

DE

***Fall Nr. COMP/M.1629 -
KNORR BREMSE /
MANNESMANN***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 20/08/1999

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentenummer 399M1629*



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 20.08.1999

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 anmeldende Partei

Betrifft : Fall Nr. IV/M.1629 – Knorr-Bremse/Mannesmann
Anmeldung vom 16. Juli 1999 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates (Fusionskontrollverordnung)

1. Am 16. Juli 1999 hat die Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH (Knorr-Bremse) gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89¹ das Vorhaben angemeldet, zusammen mit der Rexroth Mecman GmbH (Rexroth) die gemeinsame Kontrolle über ein neu gegründetes Gemeinschaftsunternehmen unter der Firma Knorr-Bremse-MRP Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH & Co. KG (KB-MRP) zu erwerben. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das Vorhaben in den Anwendungsbereich der Fusionskontrollverordnung fällt und daß keine Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum bestehen.

I. Die Parteien und das Vorhaben

2. Die Knorr-Bremse ist ein 100% iges Tochterunternehmen der Knorr-Bremse AG. Die Unternehmen des Knorr-Bremse Konzerns sind tätig in der Entwicklung, Herstellung und dem Vertrieb von Bremssystemen für Schienenfahrzeuge und für Kraftfahrzeuge sowie von Schwingungsdämpfern. Knorr-Bremse produziert und vertreibt pneumatische, elektropneumatische und hydraulische Bremssysteme für

¹ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 1, berichtigte Fassung ABl. L 257 vom 21.9.1990, S. 13; zuletzt geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 1310/97 (ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1, Berichtigung in ABl. L 40 vom 13.2.1998, S. 17.).

Schienenfahrzeuge, Bauteile und Ausrüstungen für Schienenfahrzeuge, ortsfeste Notbremseinrichtungen sowie diverse elektrotechnische Spezialprodukte.

3. Rexroth ist ein Konzernunternehmen der Mannesmann AG. Die Mannesmann Rexroth AG ist in den Geschäftsfeldern Hydraulik, Gießerei und Automation tätig. Im Zuge des Zusammenschlusses wird Rexroth den Geschäftsbereich Bahntechnik ausgliedern und in das Gemeinschaftsunternehmen einbringen. [...]
4. Knorr-Bremse und Rexroth beabsichtigen, ein Gemeinschaftsunternehmen auf dem Gebiet der Bremssysteme für Schienenfahrzeuge zu errichten. Dazu wird Rexroth ihren Geschäftsbereich Bahntechnik, der überwiegend im Bereich Bremssysteme für Schienenfahrzeuge tätig ist, ausgliedern und in die KB-MRP einbringen. Alle Aktivitäten des Geschäftsbereichs Bahntechnik der Rexroth werden in der KB-MRP konzentriert sein, mit Ausnahme der Komponenten für hydraulische Bremssysteme für Schienenfahrzeuge, die die Muttergesellschaft der Rexroth, die Mannesmann Rexroth AG, weiterhin produziert. Diese Komponenten werden jedoch ausschließlich über KB-MRP vertrieben werden. Knorr-Bremse wird weiterhin Bremssysteme produzieren und vertreiben. KB-MRP wird jedoch im Innenverhältnis zu Knorr-Bremse die Produkt- und Vertriebsverantwortlichkeit für elektropneumatische Bremssysteme für Triebzüge übernehmen. In Deutschland wird die KB-MRP den Vertrieb selber durchführen, im Ausland über die Organisation der Knorr-Bremse.

