

FallNr.COMP/M.2201
– MAN/Auwärter.

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

VERORDNUNG (EWG) Nr. 4064/89
ÜBER FUSIONSVERFAHREN

Artikel 8(2)
Datum: 20/06/2001

Dieser Text wird lediglich zur Information veröffentlicht, er stellt keine amtliche Veröffentlichung dar. Der amtliche Wortlaut der Entscheidung wird im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

Nicht Vertraulich

Entscheidung der Kommission

vom 20.06.2001

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

(Sache Nr. COMP/M.2201 – MAN/Auwärter)

(Nur der deutsche 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 dessen Artikel 57,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen¹, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1310/97², insbesondere auf deren Artikel 8 Absatz 2,

angesichts der Entscheidung der Kommission vom 15. Februar 2001, in dieser Sache das Verfahren einzuleiten,

nachdem den beteiligten Unternehmen Gelegenheit gegeben wurde, sich zu den Einwänden der Kommission zu äußern,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Unternehmenszusammenschlüsse³,

¹ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 1; Berichtigung ABl. L 257 vom 21.9.1990, S. 13.

² ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1.

³ ABl. C [...] vom [...] 2001, S. [...].

IN ERWÄGUNG NACHSTEHENDER GRÜNDE:

1. Am 3. Januar 2001 hat die MAN Nutzfahrzeuge AG, München (im Folgenden: „MAN“) bei der Kommission gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 (im Folgenden: „Fusionskontrollverordnung“) das Vorhaben angemeldet, die alleinige Kontrolle an der Gesamtheit der Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG, Stuttgart-Möhringen (im Folgenden: „Auwärter“), zu erwerben.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission am 15. Februar 2001 festgestellt, dass das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Fusionskontrollverordnung fällt und Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gibt.
3. Nach eingehender Untersuchung des Falles ist die Kommission jedoch nunmehr zu dem Schluss gekommen, 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.

I. DIE PARTEIEN

4. MAN ist eine deutsche Aktiengesellschaft, deren Geschäftstätigkeit die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb von Lastkraftwagen, Bussen und Komponenten sowie verwandte Dienstleistungen umfasst. MAN ist ein integrierter Hersteller, der komplette Lastkraftwagen und Busse produziert. Die Gesellschaft ist eine 100%-ige Tochter der MAN Aktiengesellschaft, München, der konzernleitenden Obergesellschaft des MAN-Konzerns; die wesentlichen Geschäftsfelder des MAN-Konzerns liegen unter anderem in den Bereichen Nutzfahrzeuge, Ferrostahl, Dieselmotoren, Druckmaschinen und Stahl, sowie Komponenten für die Luft- und Raumfahrt.
5. Die Geschäftstätigkeit von Auwärter besteht in der Entwicklung, Herstellung und im Vertrieb von Bussen unter der Marke „Neoplan“. Auwärter ist ein unabhängiger, aber nicht integrierter Bushersteller, der insbesondere Motoren von Zulieferern wie MAN und Mercedes-Benz bezieht. 80 % der Kommanditanteile an der Gesellschaft werden von Mitgliedern der Familie Auwärter gehalten, 20 % von der BWK Kapital-Beteiligungsgesellschaft, Stuttgart.

II. DAS VORHABEN

6. Der angemeldete Zusammenschluss soll durch den Erwerb sämtlicher Gesellschaftsanteile an Auwärter durch MAN über eine zu diesem Zweck zu gründende 100%-ige Tochtergesellschaft von MAN erfolgen. Nach dem Zusammenschluss wird das Unternehmen nach eigenen Schätzungen etwa 7500 Busse und Chassis jährlich produzieren und damit einen Umsatz von rund 2,5 Milliarden DM erzielen. Im Sinne einer Zweimarkenstrategie ist geplant, auch nach dem Zusammenschluss Busse beider Marken (MAN und Neoplan) herzustellen und getrennt zu vermarkten.

III. ZUSAMMENSCHLUSS

7. MAN erwirbt durch das beabsichtigte Vorhaben die alleinige Kontrolle über Auwärter. Dadurch wird ein Zusammenschluss im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung verwirklicht.

IV. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

8. Die beteiligten Unternehmen erzielen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR⁴ (MAN: 14,5806 Mrd. EUR in dem am 30. Juni 2000 endenden Geschäftsjahr, Auwärter: 435,06 Mio. EUR in dem am 31. Dezember 1999 endenden Geschäftsjahr). MAN und Auwärter haben ferner einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von jeweils mehr als 250 Mio. EUR (MAN: 8,6981 Mrd. EUR in dem am 30. Juni 2000 endenden Geschäftsjahr, Auwärter: 347,8 Mio. EUR in dem am 31. Dezember 1999 endenden Geschäftsjahr), erzielen jedoch nicht mehr als zwei Drittel ihres jeweiligen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Der angemeldete Zusammenschluss hat daher gemeinschaftsweite Bedeutung (Artikel 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung). Das Vorhaben stellt jedoch keinen Kooperationsfall nach Artikel 57 des EWR-Abkommens dar.

V. VERFAHREN

9. Mit Schreiben vom 25. Januar 2001 hat sich die MAN Aktiengesellschaft gegenüber der Kommission zur Ausräumung eventueller Bedenken gegen den Zusammenschluss verpflichtet, Bushersteller, die nicht über eine eigene Motorenproduktion verfügen und bisher von der MAN AG oder einer ihrer Tochtergesellschaften Motoren bezogen haben, auch nach Vollzug des Zusammenschlusses zu marktüblichen Bedingungen mit Motoren zu beliefern. Gleiches hat die MAN Aktiengesellschaft in einem Rundschreiben an ihre Kunden zum Ausdruck gebracht. Durch dieses Verpflichtungsangebot verlängerte sich die Vorprüfungsfrist gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung von einem Monat auf sechs Wochen.
10. Am 15. Februar 2001 hat die Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c) der Fusionskontrollverordnung die Entscheidung getroffen, das Verfahren einzuleiten.
11. Am 20. April 2001 wurde MAN eine Mitteilung der Beschwerdepunkte zugesandt, zu denen MAN am 4. Mai 2001 schriftlich Stellung genommen hat. Auf Antrag von MAN fand am 7. Mai 2001 in Brüssel eine förmliche mündliche Anhörung gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 447/98 der Kommission vom 1. März 1998 über die Anmeldungen, über die Fristen sowie über die Anhörung nach der Verordnung

⁴ Die Umsatzberechnung erfolgte auf Grundlage von Artikel 5 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung und der Bekanntmachung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABLEG Nr. C 66 vom 2.3.1998, Seite 25). Gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstaben c) und d) der Fusionskontrollverordnung waren dem Umsatz der MAN Nutzfahrzeuge AG auch die Umsätze der Muttergesellschaft MAN AG und der anderen Tochtergesellschaften des MAN-Konzerns hinzuzurechnen; bei der Berechnung des Umsatzes von Auwärter waren ebenfalls die Umsätze der von Auwärter abhängigen Beteiligungsgesellschaften zu berücksichtigen.

(EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁵ statt.

VI. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

12. Das Zusammenschlussvorhaben wirkt sich hauptsächlich auf den Bussektor in Deutschland aus. Es führt jedoch weder dort noch in anderen Teilen des Europäischen Wirtschaftsraums zur Begründung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung.

A. DIE RELEVANTEN PRODUKTMÄRKTE

13. Die Kommission hat in ständiger Entscheidungspraxis, insbesondere in der Entscheidung 95/354/EG vom 14. Februar 1995 in der Sache IV/M.477 – *Mercedes-Benz/Kässbohrer*⁶, sowie in der kürzlich erlassenen Entscheidung 2001/ 403/EG in der Sache COMP/M.1672 – *Volvo / Scania*⁷, drei verschiedene Marktsegmente im Busbereich identifiziert: Stadtbusse, Überlandbusse und Reisebusse. Trotz möglicher Überschneidungen zwischen diesen drei Marktsegmenten hat die Kommission sie stets als gesonderte Produktmärkte angesehen und sieht auch im vorliegenden Fall keinen Anlass, von dieser Einteilung abzuweichen.

– Stadtbusse

14. Stadtbusse dienen dem öffentlichen Nahverkehr in städtischen Gebieten. Sie werden zur Beförderung einer hohen Zahl von Fahrgästen über relativ kurze Strecken und für relativ kurze Zeitabschnitte eingesetzt. Demzufolge ist in Stadtbussen eine große Anzahl von Stehplätzen vorgesehen. Auch sind Stadtbusse zumeist mit Niederflertechnik ausgestattet, haben in der Regel keine oder wenige Stufen und verfügen über mehr sowie breitere Türen als andere Busse, um den raschen Ein- und Ausstieg der Fahrgäste zu erleichtern⁸. Hauptabnehmer sind öffentliche Nahverkehrsbetriebe und private Busbetreiber, die auf der Basis von Konzessionen Transportdienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr erbringen.

– Überlandbusse

15. Überlandbusse werden im ländlichen Verkehr und zwischen Städten eingesetzt. Gemäß ihrem Einsatzzweck hat bei Überlandbussen das rasche Ein- und Aussteigen geringere Bedeutung als bei Stadtbussen. Überlandbusse sind normalerweise nicht besonders aufwändig ausgestattet. In technischer Hinsicht sind sie – trotz zunehmender Bedeutung der Niederflertechnik – auch weiterhin überwiegend nicht niederflurig konstruiert und verfügen in der Regel über deutlich stärkere Motoren als Stadtbusse, jedoch über schwächere Motoren als Reisebusse. Hauptabnehmer sind

⁵ ABl. L 61 vom 2.3.1998, S.1

⁶ ABl. L 211 vom 06.09.1995, S. 1 (Tz. 9 ff.).

⁷ Entscheidung der Kommission vom 14. März 2000, ABl. L 143 vom 29.5.2001, S. 74 (Tz. 214 ff.).

⁸ Gemäß Artikel 3 Absatz 1 des Gemeinsamen Standpunkts (EG) Nr. 50/2000 des Rates vom 28.09.2000 (ABl. C 370 vom 22.12.2000, S. 1) sollen Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz künftig auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Rollstuhlfahrer, nach dort näher bezeichneten technischen Vorschriften zugänglich sein.

öffentliche regionale Busgesellschaften sowie private Busbetreiber, die Überlandlinien fahrplanmäßig, zumeist auf der Basis von Konzessionen, befahren. Ein Teil der Abnehmer betreibt zugleich auch Stadtbusse.

– *Reisebusse*

16. Reisebusse sind für den Freizeitbereich gedacht, im Wesentlichen für Langstreckenreisen. Sie sind in der Regel höher als Stadt- und Überlandbusse und relativ aufwändig ausgestattet. Insbesondere umfasst ihre Ausstattung häufig besonderen Stauraum für Gepäck, eine Klimaanlage, Toiletten und Fernsehgeräte, um so die Busse für längere Reisen angenehmer zu machen. Hingegen spielt die Niederflertechnik keine entscheidende Rolle, ebenso wenig wie das rasche Ein- und Aussteigen. In technischer Hinsicht sind Reisebusse in der Regel mit einem Schaltgetriebe ausgestattet, während bei Stadt- und Überlandbussen automatische Getriebe verbreitet sind. Hauptabnehmer sind private Veranstalter von Ausflügen und Busreisen.

– *Ergebnisse der Marktuntersuchung*

17. Die durchgeführte Marktuntersuchung hat mit großer Deutlichkeit bestätigt, dass diese Einteilung in drei relevante Produktmärkte weiterhin Gültigkeit hat. Aufgrund der unterschiedlichen Einsatzzwecke und der in der Regel unterschiedlichen Abnehmer lassen sich die drei Arten von Bussen sinnvoll voneinander abgrenzen. Aus der Tatsache allein, dass zwischen den einzelnen Produktmärkten gewisse Überschneidungen bestehen können – so werden etwa die sog. „Kombibusse“ sowohl im Überland- als auch im Reiseverkehr eingesetzt – kann deshalb noch nicht auf eine hinreichende Austauschbarkeit geschlossen werden.

B. DIE RÄUMLICH RELEVANTEN MÄRKTE

18. In der Entscheidung *Mercedes-Benz / Kässbohrer*⁹ wurden nationale Märkte für alle drei Produktbereiche angenommen, wobei allerdings offen bleiben konnte, ob Deutschland und Österreich einen einheitlichen räumlichen Markt darstellten. In ihrer neueren Entscheidung *Volvo/Scania*¹⁰ hat die Kommission Finnland und das Vereinigte Königreich als gesonderte räumliche Märkte für Reisebusse angesehen, ebenso Irland sowie jeden einzelnen der nordischen Staaten (Schweden, Finnland, Norwegen und Dänemark) für Stadt- und Überlandbusse; im Übrigen wurde die genaue Abgrenzung der räumlich relevanten Märkte offen gelassen.
19. MAN ist der Auffassung, dass mittlerweile jedenfalls die Beneluxländer, Deutschland, Österreich, Frankreich, Spanien, Portugal und Italien einen einheitlichen räumlich relevanten Markt darstellen. Dies ergebe sich insbesondere aus im Wesentlichen einheitlichen Homologationsvorschriften und Preisen. Vor allem im Stadtbus- und Überlandbus-Bereich hätten Ausschreibungen, unter dem Einfluss der EG-Vergaberichtlinien, zu einem preisorientierten Beschaffungsverhalten geführt, das den heimischen Anbietern keinen Inlandsbonus mehr zuerkenne. Auch die Marktein-

⁹ Entscheidung der Kommission vom 14. Februar 1995 (vgl. oben Fußnote 6), Tz. 39.

