



---

**Freigabe mit Nebenbestimmungen des Zusammenschlusses der Waggonvermieter VTG und CIT (Nacco)**

Branche: Vermietung von Güterwaggons

Aktenzeichen: B9-124/17

Datum der Entscheidung: 21. März 2018

---

Das Bundeskartellamt hat den Erwerb der CIT Rail Holdings (Europe) S.A.S. („CIT“) durch die VTG Rail Assets GmbH (Tochterunternehmen der VTG AG, Hamburg, „VTG“) im Hauptprüfverfahren mit Nebenbestimmungen freigegeben. In unveränderter Form hätte der Zusammenschluss in den beiden betroffenen Märkten für die Vermietung von Kesselwaggons bzw. für die Vermietung von Trockengüterwaggons im Europäischen Wirtschaftsraum („EWR“) jeweils wirksamen Wettbewerb erheblich behindert und insbesondere eine marktbeherrschende Stellung der VTG begründet. Zur Abwendung einer Untersagung haben die Zusammenschlussbeteiligten angeboten, vor dem Vollzug das gesamte Geschäft der deutschen und luxemburgischen Tochter des Zielunternehmens an einen unabhängigen Erwerber zu veräußern. Der Veräußerungsgegenstand verkörpert einen erheblichen Teil des wettbewerblichen Potenzials des Zielunternehmens. Unter anderem die Geeignetheit des konkreten Erwerbers ist Gegenstand der Prüfung der Erfüllung der Nebenbestimmungen durch das Bundeskartellamt.

Die an der Fusion beteiligten Unternehmen VTG und CIT sind europaweit unter anderem im Bereich der Vermietung von Eisenbahngüterwagen tätig. Das Zielunternehmen CIT ist unter der Marke „Nacco“ bekannt. Mieter dieser Eisenbahngüterwagen sind große Industriekunden, Logistikdienstleister, aber auch Eisenbahnverkehrsunternehmen („EVU“, z.B. Deutsche Bahn, SNCF etc.). Industriekunden mieten Eisenbahngüterwaggons zumeist über einen mehrjährigen Zeitraum an, um damit einhergehende Logistik- und Dispositionsleistungen selbst zu erbringen. Für die Durchführung des eigentlichen Schienentransports kaufen sie entsprechende Traktionsleistungen (also das Ziehen durch eine Lokomotive) separat hinzu. EVU und Logistikdienstleister mieten Eisenbahngüterwaggons in der Regel an, um mit ihrer Hilfe ihren Kunden eine sogenannte integrierte Transportleistung anbieten zu können. Insbesondere die

europäischen Staatsbahnen verfügen hierzu auch über einen großen Bestand eigener Waggons. Allerdings besitzen sie praktisch keine Kesselwaggons für flüssige und gasförmige Güter. Diese müssen sie nahezu immer anmieten, wenn sie Kunden eine integrierte Transportleistung anbieten.

Das Bundeskartellamt hat im Rahmen seiner Ermittlungen festgestellt, dass das Zusammenschlussvorhaben zwei sachlich relevante Märkte betrifft, nämlich den Markt für die Vermietung von Kesselwaggons und den Markt für die Vermietung von Trockengüterwaggons. Bei letzteren handelt es sich um alle Güterwaggons, welche nicht zu den Kesselwaggons zählen. Im Rahmen der sachlichen Marktabgrenzung war insbesondere zu entscheiden, in welchem Verhältnis die isolierte Anmietung von Waggons zum Einkauf einer integrierten Transportleistung aus Kundensicht steht. Die Ermittlungen haben ergeben, dass dabei von getrennten Märkten auszugehen ist.

Sind die Mietkunden EVU oder Logistikunternehmen, handelt es sich bei der Anmietung von Waggons um einen vorgelagerten Markt. Soweit sie Transportleistungen nicht mit eigenem Material erbringen können, sind sie auf die isolierte Anmietung von Waggons angewiesen. Nur für Industriekunden stellt sich die Frage, ob sie ihren Transportbedarf durch die isolierte Anmietung von Waggons selbst organisieren oder hierfür eine integrierte Transportleistung einkaufen.

