul Motorparts liefert ein breites Produktportfolio mit mehr als 20 weltweit bekannten Marken an den globalen Fahrzeug-Aftermarket und versorgt außerdem Hersteller aus dem OEM-Bereich mit Produkten wie Bremsbelägen, Fahrwerkteilen und Scheibenwischern.
- (264) In Deutschland gehören nach Übernahmen in den 1990er Jahren die Goetze-Gruppe (Kolbenringe, Laufwerk dichtungen, Zylinderlaufbuchsen, Zylinderkopfdichtungen und Hitzeschutzschilde), die Glyco Metall-Werke (Gleitlager und Buchsen), Federal Mogul Deva (wartungsfreie Hochleistungs-Gleitlager) und Alcan/Nüral (Kolben) zu Federal-Mogul.
- (265) 2014 hat Federal Mogul mit dem indischen Unternehmen Patel Brass Works Pvt. Ltd. ein Gemeinschaftsunternehmen FM PBW Bearings Pvt. Ltd. (im Folgenden: „FM PBW“) gegründet, welches bei der Herstellung von Gleitlagern für Anwendungen mit großen Bohrungsdurchmessern tätig ist.¹⁷⁹
- (266) **KS Gleitlager** ist Teil der Rheinmetall Group. Unter der Marke Kolbenschmidt produziert Rheinmetall Group unter anderem Kolben für Otto- und Dieselmotoren im Bereich Personen- und Nutzfahrzeuge. Darüber hinaus werden Kolben für 2-Taktmotoren und Kompressoren, Großkolben für stationäre Motoren, Schiffsdiesel und Lokomotiven, sowie metallische Gleitlager entwickelt und hergestellt.

(1) ¹⁷⁹ „Later in 2014, with aim of growing share of Large Bore Bearings worldwide, PBW's bearing manufacturing activity became part of JV with Federal Mogul Powertrain by way of establishing new JV company FM PBW Bearings Pvt. Ltd. The parent company Patel Brass Works Pvt. Ltd. continued with its business of engineering components“, <http://www.pbw-india.com/about.php>, abgerufen am 22. Oktober 2018.

- (267) In KS Gleitlager ist das Geschäft für Gleitlager und Buchsen zusammengefasst. Das Unternehmen verfügt über Produktionsstandorte in Deutschland, Nordamerika, Brasilien und Indien.
- (268) Im Jahr 2011 wurden die Gleitlager-Aktivitäten der Kirloskar Oil Engines Ltd. (KOEL), in Pune (Indien) übernommen. Das KOEL-Gleitlagerspektrum umfasst Motorenlager, Buchsen und Anlaufscheiben hauptsächlich für den Pkw- und Nutzfahrzeugsektor sowie den Landmaschinen-Bereich.
- (269) KS Gleitlager unterhält mit Miba das Gemeinschaftsunternehmen [...]. Dieses stellt Vormaterial aus gegossenem bleihaltigen und bleifreien Bronze- und Messing-Verbundwerkstoffen für den US-Markt für Gleitlager im Automotive und Truck-Bereich her. [...].
- (270) **Mahle** ist ein Automobilzulieferer mit Sitz in Stuttgart, der in vier Geschäftsbereichen tätig ist. Zum Bereich Motorsysteme und –komponenten zählen Aluminiumkolben für Otto- und Dieselmotoren, Pendelschaft- und Stahlkolben für Nutzfahrzeugmotoren, Kolbenassemblies, komplette Power-Cell-Module, Kolbenringe, Kolbenbolzen, Pleuel, Zylinderlaufbuchsen, Gleitlager und Lagerbuchsen, Kolbeneingussteile, Ventiltriebssysteme und -komponenten, Turboladerteile.
- (271) Der Bereich Filtration und Motorperipherie umfasst geregelte und ungeregelte Öl- und Wasserpumpen, Luftansaug- und Luftfiltersysteme, Zylinderkopfhauben mit integrierten Ölnebelabscheidern, aktive und passive Ölnebelabscheidersysteme mit Druckregelventilen zur Kurbelgehäuse-Entlüftung, Abgasrückführungssysteme, Mechatronik-Komponenten, Ölfiltermodule, Ölpumpen, Öl- und Kraftstoffanschraubfilter, Kraftstofffiltermodule, Kraftstoffdruckregler, Inline-Kraftstofffilter, Aktivkohlefiltermodule, Getriebeölfiltermodule, geregelte Öl- und Kühlmittelpumpen, Wärmetauscher für Motoren und Getriebe, Hydraulikölfilter, und Lufttrockner.
- (272) Der Bereich Thermomanagement befasst sich mit Fahrzeugklimatisierung und Motorkühlung, der Bereich Aftermarket mit Versorgung des freien Ersatzteilmarkts weltweit mit Motorkomponenten, Filtern und Ergänzungsprodukten
- (273) Darüber hinaus sind nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten bei Gleitlagern für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser das US-Unternehmen Terrecorp Inc.

(im Folgenden: „Terrecorp“), die indischen Unternehmen Bimetal Bearings (im Folgenden: „BB“), V.M. Auto Enterprise¹⁸⁰ und Kirloskar Oil Engines Ltd¹⁸¹, die koreanischen Unternehmen TSP – Total Solutions & Power (im Folgenden: „TSP“) und Hansung CO. Ltd (im Folgenden: „Hansung“) und das chinesische Unternehmen Chongqing Yuejin Machinery Co. Ltd (im Folgenden: „CYM“) tätig.

- (274) Als weitere Anbieter benennen die Zusammenschlussbeteiligten die deutschen Unternehmen Admos Gleitlager GmbH (im Folgenden: „Admos Gleitlager“), Main-Metall Tribologie GmbH (im Folgenden: „Main Metall“) und Gleitlagertechnik Essen GmbH (im Folgenden: „GLT Essen“) sowie die französischen Unternehmen SAMR Société d' Application du Metal Rouge SAS (im Folgenden: „Metal Rouge“) und Bayard Bearings TLC (Tous les Coussinets). Bei letzterem handelte es sich bis Anfang des Jahres 2018 um eine Tochtergesellschaft von Zollern.¹⁸²

b) Relevante Nachfrager

- (275) Die nachfolgend dargestellten Unternehmen stellen unter anderem Schiffsmotoren und Kolbenkompressoren her. Die Aufzählung ist nicht abschließend.
- (276) Die **Ariel Corporation** ist ein Hersteller von trennbaren Kolbengaskompressoren. Die Kompressoren werden von der globalen Energieindustrie genutzt, um Erdgas vom Bohrlochkopf bis zum Endverbraucher zu fördern, zu transportieren, zu lagern und zu verteilen.
- (277) Die **Burckhardt Compression Holding AG** (im Folgenden: „Burckhardt Compression“) mit Sitz in Winterthur ist ein international tätiger Hersteller von Kompressoren. Das Tätigkeitsgebiet von Burckhardt Compression umfasst hauptsächlich die Herstellung von Labyrinthkolben-Kompressoren, Prozessgas-Kompressoren, Hyper-Kompressoren und Brenngas-Kompressoren. Diese finden Anwendung in den Bereichen Chemie, Petrochemie,

¹⁸⁰ Diese Unternehmen stellt nach den Feststellungen der Beschlussabteilung Gleitlager für den Automobilbereich her. <http://www.esuppliersindia.com/v-m-auto-enterprise/aboutus-p993252-u1061547-swa.html>, abgerufen am 23. Oktober 2018.

¹⁸¹ Die Gleitlagersparte gehört seit 2011 zu KS Gleitlager.

¹⁸² <https://www.zollern.com/en/company/zollern-worldwide.html>, <https://french-business.review/business/zollern-tlc-62-rue-pierre-curie-78130-les-mureaux-552050031.html>, abgerufen am 23. Oktober 2018.

Raffinerie, Luftzerlegung sowie Gastransport und -lagerung und werden benötigt, um Gase - z. B. Kohlenwasserstoffgase oder Industriegase - zu verdichten, zu kühlen oder zu verflüssigen.

- (278) Das US-Unternehmen **Caterpillar Inc.** (im Folgenden: „Caterpillar“) ist der weltgrößte Hersteller von Baumaschinen mit Hauptsitz in Peoria, Illinois (USA). Neben Baumaschinen stellt Caterpillar auch schnell- und mittelschnellaufende Diesel- und Gasmotoren und Industriegasturbinen her.
- (279) Im Jahr 1998 übernahm Caterpillar den in Kiel ansässigen Hersteller Maschinenbau Kiel (MaK) vom Krupp-Konzern. Der traditionsreiche Hersteller von Schiffsdieselmotoren, Diesellokomotiven, Dieseltriebwagen und Kettenfahrzeugen wurde in den 1990er Jahren in mehrere Einzelunternehmen aufgespalten. Die Schiffsmotoren-Sparte wurde nach der Übernahme durch Caterpillar in die hundertprozentige Tochtergesellschaft **Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG** eingebracht.
- (280) Die **Caterpillar Energy Solutions GmbH**, früher Motorenwerke Mannheim (MWM GmbH) bzw. Deutz Power Systems, ist ein Maschinenbauunternehmen mit Sitz in Mannheim. Caterpillar Energy Solutions ist ein Anbieter von Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen zur dezentralen Energieerzeugung auf Basis von Gasmotoren der Marken „Cat“ und „MWM“. Schwerpunkt der Produktion in Mannheim sind Gasmotoren (Strom-Aggregate) zur Gewinnung von elektrischer Energie von 400 bis 4.500 kW pro Einheit. Angeboten werden zudem auch Komplettlösungen (Beratung, Design, Engineering), der komplette Aufbau und die Inbetriebnahme einer Anlage sowie der Service (weltweiter Kundendienst, Wartung und Instandhaltung von Anlagen).
- (281) **Cummins Inc.** ist ein US-amerikanischer Hersteller von Diesel- und Gasmotoren. Das Unternehmen stellt Motoren, Stromaggregate und Aftermarket-Produkte über die gesamte Leistungspalette von 13 bis 2600 kW für die Märkte Baumaschinen und Industrie, Bergbau, Landmaschinen, LKW/Bus, Stromaggregate, Marine und Schienenfahrzeuge her. Diese werden von regionalen Tochterunternehmen wie der Cummins Deutschland GmbH vertrieben, deren Serviceleistungen sich über alle vorgenannten Märkte inklusive Original-Ersatzteil Versorgung sowie kundenspezifische Anpassungen erstrecken.
- (282) **Dresser-Rand** ist eine zu Siemens gehörende Gruppe von Maschinenbauunternehmen. Hauptprodukte sind Turbomaschinen wie Dampfturbinen, Gasturbinen und Kompressoren im mittleren und größeren Leistungsbereich (bis über 100 Megawatt). Hauptkunden sind die Öl- und Gasindustrie, Versorger und Industrieunternehmen.

- (283) Die **Hyundai Heavy Industries Co, Ltd.** ist ein südkoreanisches Unternehmen, das Tanker, Schüttgutfrachter, Containerschiffe sowie Gas- und Chemietanker herstellt.
- (284) Das Unternehmen **Kawasaki Heavy Industries** ist ein japanischer Schwerindustrie-Konzern. Der Konzern gliedert sich in die Hauptbereiche Schiffbau, Luft- und Raumfahrt-technik, Fahrzeugbau (Eisenbahnen, Baufahrzeuge, Motorräder), Hoch- und Tiefbau, sowie Maschinen- und Energieanlagenbau (Roboter, Gepäckförderanlagen, Gasturbinen, Windenergieanlagen).
- (285) Die **MAN Energy Solutions SE**¹⁸³ (im Folgenden: „MAN Energy Solutions“) mit Sitz in Augsburg bietet Großdieselmotoren und Turbomaschinen für maritime und stationäre Anwendungen an. Das Unternehmen entwickelt Zweitakt- und Viertaktmotoren, die in Eigenproduktion oder von Lizenznehmern gefertigt werden. Darüber hinaus entwickelt und fertigt *MAN Energy Solutions* Gasturbinen, Dampfturbinen sowie Kompressoren, Turbolader und Propeller. Gasmotoren sowie chemische Reaktoren ergänzen das Produktportfolio. Das Liefer- und Leistungsspektrum von MAN Energy Solutions umfasst komplette Schiffsantriebssysteme, Turbomaschinensätze sowohl für die Öl- und Gas- als auch die Prozessindustrie sowie komplette Kraftwerke.
- (286) Das Unternehmen **Mitsubishi Heavy Industries Ltd.** ist ein japanisches Unternehmen, das vor allem in der Schwerindustrie, im Maschinen- und Fahrzeugbau, in der Luftfahrtindustrie und in der Elektronikindustrie tätig ist. Das Unternehmen hat seine Schiffsbauaktivitäten zum 1. Januar 2018 in zwei Einheiten ausgegliedert, Mitsubishi Shipbuilding Company Ltd. und Mitsubishi Heavy Industries Marine Structure Company Ltd.
- (287) Die **Rolls-Royce Power Systems AG**¹⁸⁴ (im Folgenden: „Rolls Royce Power Systems“), ein Geschäftsbereich von Rolls Royce plc¹⁸⁵, ist ein Anbieter von Dieselmotoren, kompletten Antriebs- und Energiesystemen rund um das Kernunternehmen MTU Friedrichshafen

¹⁸³ MAN Energy Solutions ist ein Unternehmen aus dem Geschäftsfeld Power Engineering der *MAN SE*, die seit 2011 eine Tochter der *Volkswagen AG* ist. Die *MAN Energy Solutions SE* entstand im März 2010 aus der Fusion der beiden ehemaligen MAN-Unternehmen *MAN Diesel SE* und *MAN Turbo AG* unter dem Namen *MAN Diesel & Turbo SE*. Im Juni 2018 wurde der Name des Unternehmens in *MAN Energy Solutions SE* geändert.

¹⁸⁴ Bis Januar 2014 *Tognum AG*.

¹⁸⁵ Rolls-Royce Holdings plc ist ein international tätiger Konzern, der aus dem Hersteller der Rolls-Royce-Automobile entstand, der aber seit 1998 nicht mehr zum Konzern gehört. Die *Rolls-Royce Holdings plc* ist vor allem für die Herstellung von Triebwerken und Komponenten für die zivile und militärische Luftfahrt, aber auch in den Bereichen Schifffahrt und Energietechnik bekannt.

mit Sitz in Friedrichshafen. Die Unternehmen der Rolls-Royce Power Systems-Gruppe stellen Antriebe für Schiffe, Schienenfahrzeuge, schwere Landfahrzeuge und Industriemaschinen sowie Energieanlagen auf Basis von Dieselmotoren, Gasmotoren und Gasturbinen her.

