



Rücknahme der Anmeldung des beabsichtigten Erwerbs von NWB durch Reinplus

Branche: Bunkerdienstleistungen, Dieselmotoren

Aktenzeichen: B8-34/18

Datum der Rücknahme: 18. Juni 2018

Das Bundeskartellamt hat den beabsichtigten Erwerb der NWB Nord- und Westdeutsche Bunker GmbH, Hamburg, durch die Reinplus VanWoerden Bunker GmbH, Mannheim, im Hauptprüfverfahren vertieft untersucht. Nachdem das Bundeskartellamt den Beteiligten schriftlich seine wettbewerblichen Bedenken mitgeteilt und eine Untersagung in Aussicht gestellt hatte („Abmahnung“), wurde die Anmeldung am 18. Juni 2018 zurückgenommen.

Nach vorläufiger Einschätzung des Bundeskartellamtes hätte der Zusammenschluss zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs auf dem Markt für die Belieferung von Binnenschiffen mit Dieselmotoren am deutschen Rhein geführt. Durch den Zusammenschluss wäre mit dem drittgrößten Anbieter eine bislang bedeutsame Wettbewerbskraft entfallen und neben dem fusionierten, mit weitem Abstand im relevanten Markt führenden Unternehmen nur ein wesentlicher Wettbewerber verblieben.

Reinplus und NWB sind als sogenannte Bunkerdienste tätig. Als Bunkerdienstleistung wird in der Schifffahrt die Betankung (auch: Bunkerung) von Schiffen mit Schiffsmotoren für den eigenen Antrieb bezeichnet. Der geplante Zusammenschluss betraf insbesondere die Belieferung von Binnenschiffen mit Dieselmotoren. Aufgrund der Lage der Bunkerstationen bzw. Bunkerboote der beiden Unternehmen ergaben sich Überschneidungen insbesondere am deutschen Teil des Rheins.

Reinplus ist ein Unternehmen der VARO-Gruppe und verfügt in Deutschland über Standorte mit jeweils ein bis zwei Bunkerbooten in Mannheim, Mainz/Wiesbaden, Rüdelsheim/Bingen, Koblenz und Regensburg. Die Unternehmen der VARO-Gruppe bzw. das Mutterunternehmen Vitol betätigen sich in weiteren Bereichen der Mineralölverarbeitung sowie der Lagerung, des Vertriebs und des Handels mit Mineralölprodukten. NWB ist eine Tochter der Bomini Bunker Holding

GmbH & Co. KG, Hamburg, die ihrerseits vollständig zur Unternehmensgruppe der Marquard & Bahls AG, Hamburg, gehört. NWB betreibt insgesamt acht Standorte für die Betankung von Schiffen mit Dieselmotorkraftstoff bzw. Gasöl sowie für eine ebenfalls untergeordnete Belieferung mit Schmierstoffen in Hamburg, Bremen, Bremerhaven/Brake, Brunsbüttel, Minden, Magdeburg, Köln und Passau.

Das Bundeskartellamt konnte sich im Verfahren insbesondere auf Erkenntnisse aus den Fragebögen an Anbieter mit Tankkraftwagen („TKW“) sowie Abnehmer von Schiffsdieselmotorkraftstoff stützen. Auch führte es eine Reihe von Interviews mit Marktteilnehmern. Ebenfalls von Bedeutung war in dem spezifischen Kontext die Analyse sämtlicher Bunkerungen durch Bunkerboote/ -stationen der drei großen Anbieter am deutschen Rheinabschnitt. Der Datensatz umfasste die Jahre 2016 und 2017 und bestand aus rund 19.000 einzelnen Transaktionen.

Sachliche Marktabgrenzung

Nach den Ergebnissen der Ermittlungen handelt es sich bei leichtem Schiffsdieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von maximal 10 ppm („Binnendieselmotorkraftstoff“) um einen von anderen Kraftstoffen abzugrenzenden eigenständigen Produktmarkt. Abnehmer der Binnenschifffahrt können bereits aufgrund regulatorischer Vorgaben nicht auf andere Kraftstoffklassen ausweichen. Die Dienstleistung eines Bunkerdienstes, ein Binnenschiff direkt mit dem entsprechenden Kraftstoff zu betanken, stellt zudem eine eigene Marktstufe dar, die von vorgelagerten Handelsstufen, etwa dem Import oder weiteren Lieferungen zwischen (Groß- und/oder Einzel-) Händlern abzugrenzen ist.