Die Ermittlungen haben ergeben, dass die Möglichkeiten der Industriekunden, zwischen diesen Alternativen zu wechseln, zu beschränkt sind, um von einem einheitlichen sachlich relevanten Markt auszugehen. Vielmehr ist insoweit nur von Substitutionswettbewerb auszugehen. Diese Feststellungen beruhen auf den Angaben von Industriekunden, wonach in der Regel längerfristig entschieden wird, welcher konkrete Transportbedarf mit welchem „Modell“ erbracht wird. Die isolierte Anmietung von Waggons beruht in der Regel auf bestimmten logistischen Voraussetzungen (z.B. im Hinblick auf die Verladeinfrastruktur oder das Vorhandensein eigener Logistikabteilungen in den Unternehmen). Dementsprechend gering ist der Anteil des Transportbedarfs, welchen die Industriekunden unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Erwägungen kurzfristig statt durch die isolierte Anmietung von Waggons durch den Einkauf einer integrierten Transportleistung erbringen lassen könnten. Damit wäre es verfehlt, den Waggonbestand der Staatsbahnen - welcher von diesen praktisch nur selbst genutzt und nicht isoliert vermietet wird – in die Vermietmärkte einzubeziehen. Die vertieften Ermittlungen im vorliegenden Fall haben diesen Aspekt deutlicher werden lassen, als dies im Rahmen des Vorprüfverfahrens eines vorangegangenen Falls möglich war (siehe hierzu den Fallbericht<sup>1</sup> auf

---

<sup>1</sup> <https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Entscheidung/DE/Fallberichte/Fusionskontrolle/2015/B9-154-14.html>

der Internetseite des Bundeskartellamts zur Freigabe des Erwerbs der Ahaus-Alstätter Eisenbahn Holding AG durch VTG im Jahr 2015).

Für ähnlich gering wurden die Möglichkeiten erachtet, bei Berücksichtigung wirtschaftlicher Erwägungen (also insbesondere der mit einem Wechsel einhergehenden Kosten) kurzfristig auf andere Transportwege (Straße, Schiff) oder Transportbehältnisse (insbesondere Tankcontainer statt Kesselwaggons) auszuweichen. Ebenso wie die integrierten Transportleistungen sind diese Transportalternativen lediglich als Substitutionswettbewerb zu würdigen.

In räumlicher Hinsicht sind die Waggonvermietmärkte EWR-weit abzugrenzen. Dabei konnte offen gelassen werden, ob einzelne Staaten in die Märkte einzubeziehen oder davon auszuschließen sind. Allerdings hat sich im Rahmen der Ermittlungen erwiesen, dass im Hinblick auf das tatsächliche Wettbewerbsverhältnis von unterschiedlichen Schwerpunkten innerhalb dieses räumlichen Marktes auszugehen ist. So sind viele osteuropäische Waggonvermieter den Kunden der Zusammenschlussbeteiligten entweder nicht bekannt oder sie haben zumindest noch nie bei diesen gemietet. Schon im Hinblick auf Anbieter mit Tätigkeitsschwerpunkt in Frankreich gab es zahlreiche Kunden mit Sitz in Deutschland, welche von diesen noch keine Waggons angemietet hatten. Diese Tatsache steht der Annahme europaweiter Märkte letztlich nicht entgegen, sie korrespondiert jedoch mit der Analyse der wettbewerblichen Nähe der Zusammenschlussbeteiligten.

Durch den Zusammenschluss hätte VTG im sachlich relevanten Markt für die Vermietung von Kesselwaggons einen Marktanteil von etwas unter 40 % erzielt. Es hätte den Abstand zum nächstgrößeren Wettbewerber GATX (Marktanteil zwischen 25 % und 30 %) und damit auch seine führende Position ausgebaut. Bei den Trockengüterwaggons hätten die addierten Marktanteile der Zusammenschlussbeteiligten bei über 50 % gelegen, mit einem erheblichen Marktanteilsabstand zum nächstgrößeren Wettbewerber Ermewa (Marktanteil zwischen 10 % und 15 %). Mit dem Zielunternehmen wäre im Hinblick auf die Marktstruktur einer der letzten verbleibenden mittelgroßen Anbieter weggefallen, der mit einer breiten Waggonflotte in zahlreichen Marktsegmenten bislang aktiver und für die Nachfrager attraktiver Wettbewerber von VTG war.

