



## Fallbericht

6. Juli 2018

---

### **Rücknahme der Anmeldung im Fall des Erwerbs der Brink International B.V., Niederlande, durch die Horizon Global Corporation, USA**

**Branche:** Kraftfahrzeugteile

**Aktenzeichen:** B9 – 25/18

**Datum der Entscheidung:** 18. Juni 2018 (Rücknahme der Anmeldung)

---

#### **Zusammenfassung und Verfahrensgang**

Das Bundeskartellamt hat den geplanten Erwerb der Brink International B.V., Niederlande (Brink) durch die Horizon Global Corporation, USA (Horizon) im Hauptprüfverfahren vertieft geprüft. Der Zusammenschluss wurde am 8. Januar 2018 beim Bundeskartellamt angemeldet. Er wurde zudem parallel von der britischen Wettbewerbsbehörde, der Competition and Markets Authority (CMA) geprüft.

Das Bundeskartellamt ist im Rahmen seiner Ermittlungen zu dem Ergebnis gelangt, dass das Vorhaben zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs geführt hätte. Das betrifft zum einen den Markt für die Herstellung und den Vertrieb von Anhängerkupplungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an Kfz-Hersteller, der den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) umfasst, zum anderen den deutschlandweiten Markt für die Herstellung und den Vertrieb dieser Anhängerkupplungen an Großhändler und Werkstattketten. Mit Abmahnung vom 17. Mai 2018 legte das Bundeskartellamt den Beteiligten daher seine wettbewerblichen Bedenken dar und teilte mit, dass es beabsichtigt, den Zusammenschluss zu untersagen.

Die Verfahrensbeteiligten sind der vorläufigen Auffassung des Bundeskartellamtes mit ihrer Stellungnahme vom 12. Juni 2018 entgegengetreten. Mit Mitteilung vom 18. Juni 2018 teilten die Verfahrensbeteiligten die Rücknahme der Anmeldung mit. Die Beteiligten haben das Zusammenschlussvorhaben aufgegeben.

Während der gesamten Verfahrensdauer stand das Bundeskartellamt in engem fachlichen Austausch mit der britischen Wettbewerbsbehörde, der Competition and Markets Authority

(„CMA“), die ebenfalls erhebliche wettbewerbliche Bedenken hinsichtlich des Zusammenschlussvorhabens äußerte<sup>1</sup>.

### **Die Beteiligten**

Horizon ist ein amerikanischer Hersteller von Anhängerkupplungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie von Fahrradträgern und Dachgepäckträgern. In Europa ist das Unternehmen insbesondere durch sein Tochterunternehmen Westfalia-Automotive GmbH tätig (im Folgenden: Horizon/Westfalia). Brink ist ebenfalls ein Hersteller von Anhängerkupplungen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und vertreibt zudem in geringem Umfang Dachgepäckträger und Fahrradträger.

Während der Zusammenschluss im Bereich Dachgepäckträger und Fahrradträger nur sehr geringe wettbewerbliche Auswirkungen gehabt hätte, zeigten sich wettbewerbliche Probleme im Bereich Anhängerkupplungen (im Folgenden auch mit „AHK“ abgekürzt).

### **Betroffene Produkte und Marktabgrenzung**

Anhängerkupplungen werden am Fahrzeug montiert und dienen u.a. dazu, ein Vehikel oder einen Träger – wie z.B. einen Anhänger oder einen Fahrradträger – am Zugfahrzeug zu befestigen. Sie bestehen aus einem metallenen Querträger und Seitenträgern, die direkt mit Schrauben am Heck des Fahrzeugs verbaut werden. An dem Querträger wird die Halterung für die Kugelstange befestigt. Anhängerkupplungen lassen sich je nach Ausgestaltung im Wesentlichen in drei verschiedene Arten unterteilen: Starre Anhängerkupplungen, abnehmbare Anhängerkupplungen und schwenkbare Anhängerkupplungen.

Bei einer starren Anhängerkupplung ist die Kugelstange fest am Querträger verschweißt und kann nicht abmontiert werden. Abnehmbare Anhängerkupplungen<sup>2</sup> hingegen können bei Bedarf angebracht und auch wieder deinstalliert werden. Abnehmbar ist hierbei nicht die gesamte Anhängerkupplung samt Querträger, sondern nur die Kugelstange (sog. „abnehmbares System“). Dieses abnehmbare System vertreiben die Zusammenschlussbeteiligten über ihre Tochtergesellschaften ACS (Brink) und Terwa (Horizon) auch separat an ihre Wettbewerber; ACS erzielt hiermit erhebliche Umsätze.

