



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 03/04/2001

K(2001) 1032 endg.

**ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION**

**vom 03/04/2001**

**zur Erklärung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen  
Markt und dem EWR-Abkommen**

**(Sache Nr. COMP/M.2139 – Bombardier/ADtranz)**

VERTRAULICH

**Entscheidung der Kommission**

**vom 03/04/2001**

**zur Erklärung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen**

**(Sache Nr. COMP/M.2139 – Bombardier/ADtranz)**

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (im Folgenden: „EWR-Abkommen“), insbesondere auf Artikel 57,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (im Folgenden: „Fusionskontrollverordnung“)<sup>1</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1310/97<sup>2</sup>, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 2,

gestützt auf den Beschluss der Kommission vom 6. Dezember 2000, in dieser Sache ein Verfahren einzuleiten,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Unternehmenszusammenschlüsse<sup>3</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Am 20. Oktober 2000 ging bei der Kommission gemäß Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens ein, dem zufolge der Konzern Bombardier Inc. (im Folgenden: “Bombardier”) die alleinige Kontrolle über die DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (im Folgenden: “ADtranz”) erlangen wird und die beiden Unternehmen ihre weltweiten Geschäftstätigkeiten zusammenlegen wollen.

---

<sup>1</sup> ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 1; Berichtigung ABl. L 257 vom 21.9.1990, S. 13.

<sup>2</sup> ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1; Berichtigung ABl. L 40 vom 13.2.1998, S. 17.

<sup>3</sup> ABl. C L...]\* vom L...]\* 2000, S. L...]\*.

2. Am 6. Dezember 2000 beschloss die Kommission, auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c) der Fusionskontrollverordnung ein förmliches Prüfverfahren einzuleiten, weil der angemeldete Zusammenschluss Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gab.

## **I. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN**

Bombardier ist ein kanadischer Konzern, der Flugzeuge, Schienenfahrzeuge und Schienenfahrzeugsysteme sowie Freizeitfahrzeuge entwirft, entwickelt, herstellt und vertreibt. Daneben bietet er Dienstleistungen in Verbindung mit seinen Hauptprodukten und Kerngeschäftstätigkeiten sowie Finanzdienstleistungen an und ist im Immobiliengeschäft tätig. Seine Produktionsstätten befinden sich hauptsächlich in Nordamerika und Westeuropa. Der Bombardier-Konzern erwirtschaftet mehr als 90 % seines Umsatzes außerhalb Kanadas.

3. Das Unternehmen ADtranz, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler AG, produziert und vertreibt Schienenfahrzeuge („rollendes Material“), Bahnfahrwegsysteme und signaltechnische Ausrüstungen. Es hatte bereits vor dem Zusammenschlussvorhaben und unabhängig davon beschlossen, sich auf sein Kerngeschäft, d. h. Schienenfahrzeuge, zu konzentrieren. Dementsprechend hat es eine verbindliche Vereinbarung über den Verkauf des Bahnfahrweggeschäfts an die britische Unternehmensgruppe Balfour Beatty - vorbehaltlich der Zustimmung der britischen Wettbewerbsbehörde - geschlossen. Des Weiteren beabsichtigt ADtranz, den Unternehmensbereich Signaltechnik abzustoßen; hierfür gibt es allerdings noch keinen Kaufinteressenten.

## **II. DER ZUSAMMENSCHLUSS**

4. Der Bombardier-Konzern möchte mittels Erwerb und Übertragung sämtlicher Anteilsrechte, die sich derzeit im Eigentum der DaimlerChrysler AG befinden, die alleinige Kontrolle über das Unternehmen ADtranz erlangen. Damit stellt das angemeldete Vorhaben einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung dar.

## **III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG**

5. Die beteiligten Unternehmen setzen zusammen weltweit mehr als 5 Mrd. EUR<sup>4</sup> um (der Umsatz von Bombardier betrug in dem am 31. Januar 2000 endenden Geschäftsjahr 8,598 Mrd. EUR; der Umsatz von ADtranz lag in dem am 31. Dezember 1999 endenden Geschäftsjahr bei 3,56 Mrd. EUR). Gemeinschaftsweit erzielen sie einen Umsatz von jeweils mehr als 250 Mio. EUR (Bombardier: [mehr als 250 Mio. EUR]\* in dem am 31. Januar 2000 endenden Geschäftsjahr; ADtranz: [mehr als 250 Mio. EUR]\* in dem am 31. Dezember 1999 endenden Geschäftsjahr), aber nicht mehr als zwei Drittel davon in ein und demselben Mitgliedstaat. Das

---

<sup>4</sup> Der Umsatz wurde nach Maßgabe des Artikels 5 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung und der Mitteilung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes im Sinne der Fusionskontrollverordnung (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S. 25) ermittelt.

angemeldete Zusammenschlussvorhaben hat somit gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung. Der Sachverhalt erfüllt jedoch nicht die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit mit der EFTA-Überwachungsbehörde gemäß Artikel 57 EWR-Abkommen.

#### **IV. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG**

##### **A. SACHLICH RELEVANTE MÄRKTE**

6. In der Entscheidung in der Sache Nr. IV/M.580 – *ABB/Daimler-Benz*<sup>5</sup> hat die Kommission den Bahntechnikmarkt in die fünf Produktgruppen Fernverkehrsfahrzeuge, Regionalverkehrsfahrzeuge, Nahverkehrsfahrzeuge, Bahnfahrwegsysteme und Sonstiges unterteilt, die jeweils die relevanten Einzelproduktmärkte E- und D-Lokomotiven, Triebfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und mit Dieselantrieb, Reisezugwagen und Güterwaggons, Straßenbahnen und U-Bahnen, Bau- und Ersatzteile sowie Instandhaltung umfassen. Wie die Marktuntersuchung im vorliegenden Fall ergeben hat, sind diese Unterteilungen zwar noch weitgehend gültig, müssen aber weiter differenziert werden. Für die Beurteilung des fraglichen Zusammenschlusses sind demnach folgende Produktmärkte relevant:

- Hochgeschwindigkeitszüge
- Elektrotriebzüge („electrical multiple units“ bzw. EMUs) und Dieseltriebzüge („diesel multiple units“ bzw. DMUs) für Fernverbindungen (im Folgenden: „Intercity-Züge“ bzw. „Fernverkehrszüge“)
- Elektro- oder Dieseltriebzüge für den Regionalverkehr (im Folgenden: „Regionalverkehrszüge“)
- Reisezugwagen
- Straßen- und Stadtbahnen (letztere werden auch als „light rail vehicles“ bzw. LRVs bezeichnet)
- U-Bahnen
- Flughafenbahnen („airport people movers“ bzw. APMs)
- schwere Instandhaltungsarbeiten
- leichte Instandhaltungsarbeiten und
- Modernisierung von Schienenfahrzeugen

---

<sup>5</sup> Siehe Randnummer 9 der Entscheidung 97/25/EG der Kommission vom 18. Oktober 1995 (ABl. L 11 vom 14.1.1997, S. 1).

\* Teile dieses Textes wurden ausgelassen, um zu gewährleisten, daß keine vertraulichen Informationen bekanntgegeben werden; diese Teile sind durch eckige Klammern und ein Sternchen gekennzeichnet.

7. Hochgeschwindigkeitszüge wie der französische *TGV*<sup>6</sup> des Herstellers Alstom oder der deutsche *ICE*<sup>7</sup> sind hochintegrierte Züge mit Eigen- oder Lokomotivantrieb, ausgelegt für große Entfernungen und Reisegeschwindigkeiten über 250 km/h, die auf konventionellen Gleiskörpern verkehren. In vielen Fällen werden jedoch eigene Trassen für sehr hohe Geschwindigkeiten - in der Regel zwischen 270 und 300 km/h - angelegt.
  
9. Bei Fernverkehrs- bzw. Intercity-Triebzügen sind die Antriebseinheiten vollständig in den Zug integriert, so dass Reisezugwagen und Lokomotiven ein Ganzes bilden. Solche Züge sind zwar nicht trennbar, können aber zur Erhöhung der Kapazität aneinander gekoppelt werden. Sie sind für Fernverbindungen zwischen Städten auf herkömmlichen Gleiskörpern und Geschwindigkeiten zwischen 160 und 250 km/h, zum Teil auch mit Neigetechnik, konzipiert. Es gibt grundsätzlich zwei Typen von Intercity-Triebzügen: Elektro- und Dieseltriebzüge (EMUs und DMUs). Hier überschneidet sich das Produktangebot der am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen. Da die Marktanteilsaddition aber nicht nennenswert ist, erübrigt es sich im vorliegenden Fall zu klären, ob Elektro- und Dieseltriebzüge für den Fernverkehr zwei unterschiedliche Produktmärkte bilden.
  
10. Regionalverkehrszüge sind ein- oder mehrteilige Triebzüge, die für niedrigere Geschwindigkeiten (bis zu 160 km/h) ausgelegt sind. Wie im Fall der Intercity-Züge<sup>8</sup> kann aber auch hier offen gelassen werden, ob Regionalverkehrszüge mit Elektro- bzw. mit Dieselantrieb (EMUs und DMUs) zwei getrennte Produktmärkte sind. Die beteiligten Unternehmen haben angeregt, diesen Produktmarkt je nach der Anzahl der Sitzplätze in drei Marktsegmente - Triebzüge mit weniger als 100 Sitzplätzen, Triebzüge mit 100 bis 170 Sitzplätzen und Berufsverkehrszüge mit mehr als 170 Sitzplätzen - zu untergliedern. Dieser Einteilung haben jedoch die meisten der Unternehmen widersprochen, welche die Kommission im Rahmen der Branchenuntersuchung befragt hat. Viele Abnehmer gaben an, sie würden ihre Fahrzeugbestellungen keineswegs nach diesem Schema aufgeben, das ihnen willkürlich erscheint, denn es sei gängige Praxis, Züge zur Deckung des Bedarfs in Spitzenzeiten zusammenzukoppeln bzw. Züge mit engerer Bestuhlung zu ordern. Nach Ansicht einiger Kunden ist allerdings eine Einteilung in ein- und zweistöckige Fahrzeuge denkbar. Hierauf braucht jedoch nicht näher eingegangen zu werden, da es für die wettbewerbsrechtliche Würdigung des Zusammenschlusses irrelevant ist.
  
11. Von dritter Seite wurde darauf hingewiesen, dass zwischen Fern- und Regionalverkehrszügen keine strikte Trennung möglich ist, da es keine allgemein anerkannte Branchendefinition gebe. Es trifft zwar zu, dass sich die beiden Produktmärkte zumindest in einigen Fällen überschneiden. Dennoch gibt es Produktmerkmale, die der Unterscheidung eine gewisse Aussagekraft verleihen: So sind bei Regionalverkehrszügen, die häufig anhalten müssen, hohe Geschwindigkeiten kein ausschlaggebender Faktor. Weiterhin besteht zumindest in Deutschland allgemeines Einverständnis darüber, dass Regionalverkehrszüge nur für Geschwindigkeiten bis 160 km/h ausgelegt sind. Ferner ist das Platzangebot bei

---

<sup>6</sup> Abkürzung für „Train à grande vitesse“ (Hochgeschwindigkeitszug).

<sup>7</sup> Abkürzung für „Intercity Express“.

<sup>8</sup> Siehe vorhergehende Randnummer.

solchen Zügen wichtiger als der Komfort. Alle diese Produktanforderungen spiegeln sich in den technischen Eigenschaften - u. a. Antriebssysteme für niedrigere Geschwindigkeiten oder funktionale Innenausstattung - wider. Aus Sicht der Nachfrage handelt es sich somit um zwei unterschiedliche Produkte. Für die Angebotsseite wiederum gilt, dass die großen Hersteller ausnahmslos beide Märkte bedienen. Lediglich kleinere Anbieter wie Stadler und Jenbacher sind nur in einem Segment - Regionalverkehrszüge - tätig; sie müssten hohe Summen investieren, wollten sie ihre Produktion auf Fernverkehrszüge umstellen. Die Unterscheidung zwischen Fern- und Regionalverkehrszügen wird somit für diese Entscheidung beibehalten.

12. Der Reisezugwagenmarkt umfasst alle Schienenfahrzeuge ohne Eigenantrieb, die von Lokomotiven unterschiedlicher Typen angetrieben werden und der Beförderung von Passagieren vor allem auf Fernverkehrsstrecken, in kleinerem Umfang aber auch auf Regionalstrecken, dienen. Da sie nicht über einen eigenen Antrieb verfügen, können sie leichter an die Bedingungen in unterschiedlichen Ländern angepasst werden. Außerdem ist ihre Herstellung technisch bedeutend einfacher als die Produktion von anderem rollendem Material.
13. In Bezug auf den Straßenbahn- und Stadtbahnmarkt haben die beteiligten Unternehmen eine Trennung in Niederflur- und Hochflurbahnen vorgeschlagen. Die Befragungen der Kommission haben ergeben, dass auf der Nachfrageseite ein klarer Trend zu Niederflur-Straßenbahnen besteht, da städtische Verkehrsbetriebe Hochflurbahnen bei Erreichen des Endes ihres Lebenszyklus zunehmend durch Niederflurbahnen ersetzen. Der Einsatz von Niederflur-Straßenbahnen erfordert in der Regel allerdings Investitionen in eine entsprechende Infrastruktur, nämlich angepasste Bahnsteige, die den ebenerdigen Einstieg ermöglichen. Es ist zwar technisch nicht unmöglich, wieder auf das andere System umzusteigen, und manche Straßenbahnbetreiber lassen auf ein und denselben Gleisen sowohl Hoch- als auch Niederflurbahnen fahren. Dennoch dürften Betreiber, die einmal das Niederflurssystem eingeführt haben, nicht so schnell bereit sein, wieder zu einer Hochflurbahn zurückzukehren. Der Grund dafür liegt unter anderem darin, dass die Investitionen in Bahnsteige für den Niederflurverkehr verloren wären und dass der mit dem ebenerdigen Einstieg verbundene Komfort nicht mehr als wertvoller Vorteil angepriesen werden kann. Davon abgesehen sind Niederflur-Straßenbahnen in vielen Fällen die beste Lösung, wenn es darum geht, gesetzlichen Vorschriften oder lokalpolitischen Maßnahmen Genüge zu tun, mit denen behinderten Menschen der Zugang zum öffentlichen Nahverkehr erleichtert werden soll. Aus Sicht der Anbieter allerdings gibt es, wie die Branchenuntersuchung der Kommission ergeben hat, klare Anzeichen für die gegenseitige Substituierbarkeit von Hochflur- und Niederflur-Straßenbahnen. Damit dürften die beiden Segmente keine getrennten Produktmärkte bilden.