Der klare Tätigkeitsschwerpunkt des Zielunternehmens liegt räumlich im Kern der betroffenen räumlichen Märkte. Dies korrespondierte mit der Einschätzung der Marktteilnehmer, dass das Zielunternehmen ein enger Wettbewerber von VTG ist, welcher bislang erheblichen wettbewerblichen Druck auf den Erwerber ausgeübt hat. Dieser Aspekt unterschied den

vorliegenden Zusammenschluss von der Übernahme der Ahaus-Alstätter Eisenbahn Holding AG durch VTG im Jahr 2015, welchen das Bundeskartellamt freigegeben hat<sup>2</sup>

Auch die Analyse der sonstigen die Märkte prägenden Umstände erlaubte nicht mehr die Prognose wirksamen Wettbewerbs in den betroffenen Märkten nach dem Zusammenschluss. Zwar ist tendenziell von einem Wachstum der Vermietungsmärkte auszugehen, u.a. aufgrund der Tatsache, dass die Waggonbestände der Staatsbahnen im Durchschnitt überaltert und weniger spezialisiert sind und Neuinvestitionen hier in eher geringem Umfang getätigt werden. So ist davon auszugehen, dass auch für die Staatsbahnen die Anmietung von Eisenbahnwaggons an Bedeutung gewinnen wird. Die aktuell vorhandenen Kapazitäten, die seitens der Waggonvermieter zur Verfügung stehen, sind jedoch in hohem Maße ausgelastet, so dass jedenfalls kurzfristige Angebotsausweitungen schwierig sind. Bei Eisenbahngüterwagen handelt es sich um langfristige Investitionsgüter, so dass kurzfristige maßgebliche Flottenerweiterungen nicht prognostiziert werden können. Die Marktzutrittschürden sind nach den Einschätzungen der Marktteilnehmer auch dementsprechend hoch. Insgesamt sind der potenzielle und der von den genannten Substitutionsmöglichkeiten ausgehende Randwettbewerb nicht ausreichend, um im Rahmen einer Gesamtwürdigung davon ausgehen zu können, dass die Verhaltensspielräume des Erwerbers nach dem Zusammenschluss noch hinreichend vom Wettbewerb kontrolliert würden. Damit hätte der Zusammenschluss in unveränderter Form in beiden betroffenen Märkten wirksamen Wettbewerb erheblich behindert und insbesondere eine marktbeherrschende Stellung begründet.

Zur Abwendung einer Untersagung haben die Zusammenschlussbeteiligten angeboten, vor dem Vollzug das gesamte Geschäft der deutschen und luxemburgischen Tochter von Nacco an einen unabhängigen Erwerber zu veräußern. Zuvor wird in diesen Veräußerungsgegenstand noch ein weiterer großer laufender Mietvertrag mit einem weiteren bedeutenden Kunden eingebracht. Zusammen mit den Mitarbeitern der deutschen Nacco GmbH gehen dabei auch alle laufenden Mietverträge und das Eigentum an den mit diesen Verträgen vermieteten Waggons auf den unabhängigen Erwerber über. Dieser hat zudem zum Zwecke der Arrondierung des Veräußerungsgegenstands das Recht, eine bestimmte Anzahl weiterer gegenwärtig nicht vermietet oder freiwerdender Waggons der CIT Europe hinzu zu erwerben. Nach der Einschätzung des Bundeskartellamts, die durch eine Befragung der Marktteilnehmer zu diesem Zusagenangebot (sogenannter „Markttest“) bestätigt wurde, verkörpert dieser Veräußerungsgegenstand ein hohes wettbewerbliches Potenzial. Zwar handelt es sich nur um rund ein Drittel der Waggonflotte des Zielunternehmens, jedoch gehen damit eine Vielzahl sehr

---

<sup>2</sup> <https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Entscheidung/DE/Fallberichte/Fusionskontrolle/2015/B9-154-14.html>

hochkarätiger Kundenverträge auf den Erwerber des Veräußerungsgegenstands über. Der Tätigkeitsschwerpunkt des Veräußerungsgegenstands liegt im Kernbereich des räumlich relevanten Marktes. Der Veräußerungsgegenstand verkörpert daher einen erheblichen Teil des wettbewerblichen Potenzials des Zielunternehmens, welches dieses bislang zu einem engen Wettbewerber von VTG gemacht hat. Von dem Fortbestehen wirksamen Wettbewerbs in den betroffenen Märkten durch den Übergang des Veräußerungsgegenstands vor dem Vollzug des Zusammenschlusses kann allerdings nur dann ausgegangen werden, wenn der Erwerber mithilfe des Veräußerungsgegenstands und aufgrund vorhandener Ressourcen und Kenntnisse einen wettbewerblichen Druck ausüben kann, der mit demjenigen des Zielunternehmens vergleichbar ist. Bei der Prüfung dieser Voraussetzungen wird das Bundeskartellamt auch den Aspekt der Aufrechterhaltung einer wettbewerblichen Marktstruktur berücksichtigen.