Schwenkbare Anhängerkupplungen können nach hinten geschwenkt werden und sind damit nicht mehr am Heck des Fahrzeugs sichtbar. Auch hier ist nicht die gesamte

---

<sup>1</sup> S. Pressemitteilungen vom 12. Juni 2018 unter:  
<https://www.gov.uk/government/news/cma-raises-concerns-over-towbar-merger>  
und vom 18. Juni 2018 unter:  
<https://www.gov.uk/government/news/towbars-merger-abandoned>

<sup>2</sup> Anhängerkupplungen können vertikal oder horizontal abnehmbar sein.

Anhängerkupplung schwenkbar, sondern lediglich die Kugelstange (sog. „schwenkbares System“).

Nach den Ermittlungen des Bundeskartellamtes ist eine Differenzierung des Marktes nach Art der Anhängerkupplung (starr, abnehmbar und schwenkbar) allerdings nicht sachgerecht. Maßgeblich hierfür ist, dass alle Arten von Anhängerkupplungen aus Sicht der Nachfrager den gleichen Bedarf – das Anbringen einer Vorrichtung zur Befestigung eines Anhängers – decken. Im Übrigen stellen die wesentlichen Hersteller überwiegend alle Arten von Anhängerkupplungen her. Etwaige Produktionsschwerpunkte bei den Zusammenschlussbeteiligten und den Wettbewerbern hinsichtlich der einzelnen Arten von Anhängerkupplungen wurden im Rahmen der wettbewerblichen Würdigung berücksichtigt.

Auch ist das Bundeskartellamt zu dem Ergebnis gelangt, dass die sog. Elektrosätze, die die Stromversorgung des angekuppelten Vehikels oder Trägers sicherstellen (z.B. Rücklichter, Blinker), nicht Teil des relevanten Marktes sind. Grund hierfür ist im Wesentlichen, dass es anbieterseitig unterschiedliche Hersteller von Elektrosätzen einerseits und von Anhängerkupplungen andererseits gibt. Zudem werden Elektrosätze und Anhängerkupplungen oft separat nachgefragt.

Hingegen hat das Bundeskartellamt in sachlicher Hinsicht – wie auch bei anderen Kfz-Teilen in ständiger Praxis üblich – vorliegend nach der Art des Vertriebsweges differenziert. Zum einen hat das Bundeskartellamt einen Markt für die Herstellung und den Vertrieb von Anhängerkupplungen an die Kfz-Hersteller zugrunde gelegt (sog. Original-Equipment Manufacturer/Original Equipment Supplier-Markt; im Folgenden: "OEM/OES-Markt"). Auf dem OEM/OES-Markt verkaufen die AHK-Hersteller Originalteile sowohl für die sog. Erstausrüstung an die Kfz-Hersteller (d.h. im Rahmen der Serienfertigung des Fahrzeuges) als auch für die Nachrüstung an die jeweiligen Vertragswerkstätten bzw. an die herstellereigenen Vertriebsorganisationen.

Dieser Markt zeichnet sich durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Herstellern von Anhängerkupplungen und den Kfz-Herstellern aus, bei der die Anhängerkupplungen im Hinblick auf Technik und Design an das Fahrzeug angepasst werden. Verträge zwischen AHK-Herstellern und Kfz-Herstellern kommen auf der Basis von Ausschreibungen zustande und haben eine über mehrere Jahre gehende Vertragslaufzeit, die sich in der Regel an dem Produktlebenszyklus des Fahrzeugs orientiert. Für die Belieferung der Kfz-Hersteller müssen die AHK-Hersteller deren Qualitätsanforderungen erfüllen. Kfz-Hersteller überprüfen gelegentlich mit sog. Potentialanalysen, ob ein AHK-Hersteller sowohl in wirtschaftlicher als auch in technologischer Hinsicht als Lieferant geeignet ist.