U-Bahnen bestehen aus elektrisch betriebenen, stahl- oder gummibereiften Fahrzeugen, die auf einem eigenen - in der Regel unterirdisch angelegten - Schienennetz Personen innerhalb einer Stadt befördern. Sie sind insbesondere aufgrund ihrer größeren Kapazität normalerweise schwerer und robuster als Stadtbahnen und haben zu Spitzenzeiten ein hohes Passagieraufkommen zu bewältigen. Ferner müssen sie vor allem wegen der kurzen Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen schnell beschleunigen und abbremsen können.

Flughafenbahnen bzw. „Airport People Movers“ (APMs) sind vollautomatische Fahrzeuge, die auf Flughäfen in das Gesamtsystem zur Beförderung der Passagiere zwischen Flugzeugen und Terminals bzw. zwischen verschiedenen Terminals integriert sind. Rasches Ein- bzw. Aussteigen ist wegen der kurzen Reisezeiten und der Tatsache, dass viele Passagiere Gepäck mit sich führen, ein wesentliches Kriterium, das große Türen und eine geringe Sitzplatzanzahl mit sich bringt. Wegen der relativen Einfachheit der befahrenen Strecken sind ferner die Leitsysteme viel unkomplizierter als bei anderen automatischen - d. h. fahrerlosen - Verkehrssystemen („automated guided transports“ bzw. AGTs).

14. Hinsichtlich Instandhaltung und Modernisierung legen die Ergebnisse der Branchenuntersuchung eine Unterteilung in drei Produktmärkte nahe: leichte Instandhaltungsarbeiten, schwere Instandhaltungsarbeiten und Modernisierung von Schienenfahrzeugen. Zur leichten Instandhaltung zählen laufende Reparaturen, der Austausch von Bauteilen und regelmäßige Sicherheitskontrollen. Die schweren Instandhaltungsarbeiten umfassen größere Eingriffe sowie Arbeiten zur Generalüberholung von Schienenfahrzeugen in zentralen Werkstätten, die weniger regelmäßig und in größeren zeitlichen Abständen durchgeführt werden und mehrere Tage oder Wochen in Anspruch nehmen. Modernisierung wiederum beinhaltet den Umbau oder die technische Anpassung von rollendem Material an ein völlig neues Konzept oder Baumuster; dabei bleibt häufig nur noch der Wagenkasten intakt. Da diese drei Dienstleistungsarten jeweils spezielle Ausrüstungen, Fähigkeiten und Techniken erfordern, sind sie als eigenständige Produktmärkte anzusehen.

## **B. RÄUMLICH RELEVANTE MÄRKTE**

*Einzelstaatliche Märkte für Regionalverkehrszüge, Straßen- und Stadtbahnen sowie U-Bahnen*

15. In der Sache *ABB/Daimler-Benz* stellte die Kommission 1995 fest, dass die räumlich relevanten Schienenfahrzeugmärkte zumindest in denjenigen Mitgliedstaaten noch national geprägt sind, die über eine große inländische Bahntechnikindustrie verfügen, welche den Bedarf der Abnehmer decken kann.<sup>9</sup> In Fällen aus jüngerer Zeit wurde die Frage offen gelassen (siehe Entscheidungen in den Sachen Nr. COMP/M.2069 – *Alstom/Fiat Ferroviaria*<sup>10</sup> und Nr. COMP/M.1446 – *DaimlerChrysler/ADtranz*<sup>11</sup>). Nach gründlicher Analyse der Branche ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass sich die Marktmerkmale seit ihrer Entscheidung in der Sache *ABB/Daimler-Benz* kaum verändert haben.
16. Nach Auffassung von Bombardier hat der Markt für rollendes Material europäische Dimension, da sich die Bahntechnikbranche seit der Entscheidung in der Sache *ABB/Daimler-Benz* deutlich in die Richtung eines europaweiten Wirtschaftszweigs

---

<sup>9</sup> Siehe Randnummern 41 und 42 der Entscheidung 97/25/EG, a.a.O.

<sup>10</sup> Siehe Randnummer 18 der Entscheidung der Kommission vom 18. September 2000.

<sup>11</sup> Siehe Randnummer 18 der Entscheidung der Kommission vom 15. März 1999 (ABl. C 97 vom 9.4.1999, S. 7).

entwickelt habe. Der Konzern begründet dies unter anderem damit, dass die gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften über die Vergabe öffentlicher Aufträge nunmehr auch für die Ausschreibung von Zugaufträgen gelten und die Praxis, Großaufträge vorzugsweise dem führenden inländischen Anbieter zu erteilen, in Frage stellen. Dementsprechend würden die Hersteller inzwischen europaweit und sogar über die Grenzen des EWR hinaus konkurrieren. So habe eine wachsende Zahl von EG-Mitgliedstaaten wie das Vereinigte Königreich, Spanien, Portugal und Finnland bereits Aufträge an ausländische Unternehmen vergeben. Und selbst in Mitgliedstaaten wie Deutschland, Frankreich und Italien, wo Aufträge weiterhin an heimische Hersteller oder an Konsortien vergeben werden, an denen auch ein inländischer Anbieter beteiligt ist, würden Zugerhersteller aus anderen EG-Mitgliedstaaten oder aus Drittländern konkurrierende Angebote einreichen. Die europaweite Ausschreibung müsse auch vor dem Hintergrund der zunehmenden Standardisierung bahntechnischer Ausrüstungen und Infrastruktur in Europa gesehen werden. So böten die führenden Unternehmen der Branche zunehmend statt maßgeschneiderter Einzelprojekte sog. Produkt-Plattformen an, die alle Kundenanforderungen in Bezug auf eine begrenzte Zahl von Basisprodukten erfüllen. Dies trägt nach Ansicht des Bombardier-Konzerns zur Senkung der Marktzutrittsschranken und zur Erleichterung europaweiter Ausschreibungen bei.

Die von der Kommission angestellte Marktuntersuchung hat jedoch zu einem anderen Ergebnis geführt, nämlich, dass sich zumindest in den Mitgliedstaaten mit einer starken heimischen Bahntechnikindustrie die Märkte weitgehend noch auf einzelne Länder beschränken. Zum Beispiel in Deutschland, wo bislang nicht nur die Aufträge für Schienenfahrzeuge fast ausschließlich an Hauptauftragnehmer oder führende Hersteller mit Sitz im Land vergeben werden, sondern wo sich auch trotz der EG-Vergabevorschriften und des Trends zur Standardisierung kaum echte ausländische Anbieter an Ausschreibungen beteiligen. Die einzigen erwähnenswerten Ausnahmen sind die französische Firma Alstom und der kanadische Bombardier-Konzern. Ein wesentlicher Grund für deren erfolgreiche Teilnahme an Ausschreibungen in Deutschland ist allerdings der Umstand, dass sie zunächst Konsortien mit deutschen Unternehmen bildeten und später deutsche Unternehmen aufkauften: So übernahm Alstom die Linke Hoffmann Busch GmbH, Salzgitter (im Folgenden: „LHB“), Bombardier die Unternehmen Talbot und Deutsche Waggonbau (im Folgenden: „DWA“)<sup>12</sup>. Damit sind Alstom und Bombardier selbst ein Beleg für die Annahme eines einzelstaatlichen Markts im Falle Deutschlands.

Unterstützung für diese Einschätzung fand die Kommission bei den meisten Wettbewerbern und Abnehmern der am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen. Danach stünden einer Europäisierung der betreffenden Märkte weiterhin die unterschiedlichen Infrastrukturanforderungen der einzelnen Mitgliedstaaten im Wege. Das heißt, dass trotz der Umsetzung der einschlägigen EG-Vorschriften das wirkliche Hindernis für eine europaweite Auftragsvergabe in den unterschiedlichen nationalen Normen für die Eisenbahninfrastruktur liegt.

---

<sup>12</sup> Siehe Entscheidung der Kommission vom 29. Januar 1998 in der Sache Nr. IV/M.1064 – *Bombardier/DWA* (ABl. C 49 vom 14.2.1998, S. 13).

Weder die beteiligten Unternehmen noch die Branchenuntersuchung haben aussagekräftige Beweise dafür geliefert, dass sich die nationalen Märkte in dem Fünfjahreszeitraum, den die Kommission im Fall *ABB/Daimler-Benz* unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Bahntechnikbranche für eine Marktöffnung prognostiziert hatte<sup>13</sup>, auch tatsächlich öffnen werden. Die Argumente, die seinerzeit gegen die Annahme eines auf Deutschland beschränkten Markts angeführt wurden, sind weitgehend identisch mit denen, welche die beteiligten Unternehmen im vorliegenden Fall vorbringen. Auch die Ergebnisse der Marktuntersuchung entsprechen denen im Fall *ABB/Daimler-Benz*. Es gibt daher keinen Grund für die Annahme, dass die Faktoren (vor allem der Markteintritt ausländischer Wettbewerber und ein ausreichendes Maß an Standardisierung wie zum Beispiel im Rahmen des Branchenforums MARIE<sup>14</sup>), die schon in den vergangenen fünf Jahren wenig bewegt haben, in naher Zukunft einen stärkeren Wandel der Marktverhältnisse bewirken werden.

Bemerkenswerterweise hat der Bombardier-Konzern selbst in internen Strategiepapieren, die er der Kommission zusammen mit der Anmeldung vorlegte, argumentiert, dass er sich in der Vergangenheit gezwungen sah, Präsenz vor Ort zu zeigen, weshalb er gängiger Praxis folgend in bestimmten Zielmärkten heimische Hersteller aufgekauft und ein weites Netz lokaler Produktionsstätten aufrecht erhalten habe. Haupthinderungsgrund für die Europäisierung der einzelstaatlichen Märkte sei die mangelnde Harmonisierung technischer Normen für die bestehenden Infrastruktursysteme, weshalb die Integration extrem langsam vorangehe und möglicherweise niemals erreicht werde.

Die Kommission stellt daher fest, dass sich die Märkte für Regionalverkehrszüge, Straßen- und Stadtbahnen bzw. U-Bahnen noch stets auf einzelne Staaten beschränken.

*Keine Marktabgrenzung bei Hochgeschwindigkeitszügen, Intercity-Zügen, Reisezugwagen und Flughafenbahnen*

Der Mangel an Harmonisierung hat selbst bei den Produkten, bei denen eine Tendenz zur Öffnung nationaler Märkte zu erkennen ist, enorme finanzielle Folgen. So benötigen Hochgeschwindigkeitszüge wie der *Thalys* oder der *ICE 3*<sup>15</sup>, um in mehr als einem Land eingesetzt werden zu können, mehrere Umformer. Damit wird das Produkt um bis zu 60 % teurer gegenüber der Konfiguration für nur ein Land. Die Abgrenzung des relevanten geographischen Markts für Hochgeschwindigkeitszüge kann jedoch offen gelassen werden, da der wettbewerbsrechtliche Befund in jedem Fall derselbe ist.

---

<sup>13</sup> Siehe Randnummer 43 der Entscheidung 97/25/EG, a.a.O.

<sup>14</sup> MARIE (Mass Transit Rail Initiative for Europe) ist eine freiwillige Initiative der Eisenbahnindustrie und der Schienennahverkehrsbetreiber unter der Schirmherrschaft der Europäischen Kommission. Sie soll helfen, Schienennahverkehrssysteme wettbewerbsfähiger zu machen und den Binnenmarkt im Wege der Standardisierung zu verwirklichen. Ihre Arbeitsbereiche umfassten die Harmonisierung von Baumustern, Finanzierungsinstrumente, Lebensdauerberechnungen und Vertragsbedingungen.

<sup>15</sup> Abkürzung für ICE-Züge der dritten Generation.

Die Kommission hat sich auch mit den Märkten für Intercity-Züge, Reisezugwagen und Flughafenbahnen befasst, und zwar sowohl auf nationaler Ebene als auch EWR-weit. Wie im Falle der Hochgeschwindigkeitszüge kann auch bei diesen Segmenten der Umfang des räumlichen relevanten Markts offen gelassen werden, da die Marktabgrenzung nichts am wettbewerbsrechtlichen Befund ändert.

#### *Einzelstaatliche Märkte bei Instandhaltungs- und Modernisierungsleistungen*

17. Die räumlich relevanten Märkte für die Durchführung von leichten bzw. schweren Instandhaltungs- und Modernisierungsarbeiten sind eindeutig national, wenn nicht sogar regional abzugrenzen. Die Ergebnisse der Marktuntersuchung bestätigen diesen Befund. Die Präsenz der Anbieter von Instandhaltungsdiensten vor Ort ist unerlässlich, da es für Bahnbetreiber unwirtschaftlich wäre, ihr rollendes Material lediglich zu Instandhaltungszwecken vom Einsatzgebiet an andere, weit entfernte Orte zu verbringen. Dies würde, ganz abgesehen von den Transportkosten, einen hohen Zeit- und Geldverlust bedeuten. Um diese Nachteile zu umgehen, führen viele Bahnbetreiber die Instandhaltungsarbeiten derzeit in betriebseigenen Depots durch. Dies dürfte sich auch ungeachtet der aufkommenden Tendenz von Bahnunternehmen, die Durchführung der Arbeiten nach außen zu verlagern und den Herstellern zu überlassen, die in diesem Fall ihrerseits unbedingt Präsenz vor Ort zeigen und örtliche Depots erwerben müssten, nicht ändern.

