



---

**Rücknahme der Anmeldung des beabsichtigten Erwerbs von elf Tankstellen im Raum Trier durch Total**

Branche: Absatz von Kraftstoff über Tankstellen

Aktenzeichen: B8-65/18

Datum der Rücknahme: 26. März 2019

---

Das Bundeskartellamt hat den beabsichtigten Erwerb von elf Tankstellen der Autohof Görgen GmbH & Co. KG, Trier (Görgen), durch die Total Deutschland GmbH, Berlin (Total), 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 26. März 2019 zurückgenommen.

Nach vorläufiger Einschätzung des Bundeskartellamtes hätte der Zusammenschluss zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs auf den Märkten für den Absatz von Ottokraftstoff und von Dieselmotorkraftstoff über Tankstellen im regionalen Markt Trier geführt. Der Zusammenschluss hätte koordinierte Effekte in Form der Verstärkung einer bestehenden gemeinsamen marktbeherrschenden Stellung der bundesweit tätigen und auch im Raum Trier führenden Tankstellenbetreiber erwarten lassen. In den übrigen vom Zusammenschluss betroffenen Regionalmärkten hätte der Zusammenschluss hingegen nicht zu Wettbewerbsproblemen geführt.

Total, eine Tochtergesellschaft der französischen Total S.A., Paris, ist ein vertikal integriertes Mineralölunternehmen, das auf verschiedenen Stufen der Mineralölproduktion und des Mineralölhandels in Deutschland tätig ist. Unter anderem betreibt Total ein bundesweites Tankstellennetz mit mehr als 1.100 Standorten. Görgen ist ein familiengeführtes mittelständisches Unternehmen, das elf Tankstellen in Rheinland-Pfalz und dem Saarland betreibt, darunter vier im Stadtgebiet von Trier und zwei weitere in einer Entfernung von weniger als zwanzig Fahrminuten zum Stadtzentrum von Trier. Die Tankstellen werden von Görgen auf Grundlage einer zeitlich befristeten Vereinbarung unter der Marke „Total“ betrieben, ohne dass Total bislang strukturell an Görgen beteiligt ist.

Das Bundeskartellamt stützte sich im Verfahren insbesondere auf Ermittlungen bei den Wettbewerbern, wobei sowohl die bundesweit tätigen großen Mineralölunternehmen als auch kleinere Wettbewerber in der betroffenen Region umfassend befragt wurden. Daneben konnten für die Analyse des tatsächlichen Wettbewerbsverhaltens erstmals auch in einem Hauptprüfverfahren umfangreich Daten über die Kraftstoffpreise untersucht werden, die von der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) zur Verfügung gestellt wurden.

### **Sachliche und räumliche Marktabgrenzung**

Das Zusammenschlussvorhaben betrifft sachlich den Absatz von Kraftstoffen über Tankstellen an Endverbraucher, also den Einzelhandel mit Kraftstoffen. Das Bundeskartellamt grenzt in seiner gerichtlich bestätigten Entscheidungspraxis getrennte sachliche Märkte für Diesel- und Ottokraftstoff ab, da diese Kraftstoffarten aus Nachfragersicht nicht unmittelbar austauschbar sind. Die Ermittlungen im vorliegenden Fall haben zu keinem anderen Ergebnis geführt. Eine eventuelle weitere Unterteilung der sachlichen Märkte nach Vertriebswegen (Straßentankstellen, Autohöfe, Autobahntankstellen) musste im vorliegenden Fall nicht im Einzelnen geprüft werden, da ausschließlich Straßentankstellen erworben werden sollten und im einzigen für wettbewerblich problematisch befundenen räumlichen Markt Autobahntankstellen nur eine sehr geringe Bedeutung haben.