- (288) **AB Volvo Penta** ist ein Unternehmen innerhalb der Volvo-Gruppe.¹⁸⁶ Es bietet Motoren und komplette Antriebssysteme für Freizeitboote, die Berufsschifffahrt, Stromgeneratoren und Industrieanwendungen an. Das Motorenprogramm umfasst Schiffsdieselmotoren und Benzinmotoren mit Leistungen von 10 bis 800 PS.
- (289) **Wärtsilä Corporation** (im Folgenden: „Wärtsilä“) mit Hauptsitz in Helsinki, Finnland, gehört zu den führenden Herstellern von Schiffsmotoren und Kraftwerken. Das Unternehmen hat drei Hauptgeschäftsfelder – die „Energieslösungen“ mit Konzentration auf den Energiemarkt, die „Schifffahrtsindustrielösungen“ mit Fokus auf die Schifffahrtsindustrie sowie die Servicedienstleistungen für beide Märkte. Zudem unterhält Wärtsilä mit mehr als 200 Niederlassungen in fast 70 Ländern ein weltweites Servicenetz zur Betreuung der Installationen beider Geschäftsfelder.
- (290) Im Frühjahr 2005 übernahm die deutsche Niederlassung die Aktivitäten von Deutz MWM Marine Service. Als Wärtsilä Deutschland GmbH führt sie Reparatur- und Servicetätigkeiten für deutsche Reedereien durch.
- (291) **Yanmar Co., Ltd.** ist ein internationales Maschinenbauunternehmen aus Japan mit Produktions- und Vertriebsstätten in Europa, Nord- und Südamerika sowie Asien. Yanmar stellt hauptsächlich Motoren für Boote und Schiffe sowie Baumaschinen und kleinere Traktoren her.

c) Nicht-koordinierte Wirkungen des Zusammenschlussvorhabens

- (292) Ein Zusammenschluss kann den Wettbewerb in einem Markt erheblich behindern, indem wichtiger Wettbewerbsdruck für einen oder mehrere Anbieter beseitigt wird. Ein Zusammenschluss, der nicht-koordinierte Wirkungen hat, kann wirksamen Wettbewerb dadurch behindern, dass eine marktbeherrschende Stellung eines Unternehmens begründet oder

¹⁸⁶ Die Volvo Group (lateinisch *volvo*, deutsch ‚ich rolle‘) ist ein börsennotierter diversifizierter schwedischer Hersteller von Nutzfahrzeugen, der Omnibusse und Fahrwerke, Lastkraftwagen sowie Baumaschinen und Bootsmotoren herstellt.

verstärkt wird, welches mit dem Zusammenschluss über einen deutlich höheren Marktanteil als die verbleibenden Wettbewerber verfügt und dem mit dem Zusammenschluss ein durch Wettbewerb nicht mehr hinreichend kontrollierter Verhaltensspielraum zuwächst.

- (293) Diese Konstellation würde durch den angemeldeten Zusammenschluss erfüllt. Miba erwirbt die alleinige Kontrolle an dem geplanten Gemeinschaftsunternehmen mit Zollern BHW. Durch den Zusammenschluss kommt es zu jeweils erheblichen Anteilsadditionen. Die gemeinsamen Anteile liegen in nahezu jeder der unter II. 1. c) aa) dargestellten Anteilsadditionen oberhalb der Einzelmarktbeherrschungsvermutung des § 18 Abs. 4 GWB.
- (294) Innerhalb oligopolistischer Marktstrukturen kann ein Zusammenschluss darüber hinaus jedoch - auch ohne die Entstehung oder Verstärkung von Einzelmarktbeherrschung - allein durch die Ausschaltung des Wettbewerbsdrucks zwischen den am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen - dazu führen, dass diese einseitig, d.h. ohne Rücksicht auf das Verhalten der übrigen Teilnehmer, in der Lage sind, das Preisniveau gewinnbringend anzuheben. Eine solche Situation ist hier im Segment der Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen gegeben. Die Zusammenschlussbeteiligten sind aufgrund ihrer technischen und technologischen Fähigkeiten die nächsten Wettbewerber und nehmen hiermit eine herausragende Marktstellung gegenüber weiteren in diesem Segment tätigen Unternehmen ein.
- (295) Der Markt für Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser weist in Deutschland im Jahr 2017 ein Volumen in Höhe von [30 – 40] Mio. € auf.

aa) Hohe Anteile des geplanten Gemeinschaftsunternehmens

- (296) Das Zusammenschlussvorhaben führt bei Gleitlagern für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser sowohl weltweit als auch EWR-weit zu erheblichen Anteilsadditionen, wie in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Tabelle 1: Anteile Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser OEM/OES/IAM – weltweit. Ergebnisse auf Basis eigener Ermittlungen

Unternehmen	Marktanteil weltweit im Jahr 2017
Miba	50-60%
Zollern BHW	10-20%

Zusammen	60-80%
Daido Metal	10-20%
Mahle	0-10%
KS Gleitlager	0-10%
Federal Mogul	0-10%
Admos Gleitlager	0-10%

Tabelle 2: Anteile Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser OEM/OES/IAM – EWR-weit. Ergebnisse auf Basis eigener Ermittlungen

Unternehmen	Marktanteil EWR-weit im Jahr 2017
Miba	50-60%
Zollern BHW	20-30%
Zusammen	70-90%
Daido Metal	0-10%
Mahle	0-10%
KS Gleitlager	0-10%
Federal Mogul	0-10%
Admos Gleitlager	0-10%

- (297) Berücksichtigt man neben den von der Beschlussabteilung ermittelten Umsatzerlösen die von den Zusammenschlussbeteiligten geschätzten Umsatzerlöse auf der Grundlage der oberen Schätzwerte für die Anbieter Terrecorp, TSP, Hansung, CYM, BB, Main Metall und GLT Essen, erhöht sich das Umsatzvolumen weltweit um etwa ein Siebtel, EWR-weit jedoch nur minimal [< 10 .Mio. €]. Es ergibt sich die nachfolgend dargestellte Anteilsverteilung weltweit und EWR-weit.

Tabelle 3: Anteile Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser OEM/OES/IAM – weltweit. Ergebnisse ergänzt um geschätzte Anteile weiterer Wettbewerber

Unternehmen	Marktanteil weltweit im Jahr 2017
Miba	40-50%
Zollern BHW	10-20%
Zusammen	50-70%
Daido Metal	10-20%
Mahle	0-10%
KS Gleitlager	0-10%
Federal Mogul	0-10%
TSP	0-10%
Hansung	0-10%
CYM	0-10%
Terrecorp	0-10%
Metal Rouge	0-10%
Admos Gleitlager	0-10%
Main Metall	0-10%
GLT Essen	0-10%
BB	0-10%

Tabelle 4: Anteile Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser OEM/OES/IAM – EWR-weit. Ergebnisse ergänzt um geschätzte Anteile weiterer Wettbewerber

Unternehmen	Marktanteil EWR-weit im Jahr 2017
Miba	50-60%
Zollern BHW	20-30%
Zusammen	70-90%
Daido Metal	0-10%
Mahle	0-10%
KS Gleitlager	0-10%
Federal Mogul	0-10%
Admos Gleitlager	0-10%
Metal Rouge	0-10%
Main Metall	0-10%
GLT Essen	0-10%

- (298) Beide Übersichten zeigen, dass das Zusammenschlussvorhaben zu erheblichen Anteilsadditionen führt, die weltweit und im EWR zu gemeinsamen Anteilen führt, die weit oberhalb der Einzelmarktbeherrschungsvermutung des § 18 Abs. 4 GWB liegen. Der Anteilsabstand zu dem nächsten Wettbewerber Daido Metal, der wie die Zusammenschlussbeteiligten über alle Anwendungen der Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser tätig ist, ist sowohl bei weltweiter als auch bei EWR-weiter Betrachtung sehr hoch. Die Wettbewerber Mahle, KS Gleitlager und Federal Mogul kommen aus dem Bereich Automotive und sind bei Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser nicht über die gesamte Breite der Anwendungen tätig. Die von den Zusammen-

schlussbeteiligten benannten asiatischen Wettbewerber TSP und Hansung sind ebenfalls nicht über alle Anwendungen (sondern im Wesentlichen bei Gleitlagern für 2-Taktmotoren) tätig.

- (299) Die Zusammenschlussbeteiligten haben über die zuvor dargestellten geschätzten Umsätze von Wettbewerbern Zuschläge für sonstige Wettbewerber für 2017 in Höhe von 130 bis 150 Mio. € weltweit und 22 bis 28 Mio. Mio. € EWR-weit veranschlagt.¹⁸⁷
- (300) In der Anmeldung wurden davon allein 100 bis 120 Mio. € weltweit für den von den Zusammenschlussbeteiligten abgegrenzten sachlichen Markt für Gleitlager für Kolbenkompressoren angegeben. Zur Begründung führten die Zusammenschlussbeteiligten an, dass viele der Hersteller von Kolbenkompressoren eine Inhouse-Fertigung hätten. Darüber hinaus gebe es weitere (den Zusammenschlussbeteiligten nicht bekannte) Gleitlagerlieferanten.
- (301) Was die von den Zusammenschlussbeteiligten angeführte Inhouse-Fertigung betrifft, ist diese nicht Teil des Marktvolumens, da insoweit ein Markt gerade nicht eröffnet ist. Die Prüfung der Auswirkungen eines Zusammenschlusses beschränkt sich im Fall der Inhouse-Fertigung auf den für Anbieter zur Verfügung stehenden freien Markt sowie der potentiellen Möglichkeit und Erwartbarkeit des Markteintrittes mit Produkten der In-House-Fertigung.¹⁸⁸
- (302) Bezieht man trotz der zuvor genannten grundsätzlichen und erheblichen Bedenken die Zuschläge mit den geschätzten Obergrenzen zur weitest möglichen Begünstigung der Zusammenschlussparteien vollumfänglich zur Berechnung eines Marktvolumens ein, ergibt sich weltweit und EWR-weit die nachfolgend dargestellte Verteilung:

Tabelle 1: Anteile Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser OEM/OES/IAM –weltweit, Ergebnisse erweitert um durch die Zusammenschlussbeteiligten geschätzte Eigenversorgungsquoten und Volumen Dritter

Unternehmen	Marktanteil weltweit im Jahr 2017
Miba	20-30%

¹⁸⁷ Bl. d. A. 2212.

¹⁸⁸ Vgl. z.B. BGH, Beschluss vom 21. Februar 1978 – KVR 4/77 –, BGHZ 71, 102-126.

Zollern BHW	0-10%
Zusammen	20-40%
Daido Metal	10-20%
Mahle	0-10%
KS Gleitlager	0-10%
Federal Mogul	0-10%
TSP	0-10%
Hansung	0-10%
CYM	0-10%
Terrecorp	0-10%
Metal Rouge	0-10%
Admos Gleitlager	0-10%
Main Metall	0-10%
GLT Essen	0-10%
BB	0-10%
Sonstige	30-40%

Tabelle 2: Anteile Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser – EWR-weit, Ergebnisse erweitert um durch die Zusammenschlussbeteiligten geschätzte Eigenversorgungsquoten und Volumen Dritter

Unternehmen	Marktanteil EWR-weit im Jahr 2017
Miba	40-50%
Zollern BHW	10-20%

Zusammen	50-70%
Daido Metal	0-10%
Mahle	0-10%
KS Gleitlager	0-10%
Federal Mogul	0-10%
Admos Gleitlager	0-10%
Metal Rouge	0-10%
Main Metall	0-10%
GLT Essen	0-10%
Sonstige	20-30%

- (304) Auch wenn bei dieser hypothetischen Betrachtung die gemeinsamen Anteile der Zusammenschlussbeteiligten nur bei EWR-weiter Betrachtung (und nicht mehr bei weltweiter Betrachtung) oberhalb der Marktbeherrschungsvermutung liegen, ändert dies die wettbewerbliche Einschätzung nicht. Grund hierfür ist, dass selbst bei einer solchen Anteilsaddition aufgrund der vorliegenden Konstellation starke Indizien für eine wesentliche Behinderung effektiven Wettbewerbs vorliegen.
- (305) In einer oligopolistischen Marktstruktur mit differenzierten Gütern haben Marktanteile zur Bewertung wettbewerblicher Verhaltensspielräume eine eher begrenzte Informationskraft. Sie sind entsprechend um eine weitergehende Betrachtung der relevanten Marktmachtfaktoren zu ergänzen. Hierzu zählen die nachfolgend näher erläuterten Faktoren der regionalen und sachlichen wettbewerblichen Nähe der Zusammenschlussbeteiligten, die Marktzutrittsschranken und die durch Zertifizierung bedingten jedenfalls teilweise kurzfristig fehlenden Wechsellmöglichkeiten der Kunden.

bb) Beseitigung eines nahen Wettbewerbers

- (306) Nicht-koordinierte Wirkungen treten eher auf Produktmärkten mit differenzierten Gütern auf. Denn Nachfrager in einem Markt mit differenzierten Gütern sind im Vergleich zu einem homogenen Produktmarkt weniger bereit, die von ihnen bevorzugte Variante eines Produkts gegen eine andere auszutauschen. Je mehr die Produkte der am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen von den Nachfragern als nahe Substitute angesehen werden, desto höher ist der Anreiz zur Preiserhöhung - oder zur Verschlechterung des Angebots im Hinblick auf einen anderen relevanten Wettbewerbsparameter wie Produktqualität oder Service - nach dem Zusammenschluss.
- (307) Die Ermittlungen der Beschlussabteilung haben ergeben, dass aus Wettbewerber- und Kundensicht die Zusammenschlussbeteiligten in einem bereits stark konzentrierten Markt die wesentlichen Wettbewerber im Segment der Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen sind. Ein Indiz hierfür ist der Befund, dass Miba und Zollern BHW gegenseitig Ausweichalternativen für eine Vielzahl an Bedarfsvarianten aus Kundensicht im Segment der Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen darstellen. Aus dieser wettbewerblichen Nähe hat sich in der Vergangenheit eine Verhandlungsposition der Nachfrageseite ergeben, die Miba und Zollern BHW, in Preisverhandlungen und Lieferkonditionen jeweils mit den Angeboten des anderen konfrontiert, zu Preisnachlässen beziehungsweise verbesserten Konditionen bewegen konnten.
- (308) Nach einem Wegfall dieser Ausweichalternative werden sich daher starke Preiserhöhungsspielräume für die Zusammenschlussbeteiligten ergeben, denen die Nachfrager nicht mehr wirksam begegnen können. Dass es sich dabei um große Unternehmen handelt, die teilweise über erhebliche Finanzkraft verfügen, steht dieser Einschätzung nicht entgegen. Denn selbst wenn Nachfrager vor dem Zusammenschluss über Nachfragemacht verfügten und insoweit Druck auf Miba und Zollern BHW ausüben konnten, wird durch das Zusammenschlussvorhaben vor dem Zusammenschluss möglicherweise bestehende Nachfragemacht auf Seiten der Kunden nachhaltig geschwächt, da mit Zollern BHW eine glaubwürdige Ausweichmöglichkeit wegfällt.
- (309) Die große wettbewerbliche Nähe äußert sich zudem in größeren Überschneidungen im technischen und technologischen Know How zwischen den Zusammenschlussbeteiligten. Im Segment der Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für

Schiffe und stationäre Energieanwendungen sind die Zusammenschlussbeteiligten nach dem Ergebnis der Ermittlungen die nächsten Wettbewerber. Insbesondere in der Konzeption, Entwicklung und Herstellung von Eigendesigns auf Basis spezifischer Kundenwünsche und im Auftrag für diese nehmen die Zusammenschlussbeteiligten eine herausragende Stellung über eine weite Spannbreite von Produkthanforderungen ein. So schätzt Miba die von beiden Zusammenschlussbeteiligten gefertigten Produkte gegenüber denen asiatischer Wettbewerber als technologisch überlegen ein.¹⁸⁹ Diese Stellung habe aus Kundensicht dazu geführt, dass teilweise für spezifische Produkthanforderungen keine weiteren Bezugsalternativen bestehen und ein wesentlicher Teil der technologischen Innovationen von den Zusammenschlussbeteiligten kam und auch gegenwärtig kommt. Auch bei einzelnen Produkten, bei denen auch Wettbewerber die spezifischen (Mindest-) Anforderungen fertigen können, weisen die von den Zusammenschlussbeteiligten gefertigten Gleitlager aus Sicht der Zusammenschlussbeteiligten eine höhere Qualität auf. Durch diese differenzierte Produktqualität ist dann aber der von anderen Herstellern ausgehende Wettbewerbsdruck durch deren niedrigere Preise in seiner Wirkung begrenzt.¹⁹⁰

- (310) Mit dem geplanten Zusammenschluss fällt der Wettbewerbsdruck im Segment der Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen wesentlich ab, da dieser vor allem von den Zusammenschlussbeteiligten jeweils gegenseitig aufeinander ausgeübt wird. Gleichzeitig üben in diesem Segment die Zusammenschlussbeteiligten auch bei weniger anspruchsvollen Anwendungsfällen einen Wettbewerbsdruck aufeinander um höherwertige Gleitlager aus, der durch das Zusammenschlussvorhaben wegfällt. Das Zusammenschlussvorhaben sichert diese durch den technologischen Vorsprung bedingte herausragende Marktposition ab, und die Preiserhöhungsspielräume der Zusammenschlussbeteiligten steigen wegen fehlender Ausweichalternativen weiter. Wesentliche Abschmelzungseffekte sind daher in Folge des Zusammenschlusses nicht zu erwarten.