#### *Fazit*

Die Kommission vertritt aus den dargelegten Gründen die Auffassung, dass sich die räumlich relevanten Märkte für folgende Produkte und Dienstleistungen weiterhin auf einzelne Staaten beschränken: Regionalverkehrszüge, Straßen- und Stadtbahnen, U-Bahnen, Instandhaltung und Modernisierung. Bei Hochgeschwindigkeitszügen, Intercity-Zügen, Reisezugwagen und Flughafenbahnen deutet sich dagegen ein Trend zu umfassenderen, europaweiten Märkten an, deren genaue Abgrenzung sich jedoch erübrigt, da der wettbewerbsrechtliche Befund in jedem Fall derselbe ist.

### **C. ALLGEMEINE MARKTBEDINGUNGEN**

18. Hauptmerkmale der Bahntechnikbranche in Europa sind die Privatisierung und das zunehmende Kostenbewusstsein der Abnehmer, eine stetige Konzentration auf Seiten der Anbieter, der Trend zu Produkt-Plattformen und die Tatsache, dass Aufträge in der Branche grundsätzlich im Rahmen von Ausschreibungen vergeben werden.

#### *(1) Der Trend zu Produkt-Plattformen*

19. In der Vergangenheit arbeiteten Anbieter und Abnehmer bei dem Entwurf, der Entwicklung und der Herstellung bahntechnischer Produkte eng zusammen, so dass die Kunden direkten Einfluss darauf hatten, wie die Produkte auszusehen haben und wer sie herstellen soll („maßgeschneiderte Produkte“). Inzwischen geht die Tendenz dahin, dass die Hersteller den Kunden Produkte zur Auswahl anbieten, die sie selbst spezifiziert haben („Produkt-Plattformen“): Anstatt für jedes Projekt vollständig neue Fahrzeuge zu entwickeln, bieten die Hersteller allen Kunden nur eine begrenzte

Anzahl von Standard-Produktfamilien an. Selbst bei abweichenden nationalen oder kundenspezifischen Produkthanforderungen können die Hersteller mit dem Plattform-Konzept bei Zugkomponenten, die nicht an den speziellen Bedarf des Kunden angepasst werden müssen, Größen- und Verbundvorteile erzielen.

20. Siemens hat 1996 in Potsdam als erster Anbieter eine Stadtbahn als Plattform-Produkt auf den Markt gebracht. Das Angebot solcher Produkte übte seinerzeit einen erheblichen Druck auf die Preise aus und hatte allgemeine Preissenkungen zur Folge. Inzwischen haben alle namhaften europäischen Hersteller eigene Produkt-Plattformen entwickelt: Beispiele hierfür sind das Straßenbahn-Modell *Citadis*, das U-Bahn-Modell *Metropolis* und die Regionalverkehrs zug-Familien *X'Trapolis* und *Coradia* von Alstom, die Produktfamilien *Incentro* (Straßenbahn), *Movia* (U-Bahn), *Itino* (Regionalverkehrs zug) und *Crusaris* (Fernverkehrs zug) von ADtranz, die Straßenbahn-Familie *Sirio* von AnsaldoBreda oder das Straßenbahn-Modell *Combino*, das U-Bahn-Modell *MOMO* und das Regionalverkehrs zug-Modell *Desiro* von Siemens. Das Straßenbahn-Modell *Cityrunner* und die Regionalverkehrs zug-Familie *Talent* von Bombardier sind ebenfalls Produkt-Plattformen. In anderen Marktsegmenten bietet Bombardier allerdings keine Produkt-Plattformen an.
21. Dennoch gibt es - vor allem im Straßenbahnsegment - auch Kunden, die nur sehr ungern fertige Produkt-Plattformen kaufen und weiterhin auf individuellen, auf sie zugeschnittenen Produktlösungen bestehen.

#### (2) Die Abnehmer

22. Abnehmer von Schienenfahrzeugen sind nicht nur die nationalen Eisenbahngesellschaften, sondern zunehmend auch regionale oder lokale Verkehrsbetriebe bzw. Kommunen sowie immer mehr Privatunternehmen. Neben diesen, im Folgenden unter dem Begriff „Bahnbetreiber“ zusammengefassten Abnehmern gibt es noch eine Gruppe privater Kunden, die selbst keine Schienenverkehrsdienste erbringen, sondern sich auf die Vermietung von Schienenfahrzeugen an Bahnbetreiber spezialisiert haben.<sup>16</sup>
23. Privatisierung, weniger öffentliche Mittel und politischer Druck zur Entwicklung rentabler Schienenverkehrssysteme haben dazu geführt, dass Bahnbetreiber bei der Materialbeschaffung stärker auf technische und finanzielle Aspekte achten und ihre Nachfragemacht wirksamer einsetzen. Beschaffungspools und Einkaufsgemeinschaften haben in den letzten Jahren immer stärkere Verbreitung gefunden, auch unter lokalen Bahnbetreibern.
24. Das Interesse der Abnehmer richtet sich immer stärker auf Aspekte wie Produktqualität, Lebenszykluskosten und Auftragsverwaltung. Die Fähigkeit eines Herstellers, alleine oder als Anführer eines Konsortiums komplette Produkte anzubieten und die Verantwortung für die Produktion zu übernehmen, ist inzwischen eines der wichtigsten Kriterien, nach denen sich Käufer von rollendem Material ihre Lieferanten aussuchen.

---

<sup>16</sup> Diese Abnehmer werden auch als Schienenfahrzeug-Leasinggesellschaften („rolling stock leasing companies“ bzw. „ROSCOs“) bezeichnet.

### *(3) Die Hersteller*

25. Nur vier der großen europäischen Anbieter von rollendem Material stellen außer mechanischen Bauteilen auch elektrische Antriebe für Schienenfahrzeuge her: ADtranz, Alstom, AnsaldoBreda und Siemens. Diese Unternehmen, die ein komplettes Produkt aus einer Hand liefern können, werden auch als Systemanbieter bzw. Systemführer bezeichnet.
26. Daneben gibt es mehrere kleine Produzenten, die sich entweder auf die mechanischen oder auf die elektrischen Schienenfahrzeug-Komponenten spezialisiert haben. Mechanische Bauteile werden von den zwei spanischen Herstellern Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (im Folgenden: „CAF“) und Patentes Talgo (im Folgenden: „Talgo“) sowie der schweizerischen Stadler Rail AG (im Folgenden: „Stadler“) angeboten. Diese Unternehmen können allerdings auch vollständige Züge mit Dieselantrieb (DMUs) liefern.
27. Elektrische Antriebssysteme werden von der deutschen Kiepe Elektrik GmbH & Co. KG, Düsseldorf (im Folgenden: „Kiepe“)<sup>17</sup> und der österreichischen ELIN EBG Traction GmbH, Wien (im Folgenden: „ELIN“) angeboten. Diese beiden Unternehmen haben in der Vergangenheit Konsortien mit anderen Herstellern gebildet, um komplette Produktlösungen anbieten zu können. Der Bedarf an solchen Konsortien hat aber in jüngerer Zeit wegen der zunehmenden Konzentration und Integration in der Bahntechnikindustrie und der Einführung von Marken-Plattform-Produkten nachgelassen. Dies hat dazu geführt, dass die Anbieter elektrischer Antriebssysteme mittlerweile nicht mehr als Konsortialpartner auftreten, sondern als Zulieferer der Hersteller von Produkt-Plattformen.
28. Der Bombardier-Konzern hat bislang eine mittlere Position zwischen den Systembauern und den Teilkomponentenherstellern mit dem Hauptaugenmerk auf den mechanischen Schienenfahrzeug-Bauteilen eingenommen. Er liefert allerdings auch komplette Züge mit Dieselantrieb (DMUs) und hat bereits als Hauptauftragnehmer Angebote für den Bau elektrisch angetriebener Straßenbahnen, Stadtbahnen und Regionalverkehrszüge vor allem in Deutschland und Österreich eingereicht, wobei er eng mit Kiepe (im Straßenbahnsegment) bzw. ELIN (bei Straßenbahnen und Regionalverkehrszügen) zusammenarbeitete, die ihm die elektrischen Antriebe lieferten.

### *(4) Ausschreibungsmärkte; zugrunde gelegte Daten*

29. Bei der Ermittlung der Marktmacht von Schienenfahrzeugherstellern ist der Umstand zu berücksichtigen, dass die meisten Lieferaufträge im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen vergeben werden. Dementsprechend spiegeln Marktanteilsangaben nur die betreffenden Werte der Unternehmen wider, die den Zuschlag für einen bestimmten Auftrag erhalten haben; sie sagen nichts darüber aus, wie viele ernsthafte

---

<sup>17</sup> Kiepe ist ein unabhängiger Hersteller von elektrischen Antriebssystemen, die vor allem für Straßenbahnen und Trolleybusse bestimmt sind. Es gehörte früher zum Daimler-Benz-Konzern, der es als Vorbedingung für die Genehmigung seiner Fusion mit ABB (siehe Entscheidung in der Sache *ABB/Daimler-Benz*, a.a.O.) abstoßen musste, um sicherzustellen, dass im Markt noch ein eigenständiger Anbieter elektrischer Schienenfahrzeug-Komponenten verbleibt.

Konkurrenten ebenfalls ein Angebot eingereicht und damit Wettbewerbsdruck ausgeübt haben.

30. Hinzu kommt, dass die Nachfrage nach bahntechnischen Produkten im Lauf der Zeit schwankt. Das heißt, es muss ein ziemlich langer Zeitraum zugrunde gelegt werden, wenn man die Marktposition der beteiligten Unternehmen korrekt einschätzen will. Im vorliegenden Fall wurden die in Augenschein genommenen Marktanteile daher grundsätzlich anhand des durchschnittlichen mengenmäßigen Marktanteils der Unternehmen in dem Fünfjahreszeitraum 1995-1999 ermittelt. Dort, wo sich die Marktverhältnisse in den fünf Jahren sehr stark geändert haben, wurden auch kürzere Zeiträume betrachtet, um sicherzustellen, dass die Marktanteile die Wettbewerbslage nach Vollzug des Zusammenschlusses genauer widerspiegeln.
31. Weiterhin ist zu beachten, dass sich Unternehmen häufig auch im Rahmen eines Konsortiums an Ausschreibungen beteiligen. Bei Konsortien sieht die Kommission im vorliegenden Fall den Hauptauftragnehmer als das Unternehmen an, dem der Zuschlag erteilt wird; den übrigen Mitgliedern des Konsortiums werden Marktanteile entsprechend ihrem Anteil an diesem zugerechnet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Betrachtungsweise die Wettbewerbsposition der einzelnen Konsortialunternehmen nicht ganz korrekt wiedergibt, denn es ist durchaus möglich, dass bestimmte Mitglieder des Konsortiums problemlos ausgetauscht werden können, während andere für den Erhalt des Zuschlags von entscheidender Bedeutung sind. Bei Projekten, an denen Zulieferer wie Kiepe und ELIN mitwirken, werden die Marktanteile dagegen ausschließlich dem betreffenden Hauptauftragnehmer - üblicherweise dem Hersteller der mechanischen Schienenfahrzeug-Komponente - zugeordnet. Und in den Fällen, in denen Hersteller ihre Angebote über inländische Tochtergesellschaften einreichen<sup>18</sup>, werden die Bieterdaten und Marktanteile der jeweiligen Muttergesellschaft zugerechnet.
32. Die Kommission hat ausschließlich Erstaufträge zugrunde gelegt, die im Zeitraum 1995-1999 bzw. gegebenenfalls in kürzeren Zeiträumen vergeben wurden. Dagegen blieben Optionen, die in diesem Zeitraum von Abnehmern ausgeübt wurden, unberücksichtigt, weil sie auf zuvor erteilten Aufträgen beruhen und weil für sie nicht dieselben Wettbewerbsbedingungen gelten. So wurden einige Erstaufträge vor der Privatisierung von Bahnbetreibern und vor der Umsetzung der EG-Richtlinien über das öffentliche Auftragswesen in deutsches Recht vergeben.

#### **D. BETROFFENE MÄRKTE**

33. Das angemeldete Zusammenschlussvorhaben betrifft das Angebot von
  - Hochgeschwindigkeitszügen in Deutschland, in den Niederlanden und im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR),
  - Intercity-Zügen mit Eigenantrieb in Deutschland und im EWR,

---

<sup>18</sup> Der Alstom-Konzern etwa ist im deutschen Markt bislang vor allem durch die Tochtergesellschaft LHB vertreten; Bombardier wiederum ist die Muttergesellschaft des deutschen Herstellers DWA (siehe Randnummer 19).

