Bundeskartellamt

Fallbericht **9. Januar 2015**

Freigabe des Zusammenschlusses der Waggonvermieter VTG und AAE

Branche:	Vermietung von Güterwaggons
Aktenzeichen:	B9-154/14
Datum der Entscheidung:	4. Dezember 2014

Das Bundeskartellamt hat den Erwerb der Ahaus-Alstätter Eisenbahn Holding AG, Baar/Schweiz („AAE“) durch die VTG AG, Hamburg („VTG“), im Vorprüfverfahren freigegeben. Gleichzeitig wurde auch der Erwerb einer Minderheitsbeteiligung an VTG durch den bisherigen Hauptgesellschafter von AAE, Herrn Andreas Goer, Baar, Schweiz freigegeben. Eine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs war nicht zu erwarten. Selbst bei einer engen Marktabgrenzung sind die Verhaltensspielräume der Zusammenschlussparteien noch hinreichend beschränkt. Wettbewerbsdruck geht von den anderen Anbietern im Markt aus sowie - eingeschränkt - von Unternehmen, die auf dem nachgelagerten Markt für Speditions- und Transportleistungen sowie auf den benachbarten Märkten für Transport von Gütern über die Straße sowie Schifffahrt tätig sind.

Der Zusammenschluss betrifft Dienstleistungen der Schienenlogistik, insbesondere die Vermietung von Güterwaggons. VTG ist in drei Geschäftsbereiche gegliedert: Waggonvermietung, (sonstige) Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik. AAE ist im Wesentlichen in der Vermietung von Güterwaggons tätig. Güterwaggons werden zum einen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und anderen Logistikdienstleistern angemietet. Zum anderen werden Waggons von Industrieunternehmen angemietet, die als Verlader den Transport ihrer Waren selbst organisieren und zu diesem Zweck Waggons und Traktionsleistungen (d.h. die Lokomotiven) getrennt voneinander beziehen.

Die Waggonflotten beider Unternehmen bestehen zum großen Teil aus unterschiedlichen Waggontypen, so dass der Zusammenschluss überwiegend komplementärer Natur ist. Zu unterscheiden sind zunächst die sogenannten konventionellen Güterwagen von den Containertragwagen. Letztere werden im kombinierten Verkehr eingesetzt, d.h. bei Speditions- oder Transportgeschäften, in denen die Container auf der Schiene, aber auch auf dem Lkw oder dem Schiff transportiert werden können. Bei den konventionellen Güterwagen kann wiederum je nach der Bauart und dem zu transportierenden Gut zwischen verschiedenen Waggontypen unterschieden werden, z.B. Kesselwagen, Schüttgüterwagen und offenen oder gedeckten Güterwagen. Eine genaue Abgrenzung der Produktmärkte für Waggonvermietung war in diesem Fall

jedoch nicht notwendig, da sich weder bei einem umfassenden Markt für Waggonvermietung noch bei der engsten denkbaren Marktabgrenzung Wettbewerbsbedenken ergaben.

In räumlicher Sicht ist der Markt europaweit abzugrenzen, da die Waggons grenzüberschreitend eingesetzt und auch von den Vermietern europaweit zu ihren Kunden verbracht werden. Nicht zum relevanten Markt sind dagegen diejenigen Länder zu rechnen, die über abweichende Spurbreiten (z.B. Russische Breitspur) verfügen.

VTG verfügt über eine starke Marktposition bei bestimmten Typen der konventionellen Güterwaggons, auch über ihre Beteiligungsgesellschaft Transwaggon, an der sie 50% der Anteile hält. Das gilt jedoch nicht im Bereich der Waggons für den kombinierten Verkehr; VTG hält nur wenige dieser Waggons. Dagegen besteht ein großer Teil der AAE-Flotte aus diesen Wagen für den kombinierten Verkehr. VTG kann daher durch den Zusammenschluss ihr Angebot ausweiten und eine Lücke im Portfolio schließen.