¹⁸⁹ Siehe Stellungnahme vom 6.12.2018, S. 25 f, Bl. d. A. 4216 f, sowie Dokument „Synergien des JV zwischen Miba und Zollern und Nutzen für die Endkunden“ vom 4.12.2018, S. 13 ff, Bl. d. A. 4231 ff.

cc) Begrenzte Möglichkeiten der Kunden zu einem anderen Anbieter zu wechseln

- (311) Für die Kunden der Zusammenschlussbeteiligten ist es schwierig, zu anderen Anbietern zu wechseln. Denn es sind nur wenige Ausweichmöglichkeiten für Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser vorhanden.
- (312) Während nach den Ermittlungen der Beschlussabteilung im Bereich der 2-Taktgroßmotoren durch Anbieter aus Südkorea und China Möglichkeiten für einen Anbieterwechsel bestehen, ist die Anzahl der Anbieter für Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen sehr begrenzt. Nachfragern im Bereich der Untergrenze ab 150 mm Bohrungsdurchmesser stehen neben den Zusammenschlussbeteiligten noch KS Gleitlager, Federal Mogul/FM PWB, Mahle und Daido Metal als Anbieter zur Verfügung. Bei deutlich größeren Bohrungsdurchmessern dagegen wurden als Ausweichalternativen von Kunden nur Daido Metal und FM PDW benannt.
- (313) Kunden, die derzeit von beiden Zusammenschlussbeteiligten Gleitlager beziehen, entstehen bei einem Wechsel erhebliche Umstellungskosten, wenn sie einen weiteren Lieferanten zunächst validieren müssen. Für die Validierung eines neuen Lieferanten muss zunächst eine wirtschaftliche und technische Prüfung eines Angebots auf der Basis einer Anfrage erfolgen. Im Falle einer positiven Prüfung erfolgt eine technische Validierung bestehend aus Werkstoffprüfung, Maßprüfung sowie Komponenten- und Motorversuchen.
- (314) Ein von der Beschlussabteilung befragter Kunde gab an, dass die Kosten für die Validierung für ein Gleitlager auf Seiten des Motorenherstellers bis zu 500.000 € betragen. Bei einer bereits erfolgreichen Validierung wurden die Umstellungskosten von diesem Kunden auf 100.000 € pro einzeltem Gleitlager geschätzt. Der Kunde wies jedoch auch darauf hin, dass derzeit tausende der eigenen Bestandsmotoren mit Gleitlagern der Zusammenschlussbeteiligten ausgestattet seien. Um auch in Zukunft eine Dual Sourcing-

¹⁹⁰ Vgl. Seite 25f der Stellungnahme vom 6.12.2018, Bl. d. A. 4216 f, sowie Dokument „Synergien des JV zwischen Miba und Zollern und Nutzen für die Endkunden“ vom 4.12.2018, S. 13 ff., Bl. d. A. 4231 ff.

Strategie verfolgen zu können, schätzte der Kunde die Umstellungskosten auf zwischen 50 und 100 Mio. €.

- (315) Ein weiterer von der Beschlussabteilung befragter Kunde gab an, dass die Validierungskosten auf Seiten des Motorenherstellers bei geschätzt 500.000 € für eine Motorvariante liegt. Die Validierungskosten lägen für 10-20 Motorvarianten dann zwischen 5–10 Mio. €.
- (316) Ein anderer von der Beschlussabteilung befragter Kunden gab an, dass für den Fall, dass er Gleitlager zukünftig nicht mehr von den Zusammenschlussbeteiligten beziehen würde, die Kosten für eine Validierung für jede einzelne Gleitlagervariante bei jeweils 100.000 € lägen. Bei einem aktuellen Bezug von Gleitlagern für die Serienfertigung an Neuanlagen in einer Größenordnung von 20–40 verschiedenen Gleitlagern lägen die Validierungskosten zwischen 2 und 4 Mio. €.
- (317) Ein anderer von der Beschlussabteilung befragter Kunde gab an, dass für die Validierung durchschnittlich insgesamt 1,5–2 Mio. € zu veranschlagen seien.
- (318) Weiterhin ist die erforderliche Validierung zeitaufwändig. Ein von der Beschlussabteilung befragter Kunde gab an, dass als Zeitraum für eine Validierung circa 2 Jahre angesetzt werden. Dies ist im Wesentlichen bedingt durch lange Vorlauf- und Durchlaufzeiten der Motorenversuche auf den Prüfständen und Außenerprobungsträgern.
- (319) Ein weiterer von der Beschlussabteilung befragter Kunde gab die Validierungsdauer mit 3-5 Jahren an. Ein anderer von der Beschlussabteilung befragter Kunde schätzte den für eine Validierung erforderlichen Zeitrahmen auf bis zu 10 Jahre. Ein anderer von der Beschlussabteilung befragter Kunde gab an, dass die Gesamtdauer des Validierungsverfahrens je nach Motorvariante sich auf 3-8 Jahre beläuft.
- (320) Im Ersatzteilgeschäft beziehen darüber laut IMO¹⁹¹-Regularien die Besitzer und Betreiber von Schiffsmotoren nur Ersatzteile, welche die Zertifizierungen der Klassifizierungsgesellschaften haben. Bei den größeren Mittelschnellläufern (insbesondere älterer Baureihen) sind im Wesentlichen die beiden Lieferanten Miba und Zollern BHW entsprechend zertifiziert.

¹⁹¹ Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in London.

- (321) Die Zusammenschlussbeteiligten haben in der Stellungnahme vom 6. Dezember 2018¹⁹² vorgetragen, dass in der Abmahnung der Beschlussabteilung bei den Umstellungskosten nicht zwischen Wechselkosten für Gleitlager für einen neuen Motor oder einen schon bestehenden Motor differenziert werde. Die Ausführungen deuteten für die Zusammenschlussbeteiligten darauf hin, dass es sich um die Kosten für die Validierung eines neuen Motors handele. Bei einem bestehenden Motortyp seien die Umstellungskosten dagegen erheblich geringer, weil der Motorenhersteller auf Zeichnungen und Testergebnisse des bisher eingesetzten Gleitlagers zurückgreifen könne. Diese verkürze auch erheblich den Zeitraum der Validierung. Die Zusammenschlussbeteiligten sähen daher die Umstellungskosten und die Umstellungszeit für einen bestehenden Motor nicht als erhebliches Wechselhindernis an. Bei einem neuen Motortyp seien diese Kosten und die erforderliche Zeit nicht durch den Zusammenschluss verursacht, sondern entstünden ohnehin.
- (322) Bei 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen sind die Zusammenschlussbeteiligten die wesentlichen Lieferanten der von der Beschlussabteilung befragten Kunden. Sofern diese Kunden mit dem Zusammenschluss weiterhin eine Dual-Sourcing-verfolgen wollten, müssten sie sowohl für Bestandsmotoren als auch für neue Motoren, einen weiteren Lieferanten validieren.
- (323) Der genannte Zeitraum von mehreren Jahren Validierungsdauer und mehreren Mio. € Kosten für eine Validierung sind nochmals im Rahmen der Antworten zum Markttest der angebotenen Zusagen bestätigt worden.
- (324) Die Beschlussabteilung hat Wettbewerber und Nachfrager gefragt, welche Kosten und Zeitaufwendungen auf Seiten der Gleitlager-Kunden für die Zertifizierung eines zweiten Gleitlager-Herstellers für OES/OEM Gleitlager im Segment Gleitlager für 4- Takt-Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen im Rahmen einer Dual Sourcing Strategie anfielen.
- (325) Befragte Kunden und Wettbewerber schätzten, dass eine Validierung eines zweiten Anbieters [5-10] Jahre in Anspruch nehme und die Kosten sich auf jeweils geschätzt [100.000-500.000] €, auf [500.000-1.000.000] €, auf mehrere Hunderttausend €, auf geschätzt 2-3 Mio. € beliefen.

¹⁹² Bl. d. A. 4205.

- (326) Die Beschlussabteilung hat auch danach gefragt, wie hoch die Umstellungskosten für Motorenhersteller geschätzt würden, soweit bereits ein weiterer Gleitlageranbieter validiert worden sei.
- (327) Zwei der befragten Wettbewerber schätzten in einer solchen Situation die Umstellungskosten als gering ein. Ein Wettbewerber gab an, dass ihm eine Abschätzung nicht möglich sei, da nicht beurteilt werden könne, welche zusätzlichen Kosten zum Beispiel für Logistik, zusätzliche Zeichnungen oder getrennte Lagerorte anfielen.
- (328) Ein Kunde gab an, keine Einschätzung abgeben zu können. Ein weiterer Kunde gab an, dass für die Verwaltung, etwa Stücklisten, Zeichnungen, Ersatzteile und Reklamationen, ein deutlich höherer Aufwand entstehe. Eine monetäre Bewertung müsse jedoch im Einzelfall erfolgen, da dies wesentlich von der Art und Anzahl der Komponenten sowie von deren Anwendungsfällen abhängig sei. Ein weiterer Kunde gab an, dass bei einer bereits erfolgreichen Validierung Umstellungskosten auf 100.000 € pro individuellem Gleitlager geschätzt würden. Derzeit seien Tausende der eigenen Bestandsmotoren mit Gleitlagern der Zusammenschlussbeteiligten ausgestattet, um in Zukunft eine Dual Sourcing-Strategie verfolgen zu können, würden die erforderlichen Umstellungskosten auf zwischen 50 und 100 Mio. € geschätzt.
- (329) Insgesamt steht nach dem Ergebnis der Ermittlungen fest, dass die Möglichkeiten für Kunden der Zusammenschlussbeteiligten zu anderen Anbietern zu wechseln wegen der geringen Anzahl der Anbieter, der für die Validierung eines weiteren Anbieters erforderlichen hohen Umstellungskosten und der langfristigen Dauer der erforderlichen Validierungsverfahren sehr eingeschränkt sind. Dies gilt sowohl für Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser insgesamt als auch insbesondere im Segment der Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen. Ein kurzfristiger Wechsel ist hier jedenfalls den Kunden, die gegenwärtig von beiden Zusammenschlussbeteiligten Gleitlager beziehen, nicht möglich.

dd) Marktzutritt

- (330) Der Bereich Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser ist durch hohe Marktzutrittsschranken gekennzeichnet. Diese machen es unwahrscheinlich, dass der Verhaltensspielraum der Zusammenschlussbeteiligten durch einen Marktzutritt eingeschränkt werden könnte. Ähnliches gilt für die Ausweitung der Produktionsmöglichkeiten bereits in anderen (Teil-) Segmenten tätiger Hersteller, eine Angebotsfähigkeit in weiteren Segmenten zu schaffen oder aber auszuweiten.

- (331) Nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten belaufen sich die geschätzten Kosten für den Eintritt eines neuen Marktteilnehmers, der bereits Gleitlager im Automotive-Bereich herstellt und Nachahmerprodukte anbieten möchte, bei Gleitlagern für 4-Taktgroßmotoren auf [...], bei Gleitlagern für 2-Taktgroßmotoren auf [...] und bei Gleitlagern für Kolbenkompressoren auf [...] ¹⁹³ beziehungsweise [...]. ¹⁹⁴ Als Zeitrahmen wird bei Gleitlagern für 4-Taktgroßmotoren ein Zeitraum zwischen [...] geschätzt, während bei Gleitlagern für 2-Taktgroßmotoren ein Zeitraum von [...] und bei Gleitlagern für Kolbenkompressoren ein Zeitraum von [...] geschätzt wird. ¹⁹⁵
- (332) Nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten belaufen sich die geschätzten Kosten für den Eintritt eines Newcomers, der Nachahmerprodukte herstellt, bei Gleitlagern für 4-Taktgroßmotoren auf [...], bei Gleitlagern für 2-Taktgroßmotoren auf [...] und bei Gleitlagern für Kolbenkompressoren auf [...] ¹⁹⁶ beziehungsweise [...]. ¹⁹⁷ Als Zeitrahmen wird bei Gleitlagern für 4-Taktgroßmotoren ein Zeitraum zwischen [...] geschätzt, während bei Gleitlagern für 2-Taktgroßmotoren ein Zeitraum von [...] und bei Gleitlagern für Kolbenkompressoren ein Zeitraum von mindestens [...] geschätzt wird. ¹⁹⁸
- (333) Nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten belaufen sich die geschätzten Kosten für den Eintritt eines Newcomers, der innovative Produkte herstellt, bei Gleitlagern für 4-Taktgroßmotoren auf [...], bei Gleitlagern für 2-Taktgroßmotoren auf [...] und bei Gleitlagern für Kolbenkompressoren auf [...] ¹⁹⁹ und/oder [...]. ²⁰⁰ Als Zeitrahmen wird bei Gleitlagern für 4-Taktgroßmotoren ein Zeitraum zwischen [...] geschätzt, während bei Gleitlagern für 2-Taktgroßmotoren und Kolbenkompressoren ein Zeitraum von mindestens [...] geschätzt wird. ²⁰¹
- (334) Nach den von der Beschlussabteilung durchgeführten Ermittlungen hat es bei Gleitlagern für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser im Segment der Gleitlager für

¹⁹³ Seite 15 der Stellungnahme vom 23.08.2018, Bl. d. A. 2183.

¹⁹⁴ Seite 44 der Stellungnahme vom 18.09.2018, Bl. d. A. 2592.

¹⁹⁵ Seite 15 der Stellungnahme vom 23.08.2018, Bl. d. A. 2183.

¹⁹⁶ Seite 16 der Stellungnahme vom 23.08.2018, Bl. d. A. 2184.

¹⁹⁷ Seite 45 der Stellungnahme vom 18.09.2018, Bl. d. A. 2593.

¹⁹⁸ Seite 16 der Stellungnahme vom 23.08.2018, Bl. d. A. 2184.

¹⁹⁹ Seite 17 der Stellungnahme vom 23.08.2018, Bl. d. A. 2185.

²⁰⁰ Seite 46 der Stellungnahme vom 18.09.2018, Bl. d. A. 2594.

²⁰¹ Seite 17 der Stellungnahme vom 23.08.2018, Bl. d. A. 2185.

4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen in den letzten fünf Jahren keinen Markteintritt gegeben und es ist auch in den nächsten fünf Jahren aus Sicht der befragten Kunden nicht mit einem solchen zu rechnen.