- Reisezugwagen im EWR,
  - Regionalverkehrszügen in Deutschland,
  - Straßen- und Stadtbahnen in Österreich, Frankreich, Schweden und Deutschland,
  - U-Bahnen in Österreich und
  - schweren Instandhaltungsarbeiten im Vereinigten Königreich.
34. Die Geschäftstätigkeiten der am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen ergänzen sich bis zu einem gewissen Grad: Während Bombardier in erster Linie den mechanischen Schienenfahrzeugteil herstellt, bietet ADtranz neben der mechanischen Komponente auch den elektrischen Antrieb an. Das heißt, dass sich das Angebot der beteiligten Unternehmen in vielen Märkten nicht wirklich überschneidet, da sie Teil eines Konsortiums sind, in dem Bombardier für die mechanische und ADtranz für die elektrische Komponente zuständig ist. Dennoch kommt es vor allem bei Regionalverkehrszügen sowie bei Straßen- und Stadtbahnen zu erheblichen Überschneidungen, weil hier beide Unternehmen jeweils eigene Markenprodukte anbieten (ADtranz stellt auch mechanische Schienenfahrzeug-Komponenten her).

*(1) Das Angebot von Hochgeschwindigkeitszügen in Deutschland, in den Niederlanden und im EWR*

Bombardier und ADtranz sind beide Mitglieder des Konsortiums, das den Hochgeschwindigkeitszug *ICE 3* herstellt. Konsortialführer und Hauptauftragnehmer ist der Siemens-Konzern mit einem Anteil von [... %]\*. Der Rest entfällt auf die beteiligten Unternehmen (ADtranz: [... %]\*; Bombardier: [... %]\*). Im Zeitraum 1995-1999 sind EWR-weit insgesamt zwei Bestellungen für Hochgeschwindigkeitszüge aufgegeben worden. Auftraggeber waren die Deutsche Bahn AG bzw. die Nederlandse Spoorwegen (NS); beide Bahnbetreiber entschieden sich für den *ICE 3*. Da sowohl ADtranz als auch Bombardier im ICE-3-Konsortium mitwirken, kommt es weder in den Niederlanden noch in Deutschland zu einer echten Überschneidung ihrer Tätigkeiten. Dasselbe gilt auch für den Fall, dass der EWR als räumlich relevanter Markt angesehen wird.

In Bezug auf die Wettbewerbslage in diesem Segment ist festzustellen, dass Konsortien wegen der enormen Entwicklungskosten in der Branche weit verbreitet sind. Dies gilt nicht nur für den deutschen und den niederländischen Markt, die im vorliegenden Fall untersucht wurden, sondern auch für eine Reihe anderer geographischer Märkte in der EG und in Drittländern. So wird der italienische Hochgeschwindigkeitszug *ETR 500* von einem Konsortium aus AnsaldoBreda und ADtranz gebaut, das spanische Modell *Talgo 350* von einer aus Talgo, Siemens und ADtranz bestehenden Arbeitsgemeinschaft, in der die Firma Talgo für die Herstellung der Reisezugwagen zuständig ist. Alstom und Siemens, die beiden führenden Unternehmen der Branche in Europa, haben sich auch zusammengetan, um einen Auftrag in Taiwan zu erhalten.

Bombardier liefert die zentralen Reisezugwagen für den *ICE 3* und stellt zugleich - in einem Konsortium mit Alstom - mechanische Bauteile für das Konkurrenzprodukt *TGV* her. Das Unternehmen Alstom hat der Kommission

mitgeteilt, es könne für den Fall, dass der Bombardier-Konzern nach Vollzug des Zusammenschlusses nicht mehr zur Teilnahme an derartigen Projekten bereit sein sollte, problemlos Bombardier als Lieferanten der zentralen Reisezugwagen und sonstiger mechanischer Teile durch CAF oder AnsaldoBreda ersetzen.

Die Nachfrage weist ebenfalls eine hohe Konzentration auf, und zwar unabhängig davon, ob einzelstaatliche Märkte (zum Beispiel die Niederlande oder Deutschland) oder ein europaweiter Markt zugrunde gelegt wird. Abnehmer sind - außer im Vereinigten Königreich - jeweils die nationalen Eisenbahngesellschaften. Dies bedeutet, dass es in den meisten Ländern nur einen einzigen Käufer für das Produkt gibt. Die Eisenbahnunternehmen haben angefangen, Einkaufsgemeinschaften zu bilden. So schloss sich die belgische Staatsbahn SNCB 1989 mit der französischen und der britischen zusammen, um Hochgeschwindigkeitszüge des Modells *TGV Eurostar* zu erwerben. 1993 traf die SNCB ähnliche Vereinbarungen mit der französischen und der niederländischen Eisenbahn im Hinblick auf den Erwerb von *TGV-Thalys*-Zügen.

Die Deutsche Bahn und die französische Eisenbahngesellschaft SNCF sind die größten Abnehmer von Hochgeschwindigkeitszügen in Europa. Sie kündigten im Herbst 2000 an, dass sie die gemeinsame Vergabe eines Auftrags für den Bau von Hochgeschwindigkeitszügen der vierten Generation erwägen, die in Deutschland, Frankreich und anderen Ländern eingesetzt werden können. Die Wahrscheinlichkeit, dass für die Herstellung dieses Zuges ein neues Konsortium gebildet wird, ist sehr hoch. Alstom und Siemens verhandeln derzeit über die Konditionen zur Bildung eines solchen Konsortiums. Die am vorliegenden Zusammenschluss beteiligten Unternehmen haben angegeben, dass sie ebenfalls ernsthaft die Entwicklung eines Hochgeschwindigkeitszugs der vierten Generation erwägen.

#### *Fazit*

Die Wettbewerbslage wird sich mit Vollzug des Zusammenschlusses weder in Deutschland noch in den Niederlanden noch im EWR ändern, da Bombardier und ADtranz bereits jetzt an ein und demselben Konsortium (*ICE 3*) beteiligt sind. Der Bombardier-Konzern liefert zwar auch mechanische Bauteile für den *TGV* an Alstom, doch könnte er in dieser Eigenschaft, wie die Marktuntersuchung ergeben hat, problemlos durch andere Hersteller ersetzt werden. Außerdem ist es wahrscheinlich, dass das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen seinerseits einen Hochgeschwindigkeitszug entwickeln wird, was eine Stärkung des Wettbewerbs bedeuten würde. Außerdem ist der Markt auf der Nachfrageseite ebenfalls stark konzentriert und verfügen die Abnehmer über erhebliche Nachfragemacht, wodurch die Konzentration unter den Herstellern kompensiert wird. In der Regel gibt es pro Land nur einen Käufer, d. h. es besteht ein Nachfragemonopol; auf europäischer Ebene dagegen bilden große Abnehmer Einkaufsgemeinschaften. Der Zusammenschluss ist demnach nicht geeignet, eine beherrschende Marktstellung beim Angebot von Hochgeschwindigkeitszügen in Deutschland, in den Niederlanden oder im EWR zu begründen oder zu verstärken.

(2) *Das Angebot von Intercity-Zügen (Fernverkehrszügen) in Deutschland und im EWR*

Bei Intercity- bzw. Fernverkehrszügen überschneidet sich das Produktangebot der beteiligten Unternehmen nur auf dem deutschen Markt. Zwischen 1995 und 1999 wurden zwei Aufträge vergeben; in beiden Fällen war die Deutsche Bahn AG der Auftraggeber. Ein Auftrag ging an ADtranz, der andere an ein Konsortium unter der Führung von Siemens, an dem auch Bombardier als Lieferant der mechanischen Komponenten beteiligt ist. Siemens gab in seiner Antwort an die Kommission an, dass es Bombardier in dieser Eigenschaft leicht ersetzen könnte, falls der Konzern nach Vollzug des Zusammenschlusses nicht mehr zur Teilnahme an solchen Projekten bereit sein sollte. In Deutschland haben die Parteien daher insofern nicht miteinander konkurriert, als der Bombardier-Konzern dort kein eigenes Angebot eingereicht hat. An der Zahl der Anbieter (d. h. Systembauer) von Intercity-Zügen wird sich nach der Übernahme von ADtranz durch Bombardier nichts ändern.

Im Zeitraum 1995-1999 haben europaweit elf Ausschreibungen für Aufträge über insgesamt 1 482 Fahrzeuge im Gesamtwert von 2,4 Mrd. EUR stattgefunden, bei denen Alstom fünfmal (mehr als 50 % des gesamten Auftragswerts und -volumens), ADtranz zweimal und Bombardier einmal den Zuschlag erhielt. Die drei übrigen Aufträge gingen an Konsortien, wobei in zwei Fällen Siemens und in einem Alstom (zusammen mit CAF) der Hauptauftragnehmer war. Da das Unternehmen Alstom auch an einem der von Siemens angeführten Konsortien beteiligt war, erhielt es in sieben der elf Ausschreibungen den direkten bzw. indirekten (als Mitglied des betreffenden Konsortiums) Zuschlag. Damit ist Alstom eindeutig der Marktführer.

Wie bei den Hochgeschwindigkeitszügen weist auch in diesem Segment die Nachfrageseite eine hohe Konzentration auf. Dies kommt dadurch zum Ausdruck, dass es in den meisten Ländern jeweils nur einen Käufer - die nationale Eisenbahngesellschaft - gibt, der somit über erhebliche gegengewichtige Nachfragemacht verfügt. Die einzige Ausnahme bildet das Vereinigte Königreich, wo drei Aufträge vergeben wurden, die mehr als die Hälfte der europaweiten Nachfrage nach Intercity-Zügen ausmachten. Auftragsgeber sind hier allerdings große und mächtige Bahnbetreiber wie First Western Group oder Connex, die international operieren und hinter denen Finanzierungsgesellschaften stehen, welche ihrerseits Tochterunternehmen multinationaler Großbanken wie HSBC sind.

### *Fazit*

Auf dem deutschen Markt wird sich die Wettbewerbslage infolge des Zusammenschlusses nicht wesentlich ändern. Legt man den EWR als räumlich relevanten Markt zugrunde, wäre das neue Unternehmen - mit Abstand zum Marktführer Alstom - der zweitgrößte Anbieter. Siemens wird von allen Abnehmern als integrierter Anbieter von Format angesehen. Außerdem verfügen die Nachfrager - die nationalen Eisenbahngesellschaften bzw. die privaten Bahnbetreiber im Falle des Vereinigten Königreichs - über erhebliche Macht. Die Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Marktstellung der beteiligten Unternehmen bei Intercity-Zügen in Deutschland oder im EWR ist damit ausgeschlossen.

### *(3) Das Angebot von Reisezugwagen im EWR*

Das Produktangebot der beteiligten Unternehmen in diesem Segment ergänzt sich weitgehend, da es sich auf keinem einzigen nationalen Markt überschneidet (Bombardier und ADtranz haben in allen Mitgliedstaaten Aufträge erhalten, aber

niemals in ein und demselben). Betroffen wäre unter Umständen der EWR insgesamt, wenn dieser als räumlich relevanter Markt zugrunde gelegt wird. Doch selbst in diesem Fall würde ADtranz den europaweiten Marktanteil des Bombardier-Konzerns ([0-10 %]\*) nur mit [30-40 %]\* erhöhen. Das Unternehmen hat nämlich nur einen einzigen Auftrag - in Österreich - erhalten. Konkurrenten in diesem Segment sind Siemens (Marktanteil: [5-15 %]\*), Alstom ([10-20 %]\*), AnsaldoBreda ([0-10 %]\*) und CAF.

Auch der Reisezugwagenmarkt ist durch einen hohen Konzentrationsgrad auf der Nachfrageseite - zumeist nur ein Abnehmer pro Land (die jeweilige nationale Eisenbahngesellschaft) - gekennzeichnet. Sämtliche Aufträge, die in dem fraglichen Fünfjahreszeitraum 1995-1999 vergeben wurden, stammten von den nationalen Eisenbahngesellschaften Österreichs, Belgiens, Finnlands, Deutschlands, Griechenlands, Italiens und Spaniens, die alle über bedeutende Nachfragemacht verfügen. Die Begründung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung der beteiligten Unternehmen beim Angebot von Reisezugwagen im EWR ist damit ausgeschlossen.

#### *(4) Das Angebot von Regionalverkehrszügen in Deutschland*

Auf dem deutschen Regionalverkehrszugmarkt kämen die beteiligten Unternehmen zusammen auf einen Marktanteil von [50-60 %]\* (Bombardier: [20-30 %]\*, ADtranz: [30-40 %]\*). Der Anteil von ADtranz geht überwiegend auf den Absatz seines eigenen *Regioshuttle*-Zuges und auf den Vertrieb des *Gelenktriebwagens* (*GTW*) der Firma Stadler zurück, den das Unternehmen bis Ende 2000 wahrnahm. Legt man die letzten drei Jahre des untersuchten Fünfjahreszeitraums (1995-1999) zugrunde, also die Zeit nach der Einführung des *GTW* auf dem deutschen Markt,<sup>19</sup> dann hat ADtranz in Deutschland sogar ausschließlich Regionalverkehrszüge der Modelle *Regioshuttle* und *Gelenktriebwagen* verkauft. Zweitgrößter Anbieter von Regionalverkehrszügen in Deutschland wäre danach Siemens ([25-35 %]\*), gefolgt von Alstom ([10-20 %]\*). In diesem Marktsegment gibt es ferner noch zwei kleine Anbieter, nämlich den Schweizer Hersteller Stadler und die österreichische Jenbacher Transportsysteme AG (im Folgenden: „Jenbacher“). Beide sind jedoch nicht integrierte Unternehmen und bedienen in dem genannten Fünfjahreszeitraum zusammen weniger als 3 % des Marktes; sie können derzeit nicht als unabhängige Wettbewerber der beteiligten Unternehmen angesehen werden.<sup>20</sup>

Da es sich hier um Ausschreibungsmärkte handelt, kann sich die wettbewerbsrechtliche Würdigung des angemeldeten Zusammenschlusses nicht ausschließlich auf eine Analyse der Marktanteile stützen.<sup>21</sup> Die großen Konkurrenten der Parteien auf dem deutschen Markt, Siemens und Alstom, bleiben als ernst zu nehmende und aktive Anbieter erhalten.<sup>22</sup> Auf der anderen Seite aber wird sich die Zahl der führenden aktiven Anbieter von Regionalverkehrszügen in

---

<sup>19</sup> Siehe Randnummern 63 und 64.