Bei einigen Waggontypen kommt es dennoch zu Überschneidungen zwischen den Flotten beider Fusionspartner, so dass das Bundeskartellamt diese Bereiche intensiv geprüft hat. Dies betrifft im Wesentlichen den Bereich der gedeckten Güterwaggons, und dort insbesondere die Schiebewandwagen. Diese werden eingesetzt, um witterungsempfindliche Güter wie Papierrollen, palettierte Ware und schwere Kfz-Teile wie Getriebe oder Motoren zu transportieren.

Der Markt für die Vermietung von Güterwaggons ist - unabhängig von der genauen sachlichen Marktabgrenzung - dadurch gekennzeichnet, dass der weit überwiegende Anteil der Güterwaggons der Deutsche Bahn AG und den staatlichen oder ehemals staatlichen Bahnunternehmen in den anderen europäischen Ländern gehört. Die sogenannten privaten Waggonvermieter, zu denen auch die Parteien des Zusammenschlusses gehören, verfügen dagegen nur über eine relativ begrenzte Zahl von Waggons. Nach Ansicht des Bundeskartellamtes spricht einiges dafür, die Waggonflotten der Deutsche Bahn AG und der anderen Staatsbahnen nicht in den relevanten Markt einzubeziehen. Die Staatsbahnen benötigen ihre Waggons selbst und sind daher nur in Ausnahmefällen bereit, sie zu vermieten. Aus der Sicht eines Teils der Kunden aus der Industrie kommen die Staatsbahnen zudem nicht als Anbieter in Betracht, da die Kunden in Bezug auf die Beschaffung der Traktionsleistungen völlig frei und unabhängig von den Staatsbahnen agieren möchten. Die starke Stellung der Staatsbahnen auf den nachgelagerten Märkten für Speditions- und Transportleistungen ist allerdings im Rahmen der wettbewerblichen Auswirkungen des Zusammenschlusses zu berücksichtigen.

Bei Abgrenzung eines möglichen engen Marktes für die Vermietung von gedeckten Güterwaggons, in den die Staatsbahnen mit ihren Waggonflotten nicht einbezogen werden, führt der Zusammenschluss bei erheblichen Überschneidungen in diesem Bereich zu einem hohen addierten Marktanteil. Gleichwohl war keine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs zu erwarten, da die wettbewerblichen Verhaltensspielräume der Zusammenschlussparteien auch

nach dem Zusammenschluss hinreichend eingeschränkt sind. Zunächst sind neben den Zusammenschlussparteien noch einige weitere Anbieter auf dem Markt aktiv, wenn auch mit deutlich niedrigeren Marktanteilen als das fusionierte Unternehmen. Auch die Staatsbahnen könnten jederzeit in den Markt eintreten, soweit freie Kapazitäten vorhanden sind. Darüber hinaus ist die starke Stellung der Staatsbahnen, die über die weitaus größten Waggonflotten verfügen, auf dem nachgelagerten Markt für Speditions- und Transportleistungen zu berücksichtigen. Von diesen geht ein gewisser Wettbewerbsdruck auf die Zusammenschlussbeteiligten aus, da jedenfalls für die Kunden aus der Industrie die Möglichkeit besteht, statt Waggons und Traktion getrennt voneinander anzumieten, auf dem nachgelagerten Markt die komplette Transportleistung aus einer Hand zu beschaffen (entweder von den Staatsbahnen oder deren Wettbewerbern). Wettbewerbsdruck geht ebenfalls von den benachbarten Märkten aus, u.a. von dem Transport über die Straße und mit dem (Binnen-) Schiff. Zudem ist die starke Stellung der großen Industrie- und Logistikunternehmen als Nachfrager zu berücksichtigen.

Im Ergebnis war daher eine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs nicht zu erwarten. Gleiches gilt für einen weiteren Überschneidungsbereich, einen möglichen Markt für die Vermietung von Waggons zum Transport von Stahl oder Holz; auch hier sind keine wettbewerblichen Bedenken gegen den Zusammenschluss ersichtlich.