Die Ermittlungsergebnisse sprechen aufgrund unterschiedlicher Ausweichmöglichkeiten von Kunden mit überregionalem und lokalem Streckenprofil zwar möglicherweise für eine Unterteilung des Marktes nach verschiedenen Kundengruppen. Diese Frage konnte im vorliegenden Fall aber aufgrund fehlender Entscheidungserheblichkeit offen bleiben. In der Binnenschifffahrt lassen sich drei Haupttätigkeitsbereiche unterscheiden: Fracht- und Transportschifffahrt, Fahrgast-Kabinenschifffahrt und Fahrgast-Ausflugsschifffahrt. Während alle Abnehmer von Dieselmotorkraftstoff sind, ergaben die Ermittlungen erkennbare Unterschiede in der Bedarfsstruktur bzw. dem Nachfrageverhalten. Die grundsätzlich überregional tätigen Unternehmen der Fracht- und Transportschifffahrt und der Fahrgast-Kabinenschifffahrt fahren in der Regel weitere Strecken. Bei gleichzeitig entsprechend großem Tankvolumen sind sie bezüglich ihrer Betankungsmöglichkeiten räumlich deutlich flexibler und können üblicherweise ihre Bunkerungen im Voraus planen und zwischen verschiedenen Bunkerstandorten wählen. Kunden aus der Fahrgast-Ausflugsschifffahrt hingegen sind zumeist auf den oder die lokal tätigen Belieferer

angewiesen, da sich Fahrten abseits des Fahrgastbetriebes allein zu Zwecken des Bunkerns an einem anderen Standort wirtschaftlich nicht lohnen.

Ebenso offen bleiben konnte im Rahmen der vorläufigen Bewertung die Frage, ob die landseitige Betankung mittels Tankkraftwagen (TKW) in den relevanten Markt einzubeziehen ist. Die Ermittlungen ergaben, dass sich die Möglichkeit zur Nutzung von TKW, die Binnenschiffe von Land aus betanken, zwischen den Kundengruppen in Abhängigkeit von örtlichen Gegebenheiten und regulatorischer Einschränkungen deutlich unterscheidet. Die Ermittlungen haben zwar gezeigt, dass die landseitige Betankung von Binnenschiffen durch TKW grundsätzlich technisch möglich und auch nicht generell verboten ist. Sie wird insbesondere von Personenschiffen und Fähren auch genutzt. Die TKW-Betankung erscheint zudem nicht generell unsicherer oder eine größere Gefahr für Umwelt- und Gewässerschutz darzustellen. An einigen Binnengewässern, an denen es – wie etwa an der Mosel – keine Bunkerboote (mehr) gibt, werden Binnenschiffe zwar auch regelmäßig von TKW betankt. Die Ermittlungen für das Rheingebiet ergaben jedoch, dass TKW-Betankungen hier zwar ebenfalls regelmäßig stattfinden, aber insgesamt von deutlich untergeordneter Bedeutung hinsichtlich des Gesamtvolumens und der räumlichen Verbreitung sind. TKW stellen ferner insbesondere für die die Nachfrage prägende Kundengruppe der Fracht- und Transportschiffahrt den Ermittlungen zufolge keine hinreichende Ausweichalternative dar, so dass insoweit insgesamt nur von einem stark eingeschränkten Substitutionsverhältnis zu Anbietern mit Bunkerbooten ausgegangen werden kann. Auch aufgrund des vergleichsweise geringen Absatzvolumens ist der von TKW-Anbietern ausgehende Wettbewerbsdruck auf Bunkerboote daher unabhängig von der konkreten Marktabgrenzung eher punktueller Natur (sowohl räumlich als auch kundenbezogen) und bleibt insgesamt stark begrenzt.

Räumliche Marktabgrenzung

In räumlicher Hinsicht war im Rahmen der vorläufigen Bewertung der zu betrachtende Markt nach den Ergebnissen der Marktermittlungen zu begrenzen auf den in Deutschland liegenden Teil des Rheins. Bezogen auf die vorhandenen Standorte von Bunkerbooten umfasst dieser Markt die Standorte von Mannheim bis Duisburg. Eine deutschlandweite Abgrenzung des Marktes würde hingegen ebenso wie eine enge, standortbezogene Betrachtung die Wettbewerbsverhältnisse nicht sachgerecht widerspiegeln. Gleiches gilt für eine geographische Abgrenzung, die neben den deutschen Rhein-Standorten auch die in den Niederlanden gelegenen Bunkerstandorte einbezöge.