<sup>20</sup> Siehe Randnummern 62 bis 66.

<sup>21</sup> Siehe Randnummern 39 und 40.

<sup>22</sup> Direkt oder über ihre Tochtergesellschaften, als Einzelbieter oder als Mitglieder eines Konsortiums.

Deutschland infolge des Zusammenschlusses zweifellos von vier - Bombardier, ADtranz, Siemens und Alstom bzw. ihre Tochtergesellschaften - auf drei reduzieren, nämlich die neue Einheit Bombardier/ADtranz, die ganz eindeutig die Marktführerschaft übernehmen wird, sowie Siemens und Alstom bzw. ihre Tochtergesellschaften. Vor diesem Hintergrund ist Folgendes zu berücksichtigen:

In den Jahren 1995 bis 1999 wurden insgesamt 42 Aufträge für Regionalverkehrszüge mit einem Gesamtvolumen von 2 631 Fahrzeugen und einem Gesamtwert von 2,4 Mrd. EUR ausgeschrieben. Bombardier und ADtranz reichten unabhängig voneinander Angebote<sup>23</sup> für insgesamt 24 der von der Kommission untersuchten Aufträge ein, was einem Gesamtwert von 963 Mio. EUR für 1 131 Fahrzeuge (43 % des Gesamtmarkts) entspricht. Bei weiteren zwölf Ausschreibungen mit einem Auftragswert von 567 Mio. EUR und einem Auftragsvolumen von 607 Fahrzeugen (23 % des Gesamtmarkts) trat jeweils nur eine der Parteien als Bieter auf. Vier Aufträge der Deutsche Bahn AG im Wert von 841 Mio. EUR für die Lieferung von 873 Fahrzeugen (ein Drittel des Gesamtmarkts) gingen an ein Konsortium bestehend aus den beteiligten Unternehmen und ihrem Hauptkonkurrenten Siemens. In den restlichen zwei Fällen hat weder Bombardier noch ADtranz ein Angebot eingereicht. Die beiden Unternehmen standen somit bei 43 % der im Zeitraum 1995-1999 erfolgten Ausschreibungen in Konkurrenz zueinander.

Siemens nimmt neben ADtranz und Bombardier am Konsortium für den Bau der Modellreihen *BR 424-426* teil, bei dem unter anderem die DB Regio AG 139 Zugsätze (870 Fahrzeuge) bestellt hat und in dem Siemens für die elektrische Komponente zuständig ist. Das Unternehmen bietet ferner mit dem Modell *Desiro* und dem *RegioSprinter* zwei eigene Markenprodukte an. Der *RegioSprinter* ist ein leichter Dieseltriebzug (DMU), von dem bisher nur kleinere Stückzahlen in Deutschland abgesetzt wurden. Den beteiligten Unternehmen zufolge hat die Deutsche Bahn AG wegen der geringen Pufferkapazität (Aufprallenergie-Aufnahmevermögen) auf den Ankauf dieses Zuges verzichtet. Im Unterschied dazu ist der *Desiro* eine neu entwickelte Produkt-Plattform, die im Markt guten Anklang findet.

Das Unternehmen Alstom hat mit *Coradia* und *X'Trapolis* zwei modulare Produkt-Plattformen entwickelt. In einem Konsortium mit der Firma ADtranz, die die elektrische Komponente liefert, hat es den Zuschlag für einen Großauftrag der DB Regio AG für Züge vom Typ *BR 423* erhalten. Außerdem bekam es in jüngerer Zeit eine größere Zahl von Aufträgen für den Bau von Zügen der Modellreihen *Coradia-Lint 27* und *Coradia-Lint 41*.

Die Firma Jenbacher entwickelt seit 1993 einen Nachfolger für ihren Dieseltriebzug *BR 5047* namens *Integral*. Die Bayerische Oberlandbahn bestellte 1997 insgesamt 17 Integral-Züge, die Anfang 1999 ausgeliefert wurden und für Jenbacher einen Marktanteil von weniger als 3 % bedeuteten. Sämtliche Züge mussten jedoch wegen schwerer Qualitätsmängel ins Depot zurück gebracht werden und sind frühestens Anfang 2001 wieder betriebsbereit. Jenbacher sucht derzeit nach einem

---

<sup>23</sup> Direkt oder über ihre Tochtergesellschaften, als Einzelbieter oder als Mitglieder eines Konsortiums.

strategischen Geschäftspartner. Das Unternehmen kann somit nicht als starker Konkurrent in diesem Segment angesehen werden.

Der Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler ist außerhalb seines Heimatmarkts kaum vertreten und kam in der Europäischen Union - aufgrund von zwei Aufträgen aus Österreich und Griechenland - ursprünglich nur auf einen Marktanteil von 2 %. Sein *Gelenktriebwagen* wurde erst 1997 von einem Konsortium bestehend aus ADtranz, DWA<sup>24</sup> und Stadler auf den deutschen Markt gebracht. Der *GTW* kam im Dreijahreszeitraum 1997-1999 in Deutschland auf einen Marktanteil von [10-20 %]\*.

Die Firma Stadler hat den *GTW* zunächst weder selbst hergestellt noch selbst vertrieben. Für den Einstieg in den deutschen Markt vergab sie eine entsprechende Lizenz an das Unternehmen DWA, das den *Gelenktriebwagen* an die deutschen Verhältnisse anpasste und die meisten Wagen baute. Sie selbst lieferte ursprünglich DWA nur den mechanischen Teil zu. Die elektrische Komponente kam von dem Unternehmen ADtranz, das auch für den *GTW*-Vertrieb zuständig war.

Anfang 2000 erwarb die Firma Stadler eine Mehrheitsbeteiligung an der vormaligen ADtranz-Produktionsstätte Berlin Pankow<sup>25</sup>, in der sie den *GTW* selbst für den deutschen Markt zu produzieren gedenkt. ADtranz hält weiterhin eine Minderheitsbeteiligung (ein Drittel des Kapitals) an dem gemeinsamen Produktionsunternehmen, das nunmehr unter dem Namen Stadler Pankow GmbH (im Folgenden: „Stadler Pankow“) firmiert. ADtranz muss laut der Jointventure-Vereinbarung eine bestimmte Anzahl von Produktionsstunden garantieren, um die über seine Kapitalbeteiligung hinausgehenden Kapazitäten auszulasten. Diese Verpflichtung gilt bis zum Ende des Jahres [...]\*. ADtranz hat zu diesem Zweck die Produktion seines Zugmodells *Regioshuttle (RS 1)* auf Stadler Pankow übertragen. Vertrieb und Eigentum des *RS 1* verbleiben jedoch bei ADtranz.

Die Vereinbarung über den Vertrieb des *GTW*, die Stadler ursprünglich mit ADtranz geschlossen hatte, lief am 31. Dezember 2000 aus; seit dem 1. Januar 2001 vertreibt Stadler seinen *Gelenktriebwagen* selbst. Als Partner im Gemeinschaftsunternehmen Stadler Pankow hat ADtranz aber aufgrund seiner [...]\*beteiligung noch stets Einfluss auf Beschlüsse, die den *GTW* betreffen. Unter diesen Umständen kann die Firma Stadler solange nicht als völlig unabhängiger Konkurrent des aus dem Zusammenschluss hervorgehenden Unternehmens angesehen werden, wie die beschriebene Verflechtung mit ADtranz bestehen bleibt.

Die DB Regio AG verfügt als größter Abnehmer von Regionalverkehrszügen in Deutschland zwar über eine Nachfragemacht, die ein gewisses Gegengewicht zur Konzentration auf der Anbieterseite darstellt. Daneben gibt es aber auch mehrere kleine private Regionalbahnbetreiber, zu denen mit fortschreitender Privatisierung noch mehr hinzu kommen dürften. Eine Minderheit dieser Bahnbetreiber gehört zu dem französischen Unternehmen Connex, einer Tochtergesellschaft des Vivendi-Konzerns, die in ganz Europa tätig ist. Die Nachfrageseite ist also in diesem

---

<sup>24</sup> DWA ist nunmehr eine Tochtergesellschaft von Bombardier (siehe Randnummer 19).

<sup>25</sup> Stadler und ADtranz üben derzeit gemeinsam die Kontrolle über das Gemeinschaftsunternehmen Stadler Pankow aus (siehe Randnummer 103).

Marktsegment viel stärker zersplittert als dies bei den Hochgeschwindigkeitszügen und Intercity-Zügen der Fall ist, so dass auch entsprechend weniger Nachfragemacht ausgeübt werden kann, um eine Marktbeherrschung durch die am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen zu verhindern.

### *Fazit*

Aus diesen Gründen wirft der angemeldete Zusammenschluss mit Bezug auf den deutschen Markt für Regionalverkehrszüge erhebliche Zweifel an seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt auf. Er würde wahrscheinlich eine beherrschende Stellung der Parteien auf diesem Markt begründen.

### *(5) Das Angebot von Straßen- und Stadtbahnen in Österreich, Frankreich, Schweden und Deutschland*

#### *(a) Österreich*

35. Zwischen 1995 und 1999 wurden in Österreich nur wenige Aufträge vergeben. Von den sechs von der Kommission geprüften Aufträgen gingen vier mit einem Gesamtwert von [...] Mio. EUR ([40-50 %] des Gesamtmarkt volumens) und einem Auftragsumfang von [...] Fahrzeugen ([50-60 %] des Gesamtmarkts) an Bombardier. In einem Fall erhielt Siemens den Zuschlag; der Auftragswert betrug [...] Mio. EUR ([40-50 %] des Gesamtmarktes), und das Auftragsvolumen belief sich [...] Fahrzeuge ([35-45 %] des Gesamtmarktes). Der letzte Auftrag mit einem Wert von 16,2 Mio. EUR über sechs Fahrzeuge ging an ein Konsortium aus Bombardier, ADtranz, ELIN und Siemens. Der (wertmäßige) Marktanteil von ADtranz in Österreich von [0-10 %] errechnet sich ausschließlich aus seiner Mitwirkung in diesem Konsortium. Einmal abgesehen von ihrer Beteiligung an diesem Konsortium - bei dem die beiden Unternehmen nicht gegeneinander konkurrierten - kommt es somit nicht zu Überschneidungen zwischen den beiden Parteien.
36. Unter diesen Umständen führt das angemeldete Vorhaben nicht zur Begründung oder Stärkung einer beherrschenden Stellung der Parteien auf dem österreichischen Markt für Straßen- und Stadtbahnen. Da es sich bei den Märkten um Ausschreibungsmärkte handelt und nur eine geringe Zahl von Aufträgen überhaupt vergeben wurde, kann sich die wettbewerbsrechtliche Würdigung des Vorhabens nicht ausschließlich auf eine Analyse der Marktanteile stützen<sup>26</sup>, da die Marktanteile nicht darüber Auskunft geben wie viele ernsthafte Wettbewerber tatsächlich aktiv an der Ausschreibung teilgenommen haben. Außerdem würde der angemeldete Zusammenschluss nicht zu einer Verringerung der Anzahl ernst zu nehmender Bieter auf dem Markt für Straßen- und Stadtbahnen in Österreich führen, da ADtranz lediglich einmal an einem Konsortium mitwirkte, welches den Zuschlag erhielt, und dabei weder zu Bombardier noch zu einem der anderen großen Anbieter in Wettbewerb trat. Schließlich bleibt die Stellung von Siemens als starkem Wettbewerber auf dem österreichischen Markt unverändert.

---

<sup>26</sup> Siehe Randnummern 39 und 40.

*(b) Frankreich*

37. Auf dem französischen Markt für Straßen- und Stadtbahnen kommen die Parteien gemeinsam auf einen Marktanteil von [30-40 %]\* (Bombardier [20-30 %]\*, ADtranz [10-20 %]\*); Alstom erzielt demgegenüber einen fast doppelt so hohen Marktanteil ([55-65 %]\*). Im Zuge ihrer Untersuchung hat die Kommission keinen Beleg für die drohende Begründung eines marktbeherrschenden Duopols durch Bombardier/ADtranz und Alstom in Frankreich gefunden. Neben den derzeitigen Marktführern (Alstom, Bombardier und ADtranz) waren auf dem französischen Markt mit Siemens, AnsaldoBreda und CAF noch drei weitere Wettbewerber vertreten. Bei insgesamt sieben Ausschreibungen zwischen 1995 und 1999 reichte Alstom in sechs Fällen, Bombardier in fünf, Siemens in fünf, ADtranz in vier, AnsaldoBreda in drei und CAF in einem Fall ein Angebot ein<sup>27</sup>. Nur in zweien der sieben untersuchten Ausschreibungen konkurrierten die Parteien direkt als Bieter gegeneinander. Angesichts der starken Stellung von Alstom auf dem französischen Markt und der Präsenz mehrerer aktiver Anbieter (insbesondere Siemens) wird die Übernahme von ADtranz durch Bombardier nicht zur Begründung oder Stärkung einer beherrschenden Stellung auf dem französischen Straßen- und Stadtbahnmarkt führen.

*(c) Schweden*

38. Auf dem schwedischen Markt für Straßen- und Stadtbahnen wurde im untersuchten Fünfjahreszeitraum lediglich ein einziger Auftrag mit einem Gesamtwert von 21,9 Mio. EUR für zwölf Fahrzeuge vergeben (von SL Infrateknik AB, Stockholm, 1997). Außerdem hatten Bombardier und ADtranz ihr Angebot in dieser Ausschreibung als Mitglieder des selben Konsortiums eingereicht (Bombardier [... %]\*, ADtranz [... %]\*) und somit nicht gegeneinander konkurriert. Es kam daher zu keiner Überschneidung ihrer Tätigkeiten auf dem schwedischen Markt. Die Marktuntersuchung der Kommission ergab daher keinen Beleg für die Begründung oder Stärkung einer marktbeherrschenden Stellung der Parteien in Schweden.