Auch bei der räumlichen Marktabgrenzung orientierte sich das Bundeskartellamt an der bisherigen Entscheidungspraxis und grenzte die betroffenen regionalen Märkte nach dem sogenannten Erreichbarkeitsmodell ab. Ausgangspunkt hierfür ist, dass nach der allgemeinen Lebenserfahrung die Nachfrager ihren Kraftstoffbedarf in einem – ggf. auch variablen – Umkreis um ihren Geschäfts- oder Wohnsitz decken. Für ländliche Regionen wird dabei eine für die Marktabgrenzung zu berücksichtigende Fahrzeit von bis zu 60 Minuten für angemessen gehalten, um an einer anderen Tankstelle zu tanken. Abweichend hiervon wird ein Kraftfahrer im städtischen Umfeld regelmäßig nicht länger als 30 Minuten fahren, um auf dem Weg eine andere Tankstelle zu erreichen. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass das Tanken im Rahmen üblicherweise zurückgelegter Wege erfolgt. Die innerhalb eines räumlichen Markts bestehenden Alternativen sind aus Sicht der Nachfrager jedoch nicht gleichwertig. Ein Kraftfahrer wird sich eher für eine näher gelegene als für eine entferntere Tankstelle entscheiden. Diesem Aspekt der relativen wettbewerblichen Nähe trägt das Bundeskartellamt durch eine Gewichtung Rechnung. Je näher die Tankstelle an der Zieltankstelle oder – bei mehreren eng nebeneinanderliegenden Zieltankstellen – zum Mittelpunkt des räumlichen Markts liegt, desto höher ist das Gewicht, das sie erhält.

Auf der Grundlage des Erreichbarkeitsmodells grenzte das Bundeskartellamt im vorliegenden Fall für die sechs in Trier bzw. in unmittelbarer Nähe gelegenen Görger-Tankstellen einen räumlichen Markt mit einem Einzugsbereich von 30 Minuten Fahrzeit vom Stadtzentrum aus ab. Die übrigen fünf Tankstellen liegen im ländlichen Bereich. Für sie wurden jeweils räumliche Märkte mit einem Einzugsbereich von 60 Minuten Fahrzeit ausgehend von der betreffenden Zieltankstelle abgegrenzt.

Die vom Zusammenschluss betroffene Region hat die Besonderheit, dass sie nahe der westlichen Landesgrenze Deutschlands liegt und die Fahrzeiten nach dem Erreichbarkeitsmodell teilweise ins angrenzende Ausland reichen. Dies ist insbesondere beim räumlichen Markt Trier der Fall, der nach Luxemburg reicht. In Luxemburg herrschen aufgrund staatlicher Regulierung der Kraftstoffpreise und unterschiedlicher Besteuerung andere Wettbewerbsverhältnisse mit einem insgesamt deutlich niedrigeren Kraftstoffpreisniveau als in Deutschland. Letzteres führt seit Jahren zu einem erheblichen Tanktourismus, der sich in einer unterdurchschnittlichen Absatzmenge der Tankstellen auf deutscher Seite niederschlägt. Trotz des erheblichen Nachfrageabflusses verbleibt ein Teil der Nachfrage nach Kraftstoffen jedoch dauerhaft im Raum Trier. Für diesen Teil der Nachfrage stellen die Luxemburger Tankstellen offenbar keine Ausweichalternative dar. Das spricht insgesamt dafür, dass sich die Nachfrage im Raum Trier in einen preiselastischen, in Luxemburg gedeckten Teil und einen preisunelastischen, in Trier gedeckten Teil aufgliedert. Deshalb gehört aus Sicht des Bundeskartellamts der in Luxemburg gelegene Teil des Einzugsbereichs von Trier mit einer Fahrzeit von 30 Minuten nicht dem relevanten räumlichen Markt an. Die Auswirkungen der Wettbewerbsverhältnisse in Luxemburg auf den in Deutschland gelegenen Markt Trier wurden gleichwohl bei der wettbewerblichen Beurteilung berücksichtigt.

### **Wettbewerbliche Auswirkungen**

Nach der vorläufigen Bewertung der Zusammenschlusswirkungen wären durch das Vorhaben koordinierte Effekte in Form der Verstärkung einer bestehenden gemeinsamen marktbeherrschenden Stellung jedenfalls der Unternehmen BP/Aral, Shell und Total auf den Märkten für den Absatz von Otto- und Dieselkraftstoffen im Regionalmarkt Trier 30 Minuten zu erwarten gewesen. Nach der vorläufigen Einschätzung des Bundeskartellamts ist auch Esso weiterhin dem marktbeherrschenden Oligopol zuzurechnen, obwohl der Betrieb der Esso-Tankstellen 2018 vom Mutterkonzern ausgelagert und an ein anderes Unternehmen veräußert wurde. Bezüglich Jet liegen eher Anhaltspunkte dafür vor, dass das Unternehmen nicht mehr Teil der Gruppe gemeinsam marktbeherrschender Unternehmen ist. Jet ist jedoch – unabhängig davon, ob das Unternehmen weiterhin dem marktbeherrschenden Oligopol zuzurechnen ist oder nicht

– jedenfalls im Markt Trier angesichts seiner hier nur geringen Präsenz nicht in der Lage, die Koordinierung der gemeinsam marktbeherrschenden Unternehmen zu stören.