II. Zusammenschluß

5. Knorr-Bremse wird 75% der Geschäftsanteile und Rexroth 25% der Geschäftsanteile an der KB-MRP halten. Rexroth und Knorr-Bremse werden jeweils einen der Geschäftsführer der KB-MRP stellen. Darüber hinaus hat Rexroth ein Vetorecht bei der Feststellung des Jahresabschlusses sowie der Beschlußfassung über das Budget der KB-MRP. Gemeinsam mit dem Recht, die Geschäftsleitung paritätisch mit Knorr-Bremse zu bestimmen, besitzt Rexroth damit Vetorechte, die über die Vetorechte, die Minderheitsgesellschaftern in der Regel eingeräumt werden, hinausgehen. Dementsprechend werden Rexroth und Knorr-Bremse die KB-MRP gemeinsam beherrschen.
6. Das Gemeinschaftsunternehmen wird auch auf Dauer alle Funktionen einer selbständigen Wirtschaftseinheit erfüllen. Der Gesellschaftsvertrag ist auf unbestimmte Dauer geschlossen. Der von Rexroth eingebrachte Geschäftsbereich ist in der Entwicklung, Produktion und dem Vertrieb von Bremssystemen für Schienenfahrzeuge tätig und wird über die für diese Tätigkeit erforderlichen finanziellen Mittel, das Personal sowie die erforderlichen Vermögenswerte verfügen. Die Tatsache, daß sich das Gemeinschaftsunternehmen für den Vertrieb außerhalb Deutschlands der Vertriebsorganisation von Knorr-Bremse bedienen wird, steht dem nicht entgegen. Zum einen hat die KB-MRP eine eigene Vertriebsstruktur und damit Marktzugang in Deutschland, zum anderen ist Knorr-Bremse lediglich als Verkaufsvertreter für das Gemeinschaftsunternehmen tätig. Folglich handelt es sich bei der Gründung der KB-MRP um einen Zusammenschluß im Sinne des Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung.

III. Gemeinschaftsweite Bedeutung

7. Die beteiligten Unternehmen erzielen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR² im Jahr 1998 (Knorr-Bremse Konzern: 1,045 Mrd. EUR; Mannesmann-Konzern: 19,065 Mrd. EUR). Der gemeinschaftsweite Umsatz des Knorr-Bremse Konzerns (718 Mio. EUR) sowie der Mannesmann (13,382 Mrd. EUR) überschreitet jeweils 250 Mio. EUR im Jahr 1998. Zwar erzielte die Mannesmann im Jahr 1998 mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Umsatzes in Deutschland. Da jedoch der Knorr-Bremse Konzern in keinem Mitgliedstaat der Europäischen Union mehr als zwei Drittel seines gemeinschaftsweiten Umsatzes erzielt, hat der angemeldete Zusammenschluß gemeinschaftsweite Bedeutung.

IV. Relevante Märkte

1. Sachlich relevante Märkte

8. Knorr-Bremse und Rexroth sind in der Entwicklung, der Herstellung und dem Vertrieb von Druckluftbremssystemen (= pneumatische Bremssysteme), hydraulischen Bremssystemen und sonstigen Zusatzeinrichtungen für Schienenfahrzeuge tätig.
9. Bei den Zusatzeinrichtungen handelt es sich zum Teil um pneumatisch angetriebene Produkte, die aufgrund der gemeinsamen Antriebsquelle von Herstellern von Druckluftbremssystemen wie den Zusammenschlußbeteiligten mit angeboten werden (z.B. pneumatische Scheibenwischer und Luftfederung). [...] . Ferner sind diese Produkte im Hinblick auf die Kaufentscheidung der Nachfrager für Druckluftbremssysteme nicht relevant. Auf sie wird deswegen im folgenden nicht näher eingegangen.
10. Der Zusammenschluß wirkt sich im Bereich der Bremsen für Schienenfahrzeuge aus. Zu den Schienenfahrzeugen zählen alle Arten von schienengebundenen Fahrzeugen wie z. B. Güterwagons, U-Bahnen, Straßenbahnen, Vorort- und Hochgeschwindigkeitszüge. Das verwendete Bremssystem richtet sich nach dem Schienenfahrzeug. Trotz bestehender Unterschiede zwischen den verschiedenen Bremssystemen weisen alle Bremssysteme grundsätzliche Gemeinsamkeiten im Aufbau auf. Alle Bremsen haben als wesentlichen Bestandteil die System- und Bremssteuerung sowie die mechanische Bremse (= Drehgestellausrüstung). Beide Teilsysteme zusammen stellen das Bremssystem dar. Die Bremssteuerung steuert die Bremsfunktion und besteht im wesentlichen aus dem Bremsverstärker. Zwei Arten von Bremssteuerungssystemen sind zu unterscheiden: pneumatische und hydraulische. Beide können sowohl mechanisch als auch elektronisch gesteuert werden. Die elektronisch gesteuerten Systeme werden als „elektro-pneumatisch“ bzw. „elektro-hydraulisch“ bezeichnet. Pneumatische Bremssysteme haben zusätzlich als weiteres erforderliches Teilsystem die Druckluftbeschaffungsanlage. Die

² Die Umsatzberechnung erfolgte auf der Grundlage von Artikel 5 (1) der Fusionskontrollverordnung und der Bekanntmachung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S.25). Vor dem 1. Januar 1999 erzielte Umsätze wurden nach Maßgabe der durchschnittlichen ECU-Wechselkurse berechnet und im Verhältnis 1:1 in EUR umgerechnet.