¹⁰ Entscheidung der Kommission vom 14. März 2000, Tz. 248 und 259 (vgl. oben Fußnote 7); bestätigt durch die Entscheidung der Kommission vom 1. September 2000 im Fall COMP/M.1980 – *Volvo / Renault* (ABl. C 301 vom 21.10.2000, S. 23), Tz. 28.

tritte ausländischer Bushersteller in den vergangenen Jahren belegten die Entwicklung überregionaler, grenzüberschreitender räumlicher Märkte.

20. Die durchgeführte Marktuntersuchung hat einen beginnenden Trend hin zur Europäisierung erkennen lassen. Insbesondere deuten gemeinschaftsweite Ausschreibungen im Zuge der Umsetzung des EG-Vergaberechts¹¹ sowie zunehmend ähnliche technische Standards darauf hin, dass sich die räumlich relevanten Märkte möglicherweise über die nationalen Grenzen hinaus zu erstrecken beginnen. Andererseits weisen jedoch insbesondere in Deutschland weiterhin gewichtige Anhaltspunkte auf die Existenz nationaler Märkte hin. Dabei handelt es sich namentlich um den immer noch geringen Importanteil, vor allem im Stadtbus- und Überlandbus-Bereich, sowie insbesondere um die hohen technischen und Qualitätsanforderungen, die von deutschen Busbetreibern und ihren Vereinigungen¹² an die Hersteller gestellt werden.
21. Letztlich kann jedoch im vorliegenden Fall die Definition der räumlich relevanten Märkte offen bleiben, weil der Zusammenschluss weder auf der Grundlage des von MAN angenommenen Marktes (vgl. dazu unten Tz. 81) noch auch auf der Grundlage nationaler Märkte zur Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung führt. Insbesondere kann offen bleiben, ob Deutschland und Österreich zu einem einheitlichen räumlichen Markt zusammenzufassen sind; die wettbewerbliche Beurteilung des Vorhabens würde sich nämlich hierdurch nicht ändern (vgl. unten Tz. 61-63, 72 und 79).

C. VEREINBARKEIT DES ZUSAMMENSCHLUSSES MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT

22. Durch den Zusammenschluss reduziert sich die Anzahl der deutschen Bushersteller von drei auf zwei. Im Stadtbus-Bereich in Deutschland werden die Parteien mit EvoBus etwa gleichauf liegen; bei Betrachtung eines gemeinsamen Marktes für Deutschland und Österreich werden sie einen leichten Vorsprung vor EvoBus haben. An der bereits bestehenden Führungsrolle von MAN auf den österreichischen Märkten für Stadt- und Überlandbusse ändert der Zusammenschluss im Hinblick auf die Marktanteile nichts, ebenso wenig an der Führungsrolle von EvoBus auf dem deutschen Markt für Überlandbusse und auf dem deutschen, österreichischen und dänischen Markt für Reisebusse.
23. Die Kommission hat eine umfangreiche Marktuntersuchung durchgeführt, in deren Rahmen sie von Kundenseite insbesondere Stellungnahmen von 206 Betreibern von Stadt- und Überlandbussen in Deutschland erhalten hat; zudem wurden Verbände befragt, insbesondere der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) als Interessenvereinigung der Kunden. Ebenso hat die Kommission alle wesentlichen Wettbewerber der am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen sowie die Parteien selbst in die Marktuntersuchung einbezogen.

¹¹ Vgl. insbesondere die Richtlinie Nr. 93/36/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Lieferaufträge (ABl. L 199 vom 09.08.1993, S. 1) und die Richtlinie Nr. 93/38/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (ABl. L 199 vom 09.08.1993, S. 84).

¹² Besondere Beachtung verdient in diesem Zusammenhang die Rolle des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln, der durch Empfehlungen, beispielsweise über die Gestaltung des Fahrerarbeitsplatzes, das Beschaffungsverhalten seiner Mitglieder beeinflusst.

24. Die folgende Übersicht (Tabelle 1) zeigt die von der Marktuntersuchung bestätigten Marktanteile der Parteien auf dem deutschen (D), dem österreichischen (A) und alternativ auf dem deutsch-österreichischen Markt (D+A) für Stadtbusse, Überlandbusse und Reisebusse, sowie auf dem dänischen Markt für Reisebusse (DK), und stellt sie denjenigen ihrer Hauptwettbewerber gegenüber.

Produktmarkt	Räuml. Markt	MAN	Auwärter (Neoplan)	MAN + Auwärter	EvoBus (Mercedes, Setra)	Volvo	Iris-bus ¹³	Sonstige
Stadtbusse	A	63.8%	0%	63.8 %	34.4%	1.8%	0%	0%
	D	39.5%	8.9%	48.4 %	49.4%	1.2%	0.5%	0.5%
	D + A	42.2%	7.9%	50.1 %	47.7%	1.2%	0.4%	0.6%
Überlandbusse	A	56.5%	0%	56.5 %	26.5%	6.8%	10.2%	0%
	D	17.4%	15.3%	32.7 %	59.9%	3.9%	1.2%	2.3%
	D + A	20.2%	14.2%	34.4 %	57.5%	4.1%	1.8%	2.2%
Reisebusse	A	7.7%	16.9%	24.6 %	63.4%	4.9%	2.5%	4.6%
	D	9.5%	19%	28.5 %	51.6%	1.0%	4.1%	14.8%
	D + A	9.2%	18.7%	27.9 %	53.2%	1.6%	3.8%	13.5%
	DK	4.5%	16.9%	21.4 %	48.3%	3.4%	9%	17.9%

Tabelle 1: Marktanteile für 1999, basierend auf Stückzahlen [Zahl der Neuzulassungen],
Quelle: anmeldende Partei und Untersuchungen der Kommission

(1) Der Markt für Stadtbusse in Deutschland

25. In Deutschland wurden nach den Erkenntnissen der Kommission 1999 insgesamt 1757 Stadtbusse neu zugelassen; dies entspricht 32,4% aller dort neu zugelassenen Busse. Zwar ist das Marktvolumen von dem jeweiligen Bedarf der Verkehrsbetriebe abhängig und insoweit auch gewissen Schwankungen unterworfen. Nach Befriedigung des durch die Wiedervereinigung Deutschlands zeitweise stark gestiegenen Bedarfs an Stadtbussen stagniert jedoch die Nachfrage tendenziell und sind auch in Zukunft keine nennenswerten Veränderungen des Marktvolumens zu erwarten.

