



Rücknahme einer Fusionsanmeldung im Bereich der Herstellung von Ölkühlern

Branche: Herstellung von Automobilkomponenten

Aktenzeichen: B4-72/21

Datum der Rücknahme: 25. Oktober 2021

Das Bundeskartellamt hat im Bereich der Automobilkomponenten im Verlauf des Jahres 2021 in zwei aufeinanderfolgenden Hauptprüfverfahren das Vorhaben der Dana Inc. (Maumee, Ohio/USA) geprüft, den Geschäftsbereich „Thermalsysteme für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge“ der Modine Manufacturing Company (Racine, Wisconsin/USA) zu erwerben. Das Vorhaben hat insbesondere im Bereich der Motor- und Getriebeölkühler für PKW und leichte Nutzfahrzeuge in Europa Probleme aufgeworfen.

Die Beteiligten meldeten das Vorhaben zunächst am 21. Dezember 2020 an. Nachdem das Bundeskartellamt den Beteiligten mit Schreiben vom 23. April 2021 seine wettbewerblichen Bedenken dargelegt hatte, zogen die Beteiligten ihre Anmeldung zunächst zurück. Anschließend wurde das Vorhaben am 29. Juni 2021 in modifizierter Form erneut angemeldet; dabei plante Modine, mit einem Werk in Italien (Pontevico) und einigen weiteren Assets auf dem Markt tätig zu bleiben, während der restliche Geschäftsbereich Thermalsysteme an Dana veräußert werden sollte.

Nachdem die Beschlussabteilung im Rahmen des erneuten Hauptprüfverfahrens weitreichende Ermittlungen insbesondere zur wettbewerblichen Bedeutung und zur Nachhaltigkeit des zurückbehaltenen Geschäfts angestellt hatte, entschlossen sich die Zusammenschlussbeteiligten Ende Oktober 2021 schließlich zur Aufgabe ihres Vorhabens. Zum Zeitpunkt der Rücknahme war noch offen, ob das Zusammenschlussvorhaben auch in seiner modifizierten Form zu wettbewerblichen Problemen geführt hätte.

Dana Inc. (Maumee, Ohio/USA) ist ein US-amerikanisches Unternehmen, das weltweit tätig ist und Lösungen zur Energieübertragung und zum Energiemanagement für

Fahrzeuge und Maschinen anbietet, darunter auch die hier relevanten Produkte im Bereich der Thermalsysteme für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Modine Manufacturing Company (Racine, Wisconsin/USA) produziert und vertreibt weltweit neben verschiedenen Industrie-Anwendungen auch Thermalsysteme für Fahrzeuge. Das Unternehmen hatte sich bereits im Jahr 2019 dazu entschieden, den Geschäftsbereich der Thermalsysteme für PKW und leichte Nutzfahrzeuge zu veräußern, da dieses Segment nicht mehr als strategisch wichtig angesehen wurde.

Als relevanten Markt hat das Bundeskartellamt einen Markt für flüssigkeitsgekühlte Ölkühler für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge abgegrenzt, der sich über den gesamten EWR erstreckt. Betroffen war von dem Zusammenschlussvorhaben nur der sog. OEM/OES-Markt (Original-Equipment Manufacturer/Original Equipment Supplier-Markt), da die Zusammenschlussbeteiligten ihre Ölkühler nicht auf dem unabhängigen Teilemarkt (sog. IAM, Independent After Market) vertreiben.

Ölkühler dienen dazu, die Temperatur des Öls in einem Motor (Motorölkühler) oder in einem Getriebe (Getriebeölkühler) zu senken. Je nachdem, ob die abgeführte Wärme direkt an die Luft oder (zunächst) an eine wasserbasierte Flüssigkeit abgegeben wird, werden luftgekühlte und flüssigkeitsgekühlte Ölkühler unterschieden. Dabei werden Ölkühler zum einen als Stand-alone-Produkte an KFZ-Hersteller, zum anderen als Baugruppe mit weiteren Bauteilen wie Ölfiltern (sog. Module) oder Getrieben vertrieben. Die Tätigkeitsbereiche der Marktteilnehmer weisen sehr unterschiedliche Zuschnitte auf. Neben reinen Ölkühler-Herstellern wie den Zusammenschlussbeteiligten gibt es Tier-1-Lieferanten, die Module herstellen und eine Eigenfertigung von Ölkühlern als Vorprodukt betreiben (integrierte Modulhersteller) sowie Modulhersteller ohne eigene Ölkühler-Fertigung. Hinzu tritt mit VW auch ein KFZ-Hersteller, der Ölkühler intern fertigt. Die Beschlussabteilung hat im Rahmen ihrer Ermittlungen sämtliche Hersteller von Ölkühlern befragt und deren Marktstellung bestimmt. In das Marktvolumen wurden jedoch nur die Absätze über den Markt einbezogen, die intern weiterverwendeten Produkte wurden als Randsubstitution berücksichtigt.