Drehgestellausrüstung ist das Teilsystem, das die gesteuerte Bremskraft in die Bremswirkung umsetzt. Sie besteht aus Klotz- oder Scheibenbremsen.

11. Bremssteuerungssysteme setzen sich wiederum aus Komponenten zusammen, die zum Teil auch von Erstausrüstern gesondert nachgefragt werden und entsprechend einen eigenständigen Produktmarkt darstellen könnten. Dazu gehören Führerbremssystem, Bremsgeräteeinheit, Schalttafel, Bremsventil und der Gleitschutz. Von diesen Komponenten des Teilsystems System- und Bremssteuerung erzielte die Rexroth nur im Bereich Gleitschutz nennenswerte Umsätze. Der Gleitschutz ist eine Komponente, welche das Blockieren der Räder verhindert. Es entspricht dem ABS für Straßenfahrzeuge. Während das ABS dazu dient, das Fahrzeug spurstabil zu halten, dient der Gleitschutz dem Vermeiden von Flachstellen des Rades, die durch blockierende Räder entstehen und ein Austauschen des Rades notwendig machen. Gleitschutz findet sich als eigene Komponente vor allem in Reisezugwagen. In Triebzügen ist der Gleitschutz als Funktion in die System- und Bremssteuerung integriert. Insofern in der wettbewerblichen Beurteilung auf die Komponente Gleitschutz eingegangen wird, handelt es sich folglich nur um Gleitschutz für Reisezugwagen, da nur dieser Gleitschutz überhaupt getrennt nachgefragt wird.
12. Die Anmelderin geht grundsätzlich von einem einheitlichen Markt, der pneumatische und hydraulische Bremssysteme für Schienenfahrzeuge umfaßt, aus. Zur Begründung beruft sie sich zum einen auf die zunehmende Tendenz der Abnehmer, komplette Bremssysteme nachzufragen. Zum anderen führt sie aus, daß eine Austauschbarkeit von pneumatischen und hydraulischen Bremssystemen grundsätzlich möglich sei und daß die Hersteller von Schienenfahrzeugen bei der Vergabe von Entwicklungsaufträgen beide Bremssysteme als technische Lösung in Betracht zögen.
13. Das Bremssystem mit dem weitesten Anwendungsbereich ist das pneumatische Bremssystem. Es verwendet Druckluft zur Übertragung des Bremsdrucks anstelle der Bremsflüssigkeit, die dazu in hydraulischen Systemen verwandt wird. Pneumatische Bremssysteme erlauben eine Kopplungsmöglichkeit verschiedener Einheiten (z. B. Lokomotiven mit einer unbestimmten Zahl von Anhängern), während hydraulische Bremssysteme für eine geschlossene Einheit (z.B. Straßenbahn) konzipiert sind. Aus Sicht der Nachfrager sind - entgegen der Ansicht der Parteien- hydraulische und pneumatische Bremssysteme nur begrenzt austauschbar. Der Grund liegt zum einen in der fehlenden Koppelbarkeit der hydraulisch gebremsten Schienenfahrzeuge, die darauf zurückzuführen ist, daß bei Kopplung die Gefahr besteht, daß Bremsflüssigkeit ausläuft. Ein weiterer Grund liegt in der geringeren Baugröße und Leistungsfähigkeit der hydraulischen Systeme. Hydraulische Bremssysteme werden wegen ihrer Vorteile wie z. B. der geringen Baugröße überwiegend in Straßenbahnen eingesetzt.
14. Bei den Ermittlungen im vorliegenden Fall hat sich die bereits im Jahr 1996 zu erkennende Tendenz³ bestätigt, komplette Bremssysteme nachzufragen. Die befragten Zughersteller geben zum Teil an, zur Zeit bereits zwischen 80 und 90% ihres Bedarfs an Bremsen in Form kompletter pneumatischer oder hydraulischer Bremssysteme

³ Vgl. Fall Nr. IV/M.818 – Cardo/Thyssen.