Zum anderen hat das Bundeskartellamt in sachlicher Hinsicht den sog. Independent After Market (IAM) abgegrenzt. Nachfrager auf diesem Markt sind unabhängige Teilehändler und

Werkstattketten, die wiederum freie Werkstätten und Endabnehmer beliefern. Verträge zwischen den AHK-Herstellern und den Marktteilnehmern auf dem IAM werden in der Regel nur für eine Dauer von ein bis zwei Jahren abgeschlossen und umfassen keine bestimmten Mengen. Auf dem IAM vertreiben die AHK-Hersteller im Wesentlichen Nachbauprodukte.

In räumlicher Hinsicht ist das Bundeskartellamt für den OEM/OES-Markt von einem EWR-weiten Markt ausgegangen, da Kfz-Hersteller für ihre Produktionsstätten im EWR fast ausschließlich Anhängerkupplungen von Herstellern im EWR beziehen. Zudem bestehen auch grundlegende Produktunterschiede z.B. zwischen den einerseits für den US-Markt und andererseits für den europäischen Markt hergestellten Anhängerkupplungen.

Für den IAM hat das Bundeskartellamt einen deutschlandweiten Markt zugrunde gelegt. Grund hierfür ist u.a., dass der Vertrieb seitens der Abnehmer national organisiert ist.

### **Gang der Ermittlungen und Würdigung des OEM/OES-Marktes**

Das Bundeskartellamt hat im Zuge seiner Ermittlungen sämtliche Kfz-Hersteller und Anhängerkupplungen-Hersteller sowie zahlreiche Teilehändler und Werkstattketten in schriftlicher und ergänzend in mündlicher Form befragt.

Nach vorläufiger Einschätzung des Bundeskartellamts hätte das Vorhaben dazu geführt, dass der bereits bestehende hohe Konzentrationsgrad auf dem EWR-weiten OEM/OES-Markt für Anhängerkupplungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erheblich zugenommen hätte. Das Unternehmen Horizon/Westfalia ist bereits Marktführer mit einem Marktanteil von 40 bis 45 Prozent. Durch den Zusammenschluss wäre mit Brink der drittgrößte Wettbewerber mit einem Marktanteil von 15 bis 20 Prozent entfallen; nach dem Zusammenschluss hätte das fusionierte Unternehmen einen Marktanteil von 55 bis 60 Prozent erreicht. Als einziger bedeutender Wettbewerber wäre nur noch das Unternehmen Bosal Automotive Carrier and Protection Systems GmbH, Marktgröningen („Bosal“) mit einem Marktanteil von 35 bis 40 Prozent im Markt verblieben. Nach dem Zusammenschluss wären somit mehr als 90 Prozent des Marktes auf zwei Wettbewerber entfallen. Die weiteren Hersteller – das tschechische Unternehmen Prof Svar, die deutsche Metallverarbeitungsgesellschaft mbH (MVG) und die in Spanien ansässigen Unternehmen Aragon Automotive und Hermanos Sanchez Lafuente S.A. – fallen mit Marktanteilen von (teilweise weit) unter 5 Prozent im Vergleich hierzu deutlich ab.

Zudem ließ die auf den Ausschreibungen und den Angaben der Pkw- und AHK-Hersteller fußende Analyse des Wettbewerbsgeschehens darauf schließen, dass sich der Wettbewerb auf dem OEM/OES-Markt im Wesentlichen zwischen den drei etablierten Anbietern Horizon/Westfalia, Brink und Bosal abspielt. Indikatoren hierfür waren die Ergebnisse einer durchgeführten Bieteranalyse auf der Basis der Ausschreibungen der Kfz-Hersteller, die Bewertung der Anhängerkupplungen-Hersteller durch die Kfz-Hersteller und die Analyse der

bevorzugten Lieferanten der Kfz-Hersteller. Nach den Ermittlungen des Bundeskartellamtes haben die Zusammenschlussbeteiligten zudem einen erheblichen technologischen Vorsprung vor ihren kleineren Wettbewerbern insbesondere hinsichtlich der schwenkbaren Anhängerkupplungen. Auch wiesen die Zusammenschlussbeteiligten im Vergleich zu den kleineren Wettbewerbern sehr hohe Produktionskapazitäten auf.

