

DE

***Fall Nr. IV/M.1361 -
RAST - UND
TANKSTÄTTEN AG***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 07/12/1998

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentnummer 398M1361*



Brüssel, den 07/12/1998

In der veröffentlichten Version dieser Entscheidung wurden bestimmte Informationen gem. Art. 17 (2) der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 über die Nichtveröffentlichung von Geschäftsgeheimnissen und anderen vertraulichen Informationen ausgelassen. Die Auslassungen sind durch Klammern [...] gekennzeichnet. Soweit möglich wurden die ausgelassenen Informationen durch eine Bandbreite/Bereichsangabe von Zahlen oder eine allgemeine Beschreibung ersetzt.

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Betrifft : Fall Nr. IV/M.1361 – Rast- und Tankstätten AG

Anmeldung vom 5. November 1998 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates (Fusionskontrollverordnung), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1310/97

1. Am 5. November 1998 haben die LSG Lufthansa Service Holding AG, Kriffel (LSG), und die Allianz Capital Partners GmbH, München (Allianz C.P.), das Vorhaben angemeldet, über ein noch zu gründendes Gemeinschaftsunternehmen sämtliche Anteile an der Autobahn Tank & Rast AG, Bonn (Tank & Rast), von der Bundesrepublik Deutschland zu erwerben. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 (Fusionskontrollverordnung) fällt und daß keine Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum bestehen.

I. Die Parteien

2. Die LSG ist ein Tochterunternehmen der deutschen Luftfahrtgesellschaft Lufthansa AG. LSG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Catering-Dienstleistungen für Fluggesellschaften und sind weiterhin im Partyservice, der Herstellung von Tiefkühlmahlzeiten und der Erbringung von Hygieneleistungen tätig. Darüber hinaus betreibt die LSG in geringem Umfang Flughafen- und Theaterrestaurants.

3. Allianz C.P. ist eine Tochtergesellschaft des Allianz-Konzerns. Sie erfüllt die Funktion einer Holdinggesellschaft für nicht börsennotierte Beteiligungen des Allianz-Konzerns. Der Allianz-Konzern umfaßt eine Gruppe von Versicherungsunternehmen, die in allen Zweigen des privaten Versicherungswesens tätig sind.
4. Alleiniger Gesellschafter der Tank & Rast ist bislang die Bundesrepublik Deutschland. Tank & Rast einschließlich ihrer drei Tochtergesellschaften baut, finanziert, verpachtet und betreibt auch zu einem geringen Teil Service-Einrichtungen für Verkehrsteilnehmer entlang bundesdeutscher Autobahnen. Bis auf wenige Ausnahmen befinden sich sämtliche Grundstücke sowie Bauten im Eigentum der Tank & Rast. Zum überwiegenden Teil sind die 729 Service-Einrichtungen, die an 400 Standorten betrieben werden (Autobahnnebenbetriebe), Autobahn-Tank- und Rastanlagen. Tank & Rast hält darüber hinaus die Betriebsrechte bzw. die Konzessionen zum Betrieb der Autobahnnebenbetriebe.

II. Der Zusammenschluß

5. Allianz C.P. und die LSG werden die Tank & Rast über ein zu gründendes Gemeinschaftsunternehmen, die Autobahn Tank & Rast Holding GmbH (Holdinggesellschaft), gemeinsam beherrschen, die sämtliche Anteile an der Tank & Rast erwerben wird. Beide Unternehmen werden in einem ersten Schritt jeweils 33,3 % der Anteile an der Holdinggesellschaft erwerben. Strategische Unternehmensentscheidungen wie [...] erfordern eine Mehrheit von [...] der abgegebenen Stimmen der Gesellschafter. Damit haben sowohl die Allianz C.P. als auch die LSG in der Gesellschafterversammlung ein Vetorecht. [...]. Damit üben sie gemeinsame Kontrolle über die Holdinggesellschaft und entsprechend die Tank & Rast aus.
6. An der gemeinsamen Kontrolle ändert auch die Tatsache nichts, daß die Gesellschafter sich kurz- bis mittelfristig von Anteilen an der Holdinggesellschaft zugunsten von Managern und Pächtern der Tank & Rast trennen wollen. [...].
7. Die restlichen 33,3 % der Anteile an der Holdinggesellschaft verteilen sich auf die drei Investment-Fondsgesellschaften Apex UK VI-B, L.P., die AP Beteiligungsgesellschaft mbH und die Apex Germany II L.P. Diese Gesellschaften sind nicht miteinander verbunden und stehen nicht unter gleichgerichteter Kontrolle. Es handelt sich vielmehr um voneinander unabhängige Investment-Fondsgesellschaften, deren Gesellschafterkreise sich nur geringfügig überschneiden. Zwischen den Fondsgesellschaften existieren keine Stimmbindungsverträge, die ihnen die Blockade von Entscheidungen, die die Holding-Gesellschaft betreffen, ermöglichen. Da sie die strategischen unternehmerischen Entscheidungen nicht beeinflussen können, üben sie keinen beherrschenden Einfluß auf die Holding-Gesellschaft und damit Tank & Rast aus.
8. Tank & Rast als operatives Unternehmen erfüllt bereits bisher dauerhaft alle Funktionen einer selbständigen wirtschaftlichen Einheit. Daran ändert sich nichts durch die beabsichtigte Änderung der Gesellschafterstruktur. Folglich handelt es sich um ein Vollfunktionsgemeinschaftsunternehmen.

