



Freigabe des Erwerbs der Transthermos-Gruppe durch Gesellschafter der Nagel Group

Branche: Tiefkühl-Logistik

Aktenzeichen: B9 – 50/16

Datum der Entscheidung: 25. August 2016

Das Bundeskartellamt hat den Erwerb der Transthermos-Gruppe durch Gesellschafter der Nagel Group im Hauptprüfverfahren freigegeben.

Der Zusammenschluss betrifft den Wirtschaftszweig der Tiefkühl-Logistik (TK-Logistik). Die Erwerber sind Miteigentümer der Nagel Group, Vermold, die am Markt unter der Bezeichnung Kraftverkehr Nagel bekannt ist und die alle Arten von Dienstleistungen der Lebensmittel-Logistik anbietet. Unter der Bezeichnung Eurocool Nagel ist die Nagel Group auch im Bereich der TK-Logistik mit Lager-, Transport- und Mehrwertdiensten tätig.

Die Zielgesellschaften (Transthermos-Gruppe, insbesondere Transthermos GmbH) sind überwiegend im Bereich der TK-Logistik tätig und bieten ebenfalls Lager-, Transport und Mehrwertdienste an, im Wesentlichen für tiefgekühlte Produkte. Transthermos ist in diesem Bereich einer der beiden großen bundesweit tätigen Anbieter.

Anfängliche Ermittlungen, insbesondere unter Kunden und Wettbewerbern der Beteiligten, wiesen auf wettbewerbliche Probleme hin, die eine eingehendere Prüfung in einem Hauptprüfverfahren erforderlich machten. Im Ergebnis hat das Bundeskartellamt unter vier Gesichtspunkten mögliche Bedenken gegen den Zusammenschluss geprüft und ist dabei jeweils zu dem Ergebnis gekommen, dass eine erhebliche Beschränkung wesentlichen Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Dabei wurden die wettbewerblichen Auswirkungen zulasten der Parteien auch bei einer engen Marktabgrenzung geprüft, und zwar bei einem nationalen Markt für die bundesweite Erbringung von TK-Logistikdienstleistungen. Bei dieser Betrachtung wurde die Belieferung der Systemgastronomie nicht in den Produktmarkt einbezogen. Dieser wurde außerdem auf Leistungen der Lebensmittel-Logistik beschränkt, also Leistungen für die chemische oder pharmazeutische Industrie, die ebenfalls Leistungen der TK-Logistik in Anspruch nehmen, wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Die genaue Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes konnte offengelassen werden.

Wettbewerbliche Bedenken konnten auch bei der Abgrenzung eines Marktes für Leistungen des Sammelgutverkehrs innerhalb der TK-Logistik ausgeschlossen werden. Der

Sammelgutverkehr umfasst Stückgüter, die zu einer Sammelladung zusammengefasst werden. Typischerweise besteht der Sammelgutverkehr aus mehreren Schritten: zunächst wird das Stückgut beim Versender abgeholt und zu einem ersten Umschlagplatz gebracht (Vorlauf), dort wird die Ware umgeschlagen und auf einen größeren Lkw umgeladen. Dieser transportiert die Ladung zu einem zweiten Umschlagspunkt (Hauptlauf), von wo aus die Ware dann zu den verschiedenen Empfängern transportiert wird (Nachlauf, Distribution). Für die Erbringung einer solchen Dienstleistung ist ein Sammelgut-Netzwerk erforderlich.

Die Prüfung, ob eine signifikante Behinderung wirksamen Wettbewerbs zu erwarten ist, erfolgte schließlich in vier Schritten.

Erstens wurde geprüft, ob als Folge des Zusammenschlusses eine Einzelmarktbeherrschung oder der Eintritt sonstiger unilateraler Effekte zu erwarten ist, insbesondere ob eine Verringerung der Zahl der wesentlichen Anbieter von drei auf zwei zu befürchten ist. Dagegen spricht jedoch neben der starken Marktstellung des Wettbewerbers und Marktführers in der bundesweiten TK-Logistik, Nordfrost, dass sich wegen der im Vergleich zur Zielgesellschaft relativ geringen Bedeutung von Nagel an der Marktstruktur nichts Wesentliches ändern wird. Nagel und die Zielgesellschaft sind auch keine engsten Wettbewerber, und es ist nicht zu befürchten, dass zusammenschlussbedingt ein besonders wettbewerbsaktiver Anbieter wegfallen wird. Schließlich besteht weiterhin Randwettbewerb seitens der anderen Anbieter, und zwar auch der kleineren, bundesweit oder regional tätigen, Anbieter und der Unternehmen, die Teilladungsverkehre anbieten. Für einen Teil der Kunden besteht die Möglichkeit, auf Großhandelslösungen oder auf die Eigenerbringung der Logistikleistungen auszuweichen, und auch von den Anbietern von Logistikleistungen für die Systemgastronomie geht ein gewisser Wettbewerbsdruck aus. Die Marktzutrittsschranken sind zwar nicht niedrig, aber mittelfristig überwindbar.

Zweitens wurde festgestellt, dass der Zusammenschluss, auch wenn die Voraussetzungen der Oligopolvermutung erfüllt sind, nicht zu einer Verstärkung eines marktbeherrschenden Oligopols zwischen dem fusionierten Unternehmen und Nordfrost führen wird. Zudem sind keine sonstigen koordinierten Effekte zu erwarten.

Drittens ergaben die Ermittlungen, dass das fusionierte Unternehmen weder in der Lage sein wird, noch Anreize dazu haben wird, durch eine Kopplung von Leistungen der Frische- und der Tiefkühllogistik den Wettbewerb auf dem Markt der TK-Logistik zu beeinträchtigen. Hierzu wurde festgestellt, dass viele Unternehmen nur Frische- oder nur TK-Produkte anbieten und deshalb keine kombinierte Logistikleistung benötigen. Auch soweit Kunden beide Arten von Leistungen, also solche der Frische- und solche der TK-Logistik benötigen, fragen sie beide Dienstleistungen in der Regel getrennt nach. Zudem birgt ein gemeinsamer Transport Schwierigkeiten in der Handhabung und ist komplizierter, da unterschiedliche zu

transportierende Produktgruppen verschiedene Temperaturen benötigen. Die Kombination von Leistungen der Frische- und der Tiefkühllogistik führt somit nicht zwangsläufig zu Effizienzgewinnen und wird derzeit nur von wenigen Kunden nachgefragt. Jedenfalls kann nicht erwartet werden, dass die Effekte eines möglichen kombinierten Angebotes so stark sind, dass sie zu wettbewerblichen Bedenken führen, zumal Nagel auch ohne den Zusammenschluss in der Lage ist, ein kombiniertes Angebot zu machen.

Schließlich wurde geprüft, ob das fusionierte Unternehmen einen bevorzugten Zugang zu den Frachtraum zur Verfügung stellenden Fuhrunternehmern bekommt und so seine Wettbewerber beim Bezug der knappen Ressource der Subunternehmerleistungen behindern kann. Die Ermittlungen ergaben, dass das fusionierte Unternehmen nicht in der Lage sein wird, auf eine ausreichend große Zahl von Frachtführern Druck auszuüben. Zudem folgen aus dem gebündelten Einkauf von Frachtraum durch das fusionierte Unternehmen nicht zwangsläufig Anreize für eine Abschottungsstrategie, da eine bessere Auslastung auch zu einer Senkung des Bedarfs nach Frachtraum führen könnte.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die Untersagungs Voraussetzungen nicht gegeben sind.