Nach den Ermittlungen des Bundeskartellamtes besteht auch keine ausreichende Nachfragemacht seitens der Kfz-Hersteller, die den Verhaltensspielraum von zukünftig nur noch zwei Anbietern begrenzen könnte. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt erscheint eine hierfür ausreichende gegengerichtete Nachfragemacht zumindest zweifelhaft. Zwar gibt es einige große Nachfrager, die erhebliche Stückzahlen nachfragen, sodass eine kurzfristige Kompensation bei einem Auftragswegfall für die AHK-Hersteller möglicherweise schwierig wäre. Allerdings stehen bereits heute im Wesentlichen nur zwei relevante Ausweichalternativen zur Verfügung. Etwaige Drohungen von einem großen Kfz-Hersteller gegenüber einem Lieferanten, zukünftig auf andere Lieferanten auszuweichen, erscheinen daher nur begrenzt glaubwürdig. Kleineren Nachfragern fehlt bereits das Drohpotential aufgrund ihrer leicht zu ersetzenden Stückzahlen. Die Ermittlungen zeigten zudem, dass gelegentlich vorkommende Preissenkungen nach Vertragsabschluss häufig nicht aufgrund von Nachfragemacht, sondern aus anderen Gründen (z.B. Änderungen des ursprünglich vereinbarten Liefervolumens) erfolgten. Eine Eigenproduktion von Anhängerkupplungen seitens der Kfz-Hersteller ist nach den Ermittlungsergebnissen des Bundeskartellamtes aufgrund der fehlenden technologischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen keine Ausweichalternative.

Selbst wenn bei der jetzigen Marktkonstellation noch ausreichende gegengerichtete Nachfragemacht vorhanden sein mag, wäre dies jedoch nach dem Zusammenschluss bei nunmehr nur noch zwei relevanten Wettbewerbern äußerst fraglich.

Das Bundeskartellamt hat zudem umfassende Ermittlungen zu der Frage angestellt, ob der Verhaltensspielraum der zusammenschlussbeteiligten Unternehmen zukünftig ausreichend durch potentielle Wettbewerber begrenzt werden kann. Als potentielle Wettbewerber kamen vorliegend nach Auffassung der Anmelder Anhängerkupplungen-Hersteller, die bisher ausschließlich auf dem IAM tätig sind, sowie Anhängerkupplungen-Hersteller außerhalb Europas und Hersteller anderer Kfz-Teile in Frage. Hier zeigte sich zum einen, dass die Markteintrittsbarrieren sehr hoch sind. Ein Markteintritt erfordert eine erhebliche Vorlaufzeit und hohe Investitionskosten bis zum Einstieg in die Serienproduktion. Auch sind AHK-Hersteller regelmäßig auf einen Kfz-Hersteller als strategischen Partner angewiesen. Zudem verfügen die drei Anbieter Westfalia, Brink und Bosal über relevante Patente, die jedenfalls im Bereich der schwenkbaren AHK Marktzutritte erschweren. Des Weiteren gab es keine

hinreichenden Anhaltspunkte für einen Marktzutritt eines potentiellen Wettbewerbers im Prognosezeitraum. Im Gegenteil: Ein gescheiterter Markteintrittsversuch eines der größten Kfz-Zuliefererunternehmen in jüngerer Vergangenheit ließ eher darauf schließen, dass der Markteintritt bzw. ein dauerhafter Verbleib im Markt äußerst schwierig ist.

Bei dem OEM/OES-Markt handelt es sich zudem nicht um einen dynamisch wachsenden Markt. Es sind allenfalls moderate Wachstumsraten zu erwarten, die auf ein verändertes Freizeitverhalten (verstärkte Nutzung von Anhängern und Fahrradheckträgern) zurückzuführen sind.

Mit Brink wäre zudem ein Wettbewerber weggefallen, den einige Kfz-Hersteller als Ausweichalternative zu Horizon/Westfalia und Bosal gerade erst aufbauen wollten und der daher aus Sicht des Bundeskartellamtes geeignet erscheint, für mehr Wettbewerb auf dem OEM/OES-Markt für Anhängerkupplungen zu sorgen.

Das Bundeskartellamt hat zudem ermittelt, inwiefern aufgrund der derzeit bestehenden Auftragslage davon auszugehen ist, dass die übrigen im Markt tätigen Unternehmen in Zukunft eine bedeutendere Rolle einnehmen werden. Die Ermittlungsergebnisse sprechen jedoch dagegen, dass es im Prognosezeitraum zu Marktanteilszuwächsen kommen wird, die geeignet wären, die wettbewerblichen Bedenken auszuräumen.