einzukaufen. Einer der befragten Hersteller hat jedoch darauf hingewiesen, daß in Zukunft u.a. wegen der zunehmenden Konzentration auf dem Zulieferermarkt, zumindest er selber zum getrennten Einkauf von Teilsystemen (d. h. Drehgestellausrüstung, Bremssteuerungen, Druckluftbeschaffungsanlage) tendiere. Grundsätzlich jedoch hat sich der Trend zum überwiegenden Einkauf kompletter Bremssysteme bestätigt. Dieser Trend wird durch die Tatsache erklärt, daß die Endverbraucher – nationale Eisenbahngesellschaften und regionale oder lokale Verkehrsgesellschaften – von den Zugherstellern verlangen, die Systemverantwortlichkeit zu übernehmen. Diese wiederum übertragen die Verantwortung für das gesamte Bremssystem auf einen Lieferanten. Dementsprechend und nach den Informationen, die von den Parteien vorgelegt wurden, sind folgende komplette Bremssysteme zu unterscheiden: (i) Pneumatische Bremssysteme für Lokomotiven und Anhängerfahrzeuge, (ii) Pneumatische Bremssysteme für Triebzüge und (iii) Hydraulische Bremssysteme für Triebzüge (z. B. Straßenbahnen).

15. Andererseits fragen Hersteller von Schienenfahrzeugen zum Teil auch einzelne Teilsysteme (d. h. Drehgestellausrüstung, Bremssteuerung, Druckluftbeschaffungsanlage) von verschiedenen Herstellern nach. So weisen die Parteien darauf hin, daß die Hersteller von Schienenfahrzeugen bei der Ausschreibung von Aufträgen ihre Zulieferer regelmäßig auffordern, jeweils ein Angebot für das Gesamtsystem und ein Angebot für die einzelnen Teilsysteme abzugeben. Es hänge von den so erlangten Angeboten ab, ob ein Schienenfahrzeughersteller das Gesamtsystem eines Herstellers bestelle oder die Teilsysteme verschiedener Hersteller miteinander kombiniere oder kombinieren lasse. Rexroth fertigt selber nur das Teilsystem der Bremssteuerung für Druckluftbremsen. Entsprechend werden auch die Auswirkungen des Zusammenschlusses im Bereich der Bremssteuerungen für Druckluftbremssysteme untersucht. Es kann aber dahingestellt bleiben, ob – wegen der zum Teil gesonderten Nachfrage der Abnehmer – der Systemmarkt noch weiter zu unterteilen ist in die Teilsysteme der Bremssteuerung, der Drehgestellausrüstung sowie der Druckluftbeschaffungsanlage. Die wettbewerbliche Beurteilung führt auch bei dieser alternativen Betrachtung zu keinen wettbewerblichen Bedenken.
16. Rexroth stellt neben den Bremsprodukten, die Anwendung ausschließlich in Triebzügen finden, die Komponente Gleitschutz her, die das Unternehmen an Erstausrüster, d. h. Hersteller von Schienenfahrzeugen, vertreibt. Nach Angaben der Parteien handelt es sich dabei um Gleitschutz, der in Reisezugwagen eingebaut wird. Technisch unterscheidet sich diese Komponente von dem Gleitschutz, der in Triebzüge als Bestandteil der Bremssteuerung eingebaut werde. Entsprechend hat die Kommission auch die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf dem Markt für Gleitschutz untersucht.
17. Im Hinblick u. a. auf die Kundenstruktur der Eisenbahn-Zulieferindustrie unterscheidet die Kommission ebenso wie in der Kfz-Zulieferindustrie⁴ zwischen Lieferungen an Schienenfahrzeughersteller als Erstausrüster (Original Equipment Manufacturer – OEM) und Lieferungen in den unabhängigen Ersatzteilmarkt

⁴ Fall Nr. IV/M.149 – Lucas/Eaton; Fall Nr. IV/M.337 – Knorr-Bremse/Allied Signal; Fall Nr. IV/M.1342 – Knorr-Bremse/Robert Bosch.

(Independent After Market – IAM)⁵. Daran wird auch im vorliegenden Fall festgehalten. Kunden im IAM sind die öffentlichen Bahnbetreiber, die kommunalen Betreiber des schienengebundenen Personennahverkehrs sowie kleinere private Bahnbetreiber. Anders als bei der Erstausrüstung von Schienenfahrzeugen werden im IAM keine kompletten Bremssysteme nachgefragt. Die Nachfrage richtet sich im wesentlichen auf einzelne Komponenten. Die Frage der genauen Marktabgrenzung im IAM kann im vorliegenden Fall offenbleiben, da Rexroth bislang im IAM nur den Gleitschutz angeboten hat. Entsprechend ist es ausreichend, bei der wettbewerblichen Beurteilung auf die Auswirkungen des Zusammenschlusses im Bereich des Gleitschutzes einzugehen.