III. Gemeinschaftsweite Bedeutung

9. Der weltweite Gesamtumsatz der Lufthansa sowie der Tank & Rast sowie die weltweiten Prämieinnahmen der Allianz im Jahr 1997 betragen mehr als fünf Milliarden ECU. Der gemeinschaftsweite Umsatz von Allianz und Lufthansa überschreitet jeweils 250 Millionen ECU. Die Lufthansa und die Tank & Rast erzielen mehr als 2/3 ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in Deutschland. Die Allianz hingegen erzielt in keinem Mitgliedstaat mehr als 2/3 ihres gemeinschaftsweiten Umsatzes, so daß der Zusammenschluß gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung hat.

IV. Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt

A. Relevanter sachlicher und räumlicher Markt

10. Ausgehend von den Geschäftsaktivitäten der Tank & Rast muß zwischen dem Betrieb von Autobahntankstellen und –raststätten (Autobahnnebenbetriebe) und der Verpachtung dieser Nebenbetriebe unterschieden werden. Einiges spricht dafür, daß es sich bei dem Betrieb von Autobahnnebenbetrieben um einen eigenständigen Markt handelt. So gehört die Sicherstellung der Versorgung der Verkehrsteilnehmer auf Bundesautobahnen zu den öffentlichen Aufgaben, die die Bundesstraßenverwaltung wahrzunehmen hat. Entsprechend enthalten die Konzessionsverträge, die die Bundesrepublik Deutschland über Nebenbetriebe schließt, die Verpflichtung, die Nebenbetriebe täglich 24 Stunden offen zu halten. Damit soll sichergestellt werden, daß Verkehrsteilnehmer ihre Reise ohne unnötige Unterbrechung durch die Suche nach einer Tankstelle oder einem Restaurant abseits der Autobahn fortsetzen können. Es kann dahingestellt bleiben, ob aus Sicht des Reisenden auch Tankstellen und Restaurants, die in der Nähe der Autobahnen liegen, zur Deckung ihres Bedarfs angefahren werden und damit in den sachlichen Markt einbezogen werden müssen. Die wettbewerbliche Beurteilung ändert sich auch bei Zugrundelegung eines engen Marktes für den Betrieb von Autobahnnebenbetrieben nicht.
11. Tank & Rast ist Inhaber von Konzessionen für Nebenbetriebe, die das Unternehmen an Dritte verpachtet. Sieht man für die Zwecke der Fusionskontrolle den Betrieb von Autobahnnebenbetrieben als eigenen sachlichen Markt an, wäre auch – vorgelagert – ein eigener sachlich relevanter Markt für die Verpachtung der Autobahnnebenbetriebe anzunehmen. Nach Auffassung der Parteien umfaßt der sachlich relevante Markt hingegen die Verpachtung der Autobahnnebenbetriebe einschließlich in der Nähe von Autobahnen gelegener Pachtobjekte. Zur Begründung führen sie an, daß der Betrieb eines an der Autobahn gelegenen Nebenbetriebs keine Anforderungen stellt, die sich grundlegend von dem Betrieb anderer Pachtobjekte unterscheiden. Letztlich kann jedoch auch die Beantwortung der Frage, ob der sachliche Markt sich auf die Verpachtung von Autobahnnebenbetrieben beschränkt oder weitere Verpachtungsaktivitäten einschließt, offen bleiben, da sie zu keiner unterschiedlichen Beurteilung des Zusammenschlusses führt.
12. Die Geschäftstätigkeit von Tank & Rast beschränkt sich auf Deutschland. Eine genaue Definition des räumlich relevanten Marktes kann im vorliegenden Fall jedoch dahingestellt bleiben, da keine der Erwerber bislang im Bereich des Betriebs von

Autobahnnebenbetrieben oder deren Verpachtung tätig ist, und der Zusammenschluß somit nicht zu Marktanteilsadditionen führt.