*(d) Deutschland*

39. In Deutschland, dem bei weitem größten Markt für Straßen- und Stadtbahnen in Europa, erreichen die Parteien gemeinsam einen Marktanteil von [50-60 %]\* (Bombardier [30-40 %]\*, ADtranz [20-30 %]\*), gefolgt von Siemens ([30-40 %]\*) und Alstom ([0-10 %]\*). Dieser Berechnung liegt der Zeitraum 1995 bis 1999 zugrunde.

Einerseits kann sich, da es sich um Ausschreibungsmärkte handelt, die wettbewerbsrechtliche Würdigung des geplanten Zusammenschlusses nicht ausschließlich auf eine Analyse der Marktanteile stützen<sup>28</sup>. Die großen

---

<sup>27</sup> Im Jahr 2000 wurden lediglich drei Aufträge über Straßen- oder Stadtbahnen in Frankreich ausgeschrieben, wobei in allen drei Fällen der Zuschlag an Alstom erging.

<sup>28</sup> Siehe Randnummern 39 und 40.

Konkurrenten der Parteien auf dem deutschen Markt, Siemens und Alstom, bleiben als ernst zu nehmende und aktive Anbieter erhalten<sup>29</sup>.

Bei den von der Kommission untersuchten Ausschreibungen trat Siemens in 18 von 19 zwischen 1995 und 1999 ausgeschriebenen Projekten als Bieter auf, kam in den meisten Fällen in die engere Auswahl und erhielt in zehn Fällen den Zuschlag; seine Erfolgsquote betrug somit über 50 %.

Alstom reichte im untersuchten Zeitraum neun Angebote ein, kam drei Mal in die engere Auswahl und erhielt in einem Fall den Zuschlag. Alstom konzentriert sich seit kurzem für die Herstellung von Regionalverkehrszügen sowie Straßen- und Stadtbahnen für den deutschen Markt auf den Standort seiner deutschen Tochtergesellschaft LHB (Salzgitter). Damit könnten die Chancen des Unternehmens auf den Zuschlag bei künftigen Aufträgen und damit auf eine Erhöhung seines Marktanteils steigen.

Sowohl Siemens als auch Alstom verfügen über ein vollständiges Produktangebot, das die gesamte Bandbreite des Schienenverkehrs abdeckt und jedem denkbaren Bedarf gerecht werden kann. Siemens war der erste Anbieter, der Produktplattformen einführte, und vertreibt derzeit die Niederflurbahn *Combino*, die Hochflurbahn *City Sprinter* und den für zwei Stromsysteme tauglichen *GT8-100D/2S-M*, Alstom bietet die Niederflurvarianten *Citadis 100, 200* und *300*, sowie die Hochflurstadtbahn *B-Wagen* und die Zweispannungsbahn *Citadis 500* an.

40. Auf der anderen Seite wird der angemeldete Zusammenschluss die Zahl der führenden aktiven Anbieter von Straßen- und Stadtbahnen auf dem deutschen Markt von vier (Bombardier, ADtranz, Siemens und Alstom bzw. ihre Tochtergesellschaften) auf drei (Bombardier/ADtranz, Siemens und Alstom bzw. ihre Tochtergesellschaften) reduzieren. Außerdem werden Bombardier/ADtranz ganz eindeutig die Marktführerschaft übernehmen. Vor diesem Hintergrund sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Obwohl sich die Produktpaletten der Parteien in einem gewissen Ausmaß ergänzen, wird das angemeldete Vorhaben dem neuen Unternehmen (Bombardier/ADtranz) eine bessere Positionierung auf dem Markt für Straßen- und Stadtbahnen ermöglichen. Einerseits sind zwar Hochflur- und Niederflurbahnen und Stadtbahnen dem gleichen Produktmarkt zuzurechnen<sup>30</sup>, aber die Tätigkeiten der Parteien ergänzen sich in einem gewissen Ausmaß: ADtranz vermarktet aktiv die Produktplattform *Incentro*, eine 100 %-ige Niederflur-Straßenbahn, und die *Variotram*, eine 100 %-ige oder 70 %-ige modulierbare Niederflur-Straßenbahn, während Bombardier Niederflur-Bahnen (wie den *City Runner*, den *NGT6/8* und *K 4000*) sowie Hochflur-Bahnen (*K 5000*) und das Zweistromsystem *Tram Train* vermarktet. Andererseits wird das angemeldete Vorhaben den Parteien ermöglichen, eine komplette Palette an Straßen- und Stadtbahnen anzubieten, die sowohl das Hochflur- als auch das Niederflur-Segment abdeckt, womit das Unternehmen an Wettbewerbskraft gewinnt.

---

<sup>29</sup> Direkt oder über ihre Tochtergesellschaften, als Einzelbieter oder als Mitglieder eines Konsortiums.

<sup>30</sup> Siehe Randnummer 13.

41. Obwohl sich die Tätigkeiten der Parteien im Rahmen der vergangenen Ausschreibungen in einem gewissen Ausmaß ergänzten, wird der angemeldete Zusammenschluss ferner die Möglichkeiten des neuen Unternehmens zur Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen verbessern. Nur bei ungefähr der Hälfte der zwischen 1995 und 1999 in Deutschland ausgeschriebenen Projekte konkurrierten die Parteien gegeneinander. Separate Angebote<sup>31</sup> reichten Bombardier und ADtranz für insgesamt [0<10]\* von der Kommission untersuchte Ausschreibungen mit einem Gesamtwert von [...]\* Mio. EUR ([50-60 %]\* des Marktes) und einem Auftragsvolumen von [...]\* Fahrzeugen ([40-50 %]\*) ein, wohingegen bei weiteren [0<10]\* von der Kommission untersuchten Ausschreibungen mit einem Auftragswert von [...]\* Mio. EUR ([30-40 %]\*) und einem Auftragsvolumen von [...]\* Fahrzeugen ([30-40 %]\*) nur jeweils eine der Parteien als Bieter auftrat. In zwei weiteren Fällen mit einem Auftragswert von [...]\* Mio. EUR (16 %) und einem Auftragsvolumen von [...]\* Fahrzeugen ([10-20 %]\*) konkurrierten Bombardier und ADtranz als Mitglieder ein- und desselben Konsortiums nicht gegeneinander. Dennoch wird die Übernahme von ADtranz selbstverständlich zur Stärkung der Wettbewerbsstellung von Bombardier auf diesem Markt führen. Die Erweiterung des Angebots auf sämtliche auf diesem Markt vertretenen Produkte würde dem neuen Unternehmen (Bombardier/ADtranz) künftig die Teilnahme an sämtlichen öffentlichen Ausschreibungen in Deutschland gestatten<sup>32</sup>.

Obwohl die relativ hohen Marktanteile der Parteien durch den stärkeren Einfluss der Abnehmer auf dem Straßen- und Stadtbahnmarkt in einem gewissen Ausmaß ausgeglichen werden können, hat die Marktuntersuchung der Kommission gezeigt, dass Nachfragemacht die Folgen des angemeldeten Zusammenschlusses nicht aufwiegt. Zwar ist einerseits die Verhandlungsmacht der Abnehmer mit der zunehmenden Bündelung von Ausschreibungen und der Bildung von Einkäuferkonsortien in den letzten Jahren gewachsen. So haben beispielsweise die kommunalen Bahnbetreiber Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH und Rostocker Straßenbahn AG vor kurzem eine gemeinsame Ausschreibung für Straßenbahnen veröffentlicht<sup>33</sup>; ebenso handelte die Mannheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft AG (MVV-Verkehr AG) in Zusammenarbeit mit der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, der Oberrheinischen Eisenbahn AG, der Rhein-Haardtahn GmbH und der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH<sup>34</sup>. Diese Form der Konsortialbildung und Zusammenarbeit wird künftig noch an Bedeutung gewinnen. Andererseits handelt es sich bei der großen Mehrheit der Abnehmer um örtliche Bahnbetreiber oder Kommunen. Im Gegensatz zum Markt für Hochgeschwindigkeits- oder Intercity-Züge wird die Nachfrageseite bei Straßen- und Stadtbahnen weiterhin eine erheblich größere Vielfalt aufweisen und nicht über eine ausreichende gegengewichtige Nachfragemacht verfügen, um die Gefahr einer Marktbeherrschung durch die Parteien auszuschließen.

---

<sup>31</sup> Direkt oder über ihre Tochtergesellschaften, als Einzelbieter oder als Mitglieder eines Konsortiums.

<sup>32</sup> Zur erweiterten Produktpalette der neuen Einheit siehe auch vorhergehenden Absatz.

<sup>33</sup> Der Auftrag wurde im Jahre 1999 vergeben.

<sup>34</sup> Der Auftrag wurde im Jahre 1999 vergeben.

42. Außerdem hat die Marktuntersuchung insgesamt ergeben, dass die verbleibenden Marktzutrittsschranken auf dem deutschen Markt für Straßen- und Stadtbahnen insbesondere wegen der Präferenz der Kunden für im Land, wenn nicht gar vor Ort ansässige Anbieter und wegen bestimmter Qualitätsanforderungen und technischer Spezifikationen<sup>35</sup> nicht vernachlässigt werden dürfen.
43. Ferner gefährdet der Zusammenschluss die unternehmerische Existenz von Kiepe, einem Anbieter elektronischer Bahnantriebssysteme. Kiepe ist vor allem auf dem deutschen Straßenbahnmarkt vertreten. Obwohl das Unternehmen in der Vergangenheit oft mit unterschiedlichen Anbietern mechanischer Bauteile zusammengearbeitet hat, erzielt es einen Großteil seines Umsatzes im Schienenfahrzeug-Geschäft bisher mit Bombardier. Da Bombardier durch die Übernahme von ADtranz zu einem integrierten Anbieter wird, ist das Unternehmen bei Elektro-Antrieben nicht länger auf die Belieferung durch kleinere Zulieferfirmen wie Kiepe oder ELIN, die bisher wichtige Geschäftspartner waren, angewiesen. Deswegen hat die Marktuntersuchung die Gefahr aufgezeigt, dass diese Zulieferunternehmen ihr Geschäft verlieren oder auf die Rolle eines Nischenanbieters reduziert werden könnten und nicht länger anderen nichtintegrierten Anbietern mechanischer Bauteile wie Stadler als Partner zur Verfügung stünden. Ebenso wenig wären sie in der Lage, nichtintegrierten Neuanbietern wie CAF oder Talgo den Zutritt zum deutschen Markt zu ermöglichen.

#### *Fazit*

Aus diesen Gründen wirft der angemeldete Zusammenschluss mit Bezug auf den deutschen Markt für Straßen- und Stadtbahnen erhebliche Zweifel an seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt auf. Er würde wahrscheinlich eine beherrschende Stellung der Parteien auf diesem Markt begründen.

#### *(6) Das Angebot von U-Bahnen in Österreich*

Auf dem österreichischen U-Bahn-Markt wurden zwischen 1995 und 1999 lediglich zwei Aufträge ausgeschrieben. Nur in einer der beiden Ausschreibungen (Wiener Untergrundbahn, "U-Bahn Typ V-Wagen", 1998) boten Bombardier und ADtranz tatsächlich gegeneinander (auf der einen Seite Bombardier mit Kiepe als Zulieferer, auf der anderen Seite Siemens mit ADtranz und ELIN als Zulieferern); den Zuschlag erhielt das von Siemens geführte Konsortium. Der andere Auftrag (Wiener Untergrundbahn, "U-Bahn Typ T", 1997) wurde an ein Konsortium aus Bombardier, ADtranz und Siemens vergeben, wobei sowohl Kiepe als auch Elin als Zulieferer fungierten. Die Parteien erreichen folglich gemeinsam einen Anteil von [50-60 %]\* (ADtranz [30-40 %]\*, Bombardier [10-20 %]\*). Die verbleibenden [40-50 %]\* entfallen auf Siemens. Wegen der oben geschilderten Umstände, und da es sich um Ausschreibungsmärkte handelt, kann sich die wettbewerbsrechtliche Würdigung der Folgen des angemeldeten Zusammenschlusses in Österreich nicht lediglich auf die Analyse der Marktanteile stützen<sup>36</sup>. Tatsächlich erreicht die

---

<sup>35</sup> Siehe Randnummern 17 ff.

<sup>36</sup> Siehe Randnummern 39 und 40.

wettbewerblich relevante Überschneidung zwischen den Parteien bei U-Bahnen in Österreich kein nennenswertes Ausmaß.

Außerdem ist die Wiener U-Bahn die einzige Untergrundbahn in Österreich, und mit neuen Ausschreibungen ist in den nächsten Jahren weder in Wien noch für einen etwaigen Neubau in einer anderen österreichischen Stadt zu rechnen. Die Kommission hat daher keine Anhaltspunkte für die Begründung oder Stärkung einer beherrschenden Stellung der am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen auf dem österreichischen U-Bahn-Markt gefunden.