2. Räumlich relevante Märkte

18. Die Parteien geben den Europäischen Wirtschaftsraum als den räumlich relevanten Markt für die Lieferung von Bremsen für Schienenfahrzeuge an Erstausrüster sowie den unabhängigen Ersatzteilmarkt an. Das deckt sich mit der Feststellung der Kommission in einer früheren Entscheidung⁶ sowie den Ermittlungsergebnissen im vorliegenden Fall. Bremsen für Schienenfahrzeuge werden europaweit nachgefragt. Die Standardisierung der Produkte (Standard der kontinentaleuropäischen Bahnbetreiber „Union Internationale de Chemin de fer“ - UIC-Standard) ermöglicht die Austauschbarkeit der Produkte verschiedener Hersteller.
19. Der Annahme, daß Bremsen für Schienenfahrzeuge EWR-weit nachgefragt werden, steht nicht entgegen, daß kleinere Hersteller wegen ihrer geringen Größe überwiegend auf ihren Heimatmärkten tätig sind, da zumindest die großen Anbieter sich europaweit mit Erfolg an Ausschreibungen beteiligen.
20. Dementsprechend kann der räumlich relevante Markt als EWR-weit angesehen werden.

V. Wettbewerbliche Beurteilung

1. Bremsen für die Erstausrüstung (OEM) von Schienenfahrzeugen

a) Derzeitige Marktstruktur

21. Die Märkte für Bremsen für Schienenfahrzeuge sind hochkonzentriert. Knorr-Bremse und SAB Wabco sind die einzigen Anbieter, die die gesamte Produktpalette der Bremsen und Komponenten für Schienenfahrzeuge selbst fertigen und anbieten. Daneben gibt es als weiteres Unternehmen, das als wesentlicher Wettbewerber in diesem Bereich benannt wird, die britische Westinghouse. Westinghouse ist allerdings lediglich im Bereich der pneumatischen Bremsen für Schienenfahrzeuge tätig und ist auch in diesem Bereich auf den Zukauf von Scheibenbremsen von dritten

⁵ Fall Nr. IV/M.818 – Cardo/Thyssen.

⁶ Fall Nr. IV/M.818 – Cardo/Thyssen.

Herstellern angewiesen, um ein komplettes System anbieten zu können. Daneben gibt es eine Reihe kleinerer Anbieter, die nur in Kooperation mit Dritten in der Lage sind, komplette Bremssysteme anzubieten. Rexroth ist fast ausschließlich als Anbieter von pneumatischen Bremsen für Triebzüge tätig. Für das Angebot eines kompletten Bremssystems ist das Unternehmen darauf angewiesen, die Drehgestellausrüstung sowie die Druckluftbeschaffungsanlage von Dritten zu beziehen. Eine eigene Fertigung besitzt Rexroth überwiegend für die pneumatischen Bremssteuerungen. Daneben gibt es den italienischen Anbieter Poli, der ausschließlich Scheibenbremsen herstellt, sowie H&K, das nur im Bereich der hydraulischen Bremssysteme tätig ist. Andere Anbieter wie das französische Unternehmen Faiveley sind ebenfalls fast ausschließlich im Bereich der Zulieferung von Komponenten aktiv.

22. Die nachfolgende Tabelle gibt das Ergebnis der Marktuntersuchung der Kommission und die Marktpositionen der auf dem Markt tätigen Bremsenhersteller im Jahr 1998 wieder. Sie konzentriert sich auf die Überschneidungsbereiche von Knorr-Bremse und Rexroth. Die Aktivitäten überschneiden sich im wesentlichen bei pneumatischen Bremssystemen für Triebzüge bzw. bei den Teilsystemen der Bremssteuerungen für Druckluftbremssysteme, da Rexroth nur diesen Teil des pneumatischen Bremssystems fertigt. Weitere Überschneidungen gibt es bei der Komponente des Gleitschutzes. Die Rubrik „OEM Bremsen für Schienenfahrzeuge“ erfaßt alle Umsätze im OEM Bereich mit pneumatischen und hydraulischen Bremssystemen, Teilsystemen und Komponenten und ist somit nicht als Produktmarkt anzusehen.