### **Würdigung des IAM**

Eine erhebliche Behinderung wesentlichen Wettbewerbs wäre nach den Ermittlungen des Bundeskartellamtes durch den Zusammenschluss auch auf dem deutschlandweiten IAM zu erwarten gewesen.

Das Unternehmen Horizon/Westfalia ist auch auf dem IAM bereits jetzt Marktführer mit einem Marktanteil von 40 bis 45 Prozent. Durch den Zusammenschluss würde mit Brink der drittgrößte Wettbewerber mit einem Marktanteil von 10 bis 15 Prozent entfallen; nach dem Zusammenschluss hätte das fusionierte Unternehmen einen Marktanteil von 55 bis 60 Prozent erreicht. Als bedeutender Wettbewerber würde nur noch Bosal mit einem Marktanteil von 15 bis 20 Prozent im Markt verbleiben. Zwar gibt es mit dem polnischen Hersteller Auto-Hak noch einen Wettbewerber mit relevanten Marktanteilen von 10 bis 15 Prozent, allerdings resultieren diese fast ausschließlich aus der Belieferung des Hauptabnehmers in Deutschland. Den sonstigen befragten Nachfragern ist das Unternehmen weitestgehend unbekannt. Die weiteren AHK-Hersteller – neben den ebenfalls auf dem OEM/OES-Markt tätigen Unternehmen, MVG und Lafuente, kleinere Hersteller jeweils aus Polen, Belgien und Italien sowie Großbritannien – sind mit Marktanteilen von (teilweise weit) unter 5 Prozent weitgehend unbedeutend.

Ebenso wie auf dem OEM/OES-Markt zeigt auch eine Analyse der Nähe der Wettbewerbsbeziehungen auf dem IAM, dass sich der Wettbewerb hier hauptsächlich zwischen den Anbietern Horizon/Westfalia, Bosal und Brink abspielt.

Für die befragten Nachfrager kommen fast nur die etablierten Anbieter als Lieferanten in Betracht; sie werden von diesen deutlich besser bewertet als die kleineren Anbieter.

Auf dem IAM spielt zudem eine bedeutende Rolle, dass die Zusammenschlussbeteiligten und Bosal bei den auf dem IAM hauptsächlich vertriebenen abnehmbaren Anhängerkupplungen über einen technologischen Vorsprung insbesondere gegenüber den kleineren Wettbewerbern verfügen. Die kleineren Wettbewerber müssen die für die Produktion von vertikal abnehmbaren Anhängerkupplungen erforderlichen vertikal abnehmbaren Systeme von den Zusammenschlussbeteiligten – insbesondere von der Brink-Tochter ACS – zukaufen und sind insofern von den Zusammenschlussbeteiligten abhängig.

Marktzutritte auf dem IAM sind nach den Ermittlungen des Bundeskartellamtes im Prognosezeitraum unwahrscheinlich. Die befragten Unternehmen gaben als Gründe insbesondere das fehlende spezifische Know-how und hohe Entwicklungskosten sowie den Umstand an, dass der Großhandel Premium-Marken, wie Brink, Bosal und Westfalia, bevorzuge. Zudem handelt es sich bei dem IAM nicht um einen dynamischen Markt, sondern es ist eher von einer (bestenfalls) konstanten Marktentwicklung auszugehen.

### **Wettbewerbsliche Auswirkungen durch den geplanten Zusammenschluss**

Aufgrund der geschilderten unternehmens- und marktstrukturellen Gegebenheiten war nach der vorläufigen Ansicht des Bundeskartellamtes sowohl auf dem OEM/OES als auch auf dem IAM davon auszugehen, dass der Zusammenschluss zu unilateralen Effekten geführt hätte, indem Anreize für die verbleibenden Hersteller entstanden wären, die Preise zu erhöhen, die Mengen zu reduzieren und/oder die Lieferkonditionen für die Kunden zu verschlechtern.

Hinsichtlich des OEM/OES-Marktes ist das Bundeskartellamt zu der vorläufigen Einschätzung gelangt, dass das Zusammenschlussvorhaben zudem koordinierte Effekte zwischen Horizon/Westfalia und Bosal wahrscheinlich macht. Ein Grund hierfür ist, dass der Markt nach dem Wegfall von Brink als Wettbewerber aufgrund der ausschreibungsbasierten Auftragsvergabe transparent wäre.

Insoweit wäre durch den Zusammenschluss auf beiden Märkten eine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs zu erwarten gewesen.