- (335) Sofern ein Unternehmen nicht bereits auf dem Markt für Gleitlager tätig ist, sind erhebliche Investitionen in Gebäude und Maschinen, Forschung und Entwicklung, Patentrechtsrechte, Personal mit erforderlichen Fachkenntnissen sowie eigene Prüfstände und Vormaterialien erforderlich.
- (336) Diese Kosten wurden von den befragten Kunden von einem Betrag im mittleren zweistelligen Millionenbereich bis zu einem Betrag im dreistelligen Millionenbereich geschätzt. Diese Investitionen stellen nach Erfahrung der befragten Kunden eine bedeutende Schranke für den potentiellen Marktzutritt eines neuen Zulieferers dar.
- (337) Selbst für Zulieferer, die bereits kleinere Gleitlager im Automotive-Bereich produzieren, macht eine Erweiterung des Produktionsportfolios auf Gleitlager für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser erhebliche Investitionen erforderlich. Die Investitionen müssen mit den zu erwartenden Produktionsmengen ins Verhältnis gesetzt werden. Nach Erfahrung der befragten Kunden kann es für einen Zulieferer angesichts der geringen Produktionsmengen nicht lohnend sein, einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag zu investieren.
- (338) Ein neuer Hersteller von Gleitlagern muss zudem erhebliche Zeit und Ressourcen investieren, bevor er ein Gleitlager auf den Markt bringen kann. Ein Hersteller, der Gleitlager auf den Markt bringen wollte, müsste zunächst in Forschung und Entwicklung investieren. Dies könnte einen Zeitraum von einem und bis zu drei Jahren in Anspruch nehmen. Erst wenn diese Phase abgeschlossen ist, kann der Hersteller seine Gleitlager Kunden zur Prüfung und Validierung anbieten.
- (339) Die Prüfungs- und Validierungsverfahren, die von jedem Kunden für jede Variante eines Gleitlagers durchgeführt werden, verlängern den Zeitraum bis zur Marktreife nochmals erheblich. Langfristige Motorenläufe und Außenerprobungen unter tatsächlichen Einsatzbedingungen stellen hohe Hürden für einen Marktzutritt dar.
- (340) Falls ein Unternehmen erstmalig Gleitlager anbietet, ist die Entscheidung zu Gunsten eines solchen Unternehmens nach Einschätzung der befragten Kunden auch von dem Ruf des Unternehmens und den Erfahrungen in verwandten Märkten sowie Empfehlungen

abhängig. Zudem muss ein Zulieferer seine fachliche Kompetenz, die Sicherstellung gleichbleibender Qualität und das Vorhandensein geeigneter Produktionsabläufe nachweisen. Größe und wirtschaftliche Stabilität des Zulieferers spielen eine wichtige Rolle. Es wird ein leistungsfähiger strategischer Partner benötigt, der in der Lage ist, in Produkthaftungsfällen die finanzielle Verantwortung für Mängel an gelieferten Teilen zu übernehmen.

- (341) Ein potentieller Lieferant muss Vormaterial zur Herstellung von Gleitlagern entweder beziehen oder eine eigene Produktion aufbauen. Dies erfordert Kenntnisse um Materialbeschaffenheit, Funktion, Einsatzbereiche und Einsatzbedingungen. Ein potentieller Lieferant müsste bis zu zehn Jahren investieren, um ein den Zusammenschlussbeteiligten vergleichbares Knowhow für diese Materialien zu erwerben.
- (342) Zudem ist der Zugang zu Vormaterialien limitiert. Hersteller von Vormaterialien sind ABM Advanced Bearing Materials, ein Gemeinschaftsunternehmen zwischen Miba und KS Gleitlager, für bleihaltige und bleifreie Bronze- und Messingverbundstoffe und Miba und Federal Mogul für Stahl-Aluminium-Schichtverbunde.
- (343) Darüber hinaus erhöht die Lebensdauer der Schiffsmotoren die Marktzutrittsschranken erheblich. Anders als Automotive-Motoren laufen Schiffsgroßmotoren über einen Zeitraum von mehr als 30 Jahren, da die Gleitlager alle fünf Jahre im Rahmen von Überholungen ausgetauscht werden. Dabei tendieren Kunden/Nutzer üblicherweise dazu, die Original-Gleitlager durch Gleitlager desselben Herstellers zu ersetzen. Wenn Kunden/Nutzer Original-Gleitlager durch Gleitlager eines anderen Herstellers ersetzen wollen, müssen diese wiederum zunächst validiert werden, was, wie bereits dargestellt, ein kosten- und zeitaufwändiger Prozess ist.

2. Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser – 4-Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen

- (344) Der Markt für Gleitlager für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser - OEM/OES/IAM 4-Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen weist im Jahr 2017 in Deutschland im Vergleich mit dem Markt Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser insgesamt ein um [0-500.000] € geringeres Volumen in Höhe von [30 – 40] Mio. € auf.
- (345) Das Zusammenschlussvorhaben führt bei Gleitlagern für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser bei 4-Taktgroßmotoren OEM/OES/IAM sowohl weltweit als auch

EWR-weit zu erheblichen Anteilsadditionen, wie in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Tabelle 1: Anteile Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser 4-Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen OEM/OES/IAM – weltweit. Ergebnisse auf Basis eigener Ermittlungen

Unternehmen	Marktanteil weltweit im Jahr 2017
Miba	40-50%
Zollern BHW	10-20%
Zusammen	50-70%
Daido Metal	10-20%
Mahle	0-10%
KS Gleitlager	0-10%
Federal Mogul	0-10%

Tabelle 2: Anteile Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser 4-Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen OEM/OES/IAM – EWR-weit. Ergebnisse auf Basis eigener Ermittlungen.

Unternehmen	Marktanteil EWR-weit im Jahr 2017
Miba	60-70%
Zollern BHW	20-30%
Zusammen	80-100%
Daido Metal	0-10%
Mahle	0-10%
KS Gleitlager	0-10%

Federal Mogul	0-10%
---------------	-------

- (346) Der Markt für Gleitlager für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser -OEM/OES 4-Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen- weist in Deutschland im Jahr 2017 im Vergleich mit dem Markt Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser insgesamt ein um [0-5] Mio. € geringeres Volumen in Höhe von [20-30] Mio. € auf.
- (347) Das Zusammenschlussvorhaben führt bei Gleitlagern für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser bei 4-Taktgroßmotoren OEM/OES für Schiffe und stationäre Energieanwendungen sowohl weltweit als auch EWR-weit zu erheblichen Anteilsadditionen, wie in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Tabelle 3: Anteile Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser 4-Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen OEM/OES – weltweit. Ergebnisse auf Basis eigener Ermittlungen

Unternehmen	Marktanteil weltweit im Jahr 2017
Miba	40-50%
Zollern BHW	10-20%
Zusammen	50-70%
Daido Metal	10-20%
Mahle	10-20%
Federal Mogul	0-10%

Tabelle 4: Anteile Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser 4-Taktmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen OEM/OES – EWR-weit. Ergebnisse auf Basis eigener Ermittlungen

Unternehmen	Marktanteil EWR-weit im Jahr 2017
Miba	60-70%

Zollern BHW	10-20%
Zusammen	70-90%
Daido Metal	0-10%
Mahle	0-10%
Federal Mogul	0-10%

- (348) Die Tabellen 1- 4 belegen, dass das Zusammenschlussvorhaben in beiden Abgrenzungen zu erheblichen Anteilsadditionen führt, die weit oberhalb der Einzelmarktbeherrschungsvermutung des § 18 Abs. 4 GWB liegen. Der Anteilsabstand zu den nächsten Wettbewerbern, bei Gleitlager für OEM/OES/IAM 4-Taktgroßmotoren Daido Metal, Federal Mogul, KS Gleitlager und Mahle und bei Gleitlagern für OEM/OES 4-Taktgroßmotoren Daido Metal, Federal Mogul und Mahle, ist sowohl bei weltweiter als auch EWR-weiter Betrachtung jeweils hoch.
- (349) Die zuvor erläuterten Faktoren der regionalen und sachlichen wettbewerblichen Nähe der Zusammenschlussbeteiligten, der geringen Ausweichmöglichkeiten, der Marktzutrittschranken und der durch Zertifizierung bedingten jedenfalls kurzfristig fehlenden Wechselmöglichkeiten für Kunden beider Zusammenschlussbeteiligten treffen erst recht für die zuvor dargestellten Segmente zu. Deshalb ist für Gleitlager für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser sowohl bei Gleitlagern für OEM/OES/IAM 4-Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen als auch bei Gleitlagern für OEM/OES 4-Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen von einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs durch den Zusammenschluss auszugehen.

3. Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren für Schwerlastfahrzeuge, Schiffe, Lokomotiven und stationäre Energieanwendungen

- (350) Die Zusammenschlussbeteiligten haben im Anschluss an die Besprechung vom 27. November 2018 am 28 November 2018 Marktinformationen zu dem erörterten alternativen Gesamtmarkt für Gleitlager für Großmotoren vorgelegt. Dieser setzt sich zusammen aus Gleitlagern für 2-Taktmotoren, Gleitlagern für 4-Taktmotoren mittelschnell und schnell laufend für Schiffe und stationäre Energieanwendungen und Gleitlagern für schnell laufende 4-Taktmotoren für Lokomotiven und Heavy Duty-Anwendungen. Darüber hinaus

haben die Zusammenschlussbeteiligten isoliert für das Segment Heavy Duty ein Gesamtvolumen ermittelt und die Segmentgröße für Heavy Duty durch ein Bottom-up-Modell (d.h. basierend auf Baustückzahlen von HD-Trucks sowie großen Bau- und Landmaschinen) validiert. Danach ergeben sich die nachfolgend dargestellten Marktanteilsschätzungen:

Tabelle 1: Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren für Schwerlastfahrzeuge, Schiffe, Lokomotiven und stationäre Energieanwendungen weltweit, OEM/OES/IAM - Schätzungen der Zusammenschlussbeteiligten

Unternehmen	Anteil weltweit im Jahr 2017
Miba	30-40%
Zollern BHW	0-10%
Zusammen	30-50%
Federal Mogul	10-20%
Daido Metal	10-20%
Mahle	10-20%
KS Gleitlager	0-10%
Dafeng industry (Yantai) Co. Ltd.	0-10%
Anda Bearings Co., Ltd ²⁰²	0-10%
Taiho Kogyo Co., Ltd.	0-10%
TSP ²⁰³	0-10%
Hansung ²⁰⁴	0-10%

²⁰² Nach dem Internetauftritt stellt das Unternehmen keine Motorengleitlager her, Bl. d. A. 4431.

²⁰³ Das Unternehmen stellt nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten Gleitlager für 2-Taktmotoren her, Bl. d. A. 658.

CYM	0-10%
Lai Lou Enterprise Co., Ltd.	0-10%
Kloska Energie- und Motorentchnik GmbH	0-10%
August Storm GmbH & Co. KG	0-10%
Admos Gleitlager ²⁰⁵	0-10%
GMO Gleitlager und Metallverarbeitung GmbH Osterwieck	0-10%
V.M. AutoEnterprise	0-10%
BB	0-10%
Sonstige	0-10%

- (352) Dem gegenüber kommt die Beschlussabteilung auf der Grundlage ihrer eigenen Ermittlungen zu einem anderen Bild. Zunächst berücksichtigt sie nur Umsätze, die mit Gleitlagern für 4-Taktgroßmotoren erzielt worden sind, da sich die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf dieses Segment konzentrieren. Die bei den Wettbewerbern Daido Metal, Mahle, Federal Mogul und KS Gleitlager abgefragten Umsätze für Gleitlager für Schwerlast-Anwendungen weichen dabei teilweise deutlich von den Schätzungen der Zusammenschlussbeteiligten ab. Die Abweichungen mögen ihre Ursache auch darin haben, dass die Wettbewerber ihre Umsätze nicht entsprechend den Kriterien der Zusammenschlussbeteiligten²⁰⁶ zuordnen können. Insoweit machen Wettbewerber geltend, dass

²⁰⁴ Das Unternehmen stellt nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten Gleitlager für 2-Taktmotoren her, Bl. d. A. 658.

²⁰⁵ Das Unternehmen stellt nach eigenen Angaben Gleitlager für Kolbenkompressoren her, Bl. d. A. 4186.

²⁰⁶ On Road: LKW mit Bruttogesamtgewicht ab 16 Tonnen und Off Road: Schwere Bau- und Landmaschinen mit einem Motor > 225 kW (=300 PS) bis maximal 500 kW gemäß KGP Auto.

der jeweilige Einsatz von der Entscheidung des Motoren- oder Maschinenhersteller abhängt. Deshalb verwenden Wettbewerber andere Abgrenzungskriterien wie dm^3/l Hubvolumen, Gleitlager Durchmesser oder Kolbendurchmesser oder eine Kombination aus diesen Kriterien.

- (353) Nach den eigenen Ermittlungen der Beschlussabteilung ergibt sich die nachfolgend dargestellte Anteilsverteilung für das Jahr 2017:

Tabelle 2: Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren für Schwerlastfahrzeuge, Schiffe, Lokomotiven und stationäre Energieanwendungen weltweit, OEM/OES/IAM - eigene Ermittlungen

Unternehmen	Anteil weltweit im Jahr 2017
Miba	40-50%
Zollern BHW	0-10%
Zusammen	40-60%
Federal Mogul	20-30%
Mahle	20-30%
Daido	0-10%
KS Gleitlager	0-10%

- (355) Auch im Rahmen dieser Betrachtung wäre in dem Segment für Gleitlager für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser für OEM/OES/IAM 4-Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen von einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs auszugehen. Denn die zuvor erläuterten Faktoren der regionalen und sachlichen wettbewerblichen Nähe der Zusammenschlussbeteiligten, der Marktzutrittschranken und der durch Zertifizierung bedingten jedenfalls kurzfristig fehlenden Wechselmöglichkeiten der Kunden bewirken eine massive Verschlechterung der Wettbewerbsverhältnisse in diesem Segment. Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Segmentes liegt bei [35-45] % des Gesamtvolumens.

- (356) Was die genauen Anteile der weiteren von den Zusammenschlussbeteiligten benannten größeren Anbieter wie etwa Dafeng Industry (Yantai) Co. Ltd, Taiho Kogyo Co., Ltd. und CYM betrifft, ist es der Beschlussabteilung, wie die Ermittlungen in diesem Verfahren belegen, wegen der auf in Deutschland ansässige Unternehmen beschränkten durchsetzbaren Ermittlungsbefugnisse nicht möglich, diese Angaben zu überprüfen. Letztlich würde aber auch die Berücksichtigung dieser von den Zusammenschlussbeteiligten geschätzten Umsätze nichts am wettbewerblichen Befund ändern.
- (357) Rechnet man die von den Zusammenschlussbeteiligten vorgelegten Umsatzschätzungen für Wettbewerber in Höhe von [100-110] Mio. € dem Gesamtvolumen hinzu, läge der gemeinsame Anteil von Miba und Zollern BHW bei [40-50] %.
- (358) Auch im Rahmen dieser Betrachtung wäre in dem Segment für Gleitlager für Anwendungen mit großem Bohrungsdurchmesser für OEM/OES/IAM 4-Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen von einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs auszugehen. Denn die zuvor erläuterten Faktoren der regionalen und sachlichen wettbewerblichen Nähe der Zusammenschlussbeteiligten, der Marktzutrittschranken und der durch Zertifizierung bedingten jedenfalls kurzfristig fehlenden Wechselmöglichkeiten der Kunden bewirken eine massive Verschlechterung der Wettbewerbsverhältnisse in diesem Segment. Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Segmentes liegt bei [25-35] % des gemeinsamen Gesamtvolumens.