Märkte	Knorr-Bremse	Rexroth	Zusammen	Wabco	Westinghouse	H & K	Volumen
OEM Bremsen f. Schienenfahrzeuge	45-55	0-5	45-60	35-45	5-10	0-5	300-400 MEUR
OEM Pneumatische Bremssysteme für Triebzüge (o. Lokomotiven)	35-45	0-5	35-50	35-45	5-10	-	180-230 MEUR
OEM Hydraulische Bremsen für Triebzüge	45-55	<1	45-55	20-30	-	20-30	15-25 MEUR
OEM Bremssteuerungen f. pneumatische Bremssysteme	40-50	0-5	40-55	35-45	5-10	-	70-90 MEUR

23. Es gibt im Europäischen Wirtschaftsraum derzeit im wesentlichen zwei Anbieter von pneumatischen Bremssystemen für Triebzüge, Knorr-Bremse und SAB Wabco. Beide Unternehmen zusammen decken ca. 80 – 90% der Marktversorgung mit kompletten pneumatischen Bremssystemen. Die hohen Marktanteile lassen sich mit der zunehmenden Tendenz von Seiten der Zugerhersteller erklären, komplette Systeme einzukaufen und die Systemverantwortlichkeit auf den Zulieferer zu überwälzen.

24. Die Marktstruktur sieht ähnlich aus bei Betrachtung der Marktanteile bei der Produktion und dem Vertrieb von Bremssteuerungen für Druckluftbremssysteme. Im wesentlichen sind Knorr-Bremse und SAB Wabco die Anbieter, die ca. 90% der Marktversorgung abdecken. Zu den kleineren Wettbewerbern gehören das britische Unternehmen Westinghouse sowie Rexroth.
25. Die Komponente Gleitschutz wird gesondert z. B. für Reisezugwagen nachgefragt. Das Marktvolumen liegt bei deutlich unter 10 Mio. EUR im Europäischen Wirtschaftsraum. Knorr-Bremse vertreibt in diesem Bereich Produkte mit einem Wert von ca. [...] EUR, Rexroth von ca. [...] EUR. Auf dem Markt sind eine Reihe Unternehmen, darunter auch aus Osteuropa, entweder aktuell tätig bzw. kommen als potentielle Anbieter infrage.
26. Beim Vertrieb von hydraulischen Bremsen für Triebzüge ist Knorr-Bremse mit weitem Abstand der führende Anbieter auf dem Markt vor SAB Wabco. Rexroth ist zwar potentieller Anbieter auf dem Markt, erreichte aber in den letzten drei Jahren Umsätze von jeweils unter [...] EUR und dementsprechenden Marktanteilen von ebenfalls unter 1%.

b) Änderungen infolge des Zusammenschlusses

27. Es ist nicht zu erwarten, daß der Zusammenschluß zur Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung der Knorr-Bremse auf einem der infrage kommenden relevanten Produktmärkte für Bremsen für Schienenfahrzeuge führt.
28. Dort, wo Knorr-Bremse bereits heute eine führende Stellung hat, wie im Bereich der hydraulischen Bremsen für Triebzüge, ist der Zuwachs durch die Übernahme der Rexroth nach Umsatz bemessen kaum meßbar. Rexroth verfügt über keine Entwicklungen oder Technologien, die das Potential des Unternehmens größer erscheinen lassen, als durch den Marktanteil zum Ausdruck kommt. Einige der befragten Abnehmer haben sogar angegeben, daß ihnen entweder Rexroth als Anbieter hydraulischer Bremsen nicht bekannt sei bzw. daß sie nicht wüßten, ob das Unternehmen Aktivitäten in diesem Bereich hat. Dementsprechend ist auszuschließen, daß sich der Verhaltensspielraum der Knorr-Bremse durch den Zusammenschluß mit Rexroth gegenüber den nachfolgenden Wettbewerbern vergrößert.
29. Aber auch in den Überschneidungsbereichen von Knorr-Bremse und Rexroth ist nicht anzunehmen, daß der Zusammenschluß zu einer marktbeherrschenden Position der Knorr-Bremse führen wird. Bereits vor dem Zusammenschluß hat Knorr-Bremse mit einem Umsatz von [...] EUR bei Druckluftbremsen für Triebzüge einen Marktanteil von 40-45%. Rexroth setzte in diesem Bereich hingegen nur [...] EUR um, was einem Marktanteil von unter 5% entspricht. Bei der gesonderten Betrachtung der pneumatischen Bremssteuerungen läge der addierte Marktanteil beider Unternehmen bei 45-55%. Durch den Zusammenschluß mit Rexroth erhält Knorr-Bremse auch bei den pneumatischen Bremsen keinen Zugriff auf Technologien, die das Unternehmen nicht bereits besitzt. Hinzu kommt, daß mit SAB Wabco ein starker Anbieter auf dem Markt tätig ist, der den Verhaltensspielraum von Knorr-Bremse hinreichend kontrollieren kann. Neben SAB Wabco ist ferner das britische Unternehmen Westinghouse in der Lage, pneumatische Bremssysteme anzubieten. Das