Das Vorhaben der Zusammenschlussbeteiligten hätte in seiner ursprünglichen Form zu Marktanteilen von [60-70]% geführt. Selbst bei Einbeziehung der internen Absätze der Modulhersteller mit Eigenfertigung hätten sich die Marktanteile nicht substantiell verändert, sie hätten immer noch bei [60-70]% gelegen. Diese Marktstellung hätte durch die Nachfragemacht der KFZ-Hersteller sowie durch die Randsubstitution nach vorläufiger Einschätzung der Beschlussabteilung nicht kompensiert werden können. Dies

gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass eine wichtige Nachfragergruppe – die Modulhersteller ohne eigene Ölkühler-Fertigung wie Mann + Hummel, Hengst und Sogefi – nicht über vergleichbare Nachfragemacht wie die Gruppe der KFZ-Hersteller verfügt. Für diese Nachfragergruppe kommen primär nicht-integrierte Hersteller von Ölkühlern als Lieferanten in Betracht, integrierte Modulhersteller wie Mahle oder UFI aufgrund des Wettbewerbsverhältnisses auf der nachgelagerten Ebene (Module) hingegen nur mit großen Einschränkungen. Als Lieferanten für Modulhersteller ohne eigene Ölkühler-Fertigung standen daher im Wesentlichen die Zusammenschlussbeteiligten bereit, die KFZ-Hersteller hätten zusätzlich auf Mahle und UFI mit ihrer Eigenfertigung zurückgreifen können. Darüber hinaus waren nur noch kleinere Anbieter (u.a. chinesische Hersteller) im Markt aktiv. Die Ermittlungen haben gezeigt, dass chinesische Anbieter im EWR noch keine vollständige Ausweichalternative darstellen, da insbesondere noch Defizite im Entwicklungsbereich bestehen und der Kostenvorteil angesichts der Transportkosten und Zölle vergleichsweise gering war.

Die Produkte der Zusammenschlussbeteiligten sind stark vom technologischen Wandel in der Automobilindustrie betroffen. Der Übergang von der Verbrenner-Technologie zur E-Mobilität führt dazu, dass die KFZ-Hersteller in den nächsten Jahren nur noch wenige Motoren und Getriebe neu entwickeln werden. Stattdessen dürften im Verbrenner-Bereich in der Tendenz bestehende Serienfertigungen verlängert und geringfügig verbessert werden. Da bei Ölkühlern die bisherigen Lieferanten aufgrund hoher Einmalkosten einen substantiellen Wettbewerbsvorteil bei einer solchen Vertragsverlängerung besitzen, ist die Dynamik des Markts sehr begrenzt, wodurch eine zeitnahe Erosion der Marktstellung der Beteiligten erschwert würde. Ein kurzfristiges Ende der Nachfrage nach Ölkühlern war einerseits aufgrund der langen Zeiträume beim Übergang zur E-Mobilität nicht zu erwarten, andererseits sind die Produkte der Beteiligten in modifizierter Form auch für Elektro-Autos erforderlich. Denn auch Batterien benötigen Wärmetauscher (sog. „Chiller“), und Getriebe und Motoren in Elektrofahrzeugen müssen jedenfalls zu einem Teil ebenfalls gekühlt werden. Auch wenn die Entwicklung des künftigen Marktvolumens schwierig vorhersehbar ist, handelt es sich hier nicht um einen „sterbenden“ Markt, sondern um Produkte, die einem weitreichenden technologischen Wandel unterworfen sind und die für die nächste Produktgeneration weiterentwickelt werden müssen.

Der im zweiten Verfahren geprüfte reduzierte Umfang des Zusammenschlussvorhabens, bei dem vor allem das Werk in Pontevico (Italien) durch Modine fortgeführt werden sollte, hätte weiterhin zu Marktanteilen von [40-50]% bei Dana geführt. Eine zentrale Rolle bei

der wettbewerblichen Beurteilung des veränderten Zusammenschlussvorhabens spielten die Pläne von Modine, das Ölkühlergeschäft nunmehr doch als Rumpfgeschäft fortzuführen. Das Unternehmen hatte im ersten Prüfverfahren noch argumentiert, dass es den Automotive-Bereich insgesamt verlassen wolle. Entscheidende Bedeutung kam daher der Frage zu, welche wettbewerbliche Bedeutung einem von Modine fortgeführten Rumpfgeschäftsbereich „Ölkühler“ zukünftig zugemessen werden könnte. Davon hing ab, ob das Rumpfgeschäft von Modine im Rahmen der prognostischen wettbewerblichen Beurteilung als vollwertiger Wettbewerber angesehen werden könnte. Die Ermittlungen der Beschlussabteilung zu diesem Fragenkreis waren zum Zeitpunkt der Rücknahme noch nicht abgeschlossen.

Der von den Zusammenschlussbeteiligten gewählte Neuzuschnitt des Zusammenschlussvorhabens hat zusätzliche komplexe Fragen aufgeworfen, die über das Prüfprogramm einer Veräußerungszusage hinausgehen. Die Beschlussabteilung musste einerseits die Fortführungsabsicht des Geschäftsbereichs prüfen. Andererseits musste der Frage nachgegangen werden, inwieweit die Möglichkeit einer Koordination des veräußerten und des zurückbehaltenen Unternehmensteils hätte entstehen können; eine solche Koordination würde durch vorhandene genaue Kenntnisse der technologischen Möglichkeiten, der Kostenstrukturen und der Kalkulationsmethodik der im Wettbewerb verbleibenden Unternehmensteile erleichtert. Die Ermittlung der erforderlichen Tatsachen, um diesen Sachverhalt zu beurteilen, trat neben die im Rahmen einer Zusagenlösung übliche Prüfung der Marktwirkungen („Markttest“) und weitete das Verfahren zusätzlich aus.

Während des Fusionsverfahrens wurde auch von der durch die 8. GWB-Novelle eingeführten Fristenhemmung gemäß § 40 Abs. 2 S. 2 GWB Gebrauch gemacht, da in einem Auskunftsbeschluss nach § 59 GWB verlangte Informationen nicht rechtzeitig bzw. vollständig beantwortet wurden. Durch die Hemmung verlängerte sich die Prüffrist um einige Tage.