

DE

*Fall Nr. IV/M.1291 -  
BOSCH / ZF  
FRIEDRICHSHAFEN*

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EWG) Nr. 4064/89  
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

---

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE  
Datum: 14/09/1998

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar  
Dokumentenummer 398M1291*



## KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 14/09/1998

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN  
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Betrifft : Fall Nr. IV/M.1291 – Bosch/ZF Friedrichshafen  
Anmeldung vom 12.08.1998 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89  
des Rates (Fusionsverordnung)

1. Am 12. August 1998 erhielt die Kommission gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates eine Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens, aufgrund dessen die Robert Bosch GmbH („Bosch“) und die ZF Friedrichshafen AG („ZF“) das Gemeinschaftsunternehmen ZF Lenksysteme GmbH („ZF Lenksysteme“) zu gründen beabsichtigen.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates fällt und hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem Funktionieren des EWR-Abkommens keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken gibt.

### **I. DIE TÄTIGKEIT DER PARTEIEN UND DAS VORHABEN**

3. Der Tätigkeitsbereich von Bosch umfaßt Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Erzeugnissen der Kraftfahrzeugausrüstung, der Kommunikationstechnik sowie von Gebrauchsgütern (Elektrowerkzeuge, Heizungs- und Warmwassergeräte, Elektrohaushaltsgeräte) und von Produktionsgütern (Industrieausrüstung, Verpackungsmaschinen, Hydraulik, Pneumatik, Kunststoff- und Metallerzeugnisse). Bosch ist bislang im Bereich Lenksysteme für Kfz und Nutzfahrzeuge nicht tätig.
4. ZF ist tätig in Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Produkten der Antriebs-, Lenkungs- und Fahrwerkstechnik für Kraftfahrzeuge.

5. ZF wird ihren Geschäftsbereich Lenkungstechnik sowie Teile ihres Geschäftsbereichs Lenksäulen, -wellen und -gelenke in die ZF Lenksysteme einbringen. Bosch wird sein Know-how auf den Gebieten der elektronischen Steuerung, Sensorik und elektrischen Antriebe zur Nutzung bei Lenksystemen in das Gemeinschaftsunternehmen einbringen.

## **II. ZUSAMMENSCHLUSS**

6. Das Vorhaben stellt einen Zusammenschluß im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung dar. ZF Lenksysteme ist ein Gemeinschaftsunternehmen, das auf Dauer alle Funktionen einer selbständigen wirtschaftlichen Einheit erfüllt. Es wird in Forschung und Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Komponenten für Lenksysteme für Kraftfahrzeuge tätig sein und über alle für diese Tätigkeiten notwendigen Ressourcen verfügen.
7. ZF Lenksysteme wird von Bosch und ZF gemeinsam kontrolliert. Beide Muttergesellschaften halten jeweils 50% der Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen. Sie sind in allen Organen des Gemeinschaftsunternehmens (Gesellschafterversammlung, Aufsichtsrat, Gesellschafterausschuß) gleichberechtigt vertreten. Wesentliche Entscheidungen (u.a. Genehmigung des Wirtschaftsplans und Bestimmung der längerfristigen Geschäftspolitik) erfordern eine einstimmige Entscheidung beider Muttergesellschaften.

## **III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG**

8. Bosch und ZF haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. ECU (Bosch 23.850 Mio. ECU und ZF 4.541 Mio. ECU). Jedes von ihnen hat einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. ECU (Bosch 15.837 Mio. ECU und ZF 3.357 Mio. ECU). Sie erzielen nicht mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in einem und demselben Mitgliedstaat. Das Vorhaben hat folglich gemeinschaftsweite Bedeutung. Es stellt keinen Kooperationsfall aufgrund des EWR-Abkommens dar.