(a) Auf dem deutschen Markt für Stadtbusse herrscht derzeit trotz hoher Konzentration der Anbieterseite wirksamer Wettbewerb.

26. Bereits vor dem Zusammenschluss zeichnet sich die Situation auf dem deutschen Markt für Stadtbusse durch einen hohen Konzentrationsgrad auf der Anbieterseite aus. Dennoch herrscht derzeit auf diesem Markt wirksamer Wettbewerb. Dies wurde im Rahmen der Marktuntersuchung von der überwältigenden Mehrheit der befragten Wettbewerber und Kunden bestätigt. So schwankten bislang die Marktanteile der deutschen Busersteller untereinander; die Schwankungsbreiten betragen je

¹³ Irisbus ist ein Gemeinschaftsunternehmen von Renault SA und Iveco (letztere zum Fiat-Konzern gehörig), in dem beide Unternehmen ihre Geschäftstätigkeit im Busbereich zusammengeführt haben (vgl. die Entscheidung der Kommission vom 22. Oktober 1998 in der Sache IV/M.1201 – Renault V.I./Iveco, ABl. C 384 vom 10.12.1998, S. 9). Im Fusionskontrollverfahren COMP/M.1980 – Volvo/ Renault hat sich Renault verpflichtet, dieses Gemeinschaftsunternehmen aufzukündigen (vgl. die Entscheidung der Kommission vom 1. September 2000, ABl. C 301 vom 21.10.2000, S. 23, Anhang III).

nach Hersteller drei (Neoplan), vier (EvoBus) bzw. zehn Prozentpunkte (MAN). Auch der Einfluss der inzwischen in deutsches Recht umgesetzten und in der Praxis angewandten Vorgaben des EG-Vergaberechts¹⁴ führte bei der gegenwärtigen Marktsituation nicht zuletzt unter den drei inländischen Anbietern zu Wettbewerbsdruck. Die Ermittlungen der Kommission ergaben auch, dass die Preise auf dem Markt für Stadtbusse im Wesentlichen stabil geblieben sind, was bei der in den letzten Jahren erfolgten Verbesserung der Technik und Ausstattung eine reale Preissenkung bedeutet. Die Margen von MAN und Auwärter sind nach Angaben der Parteien nahe Null oder gar negativ, was für beide in den letzten Jahren Verluste zur Folge hatte. Als Folge dieser Entwicklung hat etwa MAN Produktionsstätten in der Türkei und in Polen errichtet; auch Mercedes-Benz verfügt über eine Fertigungsstätte in der Türkei.

(b) Durch das Zusammenschlussvorhaben sinkt die Zahl der deutschen Busersteller von drei auf zwei; allerdings hatte Auwärter keinen wesentlichen Einfluss auf die Wettbewerbsbedingungen.

27. Durch den Zusammenschluss reduziert sich die Anzahl der deutschen Busersteller von drei auf zwei. Mit Auwärter fällt dabei ein Anbieter weg, der zuletzt in Deutschland bei Stadtbussen einen Marktanteil von 8,9% (1999) für sich beanspruchen konnte.
28. Die Kommission ist allerdings zu der Erkenntnis gelangt, dass sich die von Auwärter als Stadtbusse angebotenen Produkte nicht unerheblich von denen der Konkurrenten unterscheiden und nur teilweise im Wettbewerb mit Produkten der Konkurrenz stehen. Wie seine beiden deutschen Konkurrenten, EvoBus und MAN, bietet Auwärter zwar auch Standard-Stadtbusse an; die Firma hat sich jedoch nach Angaben der Parteien in den letzten Jahren verstärkt auf die Produktion von Fahrzeugen für bestimmte Nischenmärkte konzentriert. Auwärter gilt in den Augen vieler Kunden als besonders innovativ sowie flexibel im Hinblick auf die Erfüllung individueller Kundenwünsche. Dementsprechend machten Nischenprodukte wie Doppelstock-Stadtlinienbusse, sog. „Midibusse“ (ca. 10 m lange Kurzbusse), Fahrzeuge mit Elektro- oder Gasantrieben, sowie Trolley- oder Duobusse im Jahr 2000 ca. 45 % der gesamten Produktion von Auwärter aus. Weite Teile des Produktsortiments von Auwärter im Stadtbus-Bereich stehen also nur in begrenztem Ausmaß im Wettbewerb mit den Produkten der Firma MAN, die sich nach eigenen Angaben vorrangig auf das „Massengeschäft“ im Bereich der Standard-Stadtbusse konzentriert.
29. Nach Angaben der Parteien hat die Firma Auwärter bewusst darauf verzichtet, ihren Marktanteil im Bereich der Stadtbusse auszuweiten. Die Firma habe ihre Stärke vor allem in der Entwicklung und Produktion von Reisebussen gesehen. Das Stadtbusgeschäft sei dagegen vor allem deshalb betrieben worden, um bestehende, saisonal bedingte Kapazitätsüberhänge im Reisebusgeschäft ausgleichen zu können. Angesichts der geringen Gewinnmargen im Stadtbus-Bereich und ihrer im Unterschied zu den Mitbewerbern nicht auf die Produktion großer Serien zugeschnittenen Produktionsstruktur sei es der Firma nicht möglich, die Produktion im Bereich der Stadtbusse profitabel auszuweiten.

¹⁴ Vgl. oben, Fußnote 11.

30. Die von der Kommission durchgeführte Marktuntersuchung hat bestätigt, dass die Firma Auwärter beim Wettbewerb um das Großkundengeschäft kaum eine Rolle spielt. Die von der Marktuntersuchung erfassten 76 Fuhrparks großer Busgesellschaften mit mehr als 100 Bussen werden bis auf eine Ausnahme ausschließlich von den Firmen EvoBus und MAN dominiert. Auwärter ist dagegen vorrangig in kleineren und mittleren Busgesellschaften vertreten, wodurch sich die Bedeutung dieser Firma als Wettbewerber auf dem Stadtbusmarkt weiter relativiert.
31. In dieses Bild fügt sich das Ergebnis der durchgeführten Marktuntersuchung auch insoweit ein, als die überwiegende Mehrheit von ca. 75 % der befragten Kunden angegeben hat, dass die Teilnahme der Firma Auwärter in der Vergangenheit keinen Einfluss auf das Ergebnis von Ausschreibungen für Stadtbusse besaß. Insbesondere war keine Auswirkung der Teilnahme oder Nichtteilnahme von Auwärter auf die Preise festzustellen.