Die Marktanteile der gemeinsam marktbeherrschenden Unternehmen im Markt Trier lagen vor dem Zusammenschluss um oder knapp unter den gesetzlichen Vermutungen für gemeinsame Marktbeherrschung. Nach der vorläufigen Einschätzung des Bundeskartellamts war trotzdem weiterhin von einer gemeinsamen marktbeherrschenden Stellung auszugehen, wie sie in der Sektoruntersuchung Kraftstoffe und in früheren Einzelfallentscheidungen festgestellt wurde. Zwar haben sich bei den bundesweit wirkenden Strukturfaktoren seit der Sektoruntersuchung Kraftstoffe und den früheren Entscheidungen Veränderungen ergeben. Trotz dieser Veränderungen sind die strukturellen Voraussetzungen für das Bestehen einer gemeinsamen marktbeherrschenden Stellung im Markt Trier aber noch gegeben. Ausschlaggebend hierfür sind insbesondere die Stabilität der Kraftstoffmärkte, die nach wie vor große Symmetrie der gemeinsam marktbeherrschenden Unternehmen, die zwar weniger gewordenen, aber weiterhin zwischen ihnen bestehenden Verflechtungen und die sehr hohe Markttransparenz. Den gemeinsam marktbeherrschenden Unternehmen stehen zudem weiterhin wirksame Sanktionsmechanismen zur Verfügung, um abweichendes Verhalten schnell zu bestrafen. Ihr Verhaltensspielraum wird auch nicht durch wirksamen Außenwettbewerb begrenzt. Im Hinblick auf eine Begrenzung des wettbewerblichen Handlungsspielraums seitens der Nachfrage hat die Einführung der MTS-K zwar die (zuvor sehr asymmetrisch verteilte) Markttransparenz zugunsten der Nachfrager erhöht. Gleichzeitig sind durchaus Veränderungen im Preissetzungsverhalten (kürzere und stärkere Preiszyklen) erkennbar. Gleichwohl ist insgesamt aktuell nicht davon auszugehen, dass der Verhaltensspielraum der Anbieter dadurch hinreichend begrenzt würde. Hierbei war auch zu berücksichtigen, dass die Nachfrage weiterhin in hohem Maße zersplittert ist.

Auch das tatsächliche Wettbewerbsgeschehen bestätigt nach der vorläufigen Bewertung des Bundeskartellamts den Befund einer gemeinsamen marktbeherrschenden Stellung im Markt Trier. Untersucht wurde hier das Preissetzungsverhalten der verschiedenen Anbieter auf der Grundlage von Preisdaten der MTS-K für die Monate Januar bis August 2018. Die Analyse zeigt zunächst, dass das Preisniveau im Raum Trier deutlich über dem Bundesdurchschnitt und auch über dem Niveau der angrenzenden Markträume Wittlich und Bitburg liegt. Ausweislich der vorliegenden Preisdaten ist Trier im bundesweiten Vergleich regelmäßig eine der Städte mit den höchsten Kraftstoffpreisen. Im Stadtgebiet von Trier preisen die dort vertretenen Markentankstellen zudem sehr gleichförmig. Das Zielunternehmen Görgen als Betreiber der dortigen Total-Tankstellen verfolgt im Marktraum Trier eine Hochpreisstrategie und zeigt ein

Preissetzungsverhalten, das sich bereits vor dem Zusammenschluss weitgehend mit demjenigen der gemeinsam marktbeherrschenden Unternehmen deckt.