Eine enge Abgrenzung von Einzelstandorten trifft insbesondere für die prägende Abnehmergruppe der überregional tätigen Kunden nicht die Bedarfsdeckungs- und

Auswahlmöglichkeiten. Ebenso würde eine weitere Abgrenzung unter Einbeziehung von Standorten, die am niederländischen Teil des Rheins liegen, Alternativen berücksichtigen, die tatsächlich für die am deutschen Rheinabschnitt geäußerte Nachfrage nicht zur Verfügung stehen. Gemäß der durchgeführten Kundenbefragung kommen de facto nur Bunkerstandorte an der jeweiligen Fahrtstrecke in Betracht, da Umwege aufgrund des zusätzlichen Zeit- und Kraftstoffbedarfs grundsätzlich nicht wirtschaftlich sind. Dementsprechend ist die räumliche Abgrenzung in erster Linie an den von den Abnehmern zurückgelegten Fahrtstrecken zu orientieren. Überregional tätige Binnenschiffer haben ihr Bunkerverhalten ferner bereits soweit optimiert, dass sie soweit Verkehre auch die Niederlande umfassen, das dortige günstigere Preisniveau nutzen. Aus dieser bereits bestehenden Optimierung ist umgekehrt abzuleiten, dass die am deutschen Rhein gedeckte Nachfrage der Binnenschiffer nicht (weiter) in die Niederlande verlagert werden kann. Es verbleibt somit ein Marktvolumen am deutschen Rhein, welches trotz Homogenität des Produktes und Zugang der Nachfrager zu niederländischen Standorten zu einem nennenswert höheren Preisniveau abgesetzt werden kann.

Wettbewerbliche Auswirkungen

Nach der vorläufigen Bewertung der Zusammenschlusswirkungen wäre durch das Vorhaben die Entstehung einer marktbeherrschenden Stellung von Reinplus auf dem Markt für die Belieferung von Binnenschiffen mit Dieselkraftstoff am deutschen Rhein zu erwarten gewesen. Das Vorhaben hätte aufgrund des Wegfalls einer bedeutenden Wettbewerbskraft und der faktischen Verringerung der Anzahl der maßgeblichen und führenden Anbieter von drei auf zwei Unternehmen jedenfalls zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs aufgrund unilateraler Effekte geführt.

Die Beteiligten haben hohe Marktanteile in einem bereits sehr konzentrierten Markt. Durch den Zusammenschluss hätte sich der Abstand des schon zuvor größten Anbieters Reinplus auf den nächstgrößeren und einzig verbleibenden Wettbewerber Rheintank erheblich vergrößert. Nach dem Zusammenschluss hätte Reinplus einen noch deutlich über der mit 40 % angesetzten Marktbeherrschungsvermutung¹ liegenden Marktanteil erreicht.

Die dadurch indizierte überragende Marktstellung von Reinplus wird nach den vorläufigen Feststellungen des Bundeskartellamtes ferner durch die Aufstellung der VARO-Gruppe insgesamt weiter untermauert: So hätte Reinplus im Vergleich zu den verbleibenden Wettbewerbern über einen bevorzugten Zugang zu den Beschaffungsmärkten durch die vertikal

¹ gemäß § 18 Abs. 4 GWB (http://www.gesetze-im-internet.de/gwb/_18.html)

integrierte VARO-Gruppe verfügt. Aufgrund der Einbindung in ein (grenzüberschreitendes) Netzwerk von Bunkerstandorten der Gruppe mit entsprechendem Kundenstamm verfügt Reinplus ferner derzeit bereits über signifikante Vorteile beim Zugang zu Absatzmärkten.

Mit NWB wäre am Standort Köln zudem eine bedeutende Wettbewerbskraft beseitigt worden, wodurch sich der Verhaltensspielraum von Reinplus – bei nur noch einem am deutschen Rhein verbleibenden Wettbewerber – vergrößert hätte. Die Auswertung der erhobenen Transaktionsdaten hat dabei ergeben, dass NWB als eigenständigem Anbieter und dritter Kraft am deutschen Rhein auch aufgrund des erkennbaren preisaktiven Verhaltens eine erhebliche wettbewerbliche Bedeutung zukommt. NWB konnte gerade in jüngerer Vergangenheit Marktanteilsgewinne erzielen. Der Verhaltensspielraum von Reinplus wäre nach dem Zusammenschluss zudem nicht durch die übrigen Marktakteure hinreichend begrenzt worden. Gleiches gilt für die vergleichsweise zersplitterte Nachfrage nach Bunkerdienstleistungen. Für die Feststellung einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs kam es daher im Ergebnis nicht darauf an, dass Reinplus durch den Zusammenschluss eine marktbeherrschende Stellung erlangt. Insbesondere aufgrund des Wegfalls von NWB als drittgrößtem Anbieter am Rhein und des fehlenden Wettbewerbsdrucks der verbliebenen Anbieter wäre nach der vorläufigen Bewertung jedenfalls eine erhebliche wettbewerbliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs durch unilaterale Effekte zu erwarten gewesen.