## **IV. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG**

### **A. Sachlich relevante Märkte**

9. Das Gemeinschaftsunternehmen soll Komponenten für Lenksysteme für Kraftfahrzeuge bzw. in Zukunft zunehmend komplette Lenksysteme entwickeln, produzieren und vertreiben. ZF wird seine bisherigen Tätigkeiten auf diesem Gebiet in das Gemeinschaftsunternehmen einbringen. Bosch ist bislang noch nicht im Bereich Lenksysteme für Kraftfahrzeuge oder einzelne Komponenten für Lenksysteme tätig, bringt jedoch sein für diesen Bereich nutzbares Elektronik-Know how in das Gemeinschaftsunternehmen ein.
10. Das Lenksystem umfaßt die gesamte Lenkanlage eines Kraftfahrzeugs. Es setzt die Drehbewegung des Fahrers am Lenkrad in eine Bewegung der gelenkten Räder des Kraftfahrzeugs um. Herkömmliche Lenksysteme für Kfz bestehen aus den Komponenten Lenksäule, Lenkgetriebe, Spurstangen und Außengelenken. Hydraulisch unterstützte Lenksysteme („Servolenkung“) haben außerdem noch ein Lenkventil, eine Lenkungspumpe mit den dazugehörigen Hochdruckleitungen und

einen Ölbehälter. Nach Angaben der Parteien ist bei Lenksäulen und Lenkgetrieben möglicherweise jeweils zwischen solchen für PKW und leichten Nutzfahrzeugen einerseits und schweren Nutzfahrzeugen andererseits zu unterscheiden, da sich die Produkte in der Dimensionierung und teilweise auch in den verwendeten Materialien unterscheiden.

11. Eine Neuentwicklung bei hydraulisch unterstützten Lenksystemen ist die sogenannte elektrohydraulische Lenkung, bei der als Antriebsquelle für die Lenkungspumpe statt des Verbrennungsmotors ein separater Elektromotor eingesetzt wird. Elektrohydraulische Lenkungen senken den Kraftstoffverbrauch und funktionieren, im Gegensatz zu „herkömmlichen“ Hydrauliklenkungen, auch bei abgeschaltetem Motor. Neben herkömmlichen und hydraulisch unterstützten Lenksystemen werden zunehmend elektrische Lenksysteme entwickelt, bei denen die Lenkunterstützung durch einen elektronisch geregelten Elektromotor erfolgt. Elektrische Lenksysteme zeichnen sich u.a. durch geringeres Gewicht, geringeren Kraftstoffverbrauch, einfachen Einbau und hohen Lenkkomfort aus. Einige elektrische Lenksysteme haben bereits Serienreife erlangt.
12. Hauptabnehmer von Komponenten für Lenksysteme ist nach Informationen der Anmelder die Automobilindustrie (OEM), nur in geringem Maß (unter 10%) werden Komponenten für Lenksysteme in den freien Ersatzteilmärkten (IAM) abgesetzt. Nach Angaben der Anmelder werden die einzelnen Komponenten von Lenksystemen derzeit noch in der Regel gesondert verkauft und bilden deshalb jeweils eigenständige Produktmärkte. Die Ermittlungsergebnisse deuten jedoch darauf hin, daß in Zukunft zunehmend von einem Systemmarkt für komplette Lenksysteme auszugehen ist. Dies gilt vor allem für elektrohydraulische und elektrische Lenksysteme. Es muß jedoch nicht entschieden werden, ob Komponenten für Lenksysteme jeweils eigenständige Produktmärkte bilden oder ob – jedenfalls für elektrohydraulische und elektrische Lenksysteme – von Systemmärkten auszugehen ist, da bei keiner der alternativen Marktabgrenzungen die Gefahr der Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung besteht.

## **B. Räumlich relevante Märkte**

13. Die Anmelder gehen davon aus, daß der räumlich relevante Markt für Komponenten von Lenksystemen der Weltmarkt ist. Die weltweit angebotenen und nachgefragten Lenksysteme seien grundsätzlich identisch. Es gebe weltweite Produktionsverbände europäischer, amerikanischer und asiatischer Automobilhersteller. Die Automobilhersteller kauften weltweit ein.
14. Die Ermittlungsergebnisse stützen weitestgehend die Auffassung der Parteien. In früheren Entscheidungen ist die Kommission von zumindest europaweiten Märkten im Bereich der Automobilzulieferindustrie ausgegangen<sup>1</sup>. Auch im vorliegenden Fall muß nicht entschieden werden, ob der räumlich relevante Markt den EWR umfaßt oder größer ist, da selbst bei Annahme eines EWR-weiten Marktes keine Wettbewerbsprobleme entstehen.