4. Industrie-Gleitlager

a) Marktteilnehmer und Marktstruktur

- (359) Das Zusammenschlussvorhaben führt bei Industrie-Gleitlagern nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten und den Ermittlungen der Beschlussabteilung zu moderaten Anteilsadditionen. Das gilt sowohl für die Betrachtung von Industrie-Gleitlagern insgesamt weltweit und EWR-weit, als auch innerhalb der einzelnen Segmente weltweit und EWR-weit.
- (360) Nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten sind Hauptwettbewerber die zur Dover Corporation gehörende Waukesha Bearings (USA), Renk AG (Sitz: Augsburg, Produktion: Standort Hannover) - die zu MAN und damit dem Volkswagen-Konzern gehört - sowie Kingsbury (USA). Weitere Anbieter von Industriegleitlagern sind u.a. Gleitlagertechnik Weißbacher GmbH / GTW Bearing (Alpen (D) /Prisov (CZ)), Hunan SUND (China), Turbo-

link Bearings (Korea), Michell Bearing (UK), EuroBearings SRL (Italien), Daido Metal (Japan), ADMOS Gleitlager GmbH (Berlin) und Main-Metall (Deutschland / Schweiz). Daneben gibt es weitere kleinere Hersteller wie z.B. Osbourne (UK) und Baldor-Dodge als Teil der ABB-Gruppe (USA). Zunehmend treten nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten asiatische Anbieter wie Hunan SUND (China), Shenke Slide Bearing Corp. (China), Daedung Metal (Korea) oder Turbolink Bearings (Korea) in Erscheinung.

- (361) Nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten und den Ermittlungen der Beschlussabteilung ergibt sich weltweit die nachfolgend dargestellte Anteilsverteilung für das Jahr 2016:

Unternehmen	Industrie-Gleitlager insgesamt	Kippsegment-Gleitlager	Festflächen-Gleitlager	Gehäuse-Gleitlager
Miba	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Zollern BHW	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Zusammen	0-20%	0-20%	0-20%	0-20%
Waukesha	20-30%	20-30%	20-30%	0-10%
Renk	10-20%	0-10%	0-10%	60-70%
Kingsbury	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
GTW	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Daido Metal	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Sund	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Shenke	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Turbolink	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.

Michael Bearing	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Eurobearings	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Main Metall	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Admos	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Osbourne	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Daedung Metal	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Dodge	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Wärtsilä	0-10%	k.A.	0-10%	0-10%

- (362) Nach Angaben der Zusammenschlussbeteiligten und den Ermittlungen der Beschlussabteilung ergibt sich EWR-weit die nachfolgend dargestellte Anteilsverteilung für das Jahr 2016:

Unternehmen	Industrie-Gleitlager insgesamt	Kippsegment-Gleitlager	Festflächen-Gleitlager	Gehäuse-Gleitlager
Miba	0-10%	0-10%	0-10%	0%
Zollern BHW	0-10%	0-10%	0-10%	10-20%
Zusammen	0-20%	0-20%	0-20%	10-20%
Waukesha	10-20%	10-20%	10-20%	0-10%
Renk	10-20%	0-10%	10-20%	60-70%

Kingsbury	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
GTW	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Daido Metal	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Sund	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Shenke	0-10%	0-10%	0-10%	0-10%
Turbolink	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Michael Bearing	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Eurobearings	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Main Metall	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Admos	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Osbourne	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Daedung Metal	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Dodge	0-10%	0-10%	0-10%	k.A.
Wärtsilä	0-10%	k.A.	0-10%	0-10%

b) Ergebnis

- (363) Auf der Grundlage der zuvor dargestellten Anteilsverteilung ist nicht davon auszugehen, dass das Zusammenschlussvorhaben bei Industrie-Gleitlagern insgesamt und in den aufgeführten Segmenten zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs führt.

III. Effizienzgewinne und Synergien

1. Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten

- (364) Die Zusammenschlussbeteiligten haben mit Schriftsatz vom 18. September 2018 ausgeführt, dass das Zusammenschlussvorhaben zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und zu erheblichen Synergien und Effizienzgewinnen führe.
- (365) Infolge der Verlagerung der Großmotorenfertigung nach Asien seien in den letzten Jahren maßgebliche asiatische Anbieter von Gleitlagern entstanden, die zum Teil in kurzer Zeit erhebliche Marktanteile erzielen konnten. Das Zusammenschlussvorhaben ermögliche es den beteiligten Unternehmen, auf diese Entwicklungen zu reagieren, indem sie Synergien und Spezialisierungsmöglichkeiten nutzen. Bestehende Anlagen könnten auf bestimmte Gleitlagertypen ausgerichtet werden, was eine höhere Auslastung zur Folge habe. Dadurch könnten Kostenvorteile durch eine bessere Ausnutzung bei Werkzeug- und Maschinenkosten, Durchlaufzeiten, Umrüstzeiten sowie Vormaterialproduktion und beim Vormaterialeinkauf sowie Engineering erzielt werden. Dadurch werde den beteiligten Unternehmen die erfolgreiche Weiterführung der Gleitlagerfertigung in Europa ermöglicht. Die Kunden des Motoren – und des Industriegleitlagerbereichs könnten sich in Zukunft eines breiteren Produktportfolios und breiterer Entwicklungskompetenz eines verlässlichen Partners bedienen. Das Zusammenschlussvorhaben sei zur Erzielung dieser Vorteile auch notwendig. Durch weitere selbständige Rationalisierungsmaßnahmen könnten die beteiligten Unternehmen keine hinreichenden Anpassungen erzielen. Das Zusammenschlussvorhaben sei daher für die Erhaltung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Unternehmen notwendig. Das Zusammenschlussvorhaben habe zur Folge, dass in Europa die Forschungs- und Entwicklungskompetenz gestärkt würden sowie Produktionsstandorte als zuverlässige Lieferquellen für europäische Kunden aufrechterhalten werden könnten. Durch die Bündelung der Entwicklungskompetenz von Miba und Zollern im Bereich der Gleitlagertechnik werde die Innovationskraft der beteiligten Unternehmen gestärkt. Die Behauptung der Innovationsführerschaft als Anbieter aus Hochlohnländern sei ein wichtiger Aspekt der weiteren Strategie des geplanten Gemeinschaftsunternehmens, um gegenüber asiatischen Wettbewerbern mit deutlich niedrigerer Kostenbasis weiterhin durch Innovationen wettbewerbsfähig zu bleiben.²⁰⁷

²⁰⁷ Bl. d. A. 2589-2591.

- (366) Mit Schreiben vom 6. Dezember 2018 haben die Zusammenschlussbeteiligten diesen Vortrag um Angaben von Miba anhand des Fragenkatalogs von Abschnitt 9 des Formblatts CO, das in der europäischen Fusionskontrolle zur Anwendung kommt, ergänzt.²⁰⁸
- (367) Die Zusammenschlussbeteiligten sehen Synergien in den Bereichen „allgemeiner Overhead“, „Produktions-Overhead“, „Produktions-Fixkosten“ und „variable Produktionskosten“, wodurch ein Synergiepotential in den gemeinsamen Produktbereichen von [...] entstünde, was [] Mio. € pro Jahr entspräche (abzüglich der Kosten für die Implementierung von einmalig [...] Mio. €). Hierdurch gelänge es den Zusammenschlussbeteiligten zu den [] % unter den Stückkosten der Beteiligten produzierenden asiatischen Wettbewerben aufzuschließen, was mithilfe von zwei Stückkosten-Gegenüberstellungen dargestellt wird. Der Kundennutzen wird mit dem Erhalt eines innovativen Entwicklungspartners, dem Erhalt der Liefersicherheit sowie mit Kostenreduktionen begründet. Die behaupteten Effizienzen könnten nur durch den geplanten Zusammenschluss erreicht werden, da anders auf dem schrumpfenden Markt für Gleitlager für Großmotoren keine umfassenden Größenvorteile und Verbundeffekte erzielt werden könnten und die Beteiligten jeweils für sich genommen keine ausreichend großen Organisationen seien.

2. Berücksichtigung von Effizienzen in der europäischen Fusionskontrolle

- (368) In der Europäischen Fusionskontrolle ergibt sich die Berücksichtigung von Effizienzgewinnen aus Erwägungsgrund 29 der FKVO. Dieser lautet: „Um die Auswirkungen eines Zusammenschlusses auf den Wettbewerb im Gemeinsamen Markt bestimmen zu können, sollte begründeten und wahrscheinlichen Effizienzvorteilen Rechnung getragen werden, die von den beteiligten Unternehmen dargelegt werden. Es ist möglich, dass die durch einen Zusammenschluss bewirkten Effizienzvorteile die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb, insbesondere möglichen Schaden für die Verbraucher, ausgleichen, so dass durch den Zusammenschluss wirksamer Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder einem wesentlichen Teil desselben, insbesondere durch Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung, nicht erheblich behindert würde.“
- (369) Mittlerweile hat die Kommission Leitlinien veröffentlicht, in denen sie die Bedingungen darlegt, unter denen Effizienzvorteile bei der Prüfung eines Zusammenschlusses berücksichtigt werden. Dazu müssen drei Bedingungen kumulativ erfüllt sein: Die Effizienzvorteile

²⁰⁸ Bl. d. A. 4219 ff.

le müssen den Verbrauchern zugutekommen, sie müssen fusionsspezifisch²⁰⁹ und sie müssen überprüfbar, d.h. quantifiziert und belegt, sein.²¹⁰

(370) Als Effizienzvorteile, die zu Vorteilen für die Verbraucher führen, nennt die Kommission drei Beispiele:

- Kosteneinsparungen bei der Produktion oder dem Vertrieb, die den am Zusammenschluss Beteiligten die Möglichkeit und den Anreiz verschaffen, nach dem Zusammenschluss niedrigere Preise zu verlangen,²¹¹
- neue oder verbesserte Waren oder Dienstleistungen, die sich zum Beispiel aus Effizienzgewinnen in den Bereichen Forschung und Entwicklung und Innovation ergeben,²¹²
- Erhöhung der Produktion.²¹³

(371) Darüber hinaus muss ein Anreiz für die beteiligten Unternehmen bestehen, Effizienzvorteile an die Verbraucher weiterzugeben. Dies hängt nach Auffassung der Kommission davon ab, ob von dem in Markt verbleibenden oder potentiellen Wettbewerbern Wettbewerbsdruck ausgeht. Je stärker die Stellung der Zusammenschlussbeteiligten ist und je weniger sie Wettbewerbsdruck durch aktuelle und potentielle Wettbewerber ausgesetzt sind, desto geringer ist der Anreiz, Effizienzvorteile an die Verbraucher weiterzugeben.

3. Bewertung der von den Zusammenschlussbeteiligten vorgetragenen Effizienzen und Synergien

(372) Die Frage, ob das Bundeskartellamt im Rahmen des SIEC-Testes auch Effizienzen im Rahmen der wettbewerblichen Würdigung berücksichtigen darf, kann offen bleiben. Denn

²⁰⁹ Effizienzvorteile müssen durch den Zusammenschluss bedingt sein. Dazu ist erforderlich, dass sie eine unmittelbare Folge des angemeldeten Zusammenschlusses sind und sich nicht in ähnlichem Umfang durch weniger wettbewerbswidrige Alternativen erzielen lassen.

²¹⁰ Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, Rn 79-88.

²¹¹ Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, Rn 80.

²¹² Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, Rn 81.

²¹³ Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, Rn 82.

der Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten genügt nicht den unter 2. aufgeführten Anforderungen, die in diesem Verfahren entsprechend gelten müssten.

- (373) Die angeführten Synergien erscheinen zwar in Teilen grundsätzlich plausibel. Es wurden allerdings keine detaillierten (Original-)Unterlagen vorgelegt, anhand derer eine Überprüfung der zu erwartenden konkreten Auswirkungen der einzelnen skizzierten Synergien möglich wäre. Die Anlage 1 ist für das hiesige Verfahren erstellt. Sie stützt sich lediglich auf „Erfahrungswerte der Miba bei der Zusammenführung von Geschäftsbereichen“ sowie auf „grobe Schätzung – genauere Schätzung ist nach Detailanalyse möglich“. Der Vortrag ist daher nicht ausreichend belastbar.
- (374) Zwar erfolgt eine Aufzählung spezifischer Synergien. Diese sind allerdings nur allgemein und abstrakt aufgeführt (beispielsweise [...]) (siehe auch Economies of Scale). Dadurch ist es weder möglich, das behauptete Gesamtpotential nachzuvollziehen, noch die Effizienzen im Einzelnen zu würdigen. Zudem bleibt unklar, welcher Anteil der zugrunde gelegten Gesamtkosten in den gemeinsamen Produktbereichen von [...] Mio. € auf welchen der dargestellten Synergie-Bereiche entfällt. Somit lässt sich eine Aussage wie „Gesamtpotential: [...] nicht in EUR quantifizieren. Noch weniger möglich ist die Quantifizierung in Bezug auf die Synergien im Einzelnen, bei denen (bis auf eine Ausnahme) auch keine relativen Einsparpotentiale genannt werden. Eine spezifische Zuordnung des Einsparpotentials zu den Einzelmaßnahmen erfolgt lediglich an einer Stelle [...]. Selbst diese Angabe ist aber letztlich nicht verwertbar. Denn die Schätzunsicherheit ist sehr groß. Es ist nicht nachvollziehbar, wie sich die Kosten bei den Zusammenschlussbeteiligten herleiten, wodurch Einsparungen erzielt sowie wann und in welchem Umfang diese umsatzrelevant würden. Eine Berücksichtigung des Effizienzvortrags im Verfahren scheidet daher auch aufgrund der fehlenden Nachprüfbarkeit aus.
- (375) Des Weiteren ist unzureichend dazu vorgetragen, warum bestimmte Synergien nicht auch außerhalb eines Vollfunktions-GU erreicht werden könnten (dies erscheint etwa bei dem F&E-Projekt denkbar) und daher fusionsspezifisch sind. Der allgemeine Verweis auf economies of scale und scope reicht hierfür nicht aus, da Größen- und Verbundvorteile grundsätzlich auch durch eine Zusammenarbeit unterhalb der Schwelle eines Vollfunktions-GU gehoben werden können, was typischerweise weniger wettbewerbsbeschränkend wäre. Bereits deswegen kann auch die Erheblichkeit etwaiger verbleibender Effizienzen nicht beurteilt werden.

- (376) Die Ausführungen zur zeitnahen Weitergabe an den Verbraucher überzeugen ebenfalls nicht. Es wird die Weitergabe etwaiger Effizienzvorteile aufgrund von Preisdruck anhand exemplarisch ausgewählter Gleitlager für spezifische Anwendungen dargestellt. Dies kann aber nicht als Beleg für die allgemeinen Preiseffekte eines Zusammenschlusses herangezogen werden. Denn es handelt sich bei Gleitlagern um sehr differenzierte Produkte. Zudem spricht Miba selbst davon, dass ihre Produkte eine „bessere Technologie“ aufwiesen, was den von Wettbewerbern auf Miba ausgehende Preisdruck begrenzt. Konkrete Qualitätsverbesserungen (insb. Produktinnovationen), für die das Zusammenschlussvorhaben kausal wäre, werden nicht benannt.
- (377) Die Ermittlungen der Beschlussabteilung lassen es des Weiteren nicht erwarten, dass beide Beteiligten im Prognosezeitraum ohne einen Zusammenschluss ihre Geschäftstätigkeit stark zurückfahren und insbesondere ihre Innovationstätigkeit erheblich reduzieren werden. Vor diesem Hintergrund belegen der angeführte „Erhalt eines innovativen und starken Entwicklungspartners“, der „Erhalt der Liefersicherheit“ sowie „Kostenreduktionen“ für sich genommen nicht bereits eine hinreichende Weitergabe etwaiger Effizienzen an Abnehmer. Im Gegenteil erscheint es erst einmal wahrscheinlich, dass aufgrund der starken Stellung der Beteiligten in mehreren Marktsegmenten etwaige Effizienzen nicht zeitnah an Abnehmer weitergegeben werden, da es an einem hierfür nötigen Wettbewerbsdruck mangelt.