(c) Die Kommission hat eingehend untersucht, ob es nach dem Zusammenschluss zu einer stillschweigenden Marktaufteilung zwischen EvoBus einerseits und den Parteien andererseits kommen kann.

32. MAN hat nach der Übernahme von Auwärter einen Marktanteil von 48,4% (basierend auf den Daten des Jahres 1999) und ist damit knapp hinter EvoBus (49,4%) Nummer Zwei auf dem deutschen Markt für Stadtbusse. Unter diesen Umständen kann zwar ausgeschlossen werden, dass der Zusammenschluss den Parteien auf dem deutschen Markt für Stadtbusse zur Einzelmarktbeherrschung verhilft. Jedoch kommt es unter den verbleibenden deutschen Busherstellern zu einer Konsolidierung und Stabilisierung ihrer Stellung auf dem Markt. Wenngleich Marktanteile auf Ausschreibungsmärkten nur von bedingter Aussagekraft sind ¹⁵, suggerieren die genannten Marktanteilszahlen *a priori* ein symmetrisches Duopol, bestehend aus EvoBus und der neuen Unternehmung MAN/Auwärter. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der sich ergebenden hohen gemeinsamen Marktanteile der Parteien MAN/Auwärter einerseits und von EvoBus andererseits (beide erreichten 1999 auf dem deutschen Markt für Stadtbusse insgesamt 97,8%) war zu prüfen, ob der Zusammenschluss geeignet ist, eine gemeinsame marktbeherrschende Stellung auf dem deutschen Stadtbus-Markt und damit in einem wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes zu begründen.
33. Dementsprechend hat die Kommission eingehend untersucht, ob es nach Vollzug des Zusammenschlusses zwischen den beiden Marktführern zu einer stillschweigenden Koordinierung ihres Wettbewerbsverhaltens dahin gehend kommen könnte, dass die derzeit festzustellende nahezu hälftige Aufteilung des deutschen Marktes für Stadtbusse zwischen EvoBus und der neuen Unternehmung MAN/Auwärter dauerhaft verfestigt wird. Gerade weil die Marktanteile der beiden verbleibenden deutschen Hersteller schon heute annähernd gleich verteilt sind, würden beide Seiten davon im gleichen Maße profitieren. Voraussetzung wäre allerdings, dass beide auf den Ausbau ihrer eigenen Marktpositionen durch aggressiven Preiswettbewerb verzichten und sich statt dessen mit den erreichten Marktanteilen begnügen, sowie dass die Struktur des Marktes eine stillschweigende, nicht-kollusive Koordinierung überhaupt dauerhaft zulässt.

¹⁵ So auch die Entscheidung der Kommission vom 3. April 2001 in der Sache COMP/M.2139 – *Bombardier / ADtranz* (Tz. 39), noch nicht veröffentlicht.

34. Im Gegensatz zur Kollusion beinhaltet eine stillschweigende Koordinierung des Verhaltens von Marktteilnehmern keinerlei Absprachen oder Kontakte zwischen den Beteiligten. Demzufolge war zu untersuchen, ob im vorliegenden Fall nach dem Zusammenschluss bereits eine solche stillschweigende Koordinierung ausreichen könnte, um gegebenenfalls den Binnenwettbewerb zwischen den beiden Marktführern in Deutschland auszuschalten und es beiden Seiten auf längere Sicht zu ermöglichen, höhere Preise und Gewinne zu erzielen als unter Wettbewerbsbedingungen.
35. Die Möglichkeit einer stillschweigenden Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens ist im Übrigen nicht bereits dadurch ausgeschlossen, dass Aufträge in Form von öffentlichen Ausschreibungen vergeben werden¹⁶. Selbst wenn sich Ausschreibungsmärkte nicht für die klassischen Formen des bewussten Parallelverhaltens auf dem Gebiet der Preise oder der Mengen eignen mögen – derartige Fälle waren bereits mehrfach Gegenstand von Entscheidungen der Kommission¹⁷ –, kann es doch auch auf einem Ausschreibungsmarkt zu einer stillschweigenden Marktaufteilung an Hand der stattfindenden Vergabeverfahren kommen. Die betroffenen Unternehmen könnten nämlich Elemente der bestehenden Marktsituation, etwa das Vorhandensein einer bedeutenden Anzahl von Stammkunden, stillschweigend als Referenz dafür ansehen, wer in Zukunft welche Ausschreibung gewinnen soll, und sie könnten ihr künftiges Bieterverhalten an solchen Referenzwerten ausrichten¹⁸.

(d) Im vorliegenden Fall sprechen jedoch die besonderen Sachumstände gegen die Annahme einer stillschweigenden Koordinierung.

36. Im vorliegenden Fall ist die Kommission jedoch auf der Grundlage ihrer Marktuntersuchung zu dem Schluss gelangt, dass angesichts der besonderen Gegebenheiten des deutschen Stadtbusmarktes keine stillschweigende Koordinierung unter den beiden verbleibenden deutschen Busherstellern zu befürchten ist.
37. Die Annahme einer kollektiven marktbeherrschenden Stellung von EvoBus einerseits und von MAN/Auwärter andererseits würde zum einen voraussetzen, dass sich konkrete Kriterien ermitteln ließen, an Hand derer die beiden Marktführer ihr Wettbewerbsverhalten stillschweigend koordinieren könnten. Zum anderen müsste an Hand der Umstände des Einzelfalles nachgewiesen werden, dass eine solche stillschweigende Koordinierung auch dauerhaft möglich ist, d.h. es müsste der Nachweis hinreichender Stabilität des entstehenden Duopols geführt werden. Im vorliegenden Fall lassen die Ergebnisse der durchgeführten Marktuntersuchung diesen Nachweis nicht zu. Tatsächlich ist die Position der beiden führenden Anbieter auf dem deutschen Markt für Stadtbusse nämlich weniger symmetrisch, als es eine bloße Betrachtung ihrer zuletzt erzielten Marktanteile erscheinen lässt.

¹⁶ In diesem Sinne bereits die Entscheidung 97/25/EG der Kommission vom 18. Oktober 1995 in der Sache IV/M.580 – *ABB/Daimler-Benz*, ABl. L 11 vom 14.01.1997, S. 1 (insbesondere Tz. 89) und die Entscheidung der Kommission vom 28. Juni 2000 in der Sache COMP/M.1741 – *MCI Worldcom / Sprint* (Tz. 257-302, insbesondere Tz. 263), noch nicht veröffentlicht.