B. Wettbewerbliche Einschätzung

13. Die Struktur auf dem Markt für den Betrieb von Autobahnnebenbetrieben wird durch den Zusammenschluß nicht wettbewerbllich relevant verändert. Tank & Rast betreibt lediglich fünf von den insgesamt 729 Nebenbetrieben, für die das Unternehmen eine Konzession hält, in Eigenregie. In einem Rahmenvertrag mit der Bundesrepublik Deutschland hat sich das Unternehmen verpflichtet, die mittelständische Pächterstruktur der Autobahnnebenbetriebe zu erhalten. Tank & Rast wird nicht mehr als 10 % der Nebenbetriebe selbst oder über im Sinne des §15 AktG verbundene Unternehmen betreiben. Gleichermaßen wird Tank & Rast sicherstellen, daß nicht mehr als 10 % der Nebenbetriebe von demselben Unternehmen betrieben werden. Dieselbe Verpflichtung betrifft auch die LSG, die nach einer Gesellschaftervereinbarung jährlich von freiwerdenden Gastronomiebetrieben zwei Betriebe übernehmen kann, bis sie 10 % der Gastronomiebetriebe erreicht hat. Die Verträge schließen weiter aus, daß ein Konzessionär oder Pächter innerhalb eines Streckenabschnitts von 350 km in Fahrtrichtung so viel Nebenbetriebe betreibt, daß er eine marktbeherrschende Stellung erlangen kann. Angesichts dieser verbindlichen Vorgaben für den Erhalt der Wettbewerbsstruktur ist eine Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung weder auf einem bundesweiten noch auf räumlich engeren Märkten anzunehmen.

14. Der Zusammenschluß wird auch die Struktur auf dem unterstellten engen Markt für die Verpachtung von Autobahnnebenbetrieben nicht verändern. Die Marktstruktur ist weitestgehend bestimmt von den rechtlichen Rahmenbedingungen, die die Bundesrepublik mit Blick auf die Sicherstellung der Versorgung der Verkehrsteilnehmer geschaffen hat. So war die Gesellschaft für Nebenbetriebe, die Rechtsvorgängerin der Tank & Rast, bis 1994 alleinige Eigentümerin und Verpächterin der Autobahnnebenbetriebe. Seit der Novellierung des Fernstraßengesetzes (FStrG) im Jahr 1994 ist für den Bau und Betrieb eines Autobahnnebenbetriebes eine öffentlich-rechtliche Konzession erforderlich, die im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben wird. Seit 1994 wurden nach den Angaben der Parteien 50 Konzessionen für Nebenbetriebe an Dritte vergeben, die zu Tank & Rast in Wettbewerb stehen. Als Konzessionär, der seine Nebenbetriebe verpachtet, schließt Tank & Rast Belieferungsverträge mit Mineralölgesellschaften über das Recht, an den Tankstellenpächter Kraft- und Schmierstoffe zu liefern. Theoretisch hätte Tank & Rast aufgrund der Vielzahl der verpachteten Tankstellen die Möglichkeit, maßgeblichen Einfluß darauf zu nehmen, welche Mineralölgesellschaften an deutschen Autobahnen vertreten sind. Der Rahmenvertrag mit der Bundesrepublik Deutschland über die Privatisierung von Tank & Rast enthält jedoch auch nach der Übernahme durch LSG und Allianz die Bestimmung, daß Tank & Rast den am deutschen Mineralölmarkt beteiligten Mineralölunternehmen Belieferungsrechte einräumen wird, die sich nach deren Anteilen an der Belieferung mit Ottokraftstoff an öffentliche Straßentankstellen und an sonstige Endverbraucher bemessen wird. Damit wird eine Verpflichtung der Tank & Rast fortgeschrieben, die für das Unternehmen bereits vor dem Gesellschafterwechsel als Konsequenz eines Verfahrens des Bundeskartellamtes aus dem Jahr 1967 galt.

15. Auf dem Markt für die Verpachtung von Autobahnnebenbetrieben stellt der Zusammenschluß somit einen reinen Austausch der Gesellschafter dar, der jedoch ohne Auswirkungen auf die Marktstruktur bleibt.

V. Ergebnis

16. Aufgrund der oben getroffenen Feststellungen ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, daß das Zusammenschlußvorhaben keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken mit dem Gemeinsamen Markt gibt.

17. Aus diesen Gründen hat die Kommission entschieden, den Zusammenschluß für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und mit dem EWR-Abkommen zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Art. 6(1)(b) der Fusionskontrollverordnung.

Für die Kommission