#### *(7) Die Ausführung von schweren Instandhaltungsarbeiten im Vereinigten Königreich*

Auf dem Markt für schwere Instandhaltungsarbeiten im Vereinigten Königreich erreichten die Parteien im Jahre 1999 zusammen einen Marktanteil von [30-40 %]\* (ADtranz: [20-30 %]\*, Bombardier: [10-20 %]\*), gefolgt von Railcare ([10-20 %]\*) und Alstom ([10-20 %]\*). Die übrigen [20-30 %]\* entfielen auf lokale Betreiber. Demnach würden Bombardier und ADtranz nach dem Zusammenschluss die Marktführerschaft übernehmen, was aus folgenden Gründen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt:

44. Das anmeldende Unternehmen macht geltend, dass der Großteil des Bombardier-Umsatzes im Vereinigten Königreich mit der Ausführung von zwei Aufträgen erzielt wurde, die vor Ende 2000 beendet wurden. Neuaufträge stünden nicht zu erwarten, und Bombardier habe auch keine neuen Verträge geschlossen, die schwere Instandhaltungsarbeiten nach sich ziehen könnten. Zudem verfüge Bombardier derzeit nicht über ausreichend Reservekapazitäten, um in naher Zukunft schwere Instandhaltungsarbeiten anbieten zu können.

#### *Fazit*

45. Unter diesen Umständen gibt der Zusammenschluss auf dem Markt für schwere Instandhaltungsarbeiten im Vereinigten Königreich keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken. Da die Geschäftstätigkeit von Bombardier auf diesem Markt ab 2001 erheblich abnehmen wird, kommt es danach nicht zu größeren Überschneidungen zwischen den Parteien. Die Kommission hat daher keinen Beleg für die Begründung oder Stärkung einer marktbeherrschenden Stellung der am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen im Vereinigten Königreich gefunden.

### **E. VOM ZUSAMMENSCHLUSS NICHT BETROFFENER MARKT: FLUGHAFENBAHNEN**

Bei Flughafenbahnen (APMs) ist ADtranz mit einem Marktanteil von 70 % weltweit der führende Anbieter. Die größten Konkurrenten sind Poma-Otis (ein Gemeinschaftsunternehmen der französischen Pomagalski und der US-Gesellschaft Otis), Matra (Siemens) und Mitsubishi. Der einzige einschlägige Auftrag im EWR im Zeitraum 1995-1999 wurde vom Flughafen Rom vergeben und ging an ADtranz. Der Bombardier-Konzern bietet selbst keine Flughafenbahn an, so dass sich die Geschäftstätigkeiten der Parteien hier nicht überschneiden. Er schloss aber 1999 nach Prüfung mehrerer Marktzutrittsoptionen eine Allianz mit Mitsubishi Heavy Industries (im Folgenden: "MHI"), in der er für die Integration und die Vermarktung

des Systems und MHI für die Herstellung der eigentlichen Bahn und des Signalsystems zuständig ist. Bisher hat die Allianz aus MHI und Bombardier noch kein gemeinsames Angebot für Flughafenbahnen in Europa eingereicht, allerdings wurde ein Angebot für den Flughafen Madrid vorbereitet, und auch die Teilnahme an der Ausschreibung für das Projekt am Flughafen Charles de Gaulle war geplant. Beide Unternehmen haben jedoch eine Aufkündigung ihrer Geschäftsbeziehungen vereinbart, falls der geplante Zusammenschluss mit ADtranz vollzogen wird.

Da sich Bombardier bereits aus dem Madrider Flughafenprojekt zurückgezogen hat, könnte der Zusammenschluss die beherrschende Stellung von ADtranz durch den drohenden Wegfall eines neuen Anbieters im europäischen Flughafenbahnmarkt verstärken. MHI hat jedoch angegeben, dass es das Angebot für den Madrider Flughafen in Zusammenarbeit mit Sumitomo fertig stellen konnte. Der geplante Zusammenschluss hat somit weder die Ausschaltung eines potenziellen Neuanbieters noch eine Verstärkung der beherrschenden Stellung von ADtranz in diesem europäischen Markt zur Folge.

## V. ZUSAGEN DER PARTEIEN

46. Um die oben beschriebenen Wettbewerbsbedenken der Kommission im Hinblick auf die deutschen Märkte für Regionalverkehrszüge sowie für Straßen- und Stadtbahnen auszuräumen, haben die Parteien die nachstehend in den Randnummern 93 bis 100 beschriebenen Verpflichtungen vorgelegt. Ihr vollständiger Wortlaut ist im Anhang enthalten, der integrierender Bestandteil dieser Entscheidung ist.

*(1) Zusagen zur Stärkung der Unabhängigkeit von Stadler<sup>37</sup>*

47. Zurzeit betreibt ADtranz gemeinsam mit Stadler das Gemeinschaftsunternehmen Stadler Pankow, Berlin.<sup>38</sup> Die beiden Muttergesellschaften nutzen das Gemeinschaftsunternehmen als gemeinsamen Produktionsstandort für die Fertigung von Regionalverkehrszügen wie den *Regioshuttle (RS)* von ADtranz und den *Gelenktriebwagen (GTW)* von Stadler.

48. ADtranz hält [...] der Anteile am Gemeinschaftsunternehmen, Stadler die übrigen [...]. Da ADtranz [...] der fünf Aufsichtsratsmitglieder des Gemeinschaftsunternehmens ernannt und mit Bezug auf die Finanzplanung ein Vetorecht innehat, wird Stadler Pankow von beiden Muttergesellschaften gemeinsam kontrolliert.

49. Die Parteien bieten an, sich aus dem Gemeinschaftsunternehmen zurückzuziehen und den ADtranz-Anteil an Stadler Pankow an Stadler zu verkaufen.

50. Ferner bieten die Parteien an, die Fähigkeit von Stadler Pankow zur Weiterführung seiner Geschäftstätigkeiten mit Hilfe von Übergangsmaßnahmen zu gewährleisten. Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zählen u.a. eine Kapazitätsauslastungsgarantie

---

<sup>37</sup> Siehe Anhang der Entscheidung, Abschnitte 1 (e) bis 1 (g) der Verpflichtungserklärung.

<sup>38</sup> Derzeit üben beide Unternehmen die gemeinsame Kontrolle über das Gemeinschaftsunternehmen Stadler Pankow aus (siehe Randnummer 103).

(bis zu einer festgelegten Zahl von Arbeitsstunden pro Jahr) für Stadler Pankow bis Ende [...]\*, die weit über die derzeitigen Verpflichtungen von ADtranz im Rahmen des Jointventure-Vertrags hinausgeht, sowie die Verpflichtung, Stadler für einen Übergangszeitraum von [...]\* Jahren mit bestimmten Systemkomponenten zu beliefern und dabei die derzeitigen Marktpreise abgesehen von inflationsbedingten Anpassungen zu garantieren.

(2) *Zusagen, durch die wirksamer Wettbewerb auf den deutschen Märkten für Regionalverkehrszüge sowie Straßen- und Stadtbahnen aufrecht erhalten werden soll*<sup>39</sup>

51. Schließlich bieten die Parteien an, für zwei ihrer Produkte, nämlich den Regionalverkehrszug *Regioshuttle* und das Straßenbahnmodell *Variotram*, EU-weite ausschließliche Produktions- und Vermarktungslizenzen an Stadler zu vergeben. Auf *Regioshuttle* entfielen im Zeitraum 1995 bis 1999 etwa [5-20 %]\* des deutschen Regionalverkehrszugmarktes und auf *Variotram* etwa [5-20 %]\* des Marktes für Straßen- und Stadtbahnen. Beide Produkte wurden an mehrere Abnehmer verkauft.

(3) *Zusagen zur Stärkung der Unabhängigkeit von ELIN*<sup>40</sup>

52. Bombardier sagt zu, seine Minderheitsbeteiligung von [...] %\* an ELIN zu veräußern<sup>41</sup>. ELIN ist auf die Herstellung von Antriebstechnologie für Schienenfahrzeuge (sowohl Regionalverkehrszüge als auch Stadtbahnen) spezialisiert und lieferte bisher elektrische Antriebe an Bombardier zum Beispiel für den Regionalverkehrszug *Talent* und für Stadtbahnen des Typs *Cityrunner Linz*.

53. Außerdem sagt Bombardier zu, die bestehende Zusammenarbeit mit ELIN bei der Entwicklung der Regionalverkehrszüge des Typs *Talent* auch fünf Jahre lang auf Stadtbahnen des Typs *Cityrunner Linz* auszuweiten. Eine gemeinsame Entwicklungsvereinbarung wurde bereits geschlossen.

(4) *Zusagen zur Stärkung der Unabhängigkeit von Kiepe*<sup>42</sup>

54. Ferner sagt Bombardier zu, für die weltweite Vermarktung seiner Hochflur-Stadtbahnen des Typs *K 5000* und die EU-weite Vermarktung der Stadtbahnen des Typs *Saarbrücken Vehicle* [...] Jahre lang ausschließlich Antriebe von Kiepe zu verwenden. Die Ausschließlichkeitsklausel in der entsprechenden Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen Kiepe und Bombardier gilt lediglich für Bombardier (einseitige Ausschließlichkeit). Zudem bietet Bombardier an, von Kiepe Elektromontage- und Inbetriebsetzungsarbeiten in Wert von [...] DEM/Jahr über einen Zeitraum von [...] Jahren vornehmen zu lassen. Eine Zusammenarbeitsvereinbarung wurde bereits geschlossen.

---

<sup>39</sup> Siehe Anhang der Entscheidung, Abschnitte 1 (h) und 1 (i) der Verpflichtungserklärung.

<sup>40</sup> Siehe Anhang der Entscheidung, Abschnitte 1 (a) und 1 (b) der Verpflichtungserklärung.

<sup>41</sup> Derzeit üben Bombardier und der Mehrheitsaktionär VA TECH ELIN EBG GmbH gemeinsam die Kontrolle über ELIN aus (siehe Randnummer 105).

<sup>42</sup> Siehe Anhang der Entscheidung, Abschnitte 1 (c) und 1 (d) der Verpflichtungserklärung.

## VI. WÜRDIGUNG DER ZUSAGEN

55. Wie der Markttest der Kommission bestätigt hat, reichen die Zusagen aus, um die Wettbewerbsbedenken hinsichtlich der deutschen Märkte für Regionalverkehrszüge und Straßen- und Stadtbahnen in angemessener Weise auszuräumen<sup>43</sup>.
56. Ferner werden die geplanten Zusagen die Unabhängigkeit von drei der verbleibenden nicht integrierten Anbieter auf den Märkten für Regionalverkehrszüge und Straßen- bzw. Stadtbahnen, nämlich die der Hersteller von Elektroantrieben ELIN und Kiepe einerseits und die des Herstellers von Regionalverkehrszügen und Straßen- und Stadtbahnen Stadler andererseits, sicherstellen und deren Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Stadler wird zu einem bedeutenden Anbieter von Regionalverkehrszügen und Straßenbahnen für den deutschen Markt, Kiepe und ELIN bleiben als wichtige Zulieferer von Elektroantrieben für nichtintegrierte Hersteller mechanischer Bauteile wie Stadler erhalten. Die Zusagen der Parteien werden somit den Wegfall von ADtranz als Hersteller von Regionalverkehrszügen und Straßen- und Stadtbahnen kompensieren.

*(1) Stadler, ELIN und Kiepe*

*(a) Stadler*

57. Die [... %]\*-ige Minderheitsbeteiligung von ADtranz am Gemeinschaftsunternehmen Stadler Pankow verleiht dem Unternehmen die gemeinsame Kontrolle zusammen mit dem Mehrheitsaktionär Stadler, da zum Beispiel die Finanzplanung des Gemeinschaftsunternehmens von beiden Aktionären einstimmig verabschiedet werden muss. Außerdem kann ADtranz [...]\* der fünf Aufsichtsratsmitglieder benennen, so dass die Parteien Zugang zu sämtlichen relevanten Geschäftsinformationen über das Gemeinschaftsunternehmen hätten, falls der Zusammenschluss bedingungslos genehmigt würde.
58. Durch die Lösung der Verflechtung zwischen Stadler und ADtranz im Gemeinschaftsunternehmen Stadler Pankow wird Stadler zu einem unabhängigen Anbieter von Regionalverkehrszügen. Außerdem wird der von den Parteien angebotene Verkauf der Lizenzen für den *Regioshuttle* und die *Variotram* Stadler in die Lage versetzen, sich als echter Konkurrent auf den deutschen Märkten sowohl für Regionalverkehrszüge als auch für Straßenbahnen zu etablieren, da es eigenständig zwei Produkte vermarkten kann, die in Deutschland bereits eingeführt sind und auf dem Markt Erfolg haben. Allerdings werden für einen Übergangszeitraum zusätzliche Garantien erforderlich sein. Diese bieten die Parteien mit ihrer Zusage, dem Stadler-Werk in Pankow eine Kapazitätsauslastungsgarantie zu geben und bestimmte Bauteile zu derzeitigen Konditionen an Stadler zu liefern.<sup>44</sup>

*(b) ELIN*

---

<sup>43</sup> Siehe Randnummern 68 und 84.

<sup>44</sup> Einzelheiten siehe Randnummer 94 sowie Abschnitte 1 (e) vierter Unterabsatz und 1 (g) der Verpflichtungserklärung.