4. Ergebnis

- (378) Insgesamt ist daher zu erwarten, dass durch den Zusammenschluss wirksamer Wettbewerb erheblich behindert würde, indem wichtiger Wettbewerbsdruck für Miba beseitigt wird, die dadurch ihre Marktmacht erhöht, ohne auf ein koordiniertes Verhalten zurückgreifen zu müssen. (§ 36 Abs. 1 GWB). Diese Wirkungen werden nicht durch die Weitergabe erheblicher Effizienzen ausgeglichen.

IV. Von den Zusammenschlussbeteiligten angebotene Zusagen

1. Gegenstand der Zusagen

- (379) Die Zusammenschlussbeteiligten haben am 19. Dezember 2018 ein förmliches Angebot für Zusagen eingereicht. Das Angebot für Zusagen sieht vor, dass derzeit bestehende Verbindungen zwischen Miba und KS Gleitlager beseitigt werden sollen. Diese Verbindungen sind ein Gemeinschaftsunternehmen im Vormaterialbereich sowie eine F&E-Kooperation.

- (380) [...].
- (381) Bezüglich der bisher aus dem Gemeinschaftsunternehmen bezogenen Vormaterialien soll KS Gleitlager GmbH einen Liefervertrag erhalten. [...].
- (382) [...].
- (383) Für die bisher aus der F&E-Kooperation stammenden Ergebnisse soll die KS Gleitlager eine Lizenz zur zukünftigen Nutzung erhalten. [...].
- (384) Die von Miba angebotenen Verpflichtungen sollen nach dem Vorschlag der Zusammenschlussbeteiligten als Auflagen ausgestaltet werden. Danach soll Miba aufgegeben werden, die zugesagten gesellschaftsrechtlichen, vertraglichen und personellen Verflechtungen mit Wettbewerbern innerhalb der genannten Fristen aufzulösen und die Rechtsbeziehungen zu beenden.
- (385) Die Beschlussabteilung hat das von den Zusammenschlussbeteiligten einen Tag vor Ablauf der Untersagungsfrist vorgelegte Angebot für Zusagen am 21. Dezember 2018 einer Befragung von Kunden und Wettbewerbern unterzogen.

2. Bewertung der Zusagen

- (386) Nach dem Leitfaden für Zusagen in der Fusionskontrolle vom Mai 2017 (Randnummer 14) müssen Zusagen geeignet und erforderlich sein, die vom Bundeskartellamt ermittelten schädlichen Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb vollständig und zeitnah auszuräumen, d. h. die Untersagungsvoraussetzungen zu beseitigen. Sie müssen die fusionsbedingt zu erwartenden Marktstrukturverschlechterungen vollständig verhindern oder zumindest auf ein fusionskontrollrechtlich unbedenkliches Maß beschränken. Das ist der Fall, wenn sie die Voraussetzungen für wirksamen Wettbewerb erhalten oder jedenfalls eine (weitere) Verschlechterung der Wettbewerbsbedingungen durch den Zusammenschluss verhindern.
- (387) Ob die angebotenen Zusagen geeignet sind, die schädlichen Wirkungen vollständig auszuräumen, ist der Beschlussabteilung angesichts des Umstands, dass KS Gleitlager in dem Bereich Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen OEM/OES bislang nicht tätig ist, äußerst zweifelhaft.

- (388) KS Gleitlager selbst hat in seiner Antwort darauf hingewiesen, dass das Unternehmen historisch bedingt im Marktsegment der Großmotorenlager nur sehr eingeschränkt tätig sei. Aufgrund der eigenen technischen und technologischen Fähigkeiten könne KS Gleitlager nach eigener Einschätzung nur sehr eingeschränkt als Wettbewerber zu Miba und Zollern BHW angesehen werden.²¹⁴
- (389) Diese Einschätzung wurde auch von befragten Kunden und Wettbewerbern geteilt. Diese wiesen darauf hin, dass KS Gleitlager nicht über die entsprechenden Produktionsanlagen für Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser verfüge. KS Gleitlager sei kein relevanter Wettbewerber zu Miba und Zollern BHW aufgrund der fehlenden Erfahrung für diese Anwendungsfälle. Auch fehle KS Gleitlager das erforderliche Knowhow. Der Fokus von KS Gleitlager bei Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser liege im Ersatzteilgeschäft. Das Unternehmen konzentriere sich auf den Automotive und Heavy Duty Bereich bis 120 mm Bohrungsdurchmesser.
- (390) Was die Anreize für KS Gleitlager betrifft, sich stärker bei Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser zu engagieren, tragen die Zusammenschlussbeteiligten vor, dass Anbieter „wie z.B. KS Gleitlager oder Mahle“ es als „lohnend ansehen“ könnten, das Portfolio zu erweitern und sich „von Truck HD auch noch stärker als bisher in den Bereich S4T zu entwickeln bzw. den Bereich M4T²¹⁵ auszubauen, um etwaige Rückgänge im Automotive und Truck-Bereich infolge der Elektrifizierung zu kompensieren“. Dies sind aber eher allgemeine Ausführungen zum Thema Marktstagnation, die keine Aussage darüber zulassen, ob KS Gleitlager, sobald „entfesselt“, dann auch in diesen Bereichen verstärkt tätig sein wird.
- (391) Für die Frage, welche grundsätzlichen Anreize für KS Gleitlager bestehen, sich stärker bei Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser zu engagieren, ist nach Einschätzung der Beschlussabteilung von entscheidender Bedeutung, dass die Zutrittschranken aufgrund der erforderlichen Investitionen sehr hoch sind. Eine Erweiterung des Produktportfolios auf Gleitlager für Motoren mit großem Bohrungsdurchmesser erfordert selbst für Zulieferer, die bereits kleinere Gleitlager produzieren, erhebliche Investitionen. Ein im Rahmen der Ermittlungen von der Beschlussabteilung befragter Kunde hat das

²¹⁴ Die Ausführungen von KS Gleitlager zu Frage 2. in der vertraulichen Fassung der Antwort vom 10. Januar 2019 beschreiben Fähigkeiten von KS Gleitlager, was etwa Bohrungsdurchmesser oder Oberflächenbeschichtungen betrifft, auf Grundlage vorhandener Anlagen.

²¹⁵ M4T = mittelschnell laufende 4-Taktmotoren.

Gesamtvolumen dieser Investitionen auf einen Betrag im mittleren zweistelligen Millionenbereich geschätzt. Dieser Kunden hat auch mitgeteilt, dass er in der Vergangenheit versucht habe, KS Gleitlager als alternativen Zulieferer für Gleitlager zu gewinnen. Dieses Ansinnen sei jedoch von KS Gleitlager unter anderem mit der Begründung zurückgewiesen worden, dass die Investitionskosten zu hoch und die zu erwartenden Produktionsmengen zu niedrig seien, um Investitionen dieses Umfangs zu rechtfertigen.

- (392) KS Gleitlager selbst hat in seiner Antwort darauf hingewiesen, dass das Unternehmen sowohl aus technischen, technologischen als auch wirtschaftlichen Gründen nicht im Marktsegment der Großmotoren aktiv sei.²¹⁶ Weiterhin hat KS Gleitlager dargelegt, dass das Unternehmen sich im Wettbewerbsverhältnis zu Miba im Segment Gleitlager für 4-Takt-Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser durch die Beteiligung an dem GU nicht als beschränkt ansehe, sondern durch technische, technologische und wirtschaftliche Gründe.
- (393) Auf die Frage, ob sich durch die angebotenen Zusagen das wettbewerbliche Verhalten von KS Gleitlager im Segment Gleitlager für 4-Takt-Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser verändern werde, antworteten die befragten Kunden, dass sie keine Veränderung oder Verbesserung erwarteten. Ein Wettbewerber wies darauf hin, dass sich durch die Auflösung des GU die technischen Fähigkeiten von KS Gleitlager nicht ändern würden. Vielmehr würde im Gegenteil die Entwicklungskompetenz von KS Gleitlager eingeschränkt. Ein anderer Wettbewerber führte aus, dass nicht ersichtlich sei, wie KS Gleitlager durch die Zusagen gestärkt würde. Das Unternehmen würde nach Umsetzung der Zusagen voraussichtlich weiterhin auf Vormateriallieferungen durch das bisherige Gemeinschaftsunternehmen mit Miba angewiesen sein. Falls Miba in der Lage wäre, KS Gleitlager den Preis für die Vormaterialien zu diktieren, könnte die Auflösung des Gemeinschaftsunternehmens Miba sogar zu einer stärkeren Position gegenüber KS Gleitlager als derzeit verhelfen. Ein weiterer Wettbewerber führte aus, dass, selbst wenn KS Gleitlager in einer Position wäre, um frei mit Miba zu konkurrieren, dies wegen der langfristigen Validierungsprozesse und Testläufe keinen unmittelbaren Einfluss auf den Markt haben werde.

²¹⁶ Die Ausführungen zu Frage 4. in der vertraulichen Fassung der Antwort vom 10. Januar 2019 enthalten Schätzungen für mögliche Investitionskosten und Angaben zu Vorgaben für Investitionen.

- (394) Da KS Gleitlager in dem Bereich Gleitlager für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen OEM/OES bislang nicht tätig ist, Anreize in diesem Bereich verstärkt tätig zu werden, aus technischen, technologischen und wirtschaftlichen Gründen nicht bestehen und KS Gleitlager sich im Wettbewerbsverhältnis zu Miba im Segment Gleitlager für 4-Takt-Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser durch die Beteiligung an dem GU nicht als beschränkt ansieht, ist insgesamt betrachtet nicht davon auszugehen, dass die angebotenen Zusagen zur Beseitigung der Untersagungs Voraussetzungen geeignet sind. KS Gleitlager selbst geht davon aus, dass sich die Wettbewerbsposition des Unternehmens durch die Auflösung des Gemeinschaftsunternehmens [...] mit Miba verschlechtern werde.

3. Ergebnis

- (395) Insgesamt ist daher zu erwarten, dass durch den Zusammenschluss wirksamer Wettbewerb erheblich behindert würde, indem wichtiger Wettbewerbsdruck für Miba beseitigt wird, die dadurch ihre Marktmacht erhöht, ohne auf ein koordiniertes Verhalten zurückgreifen zu müssen. (§ 36 Abs. 1 GWB). Die Untersagungs Voraussetzungen werden auch nicht durch die von den Zusammenschlussbeteiligten angebotenen Auflagen beseitigt. Denn die vorgeschlagenen Maßnahmen sind bei einer Gesamtwürdigung aller Umstände nicht geeignet, die wettbewerblichen Bedenken zu beseitigen.

G. Kausalität

- (396) Die Zusammenschlussbeteiligten haben in ihrer Erwiderung vom 23. November 2018 auf die Abmahnung der Beschlussabteilung vom 9. November 2018 erstmals vorgetragen, dass das Zusammenschlussvorhaben auch unter dem Aspekt der Sanierungsfusion genehmigungsfähig sei.²¹⁷
- (397) Mit Schreiben vom 6. Dezember 2018²¹⁸ haben die Zusammenschlussbeteiligten dazu vorgetragen, [...].
- (398) [...].
- (399) [...].

²¹⁷ Bl. d. A. 4055 ff.

²¹⁸ Bl. d. A. 4208ff, 4241 ff.

- (400) Es sei davon auszugehen, dass Miba der größte Teil der Marktanteile bei europäischen und amerikanischen Kunden (mehr als [...] des Zollern BHW-Umsatzes) erobern könnte, da diese auf die Aspekte Qualität, Technologie und Liefersicherheit Wert legen.
- (401) Grundlage des Einwandes der Sanierungsfusion ist eine Kausalitätsbetrachtung, die bei horizontalen Zusammenschlüssen von Bedeutung sein kann. Ein Zusammenschluss ist dann nicht ursächlich für die erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs, wenn dem Erwerber nach Ausscheiden des sanierungsbedürftigen Konkurrenten dessen Marktstellung ohnehin zugefallen wäre. Unter diesen Umständen nimmt der Zusammenschluss eine Verschlechterung der Wettbewerbsstruktur nur vorweg, die ohnehin eingetreten wäre.
- (402) In diesem Sinne wird ein Zusammenschluss in der Regel nicht kausal für die Verschlechterung der Wettbewerbsstruktur sein, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:
- das erworbene Unternehmen würde ohne die Übernahme durch ein anderes Unternehmen kurzfristig aus dem Markt ausscheiden, weil es sanierungsbedürftig und allein nicht überlebensfähig ist,
 - es gibt keine weniger wettbewerbsschädliche Erwerbsoption,
 - die Marktposition des erworbenen Unternehmens würde im Falle seines Ausscheidens aus dem Markt dem erwerbenden Unternehmen ohnehin zuwachsen.
- (403) Eine derartige Situation ergibt sich nur in Ausnahmefällen. Denn normalerweise dürfte eine Vermutung dafür bestehen, dass ein Zusammenschluss, der eine erhebliche Beeinträchtigung wirksamen Wettbewerbs zur Folge hat, auch für diese Verschlechterung der Wettbewerbsstruktur kausal ist. Die Beweislast für einen fehlenden Kausalzusammenhang trifft daher die am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen.
- (404) Festzuhalten ist zunächst, dass es sich im vorliegenden Fall nicht um das angebliche Ausscheiden eines vollständigen Unternehmens aus dem Markt handeln würde. Vielmehr repräsentiert das Gleitlagergeschäft der Zollern BHW nur einen Teil der Gesamtaktivitäten des Unternehmens Zollern und ist Teil der Unternehmensgruppe Fürst von Hohenzollern. Deren Gesellschafter sind [...] Karl Friedrich von Hohenzollern und seit 1989 die Merckle

Unternehmensgruppe. Die mit Zollern verbundenen Gesellschafter erzielen weltweit gemeinsam Umsätze von ungefähr [...].²¹⁹ Insoweit handelt es sich bei einem etwaigen Ausscheiden von Zollern BHW aus dem Gleitlagermärkten zunächst um eine Managemententscheidung, nach der eine geschäftliche Aktivität aufgegeben wird, deren Entwicklung nicht den Erwartungen der Gesellschafter entsprochen hat. [...].