---

<sup>1</sup> Zuletzt z.B. in den Sachen IV/M.1175 – Magna/Steyr und IV/M.912 – Siemens/HUF

### C. Auswirkungen des Zusammenschlusses

15. ZF stellt derzeit folgende Komponenten von Lenksystemen her: Lenksäulen für PKW und leichte Nutzfahrzeuge sowie für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge, Lenkgetriebe für PKW und leichte Nutzfahrzeuge sowie für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge, Lenkventile und Lenkungspumpen für PKW und Nutzfahrzeuge. Bosch ist bislang noch nicht im Bereich Komponenten für Lenksysteme tätig.
16. Das von Bosch in das Gemeinschaftsunternehmen eingebrachte Elektronik-Know how läßt sich im wesentlichen für die Entwicklung elektrischer Lenkungspumpen (zur Herstellung von elektrohydraulischen Lenksystemen) und für die Entwicklung elektrischer Lenkungssysteme nutzen. Für die mechanischen Komponenten von Lenksystemen verfügt Bosch nicht über spezielles hierfür nutzbares Know how.
17. Bislang sind weder ZF noch Bosch im Bereich elektrohydraulische und elektrische Lenksysteme tätig. Die Entwicklung solcher Lenksysteme ist ausdrückliches Ziel für das Gemeinschaftsunternehmen. Die Ermittlungen der Kommission haben bestätigt, daß mehrere Wettbewerber (mindestens Delphi, TRW, Koyo, NSK) elektrische und/oder elektrohydraulische Lenksysteme entwickelt haben, die bereits in serienmäßig in Automobilen eingesetzt werden oder deren Serieneinführung in unmittelbarer Zukunft bevorsteht. Die Gründung des Gemeinschaftsunternehmen wird es demgegenüber ZF/Bosch erst ermöglichen, in die Marktsegmente für elektrische und elektrohydraulische Lenksysteme einzutreten. Ein großer Teil der befragten Abnehmer aus der Kfz-Industrie begrüßt den Zusammenschluß ausdrücklich, da das Gemeinschaftsunternehmen voraussichtlich in relativ kurzer Zeit eine zusätzliche Bezugsquelle für elektrohydraulische und elektrische Lenksysteme bieten wird. Es ist deshalb nicht zu erwarten, daß der Zusammenschluß zur Entstehung von marktbeherrschenden Stellungen auf möglichen Systemmärkten für elektrohydraulische und elektrische Lenksysteme oder auf Komponentenmärkten für solche Lenksysteme führt.
18. Die Marktanteile von ZF in den Komponentenmärkten für herkömmliche Lenksysteme im EWR liegen nach eigenen Angaben bei 30-35% für Lenksäulen für PKW, 40-55% für Lenksäulen für Nutzfahrzeuge, 15-25% für hydraulisch unterstützte Lenkgetriebe für PKW, 60-75% für hydraulisch unterstützte Lenksysteme für Nutzfahrzeuge, 25-35% für Lenkventile für PKW, 25-30% für Lenkungspumpen für PKW und 35-40% für Lenkungspumpen für Nutzfahrzeuge. Die Ermittlungen der Kommission haben keine Anhaltspunkte für abweichende Marktanteile ergeben. Zu Marktanteilsadditionen kommt es nicht. ZF erzielt die höchsten Marktanteile bei Lenksystemkomponenten für Nutzfahrzeuge. Gerade hier ist jedoch das Elektronik-Know how von Bosch am wenigsten einsetzbar, da die starken Kräfte, die für die Lenkung von Nutzfahrzeugen erforderlich sind, derzeit elektrisch nicht sinnvoll zu erzeugen sind. In allen diesen Märkte sind jeweils mindestens drei Wettbewerber mit teilweise höheren Marktanteilen als ZF vertreten. Es ist nicht erkennbar, daß der Ressourcenzuwachs durch Bosch zur Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung auf den Komponentenmärkten für herkömmliche Lenksysteme führen könnte.

## **V. ERGEBNIS**

19. Aus diesen Gründen hat die Kommission beschlossen, dem angemeldeten Zusammenschluß nicht zu widersprechen und ihn für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Vertrag zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Artikel 6 (1) b der Fusionsverordnung und Artikel 57 des EWR-Vertrages.

Für die Kommission