Unternehmen fertigt selbst pneumatische Bremssteuerungen und wird von den Abnehmern als Alternative zu Knorr-Bremse und SAB Wabco angesehen.

30. Ein befragter Nachfrager hat Bedenken dahingehend geäußert, daß Westinghouse als ein dritter Anbieter von kompletten Bremssystemen nicht mehr zur Verfügung stehe, wenn die bisher mit Mannesmann praktizierte Kooperation infolge des Zusammenschlusses ende. Die Ermittlungen haben ergeben, daß Westinghouse, Rexroth und das französische Unternehmen Dehousse (im letzten Jahr von Knorr-Bremse übernommen) in der Tat geplant hatten zusammenzuarbeiten, diese Zusammenarbeit aber nie umgesetzt haben. Lediglich Dehousse als Hersteller von Scheibenbremsen hätte zu dieser Kooperation ein Produkt beigesteuert, das weder Westinghouse noch Rexroth selber herstellen. Ansonsten ist Westinghouse in der Lage, alle Elemente des pneumatischen Bremssystems selber zu fertigen und ist nicht auf Rexroth angewiesen, um als Anbieter von kompletten Bremssystemen aufzutreten. Folglich werden durch den Zusammenschluß auch nicht die Wettbewerbschancen kleinerer Anbieter auf dem Markt vermindert.
31. Auf dem Markt für Gleitschutz sind eine Reihe kleinerer und mittelständischer Unternehmen tätig, die sich auf diesen Bereich spezialisiert haben. Sie verfügen alle über die erforderliche UIC-Zulassung für ihre Produkte und sind somit in der Lage, den Verhaltensspielraum von Knorr-Bremse/Rexroth erfolgreich zu kontrollieren. Daneben sind Unternehmen, die wie SAB Wabco diese Komponenten als Bestandteil ihrer Bremssysteme herstellen, jederzeit in der Lage, diese auch gesondert zu vertreiben. Die Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung infolge des Zusammenschlusses ist folglich nicht zu erwarten.
32. Die Abnehmerseite für Bremssysteme ist ebenfalls sehr konzentriert. Mit Unternehmen wie Siemens, ADtranz, Alstom und Bombardier treten als Nachfrager umsatzstarke Großunternehmen auf, die den Preisdruck, dem sie von den Endabnehmern, im wesentlichen den öffentlichen Bahnbetreibern, ausgesetzt sind, erfolgreich an ihre Zulieferer weitergeben konnten. Die Nachfragemacht dieser Unternehmen zeigt sich insbesondere in der Tatsache, daß sie in den letzten Jahren Preisrückgänge im Zulieferbereich von um die 20% durchsetzen konnten.
33. Angesichts dieser Marktstruktur und den geringen Änderungen, den der Zusammenschluß von Knorr-Bremse mit Rexroth bewirkt, ist die Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung der Knorr-Bremse auf den hier untersuchten Produktmärkten nicht zu erwarten.

c) Frage der gemeinsamen Marktbeherrschung

34. Auf den untersuchten Märkten für pneumatische Bremsen wird nach dem Zusammenschluß eine Marktstruktur entstehen, in welcher der Wettbewerb im wesentlichen auf zwei oder drei Anbieter (Knorr-Bremse und SAB Wabco, zum Teil Westinghouse) beschränkt ist. Aufgrund der Entwicklung hin zur Nachfrage kompletter Bremssysteme und der Übertragung der Systemverantwortlichkeit auf den Zulieferer zeichnet sich diese Entwicklung seit längerem ab. Ein wettbewerbsloses Parallelverhalten als Folge des vorliegenden Zusammenschlusses ist jedoch aus den folgenden Gründen nicht wahrscheinlich.
35. Zunächst ist die Nachfrageseite sehr konzentriert. Diese haben vor allem in den letzten Jahren beträchtlichen Kosten- und Preisdruck auf ihre Zulieferer ausgeübt.