- (405) In einem derartigen Fall einer „failing division defence“ und nicht etwa einer „failing company defence“ sind besonders hohe Anforderungen an den Nachweis zu stellen, dass die Voraussetzungen für den Einwand fehlender Kausalität erfüllt sind. Andernfalls könnte jeder Zusammenschluss, bei dem es um die Veräußerung eines angeblich unrentablen Geschäftsbereichs geht, fusionskontrollrechtlich damit gerechtfertigt werden, dass der Veräußerer erklärt, ohne den Zusammenschluss diesen Bereich seiner geschäftlichen Aktivitäten einzustellen.
- (406) Deshalb ist auch der von den Zusammenschlussbeteiligten gewählte Ansatz [...] dogmatisch als Maßstab nicht geeignet, die Voraussetzungen für den Einwand fehlender Kausalität zu schaffen. Nach dem Leitfaden zur Marktbeherrschung in der Fusionskontrolle und der Fallpraxis des Bundeskartellamtes sind bei der Prüfung einer Sanierungsfusion an die Sanierungsbedürftigkeit hohe Anforderungen zu stellen.
- (407) Zwar geht das Bundeskartellamt in seinem Leitfaden zur Marktbeherrschung in der Fusionskontrolle davon aus, dass die Sanierungsbedürftigkeit „im Regelfall“ vorliegt, wenn ein Insolvenzverfahren bereits eingeleitet ist oder überprüfbar unmittelbar bevorsteht.²²⁰ Die Formulierung „im Regelfall“ lässt entsprechend andere Konstellationen durchaus zu. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Sanierungsfusion eine Ausnahme der Untersagungspflicht des § 36 Abs. 1 Satz 1 GWB und entsprechend eng auszulegen ist. Maßstab ist daher, dass das Unternehmen zwingend und kurzfristig aus dem Markt ausscheiden würde. Der gestellte Insolvenzantrag ist dafür der Regelfall. [...] ist hingegen nicht geeignet, die Kausalität der prognostizierten Verschlechterung der Marktverhältnisse zu beseitigen.
- (408) Der Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten ist nicht geeignet, den Einwand der fehlenden Kausalität zu begründen. Abgesehen von der zuvor dargestellten generellen

²¹⁹ Bl. d. A. 601.

²²⁰ Leitfaden zur Marktbeherrschung in der Fusionskontrolle vom 29.3.2012, Rz. 184.

Überlegung haben die Zusammenschlussbeteiligten in keiner Weise nachgewiesen, dass Zollern BHW auf jeden Fall kurzfristig aus dem Markt ausscheiden wird. Die von Zollern vorgelegten Zahlen für die Jahre 2008 bis 2018 belegen nur, dass [...].²²¹ Der bloße Hinweis auf [...],²²² genügt nicht um zu begründen, [...]. Gleiches gilt für den Vortrag, [...]. Die Sanierungsbedürftigkeit ist durch geeignete Unterlagen nachzuweisen, die bloße Behauptung der Zusammenschlussbeteiligten reicht als Nachweis nicht aus.

- (409) Die Zusammenschlussbeteiligten haben weder dargelegt, [...], reicht dieser Vortrag nicht aus, um zu begründen, dass es keine weniger schädliche Alternative gibt. An den Nachweis, dass es keine weniger wettbewerbsschädliche Alternative gibt, sind strenge Anforderungen zu stellen. Erforderlich ist hier der Nachweis, dass sich der Veräußerer ausreichend um anderweitige Veräußerung bemüht hat. Insbesondere scheidet ein potentieller Erwerber nicht deshalb aus, weil [...].
- (410) Auch der Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten, es sei davon auszugehen, dass [...]. Angesichts der verbleibenden Wettbewerber bei Gleitlagern für Großmotoren (Daido Metal, Federal Mogul, Mahle und KS Gleitlager) und der Vielzahl der verbleibenden Wettbewerber bei Industrie-Gleitlagern ist nicht zu erwarten, [...], sondern sich auf die an den Märkten verbleibenden Unternehmen verteilen.
- (411) Die Zusammenschlussbeteiligten haben daher keine der drei Voraussetzungen für das Eingreifen des Einwandes fehlender Kausalität nachgewiesen. Der beabsichtigte Zusammenschluss ist deshalb auch ursächlich für die erhebliche Beeinträchtigung wirksamen Wettbewerbs und die daraus resultierende Verschlechterung der Wettbewerbsstruktur.
- (412) [...].

H. Abwägungsklausel

- (413) Hilfsweise haben die Zusammenschlussbeteiligten mit Schriftsatz vom 6. Dezember 2018²²³ vorgetragen, dass etwaige Nachteile auf den wie auch immer abgegrenzten Gleitlagermärkten überwiegende Vorteile auf den nachgelagerten Märkten i) für mittelschnell laufende dieselbetriebene Hubkolbenmotoren für Schiffsanwendungen, ii) mittel-

²²¹ Bl. d. A. 150, 151, 166.

²²² Bl. d. A. 150, 151.

²²³ Bl. d. A. 4213 ff.

schnell laufende dieselbetriebene Hubkolbenmotoren für Energieanwendungen und iii) langsam laufende dieselbetriebene Hubkolbenmotoren für Schiffsanwendungen gegenüberstünden.

- (414) Deutsche Motorenbauer,²²⁴ wie MAN oder Rolls Royce/MTU differenzierten sich von asiatischen Low Cost-Anbietern seit jeher durch innovative und hochleistungsstarke Motoren. Dadurch entstehe ein Kostenvorteil für deren Endkunden, da die Kunden mit deutschen Motoren vergleichbarer Größe mehr Leistung und mehr Sicherheit erhielten. Außerdem bestünde der Vorteil der Motoren der deutschen Hersteller darin, dass sie über hohe Qualität verfügten, es entstünden weniger Kosten für die Endkunden in der Wartung und Instandhaltung. Insgesamt seien diese Motoren günstiger für das Gesamtsystem der Endkunden und das zeichne den Erfolg der deutschen Motorenindustrie aus. Der Schlüssel zum Erfolg der deutschen Motorenbauer liege in der hohen Innovationskraft, sich fortwährend über technologischen Vorsprung von asiatischen Wettbewerbern zu unterscheiden. Innovation entstehe dabei nicht nur bei den Motorenbauern selbst, sondern vielmehr in der Interaktion zwischen OEM und deren Lieferanten – und das schon in einer sehr frühen Phase der Motorenkonzeption. Da ein hohes Maß an Innovation, Präzision und Qualität die Erfolgsfaktoren von Europa und speziell Deutschland seien, entwickelten und produzierten heute noch deutsche Motorenbauer im Bereich der 4-Taktgroßmotoren in Deutschland und Europa. Dadurch entstünden allerdings höhere Kosten. Es bestehe ein enormer Kostendruck auf die Motorenbauer in Deutschland und Europa, da ansonsten Endkunden auf die billige Alternative aus Asien zurückgriffen.
- (415) Gleitlager seien eine der erfolgskritischen Komponenten der Leistungsfähigkeit und der Zuverlässigkeit der Motoren. Miba und Zollern seien wichtige Innovationspartner der deutschen Motorenbauer. Miba und Zollern böten technologisch den benötigten Vorsprung und entwickelten diesen ständig weiter und böten eine hohe Sicherheit und Qualität in der Serienfertigung. Andererseits könnten Miba und Zollern heute aufgrund ihrer hohen strukturellen Kosten nur zu hohen Preisen anbieten. Da die hohen Kosten strukturell bedingt seien, seien Kostensenkungen, die Miba und Zollern jeweils stand-alone durchführen könnten, sehr begrenzt. Nur die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens führe zu den notwendigen Synergien, die es den beiden Unternehmen ermöglichten, am Markt beste-

²²⁴ Der von den Zusammenschlussbeteiligten verwendete Begriff deutsche Motorenbauer ist missverständlich. Es handelt sich dabei abgesehen von den Aktivitäten von MAN Energy Solutions, um in Deutschland gelegene unternehmerische Aktivitäten von US-Unternehmen, wie Caterpillar und Rolls Royce, und des finnischen Unternehmens Wärtsilä.

hen zu bleiben. Insgesamt sichere somit das geplante Gemeinschaftsunternehmen zwischen Miba und Zollern den Fortbestand eines etablierten und innovativen Gleitlagerherstellers in Europa, der es deutschen Motorenbauer ermögliche, ihren Innovationsvorsprung gegenüber asiatischen Herstellern zu erhalten und auszubauen.

- (416) Diese positiven Effekte auf den Innovationswettbewerb seien auch strukturell genug, um den Anforderungen der Abwägungsklausel zu genügen. Es lägen zudem die Kausalitätsanforderungen vor.
- (417) Nach § 36 Abs.1 Halbsatz 2 GWB ist ein Zusammenschluss, von dem zu erwarten ist, dass er zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs führt, nicht zu untersagen, wenn durch den Zusammenschluss auch Verbesserungen der Wettbewerbsbedingungen eintreten und diese Verbesserungen die Behinderung des Wettbewerbs überwiegen (Abwägungsklausel). Diese Ausnahme greift ein, wenn die beteiligten Unternehmen nachweisen, dass durch den Zusammenschluss auf einem anderen Markt auch Verbesserungen der Wettbewerbsbedingungen eintreten und dass diese Verbesserungen die Behinderung des Wettbewerbs überwiegen.
- (418) Die Abwägungsklausel sieht vor, dass die negativen wettbewerblichen Auswirkungen auf dem Markt, auf dem eine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs eintritt („Verschlechterungsmarkt“), und etwaige positive wettbewerbliche Auswirkungen auf einem anderen Markt („Verbesserungsmarkt“) gegeneinander abgewogen werden. Aus wettbewerblicher Sicht ist eine Untersagung eines Zusammenschlusses nicht gerechtfertigt, wenn der Zusammenschluss auf dem einen Markt wettbewerbliche Verbesserungen in größerem Ausmaß bewirkt als die wettbewerblichen Verschlechterungen auf dem anderen Markt. Da gleichwohl eine Behinderung wirksamen Wettbewerbs auf einem Markt hingenommen wird, dürfen an die Abwägungsklausel und deren Voraussetzungen keine zu geringen Anforderungen gestellt werden.
- (419) Als Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen kommen nur solche Umstände in Betracht, die sich auf die Marktstruktur auswirken.²²⁵ Die Grundlage für die vergleichende Betrachtung bilden damit grundsätzlich die gleichen Strukturmerkmale, welche nach § 36 Abs. 1 GWB für die Verschlechterung der Marktstruktur zugrunde zu legen sind. Dabei bleiben unternehmensinterne Vorteile des Zusammenschlusses, etwa Kosteneinsparun-

²²⁵ BGH, Beschluss vom 08.02.1994, *Anzeigenblätter II*, WuW/E BGH 2899, 2902f.; Beschluss vom 26.05.1987, *Niederrheinische Anzeigenblätter*, WuW/E BGH 2425, 2432.

gen durch Rationalisierung, grundsätzlich unberücksichtigt, soweit sie nicht mittelbar zu einer strukturellen Verbesserung des Wettbewerbs führen. Ein durch den Zusammenschluss bedingter Finanzkraftzuwachs kann nur dann zu einer Strukturverbesserung führen, wenn hinreichend wahrscheinlich ist, dass das fusionierte Unternehmen die zusätzlichen Mittel auch auf dem Verbesserungsmarkt einsetzen wird.²²⁶

- (420) Je stärker die Wettbewerbsbeeinträchtigung auf einem Markt infolge des Zusammenschlusses ist, desto höhere Anforderungen sind an Strukturverbesserungen auf anderen Märkten zu stellen, damit diese die Beeinträchtigung überwiegen können. Führt der Zusammenschluss zur Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung, so kann eine Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen nach ständiger Praxis des Bundeskartellamts²²⁷ nur dann diese Behinderung des Wettbewerbs auf dem beherrschten Markt überwiegen, wenn sie geeignet ist, eine marktbeherrschende Stellung auf einem anderen Markt abzubauen oder zumindest abzumildern. Wenn ein Zusammenschluss zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs auf einem Markt führt, muss er eine entsprechende Wettbewerbsbehinderung auf dem anderen Markt abbauen. Hier muss nicht entschieden werden, was der relevante Maßstab ist, da die Zusammenschlussbeteiligten ohnehin nicht nachprüfbar substantiiert nachgewiesen haben, dass Verbesserungen auf einem Drittmarkt eintreten.
- (421) Schließlich sind nur kausal auf den Zusammenschluss zurückzuführende Verbesserungen zu berücksichtigen, also keine Verbesserungen, die ohne den Zusammenschluss ebenfalls eintreten würden. Dabei bleiben Verbesserungen außer Betracht, die zwar in ihrer konkreten Form auf dem Zusammenschluss beruhen, ohne den Zusammenschluss aber ebenfalls, wenn auch in anderer Weise, zu erwarten wären.²²⁸ Ferner sind keine Vorteile zu berücksichtigen, die auf weniger wettbewerbsbeschränkende Weise erreichbar wären.²²⁹

²²⁶ Kallfaß in Langen/Bunte, *GWB*, 13. Aufl., § 36 Rn. 123 m.w.N.

²²⁷ Vgl. BKartA, Beschluss vom 22.02.2002, B7-168/01 – Liberty/KDG, Rn. 103 f.; BKartA, Beschluss vom 28.12.2004, B7-150/04 – SES/DPC, Rn. 158; BKartA, Beschluss vom 15.12.2011, B7-66/11 – Liberty/Kabel BW, Rn. 277, BKartA, Beschluss vom 22.02.2013, B7-70/12, Kabel Deutschland/Tele Columbus, Rn. 277. Eine andere Auffassung vertritt insoweit das OLG Düsseldorf, Beschluss vom 18.10.2006, WuW/E DE-R 1845, 1851 – SES/DPC. Die Frage ist bislang nicht höchstrichterlich entschieden.

²²⁸ Kallfaß in Langen/Bunte, *GWB*, 13. Aufl., § 36 Rn. 128.

²²⁹ Kallfaß in Langen/Bunte, *GWB*, 13. Aufl., § 36 Rn. 129.

- (422) Die von den Zusammenschlussbeteiligten bezeichneten Märkte des Großmotorenbaus kommen grundsätzlich als Verbesserungsmärkte in Betracht. Die Zusammenschlussbeteiligten sind auf diesen Märkten zwar nicht selbst tätig, doch da Gleitlager eine große Bedeutung als Komponenten im Motorenbau haben, könnte der Zusammenschluss die Marktstellungen von Unternehmen auf den nachgelagerten Motorenbaumärkten verändern und dadurch die Wettbewerbsbedingungen auf diesen Märkten verbessern.
- (423) Die Zusammenschlussbeteiligten tragen vor, dass die Wettbewerbsbedingungen auf den bezeichneten Märkten des Großmotorenbaus sich dadurch verbessern, [...].
- (424) Mit diesem Vortrag haben die Zusammenschlussbeteiligten jedoch nicht nachgewiesen, dass die Wettbewerbsbedingungen auf den von ihnen bezeichneten Verbesserungsmärkten durch den Zusammenschluss verbessert werden.
- (425) Die Zusammenschlussbeteiligten haben nicht dargelegt, dass auf diesen Märkten erhebliche Behinderungen wirksamen Wettbewerbs bestehen, die durch den Zusammenschluss abgebaut oder zumindest abgemildert werden könnten. Vielmehr weisen die beteiligten Unternehmen auf Überkapazitäten auf diesen Märkten hin sowie auf intensiven Preis- und Innovationswettbewerb unter den Anbietern von Großmotoren für den Schiffs- und Kraftwerksbau.
- (426) Selbst wenn man, insoweit abweichend von der Praxis des Bundeskartellamts, grundsätzlich auch Verbesserungen auf nicht-beherrschten Märkten genügen ließe, haben die beteiligten Unternehmen den Nachweis überwiegender struktureller, kausal auf den Zusammenschluss zurück zu führender Verbesserungen nicht geführt.
- (427) Bei den vorgetragenen Effekten handelt es sich nicht um strukturelle Verbesserungen. Die Förderung des technischen Fortschritts auf den Motorenbaumärkten könnte allenfalls Berücksichtigung finden, wenn damit eine Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen auf diesen Märkten einhergeht. Dies könnte der Fall sein, wenn zum Beispiel Marktzutritte ermöglicht oder Unternehmen gestärkt würden, die überlegenen Wettbewerbern gegenüberstehen.²³⁰ Dies ist nach dem Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten jedoch nicht der Fall. Vielmehr besitzen die in Deutschland produzierenden Großmotorenbauer nach den Angaben der Zusammenschlussbeteiligten bereits gegenwärtig einen technologischen Vorsprung, der durch den Zusammenschluss möglicherweise vergrößert würde.