¹⁷ Vgl. etwa die Entscheidung Nr. 92/553/EWG der Kommission vom 22. Juli 1992 in der Sache IV/M.190 – *Nestlé/Perrier*, ABl. L 356 vom 05.12.1992, S. 1 (insbesondere Tz. 124) und die Entscheidung 97/26/EG der Kommission vom 24. April 1996 in der Sache Nr. IV/M.619 – *Gencor/Lonrho*, ABl. L 11 vom 14.01.1997, S. 30 (insbesondere Tz. 186).

¹⁸ So auch die Entscheidung *MCI Worldcom / Sprint* (vgl. oben Fußnote 16), Tz. 257-302, insbesondere Tz. 263.

– Keine stillschweigende Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens im Hinblick auf die jeweiligen Stammkunden

38. Zunächst wäre eine Marktaufteilung nach den jeweiligen Stammkunden denkbar, d.h. nach solchen Kunden, in deren Fuhrparks ausschließlich oder überwiegend – zu mehr als 75% – Busse eines Herstellers vertreten sind. Hierfür müssten sich beide Marktführer jeweils passiv verhalten und darauf verzichten, die Position des jeweils anderen bei dessen Stammkunden durch aggressives Bietverhalten anzugreifen.
39. Zwar haben im Rahmen der durchgeführten Marktuntersuchung 80 deutsche Verkehrsbetriebe (43%) angegeben, dass sie einen reinen Einmarkenfuhrpark betreiben oder dass sich ihr Fuhrpark zu mehr als drei Vierteln aus Bussen eines Herstellers zusammensetzt. Dabei hat sich übrigens gezeigt, dass insbesondere kleinere Stadtbusbetreiber häufig einen deutlich von einer Marke dominierten Fuhrpark besitzen; von den genannten 80 Fällen entfallen mehr als zwei Drittel auf solche kleineren Betriebe mit weniger als 100 Bussen. Nach dem Zusammenschluss wird sich die Zahl der von Bussen eines Herstellers dominierten Fuhrparks von 80 auf 86 erhöhen (vgl. Tabelle 2).
40. Auch gab mehr als ein Drittel der Befragten an, dass die Kompatibilität mit dem bestehenden Fuhrpark für sie ein entscheidendes Auswahlkriterium im Rahmen von Ausschreibungen sei, etwa um die beim Markenwechsel auftretenden Umstellungskosten für die Schulung von Werkstatt- und Betriebspersonal, für die Anschaffung von Spezialwerkzeugen und –geräten sowie für die Vorhaltung eines Vorrats an Ersatzteilen einzusparen. Grundsätzlich verfügt damit jeweils der Hersteller der im Fuhrpark ausschließlich oder vorwiegend vertretenen Busmarke über einen Wettbewerbsvorteil. Für den jeweils anderen Hersteller könnten sich dadurch die Anreize verringern, diese Stellung im Rahmen von Ausschreibungen, etwa durch besonders aggressive Gebote, anzugreifen.
41. Die Gefahr, dass die beiden Marktführer versuchen könnten, die bestehende Marktaufteilung durch eine Konzentration auf ihre jeweiligen Stammkunden aufrecht zu erhalten, wird allerdings relativiert durch die vergleichsweise geringe Gesamtzahl von Bussen, die überhaupt in solchen von einem einzelnen Hersteller dominierten Fuhrparks vertreten sind. So hat die von der Kommission durchgeführte Marktuntersuchung ergeben, dass sich zwei Drittel aller erfassten Busse in gemischten Fuhrparks befinden, die nicht zu mehr als 75% mit Fahrzeugen eines Herstellers bestückt sind; sie kämen demnach gar nicht für den beschriebenen Weg der Koordinierung in Betracht. Eine stillschweigende Koordinierung durch eine bloße Konzentration auf die jeweiligen Stammkunden würde folglich von vornherein nur etwa ein Drittel aller Stadtbusse betreffen und erscheint damit nicht geeignet, die bestehende, nahezu hälftige Marktaufteilung auf dem deutschen Markt für Stadtbusse aufrecht zu erhalten.
42. Eine gleichgewichtige Marktaufteilung durch Konzentration auf die eigenen Stammkunden ist auch deshalb nicht zu befürchten, weil die durchgeführte Untersuchung ergeben hat, dass ein starkes Ungleichgewicht zwischen den von EvoBus und den von MAN dominierten Fuhrparks besteht. So handelt es sich in 54 der genannten 80 Fälle um von EvoBus dominierte Fuhrparks mit insgesamt ca. 3400 Bussen (davon ca. 2900 von EvoBus), hingegen nur in 26 Fällen um Fuhrparks, in denen ausschließlich oder vorwiegend MAN-Busse betrieben werden (insgesamt ca. 1900 Busse, davon ca. 1800 von MAN). Nach dem Zusammenschluss werden 32 der erfassten Verkehrsbetriebe ausschließlich oder überwiegend Busse der neuen Unter-

nehmung MAN/Auwärter betreiben (vgl. dazu Tabelle 2). Daraus ergibt sich eine deutliche Disparität zwischen EvoBus einerseits und MAN/Auwärter andererseits. Folglich wäre auf Dauer eine in etwa hälftige Verteilung der Marktanteile – anders als eingangs unterstellt – nicht dadurch aufrecht zu erhalten, dass jeder der beiden Marktführer bei den Stammkunden des jeweils anderen auf ein aggressives Bietverhalten verzichtet.

Art und Zusammensetzung der Fuhrparks	Insgesamt vor dem Zusammenschluss ¹⁹	Davon „EvoBus-Fuhrparks“	Davon „MAN-Fuhrparks“	Insgesamt nach dem Zusammenschluss ¹⁹	Davon „EvoBus-Fuhrparks“	Davon „MAN/Neoplan-Fuhrparks“
Fuhrparks mit Bussen nur eines Herstellers	30	19	11	33	19	14
Zu über 95% Busse eines Herstellers	12	11	1	13	11	2
Zu >80%-95% Busse eines Herstellers	24	12	12	25	12	13
Zu >75%-80% Busse eines Herstellers	14	12	2	15	12	3
Zwischensumme	80	54	26	86	54	32
Zu >60%-75% Busse eines Herstellers	53	30	23	60	30	30
Bis zu 60% Busse des am stärksten vertretenen Herstellers	44	28	16	37	23	14
Zwischensumme	97	58	39	97	53	44
Insgesamt	177	112	65	183	107	76

Tabelle 2: Detailübersicht: Anzahl deutscher Stadtbusbetreiber mit Ein- oder Mehrmarkenfuhrparks
Quelle: Erhebungen der Kommission im Rahmen der durchgeführten Marktuntersuchung

– Keine stillschweigende Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens im Hinblick auf Kunden mit gemischten Fuhrparks und die Gesamtmenge der abgesetzten Busse