Einzelne Abnehmer haben von Preisrückgängen im Zulieferbereich für Schienenfahrzeuge von bis zu 40%, im Bereich der Bremsen jedenfalls in einer Größenordnung von um die 20% gesprochen.

36. Neben den Preisen werden als wichtigste Kriterien für die Auswahl eines Zulieferers die Qualität der technischen Lösungen, die Erfahrungen und Innovationskraft genannt. Bremssysteme für Schienenfahrzeuge sind überwiegend heterogene Produkte, die auf die Bedürfnisse des Abnehmers bzw. des Endkunden zugeschnitten werden. Dementsprechend ist die Markttransparenz begrenzt.
37. Die Ermittlungen haben ferner erwiesen, daß Westinghouse in der Regel als nennenswerte Alternative zu Knorr-Bremse und SAB Wabco angesehen wird. Das Unternehmen hat seine Stärke zwar nach wie vor auf dem heimischen britischen Markt, wo die Erfüllung der UIC Standards bislang nicht erforderlich war. Die befragten Nachfrager haben jedoch angegeben, daß sie Westinghouse bei der Vergabe von Entwicklungsaufträgen berücksichtigen und als Alternative zu den beiden führenden Herstellern von Bremssystemen ansehen. Damit ist Westinghouse geeignet, den Verhaltensspielraum von Knorr-Bremse und SAB Wabco hinreichend zu kontrollieren.
38. Ferner stehen auch keine strukturellen Verbindungen zwischen den in Betracht kommenden Wettbewerbern. Knorr-Bremse und SAB Wabco sind weder gemeinsame Gesellschafter in Gemeinschaftsunternehmen, noch findet ein Technologieaustausch zwischen beiden Unternehmen statt.
39. Der Zusammenschluß wird die Marktstruktur in den betroffenen Märkten, in denen bereits eine oligopolistische Struktur besteht, aufgrund des geringen Marktanteils- und Umsatzzuwachses nicht grundlegend ändern. Da die Untersuchung keine Anhaltspunkte für wettbewerbswidriges Parallelverhalten in der Vergangenheit ergeben hat, ist auszuschließen, daß der Zusammenschluß ein solches bewirken wird.
40. Aufgrund dieser Feststellungen bestehen insgesamt keine schwerwiegenden Bedenken dahingehend, daß das angemeldete Gemeinschaftsunternehmen allein oder gemeinsam mit SAB Wabco eine beherrschende Stellung auf den OEM-Märkten für pneumatische Bremsen begründen oder verstärken wird.

2. Bremsen für den unabhängigen Ersatzteilmarkt (IAM)

41. Im IAM ist Rexroth lediglich in der Produktion und dem Vertrieb von Gleitschutz tätig. Das Marktvolumen entspricht ca. 6 Mio. EUR. Knorr-Bremse erzielt Umsätze von unter [...] EUR in diesem Bereich, während Rexroth Gleitschutz-Produkte für [...] EUR umgesetzt hat. Auf dem Markt sind eine Reihe kleinerer spezialisierter Anbieter wie das italienische Unternehmen Parizzi, daneben aber auch große Anbieter wie Westinghouse tätig. Der Zusammenschluß eröffnet Knorr-Bremse/Rexroth nicht die Möglichkeit, sich unkontrolliert vom Wettbewerb zu verhalten. Andere Gleitschutzhersteller, die im IAM tätig sind, können jederzeit auch Gleitschutz für die Nachrüstung von Schienenfahrzeugen anbieten, sollten sie diesen Bereich als gewinnversprechend ansehen.
42. Dementsprechend ist nicht zu erwarten, daß der Zusammenschluß eine marktbeherrschende Stellung der Knorr-Bremse bei Komponenten für den unabhängigen Ersatzteilmarkt entsteht oder verstärkt wird.

VI. Ergebnis

43. Aus diesen Gründen hat die Kommission entschieden, den Zusammenschluß für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und mit dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Art. 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung.

Für die Kommission