²³⁰ Kallfaß in Langen/Bunte, GWB, 13. Aufl., § 36 Rn. 123.

Diese Erweiterung von Handlungsmöglichkeiten einer Gruppe von ohnehin starken Wettbewerbern auf einem von Wettbewerb geprägten Markt ist keine strukturelle Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im Sinne der Abwägungsklausel.

- (428) Gleiches gilt für den Vortrag der beteiligten Unternehmen, dass die in Deutschland produzierenden Großmotorenbauer dadurch gestärkt würden, dass sie auch Kostenvorteile aus dem Zugang zu innovativen Gleitlagern des beabsichtigten Gemeinschaftsunternehmens schöpfen könnten. Soweit die Zusammenschlussbeteiligten dabei auf Synergien infolge des Zusammenschlusses abstellen, handelt es sich um Vorteile auf demselben Markt, auf dem der Zusammenschluss zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs führt. Dieses Vorbringen ist nicht im Rahmen der Abwägungsklausel zu prüfen, sondern wird in „Abschnitt F. III. Effizienzgewinne und Synergien“ gewürdigt.
- (429) Der Zusammenschluss ist überdies nicht kausal für den Zugang in Deutschland produzierender Großmotorenbauer zu innovativer Gleitlagertechnik. Schon vor dem Zusammenschluss sind die von Miba und Zollern BHW entwickelten und produzierten Gleitlager nach Angaben der beteiligten Unternehmen „hochgradig innovativ und „Leading Edge““. Da dieser Befund auch auf einen Innovationswettbewerb unter den beteiligten Unternehmen zurückzuführen sein dürfte, wäre der Wegfall dieses Binnenwettbewerbs zunächst nachteilhaft für die Nachfrager nach Gleitlagern.
- (430) Die von der Beschlussabteilung befragten Motorenbauer haben den vorliegenden Zusammenschluss überwiegend sehr kritisch eingeschätzt. Mit dieser Fusion werde es keinen technologischen und kommerziellen Wettbewerb in dem Markt für Gleitlager für 4-Takter mehr geben. Denn der Zusammenschluss schaffe nahezu ein Monopol in diesem Markt mit dem Risiko der Reduktion von technologischem Wettbewerb und Kapazität und darüber hinaus mit dem Risiko steigender Preise und Lieferzeiten. Durch den Zusammenschluss werde der Markt auch für potentielle Entwicklungslieferanten weiter eingeschränkt. Denn für zukünftige Technologieentwicklungen sei nur noch ein Anbieter vorhanden, da technologische Innovation in der Vergangenheit allein von Miba und Zollern ausgegangen sei. Der von Zollern auf Miba ausgeübte Wettbewerbsdruck werde durch den vorliegenden Zusammenschluss wegfallen, was zu höheren Preisen, geringerer Auswahl und weniger Innovation führen werde.
- (431) Die beteiligten Unternehmen tragen allerdings vor, [...]. Die Verbesserung läge demgemäß im Fortbestand des Zugangs von Großmotorenbauern zu innovativen Gleitlagern. Insoweit ist eine vorausschauende Betrachtung des gleichen Zeitraums anzustellen,

der auch für die Untersagungs Voraussetzungen angesetzt wird.²³¹ Die Zusammenschlussbeteiligten haben nicht nachweisen können, dass die vorgetragene Verbesserung im Prognosezeitraum nur mit dem Zusammenschluss möglich ist.

- (432) Zunächst ist nicht nachgewiesen, dass Zollern BHW [...]. Dies gilt umso mehr, als die Zusammenschlussbeteiligten vorgetragen haben, dass Miba seit vielen Jahrzehnten technologisch hochwertige Gleitlager herstelle und insofern über einen technologischen Vorsprung vor asiatischen Wettbewerbern verfüge.
- (433) Schließlich ist nicht nachgewiesen, dass Großmotorenbauer, die im Prognosezeitraum leistungsstarke Motoren entwickeln und herstellen wollen, auf die Belieferung durch das beabsichtigte Gemeinschaftsunternehmen angewiesen wären. [...]. Im Übrigen steht dieses Vorbringen auch im Widerspruch zu dem Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten, dass es sich bei den Märkten der Gleitlager zum Einsatz in Schiffsmotoren um weltweite Märkte handele.
- (434) Da somit keine berücksichtigungsfähigen strukturellen Verbesserungen nachgewiesen wurden, kommt es nicht darauf an, ob die vorgetragenen Verbesserungen auf den nachgelagerten Motorenbaumärkten die wettbewerblichen Nachteile des Zusammenschlusses bei der Herstellung von Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser oder von Gleitlagern für 4-Taktgroßmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser überwiegen können. Dabei wären zum einen die Marktvolumina der unterschiedlichen Märkte sowie die quantitative Bedeutung der Gleitlager als Vorprodukt für den Motorenbau zu bewerten, wozu die Zusammenschlussbeteiligten nichts vorgetragen haben. Zum anderen wären die vorgetragenen Verbesserungen in qualitativer Hinsicht gegen die von der Beschlussabteilung festgestellten Wettbewerbsbeschränkungen abzuwägen.²³² Die vorgetragene Erwartung, dass der Zusammenschluss zum Erhalt und Ausbau eines technologischen Vorsprungs deutscher Motorenbauer beiträgt, kann insofern nicht die von der Beschlussabteilung erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs überwiegen.
- (435) Die Zusammenschlussbeteiligten haben daher nicht nachgewiesen, dass durch den Zusammenschluss auch Verbesserungen der Wettbewerbsbedingungen eintreten und

²³¹ Kallfaß in Langen/Bunte, *GWB*, 13. Aufl., § 36 Rn. 126.

²³² Kallfaß in Langen/Bunte, *GWB*, 13. Aufl., § 36 Rn. 127.

diese Verbesserungen die Behinderung des Wettbewerbs überwiegen. Aus diesem Grund ist das Zusammenschlussvorhaben zu untersagen.

I. Gebühr

- (436) Die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach § 39 Abs. 1 GWB sowie die Untersagung eines Zusammenschlusses nach § 40 Abs. 2 GWB sind gemäß § 80 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1, Nr. 2 GWB gebührenpflichtig. Die Kartellbehörde kann hierfür Gebühren bis zu 50.000,-- Euro, bei besonders großer wirtschaftlicher Bedeutung und außergewöhnlichem Verwaltungsaufwand bis zu 100.000,-- Euro erheben (§ 80 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 in Verbindung mit Satz 3 GWB). Auf die Gebühr für die Amtshandlung nach § 40 GWB ist die Gebühr für die Anmeldung des Zusammenschlusses anzurechnen (§ 80 Abs. 1 Satz 4 GWB).
- (437) Die Höhe der Gebühren richtet sich nach dem personellen und sachlichen Aufwand der Kartellbehörde unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Bedeutung, die der Gegenstand der gebührenpflichtigen Handlung hat (§ 80 Abs. 2 Satz 1 GWB). Von den genannten Bestimmungsmerkmalen kommt der wirtschaftlichen Bedeutung das größte Gewicht zu. Sie ergibt sich aus der Höhe der inländischen Umsätze der beteiligten Unternehmen auf dem vom Zusammenschluss betroffenen Markt, aus dem Interesse der Beteiligten am Zusammenschluss einschließlich der Auswirkungen des Zusammenschlusses auf die inländischen Marktverhältnisse sowie aus den zu erwartenden betriebswirtschaftlichen Vorteilen der künftigen Zusammenarbeit auf dem Inlandsmarkt. Entspricht die nach diesen Bestimmungsmerkmalen festgestellte wirtschaftliche Bedeutung dem Durchschnitt, ist grundsätzlich eine mittlere Gebühr angemessen. Diese beträgt nach dem derzeit geltenden Gebührenrahmen 25.000,-- Euro. Von diesem Mittelwert sind, abhängig von der jeweiligen wirtschaftlichen Bedeutung und dem Arbeitsaufwand, Zu- oder Abschläge vorzunehmen, deren Höhe im pflichtgemäßen Ermessen der Kartellbehörde liegt (vgl. OLG Düsseldorf WuW 2000, 894 „Tequila“, KG WuW/E OLG 5259 "Kleinhammer", KG WuW/E OLG 5287 "Finanzbeteiligung Gebühr").
- (438) Dem Zusammenschluss misst die Beschlussabteilung eine über dem Durchschnitt liegende Bedeutung zu. Der sachliche und personelle Aufwand der Kartellbehörde für die fusionsrechtliche Prüfung entsprach dieser Bedeutung. Der Aufwand zur Erlangung der für eine sachgerechte fusionskontrollrechtliche Prüfung erforderlichen Informationen über das Zusammenschlussvorhaben war außerordentlich hoch und die Verfahrensdauer einschließlich der Informationsphase vor Anmeldung war mit fast 10 Monaten sehr lang. Die

Gebühr für die Untersagung ist daher in Höhe von insgesamt [...] angemessen und gerechtfertigt.

- (439) Die gesondert zu erhebende Gebühr für die Anmeldung des Zusammenschlussvorhabens wurde in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens auf [...] festgesetzt.
- (440) In Anbetracht aller für die Bemessung der Gebühr ausschlaggebenden Kriterien ist im vorliegenden Fall für die Untersagung eine Gebühr in Höhe von insgesamt [...] angemessen.
- (441) Schuldner der Gebühr sind die Unternehmen, die die Anmeldung eingereicht bzw. die vorliegende Entscheidung durch die Anmeldung veranlasst haben (§ 80 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1, 2 GWB), hier die Beteiligten zu 1) zu 2). Diese haften nach § 80 Abs. 6 Satz 3 als Gesamtschuldner. Dabei wird die gesondert festzusetzende Gebühr von [...] für die Anmeldung des Zusammenschlussvorhabens angerechnet.
- (442) Die Gebühr von [...] ist binnen eines Monats nach Zustellung des Beschlusses unter Angabe des **Kassenzeichens** [...] sowie des Aktenzeichens B5 – 29/18 und des Datums des Beschlusses auf das unten aufgeführte Konto der Bundeskasse Trier zu überweisen.

Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken

IBAN: DE81 5900 0000 0059 0010 20

BIC: MARKDEF 1590

- (443) Ist zum Ablauf eines Monats nach dem Tag der Zustellung die Gebühr nicht entrichtet, so wird für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von eins vom Hundert des rückständigen Betrages erhoben. Bei Überweisungen aus dem Ausland fallen im Allgemeinen Bankspesen an. In diesen Fällen ist sicherzustellen, dass dem Konto des Bundeskartellamtes die volle Gebühr gutgeschrieben wird. Die Auslagen für die erforderliche Bekanntmachung dieses Beschlusses im Bundesanzeiger (§ 43 Abs. 2 Nr. 1 GWB) werden gesondert erhoben (§ 80 Abs. 1 Satz 3 GWB).

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss ist die Beschwerde eröffnet. 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 durch einen beim Bundeskartellamt oder beim Beschwerdegericht einzureichenden Schriftsatz zu begründen. Die Frist für die Beschwerde beträgt zwei Monate. Sie beginnt mit der Zustellung des Beschlusses 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 – gegebenenfalls auch neuen – Tatsachen und Beweismittel angeben, auf die sich die Beschwerde stützt.

Beschwerdeschrift und Beschwerdebegründung müssen durch einen Rechtsanwalt unterzeichnet sein.

Schulze

Dr. Matschke

Dr. Hacker

Inhaltsverzeichnis

A. Zusammenfassung	2
B. Das Vorhaben	5
C. Beteiligte Unternehmen	6
I. Miba	6
II. Zollern	8
III. Das geplante Gemeinschaftsunternehmen	8
D. Verfahren	9
I. Verfahrensgang	9
II. Ermittlungen	11
1. Zusammenschlussbeteiligte	12
2. Nachfrager	12
3. Wettbewerber	13
III. Rechtliches Gehör	14
E. Formelle Untersagungsvoraussetzungen	17
I. Anwendungsbereich des GWB	17
II. Zusammenschlusstatbestände	17
F. Materielle Untersagungsvoraussetzungen	17
I. Marktabgrenzung	17
1. Sachliche Marktabgrenzung	17
a) Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten	20

b) Ermittlungsergebnisse der Beschlussabteilung	22
c) Sachliche Abgrenzung bei Industrie-Gleitlagern und Gleitlagern für Großmotoren	29
aa) Entscheidungen in der Vergangenheit	29
bb) Das von den Zusammenschlussbeteiligten vorgelegte Gutachten	31
cc) Erwägungen zur Frage der Abgrenzung von sachlich relevanten Märkten	37
dd) Zur Unterteilung nach Automotive/Non-Automotive und zur Unterteilung nach OEM/OES und IAM	42
ee) Unterteilung der von den Zusammenschlussbeteiligten hergestellten Gleitlager	45
ff) Zur Unterteilung von Verbrennungsmotoren nach Bohrung und Hub und zur Frage der Unterteilung nach Drehzahl bei Gleitlagern für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser	50
gg) Zur Unterteilung nach Fertigungsanlagen und der Austauschbarkeit auf der Angebotsseite	59
hh) Gesamtmarkt für Gleitlager für 4-Takt-Motoren mit großem Bohrungsdurchmesser für Schiffe und stationäre Energieanwendungen	61
ii) Erwiderung der Zusammenschlussbeteiligten vom 23. November 2018 auf das Schreiben der Beschlussabteilung vom 9. November 2018: Einbeziehung von Gleitlagern für Großmotoren in Schwerlastfahrzeugen	64
2. Räumliche Marktabgrenzung	67
a) Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten	67
b) Ermittlungsergebnisse der Beschlussabteilung	68

c) Räumliche Abgrenzung bei Industrie-Gleitlagern und Gleitlagern für Großmotoren	69
II. Wettbewerbliche Würdigung	69
1. Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser	69
a) Relevante Anbieter	69
b) Relevante Nachfrager	72
c) Nicht-koordinierte Wirkungen des Zusammenschlussvorhabens	75
aa) Hohe Anteile des Gemeinschaftsunternehmens	76
bb) Beseitigung eines nahen Wettbewerbers	83
cc) Begrenzte Möglichkeiten der Kunden, zu einem anderen Anbieter zu wechseln	85
dd) Marktzutritt	88
2. Gleitlager für Großmotoren mit großem Bohrungsdurchmesser-4- Taktgroßmotoren für Schiffe und stationäre Energieanwendungen	91
3. Gleitlager zum Einsatz in Großmotoren für Schwerlastfahrzeuge, Schiffe, Lokomotiven und stationäre Energieanwendungen	94
4. Industrie-Gleitlager	98
a) Marktteilnehmer und Marktstruktur	98
b) Ergebnis	101
III. Effizienzgewinne und Synergien	102
1. Vortrag der Zusammenschlussbeteiligten	102

2. Berücksichtigung von Effizienzen in der europäischen Fusionskontrolle	103
3. Bewertung der von den Zusammenschlussbeteiligten vorgetragenen Effizienzen und Synergien	104
4. Ergebnis	106
IV. Von den Zusammenschlussbeteiligten angebotene Zusagen	106
1. Gegenstand der Zusagen	106
2. Bewertung der Zusagen	107
3. Ergebnis	110
G. Kausalität	110
H. Abwägungsklausel	113
I. Gebühr	120
Rechtsmittelbelehrung	122