43. Weiterhin wäre eine stillschweigende Marktaufteilung zwischen MAN/Auwärter einerseits und EvoBus andererseits auch im Hinblick auf solche Verkehrsbetriebe denkbar, die gemischte Fuhrparks betreiben. So haben 97 befragte Stadtwerke (53%) geantwortet, dass höchstens drei Viertel der Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark von einem Hersteller stammen. In Bezug auf solche Kunden könnten EvoBus und MAN/Auwärter es auf mittlere Sicht ebenfalls unterlassen, die Stellung des jeweils anderen in den Fuhrparks bestimmter Verkehrsbetriebe durch entsprechend aggress-

¹⁹ Die Gesamtzahlen vor dem Zusammenschluss beziehen sich ausschließlich auf Fuhrparks, in denen jeweils EvoBus oder MAN als stärkster Hersteller vertreten sind; für die Zeit nach dem Zusammenschluss werden die entsprechenden Zahlen für Neoplan mit einbezogen und der Einheit MAN/Neoplan zugerechnet. Derzeit sind nach den Erkenntnissen der Kommission in sechs Fuhrparks Busse der Marke Neoplan am stärksten vertreten.

sive Gebote anzugreifen, sobald sich dessen Stellung dort durch das Gewinnen von Ausschreibungen verfestigt hat. Auf diese Weise könnten Verkehrsbetriebe mit gemischten Fuhrparks in der Wahrnehmung von EvoBus und MAN/Auwärter faktisch zum bevorzugten Interessengebiet des einen oder des anderen werden.

44. Eine solche Entwicklung mit dem Ziel einer in etwa hälftigen Marktaufteilung ist jedoch ebenfalls nicht zu befürchten. Angesichts des Beschaffungsverhaltens insbesondere größerer Kunden wäre eine solche Aufteilung in der Praxis nicht durchzusetzen. Mit zunehmender Größe der Verkehrsbetriebe ist nämlich die sog. „Mehrmarkenstrategie“ bei den Kunden verbreitet, d.h. es wird bewusst eine gemischte Zusammensetzung der Fuhrparks mit Bussen zweier oder mehrerer Hersteller angestrebt, zur Förderung des Wettbewerbs unter ihnen²⁰. Es ist auch nicht zu erwarten, dass sich die Übernahme von Auwärter durch MAN spürbar auf die Möglichkeit der Busgesellschaften, eine Mehrmarkenstrategie zu verfolgen, auswirken wird. Bei der überwiegenden Mehrheit der von der Marktuntersuchung erfassten gemischten Fuhrparks sind Evobus (Mercedes-Benz oder Setra) und MAN die am stärksten vertretenen Hersteller. Auwärter (Neoplan) spielt dagegen bei den Busgesellschaften als Zweitmarke nur eine untergeordnete Rolle²¹. Dieses Ergebnis wird auch durch die befragten Busgesellschaften gestützt, die zu mehr als 75 % angegeben haben, dass die Teilnahme der Firma Auwärter in der Vergangenheit keinen Einfluss auf das Ergebnis der Ausschreibung besaß (vgl. oben, Tz. 31).
45. Die Kommission hat auch untersucht, ob es möglich wäre, den Markt je nach Hersteller der jeweils in einem Fuhrpark durch Neufahrzeuge zu ersetzenden Busse aufzuteilen. Falls zum Zeitpunkt einer Ausschreibung genau feststünde, welche Busse ersetzt werden sollen und es sich dabei jeweils um Busse eines einzigen Herstellers handelte, könnten die beiden deutschen Marktführer gegebenenfalls ihre bestehenden Marktanteile dadurch aufrechterhalten, dass sich jeder von ihnen auf Ersatzgeschäfte für Busse der eigenen Marke konzentriert und im Übrigen auf ein aggressives Bietverhalten verzichtet.
46. Es hat sich jedoch gezeigt, dass die Ausschreibungspraxis auf dem deutschen Stadtbusmarkt sich nicht für eine derartige Marktaufteilung eignet. So enthalten die Ausschreibungen für Stadtbusse keine Hinweise darauf, welche Busse im Einzelnen ersetzt werden sollen. Nach Auskunft der Verkehrsbetriebe steht zum Zeitpunkt der Ausschreibung auch noch keineswegs fest, welche Busse im Einzelnen ersetzt werden sollen. Über die Frage, welche Busse letztlich ausgemustert werden, wird oft erst nach Beendigung einer Ausschreibung entschieden, da diese Entscheidung von zahlreichen Faktoren abhängt (Laufzeit bestehender Werbeverträge²², Wirtschaftlichkeit des Weiterbetriebs nach Ende der Zweckbindungsdauer der öffentlichen

²⁰ Weniger als 10% der an der Marktuntersuchung beteiligten größeren Verkehrsbetriebe mit mindestens 100 Bussen betreiben reine Einmarkenfuhrparks.

²¹ In mehr als 90% der von der Marktuntersuchung erfassten gemischten Flotten sind Evobus und MAN die zwei am stärksten vertretenen Hersteller. Auwärter ist nur in weniger als 10% der gemischten Flotten unter den zwei am stärksten vertretenen Herstellern.

²² So sind nach den Erkenntnissen der Kommission zahlreiche Busse mit großflächigen Werbebotschaften des jeweiligen Werbepartners lackiert, deren Übertragung auf einen neuen Bus mit erheblichen Kosten verbunden wäre.

Förderung,²³ usw.), die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der Ausschreibung stehen.

47. Schließlich wäre denkbar, dass sich die Hersteller an der in einem bestimmten Zeitraum abgesetzten Gesamtmenge an Bussen orientieren und untereinander auf aktiven Wettbewerb verzichten, solange sich die Marktanteile beider Unternehmen in etwa die Waage halten. Auf diese Weise könnten auch solche Verkehrsbetriebe, deren Fuhrparks zurzeit relativ ausgeglichen mit Bussen beider Marktführer bestückt sind, in die stillschweigende Marktaufteilung zwischen EvoBus und MAN/Auwärter einbezogen werden. Die Belieferung von Kunden mit Mehrmarkenfuhrparks durch den einen oder den anderen der beiden Marktführer könnte so der volumenmäßigen Feinabstimmung der unterstellten hälftigen Marktaufteilung dienen.
48. Gegen diese These spricht jedoch schon die in jüngster Zeit wachsende Größe der zu vergebenden Aufträge. So ist die Zahl der durchschnittlich im Wege von Ausschreibungen nachgefragten Busse von zwischen 21 und 22 auf nunmehr 25 bis 26 Stück gestiegen. Die Bedeutung einzelner Ausschreibungen wird im Übrigen angesichts des sich schon jetzt abzeichnenden Trends zur Bildung größerer Einkaufsgemeinschaften²⁴ sowie des Entstehens größerer, privatisierter Verkehrsbetriebe noch steigen²⁵. Da gleichzeitig das Marktvolumen insgesamt stagniert (vgl. oben Tz. 25), finden somit tendenziell weniger Ausschreibungen pro Jahr statt. Je weniger Ausschreibungen aber stattfinden und je mehr Busse gleichzeitig pro Ausschreibung nachgefragt werden, desto unwahrscheinlicher ist es, dass einer der beiden Marktführer bereit sein wird, auf den entsprechenden Auftrag zu verzichten.
49. Hinzu kommt, dass Kunden die jeweiligen Gebote eines Herstellers mit dessen Geboten in anderen Ausschreibungen vergleichen können. Ferner beteiligen sich in mehr als der Hälfte aller Fälle auch ausländische Hersteller an Ausschreibungen für Stadtbusse in Deutschland, deren Gebote ebenfalls als Vergleichsmaßstab dienen können. Zwar war der Erfolg ausländischer Bushersteller in Deutschland bisher relativ gering; doch haben mehr als drei Viertel der von der Kommission erfassten Verkehrsbetriebe, die mehr als 95% der erfassten Stadtbusse in Deutschland