Der Zusammenschluss hätte die bereits bestehende gemeinsame marktbeherrschende Stellung nach vorläufiger Einschätzung des Bundeskartellamts verstärkt. Mit Görgen hätte Total ein Tankstellennetz im Raum Trier erworben, das eine vergleichbare Marktposition wie diejenige des führenden Anbieter BP/Aral vermittelt. Die Marktanteile der gemeinsam marktbeherrschenden Unternehmen und Görgen hätten nach dem Zusammenschluss bei über 80 Prozent und damit deutlich oberhalb der Vermutungsschwellen gelegen. Durch den Zusammenschluss wäre die bisher nur durch zeitlich befristete Vereinbarungen zur Markennutzung bestehende Verbindung zwischen Total und Görgen dauerhaft und vollständig strukturell verfestigt worden. Obwohl die betreffenden Tankstellen schon bislang unter der Marke Total betrieben werden, wäre es durch den Zusammenschluss aufgrund der vertieften und nicht mehr nur befristeten Verbindung zu einer die Untersagungs Voraussetzungen erfüllenden strukturellen Veränderung gegenüber dem maßgeblichen Vergleichsszenario ohne den Zusammenschluss gekommen. Die dauerhafte Integration von Görgen in die Gruppe der gemeinsam marktbeherrschenden Unternehmen hätte die bereits vorhandenen guten Voraussetzungen für eine stabile Koordination noch weiter verbessert. Ohne den Zusammenschluss bestand zumindest ein gewisses Risiko, dass Görgen sein Preisverhalten ändern und von der Koordination abweichen könnte, der das Unternehmen implizit bereits folgte. Angesichts der hohen Marktanteile von Görgen hätte ein solches Verhalten die Disziplin des wettbewerbslosen Parallelverhaltens im Markt Trier zumindest zeitweilig stören können. Durch den Zusammenschluss wäre das Restrisiko eines Ausschlerens von Görgen dauerhaft beseitigt worden, wodurch sich die bereits vor dem Zusammenschluss mögliche Koordination des Preissetzungsverhaltens stabilisiert hätte. Die verbleibenden führenden Anbieter im Markt müssen zwar damit rechnen, dass im Falle von Preiserhöhungen (weitere) Nachfrage ggf. in gewissem Umfang in das benachbarte Luxemburg abwandert. In wettbewerblicher Hinsicht war jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei den Betreibern der maßgeblichen Tankstellen hinter der Grenze zu Luxemburg überwiegend um die gleichen Anbieter wie im Marktraum Trier handelt. Als Folge des Zusammenschlusses hätten die Anbieter daher über verbesserte Möglichkeiten verfügt, im Wege eines stabileren koordinierten Marktverhaltens die Preisdifferenz zwischen dem Marktraum Trier und den angrenzenden Regionalmärkten in Deutschland sowie Luxemburg zumindest zu verfestigen, ggf. auch weiter zu erhöhen. Hiervon wäre insbesondere die preisunelastische Kraftstoffnachfrage im Marktraum Trier negativ betroffen gewesen.

In den übrigen vom Zusammenschluss betroffenen räumlichen Märkten (Bitburg 60 Minuten, Wittlich 60 Minuten, Herforst 60 Minuten, Mülheim 60 Minuten und Tholey-Hasborn 60 Minuten)

lässt die vorläufige Bewertung des Bundeskartellamts offen, ob bereits vor dem Zusammenschluss eine gemeinsame marktbeherrschende Stellung der Anbieter BP/Aral, Shell, Total und Esso besteht und ob Jet zu einer solchen gemeinsam marktbeherrschenden Unternehmensgruppe gehört. Eine eventuell bestehende gemeinsame marktbeherrschende Stellung wäre durch den Zusammenschluss jedenfalls nicht verstärkt worden. Auch hätte der Zusammenschluss nicht zur Entstehung einer gemeinsamen marktbeherrschenden Stellung geführt, falls ein solches noch nicht bestand. Die wesentlichen Gründe hierfür waren insbesondere niedrigere gemeinsame Marktanteile als im Markt Trier 30 Minuten sowohl der genannten führenden Tankstellenbetreiber als auch insbesondere des Zielunternehmens. Ferner war das Vorhandensein eines mittelständischen Wettbewerbers mit erheblichen Marktanteilen in den meisten dieser Märkte und zahlreicher weiterer Außenwettbewerber in allen weiteren betroffenen Märkten zu berücksichtigen. Auch die Analyse des Preissetzungsverhaltens bestätigte, dass in diesen Märkten das Preisniveau niedriger ist als im Markt Trier und dass – trotz auch in diesen Märkten dem bundesweiten Muster folgenden Preisverhalten der bundesweit führenden Mineralölunternehmen – Außenwettbewerb mit niedrigeren Preisen und teilweise abweichenden Preissetzungsmustern erkennbar ist.

Das Vorhaben wurde im Rahmen eines fusionskontrollrechtlichen Hauptprüfverfahrens untersucht. Das Verfahren ist aufgrund der Rücknahme der Anmeldung ohne eine förmliche Entscheidung des Bundeskartellamtes zu Ende gegangen. Der Zusammenschluss darf damit nicht vollzogen werden.