59. Die Minderheitsbeteiligung der Bombardier-Tochter DWA an ELIN in Höhe von [...] %\* führt dazu, dass Bombardier zusammen mit dem Mehrheitsaktionär VA TECH ELIN EBG GmbH (Wien) die gemeinsame Kontrolle ausübt, da DWA bestimmte strategische Geschäftsentscheidungen mit einem Veto belegen kann. Außerdem verfügt Bombardier über eine Option zum Erwerb der verbleibenden [...] %\* von ELIN, sobald ein Großteil des Umsatzes von ELIN durch Projekte mit Bombardier erzielt wird. Zudem wird einer der vier Aufsichtsratsmitglieder von ELIN von DWA benannt, so dass die Parteien bei einer bedingungslosen Genehmigung des Zusammenschlusses Zugang zu sämtlichen relevanten Geschäftsinformationen über ELIN hätten.
60. Die Lösung der Verflechtung mit Bombardier wird ELIN zu einem unabhängigen Anbieter von Antriebstechnik für Regionalverkehrszüge sowie Straßen- und Stadtbahnen werden lassen. Für einen Übergangszeitraum sind jedoch bestimmte Garantien notwendig, damit ELIN neue Geschäftspartner finden kann, um Bombardier zu ersetzen, da der bisherige Hauptabnehmer nach der Übernahme von ADtranz zu einem vertikal integrierten Anbieter wird und nicht länger auf ELIN als Zulieferer von Elektroantrieben angewiesen ist. Die beiden von Bombardier und ELIN geschlossenen Verträge über gemeinsame Entwicklungen sehen eine [...] jährige Zusammenarbeit der beiden Unternehmen sowohl bei Regionalverkehrszügen als auch bei Straßenbahnen (d. h. *Talent* und *Cityrunner Linz*) vor, so dass ELIN auf beiden Märkten aktiv bleiben kann.

(c) *Kiepe*

61. Dank der von Bombardier angebotenen Garantien verfügt Kiepe über ausreichend Zeit, neue Kooperationspartner zu finden, um Bombardier zu ersetzen, weil der bisherige Hauptabnehmer nach der Übernahme von ADtranz zu einem vertikal integrierten Anbieter wird und nicht länger auf Kiepe als Zulieferer von Elektroantrieben angewiesen ist. Da die für diesen Übergangszeitraum geschlossene Kooperationsvereinbarung mit Bombardier sowohl ein Hochflur-Straßenbahnprojekt (*K 5000*) als auch ein Stadtbahnmodell (*Saarbrücken Vehicle*) betrifft, ist eine hinreichend diversifizierte Geschäftstätigkeit von Kiepe gewährleistet, damit das Unternehmen auf beiden Märkten aktiv bleiben kann. Da Bombardier ferner zusagt, [...] Jahre lang Elektromontage- und Inbetriebsetzungsarbeiten in Höhe von [...] DEM pro Jahr an Kiepe zu vergeben, verfügt das Unternehmen über zusätzliche wirtschaftliche Sicherheit, bis es neue Partner gefunden hat.

(d) *Mögliche Zusammenarbeit von Stadler, ELIN und Kiepe; Offenhaltung der Märkte*

62. Da die vorgelegten Zusagen sowohl die Unabhängigkeit zweier Antriebsbauer (ELIN und Kiepe) als auch die von Stadler gewährleistet wird, eines Herstellers mechanischer Bauteile, scheint eine Zusammenarbeit dieser drei Unternehmen mittelfristig möglich. Alle drei haben Interesse an einer solchen Zusammenarbeit bekundet, insbesondere Stadler. Diese Zusammenarbeit würde es den drei Unternehmen erlauben, auf den deutschen Märkten für Regionalverkehrszüge sowie Straßen- und Stadtbahnen als unabhängige Anbieter sowohl gegen die Parteien als auch gegen Siemens und Alstom in Wettbewerb zu treten.

63. Außerdem könnten ELIN und Kiepe anderen Anbietern wie den beiden spanischen Unternehmen CAF und Talgo auf ähnliche Weise den Weg auf den deutschen Markt öffnen, wie Kiepe dies in der Zusammenarbeit mit Bombardier bereits erfolgreich praktiziert hat. Die Zusammenarbeit mit Antriebsbauern und insbesondere mit Kiepe im Hinblick auf den deutschen Straßenbahnmarkt war mitentscheidend dafür, dass Bombardier in den vergangenen sechs Jahren rasch in Deutschland Fuß fassen und beträchtliche Marktanteile gewinnen konnte.

## *(2) Folgen für die Struktur der Märkte*

### *Regionalverkehrszüge in Deutschland*

64. Durch die beschriebenen Zusagen wird Stadler zu einem bedeutenden und ernsthaften Wettbewerber in Deutschland. Zum einen werden die Parteien das derzeit in Besitz von ADtranz befindliche und von diesem Unternehmen vermarktete System *Regioshuttle* veräußern, das über einen Marktanteil von ungefähr [5-20 %]\* verfügt; voraussichtlicher Erwerber der *Regioshuttle*-Lizenz ist Stadler. Zweitens wird ADtranz nach dem Rückzug aus dem Gemeinschaftsunternehmen Stadler Pankow jeglichen Einfluss auf das *Gelenktriebwagen*-Geschäft von Stadler verlieren; das Unternehmen hat bereits den für Stadler übernommenen *GTW*-Vertrieb zum 1. Januar 2001 eingestellt.<sup>45</sup> Dementsprechend wird der Marktanteil von ADtranz zurückgehen; auf den 1997 in Deutschland eingeführten *GTW* von Stadler entfielen im Dreijahreszeitraum 1997-1999 insgesamt [10-20 %]\* des deutschen Regionalverkehrszugmarkts.<sup>46</sup>

65. Der künftige Marktanteil von Stadler dürfte de facto an den jetzigen Marktanteil von ADtranz ([30-40 %]\* zwischen 1995 und 1999, [40-50 %]\* zwischen 1997 und 1999) herankommen. Diese Annahme wird auch durch den Umstand bestätigt, dass ADtranz in den letzten Jahren auf dem deutschen Regionalverkehrszugmarkt lediglich die Modelle *Regioshuttle* und *GTW* verkauft hat. Von den drei Produkten, mit denen ADtranz auf diesem Markt vertreten war, werden zwei an Stadler veräußert. Das bei ADtranz verbleibende Modell *Itino* wurde bisher nicht einmal bestellt. Da es unter Wettbewerbsgesichtspunkten dem Bombardier-Modell *Talent* ähnelt, ist die Annahme nicht unwahrscheinlich, dass die Parteien nach dem Zusammenschluss Produktion und Vertrieb eines der beiden Produkte einstellen werden.

66. Aus diesen Gründen würde mit der neuen Marktlage die Überschneidung zwischen den Parteien auf dem deutschen Regionalverkehrszugmarkt folglich beseitigt.

### *Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland*

---

<sup>45</sup> Siehe Randnummern 63 bis 66.

<sup>46</sup> Solange ADtranz am Gemeinschaftsunternehmen Stadler Pankow beteiligt ist, kann das *GTW*-Projekt als ein Konsortium angesehen werden, bei dem Stadler als Hauptauftragnehmer auftritt und das System am gemeinsamen Produktionsstandort Stadler Pankow gefertigt wird, wobei ADtranz den Antrieb liefert; der entsprechende Marktanteil ist zwischen Stadler und ADtranz aufzuteilen. Sobald sich ADtranz aus dem Gemeinschaftsunternehmen zurückgezogen haben wird, wie in der Verpflichtungserklärung vorgesehen, muss der gesamte Marktanteil von *GTW* alleine Stadler zugerechnet werden.

67. Auch auf dem deutschen Markt für Straßen- und Stadtbahnen wird der Anteil von ADtranz erheblich - von [50-60 %]\* auf [40-50 %]\* im zugrundegelegten Fünfjahreszeitraum 1995-1999 - abnehmen, da die Parteien das derzeit in Besitz von ADtranz befindliche und von diesem Unternehmen vermarktete System *Variotram*, auf das zur Zeit ein Marktanteil von ungefähr [5-15 %]\* entfällt, veräußern werden. Dieser Marktanteil muss nunmehr ebenfalls dem voraussichtlichen Käufer der *Variotram*-Lizenz, Stadler, zugerechnet werden.
68. Mit der Lizenzvergabe würde die durch den Zusammenschluss bewirkte Überlappung des Straßen- und Stadtbahnangebots der beteiligten Unternehmen in Deutschland etwa zur Hälfte beseitigt. Dies reicht aus, um Stadler zu einem ernsthaften Wettbewerber auf dem Markt werden zu lassen, der über das Potential verfügt, in die Wettbewerbsposition von ADtranz vor der Fusion hineinzuwachsen. Bei *Variotram* handelt es sich um eines von zwei ADtranz-Straßenbahnmodellen, die das Unternehmen zwischen 1995 und 1999 in Deutschland vertrieb. Im Verhältnis zum zweiten Modell (*NGT*) ist *Variotram* die modernere und technisch fortschrittlichere Bahn. Stadler wäre zur Herstellung dieses Modells äußerst geeignet, weil die gleiche Produktionstechnik auch für die Herstellung des bereits am Stadler-Standort Pankow produzierten *Regioshuttle* verwendet wird. Mit dem Kauf der *Variotram*-Lizenz kann Stadler ferner seine Produktpalette diversifizieren und auf dem deutschen Straßenbahnmarkt Fuß fassen. Dabei wären die bereits auf diesem Markt etablierten Elektro-Antrieb-Hersteller Kiepe und ELIN geeignete Partner.

#### *Fazit*

69. Die Zusagen der Parteien ermöglichen den Marktzutritt eines neuen unabhängigen Anbieters von Regionalverkehrszügen sowie Straßen- und Stadtbahnen: Stadler. Stadler wird die Marktstellung von ADtranz größtenteils übernehmen. Außerdem bleiben beiden Märkten mit Kiepe und ELIN zwei Hersteller elektrischer Antriebssysteme erhalten, die für Konsortien mit Stadler und anderen nichtintegrierten Herstellern mechanischer Bauteile zur Verfügung stehen. Die Kommission ist daher zu dem Ergebnis gelangt, dass der angemeldete Zusammenschluss auf der Grundlage der von den Parteien vorgelegten Verpflichtungen keine beherrschende Stellung der am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen auf den Märkten für Regionalverkehrszüge sowie Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland begründen wird.

## **VII. BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN**

70. Gemäß Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2, erster Satz, der Fusionskontrollverordnung kann die Kommission ihre Entscheidung mit Bedingungen und Auflagen verbinden, um sicherzustellen, dass die beteiligten Unternehmen den Verpflichtungen nachkommen, die sie gegenüber der Kommission hinsichtlich einer mit dem Gemeinsamen Markt zu vereinbarenden Gestaltung des Zusammenschlusses eingegangen sind. Dabei ist zwischen Bedingungen und Auflagen zu unterscheiden. Die Durchführung einer Maßnahme, durch die sich der Markt strukturell verändert, ist eine Bedingung. Die hierzu erforderlichen Durchführungsmaßnahmen stellen hingegen für die Parteien generell Auflagen dar. Wird eine Bedingung nicht erfüllt, wird die Entscheidung hinfällig, mit der die Kommission den Zusammenschluss für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt hat. Verstoßen die Parteien gegen eine Auflage, so kann die Kommission auf der Grundlage von Artikel 8 Absatz 5

Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung die Freigabeentscheidung widerrufen. Außerdem können gegen die Parteien Geldbußen und Zwangsgelder gemäß Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a) und Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a) der Fusionskontrollverordnung festgesetzt werden.

71. Aus diesem Grunde muss die Entscheidung der Kommission im vorliegenden Fall mit der Bedingung verbunden werden, dass sämtliche eingegangenen Verpflichtungen vollständig erfüllt werden, da sie die gewünschte strukturelle Veränderung des Marktes herbeiführen; das betrifft die Veräußerungen sowohl der Minderheitsbeteiligungen an dritten Unternehmen als auch von Produktfamilien einschließlich ihrer Vergabe in Lizenz. Dies gilt auch für die Kooperations- und Lieferverpflichtungen gegenüber dritten Unternehmen, die die Parteien selbst eingegangen sind, da diese den Erfolg der Veräußerungen gewährleisten sollen. Andererseits sind jene Teile der Verpflichtungserklärung, die sich auf einen von den Parteien zu benennenden Treuhänder beziehen, Auflagen für die Parteien, da diese Maßnahmen die Umsetzung der strukturellen Veränderung des Marktes flankieren sollen.

### **VIII. FAZIT**

72. Aus den oben beschriebenen Gründen kann vorbehaltlich der vollständigen Einhaltung der von den Parteien eingegangenen Verpflichtungen davon ausgegangen werden, dass der geplante Zusammenschluss keine beherrschende Stellung begründet oder verstärkt, durch die wirksamer Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindert würde. Der Zusammenschluss ist daher vorbehaltlich der vollständigen Einhaltung der im Anhang enthaltenen Verpflichtungen gemäß Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung und Artikel 57 des EWR-Abkommens für mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vereinbar zu erklären -

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Das angemeldete Vorhaben, durch welches Bombardier Inc. im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung die alleinige Kontrolle über das Unternehmen DaimlerChrysler Rail Systems GmbH übernimmt, wird für mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vereinbar erklärt.

*Artikel 2*

Artikel 1 gilt vorbehaltlich der vollständigen Erfüllung der Bedingungen gemäß Absätze 1 (a) erster Unterabsatz, 1 (b), 1 (c), 1 (d), 1 (e) erster und vierter Unterabsatz, 1 (f), 1 (g), 1 (h) und 1 (i) des Anhangs.

*Artikel 3*

Artikel 1 gilt vorbehaltlich der vollständigen Erfüllung der Auflagen gemäß Absätze 1 (a) zweiter Unterabsatz, 1 (e) zweiter und dritter Unterabsatz, sowie 2 bis einschließlich 8 des Anhangs.

*Artikel 4*

Diese Entscheidung ist gerichtet an:

**Bombardier Inc.**

800 René-Lévesque Blvd. West  
Montréal, Québec  
Canada H3B 1Y8

Brüssel, den

Für die Kommission

Mario MONTI  
Mitglied der Kommission

## ANHANG

**Sache Nr. COMP/M.2139-Bombardier/ADtranz**

### **Zusagen**

Der vollständige englische Wortlaut der in den Artikeln 2 und 3 aufgeführten Zusagen kann unter der folgenden Internet-Adresse der Kommission eingesehen werden:  
[http://europa.eu.int/comm/competition/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/competition/index_en.html)