²³ Diese Zweckbindungsdauer beträgt je nach Bundesland in der Regel zwischen acht und zehn Jahren. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer eines Stadtbusse kann hingegen bis zu 15 Jahren betragen, was einen erheblichen Spielraum von bis zu sieben Jahren für die Ersatzbeschaffung eröffnet.

²⁴ So gibt es beispielsweise Gespräche über eine Fusion der Stadtwerke Köln und Bonn. Was Einkaufsgemeinschaften anbelangt, so schreiben etwa die Stadtwerke Dortmund, Bochum, Herne und Castrop-Rauxel sowie die Vestische Straßenbahn seit 1998 gemeinsam aus („Kooperationsgemeinschaft Östliches Ruhrgebiet“); genauso verfahren die Stadtwerke aus Wuppertal, Hagen, Solingen und Remscheid („Bergischer Bus“).

²⁵ So ist zu erwarten, dass die geplante Reform der Gemeinschaftsrechtsvorschriften zum Öffentlichen Personennahverkehr das Entstehen großer, städteübergreifend operierender Busgesellschaften erheblich beschleunigen wird. Insbesondere ist eine Novellierung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28.06.1969, S. 1, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91, ABl. L 169 vom 29.06.1991, S. 1) geplant. Der Änderungsvorschlag der Kommission sieht u.a. eine Pflicht zur Ausschreibung der Dienste des städtischen Personennahverkehrs vor, durch die die bisherigen Anbieter gezwungen werden, sich dem Wettbewerb mit anderen Anbietern zu stellen (vgl. dazu den *Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen* vom 26. Juli 2000, KOM (2000) Nr. 7 endg., ABl. C 365E vom 19.12.2000, S. 169).

nachfragten, ausgeführt, dass sie in Zukunft bei einem Preisanstieg von 5% bis 10% bereit wären, Busse anderer Hersteller, auch ausländische Fabrikate, zu erwerben. Der Verzicht eines Bieters auf aktiven Wettbewerb würde deshalb zwangsläufig auffallen und seine Erfolgsaussichten in Ausschreibungen erheblich verringern.

– Fehlende Stabilität einer etwaigen stillschweigenden Koordinierung aufgrund einer Vielzahl von Wettbewerbsparametern

50. Zusätzlich erschwert im vorliegenden Fall die Vielzahl der bei der Auftragsvergabe ausschlaggebenden Kriterien eine Koordinierung; sie würde der Stabilität eines unterstellten koordinierten Verhaltens auf Dauer entgegen stehen.
51. Zwar sind Stadtbusse weniger heterogene Produkte, als es bei vordergründiger Betrachtung erscheinen mag. Die detaillierten Festlegungen in den Pflichtenheften der Verkehrsbetriebe tragen vielmehr dazu bei, dass in jeder einzelnen Ausschreibung ein hoher Grad an Homogenität der technischen Eigenschaften der von den Herstellern anzubietenden Fahrzeuge erreicht wird. Zudem sind die von den Kunden festgelegten Anforderungen in der überwiegenden Zahl der Ausschreibungen weitgehend deckungsgleich mit den Empfehlungen des VDV²⁶, so dass auch insgesamt auf dem deutschen Markt ein nicht zu vernachlässigender Grad an Vereinheitlichung erreicht wird²⁷.
52. Jedoch hängt der Zuschlag bei Ausschreibungen für Stadtbusse keineswegs nur vom Grundpreis eines bestimmten Modells, sondern von einer Vielzahl zusätzlicher Auswahlkriterien ab; insbesondere spielen Lebenszykluskosten sowie Garantien für die Einsatzbereitschaft und Verfügbarkeit von Bussen eine zunehmend bedeutsame Rolle. Ebenso wird vermehrt erwartet, dass der Hersteller Restwertgarantien für den Bus am Ende seiner Laufzeit abgibt. Auch die Garantie eines 24-Stunden-Kundendienstes und einer schnellen Ersatzteilversorgung ist heute oft eine Notwendigkeit, um in diesem Markt erfolgreich zu sein. Durch das Zusammenspiel all dieser Parameter ist für die beiden Marktführer die gegenseitige Überwachung ihres jeweiligen Wettbewerbsverhaltens, etwa auf der Grundlage von Menge und Preis, ausgeschlossen. Dementsprechend könnten die betreffenden Unternehmen auch kaum nachprüfen, inwieweit einer der beiden Marktführer vom unterstellten koordinierten Verhalten abgewichen ist. Dies wäre aber gerade die Voraussetzung für etwaige Vergeltungsmaßnahmen unter ihnen und eine Aufrechterhaltung der unterstellten stillschweigenden Koordinierung²⁸.
53. Im Übrigen bedeutet die Reduzierung der Zahl deutscher Bushersteller von drei auf zwei keineswegs, dass sich die Zahl der Bieter bei öffentlichen Ausschreibungen auf dem deutschen Markt ebenfalls von drei auf zwei reduziert. Tatsächlich nehmen in zunehmendem Maße auch ausländische Hersteller neben deutschen Anbietern an wichtigen Ausschreibungen teil. So werden inzwischen über die Hälfte der Ausschreibungen in Deutschland unter Beteiligung ausländischer Hersteller durchgeführt. Auch dieser Umstand erschwert eine dauerhafte Koordinierung des Wettbe-

²⁶ Vgl. beispielsweise die VDV-Schriften Nr. 230 „Rahmenempfehlung für Stadt-Niederflur-Linienbusse“ vom Juni 1994 und Nr. 234 „Fahrerarbeitsplatz im Niederflur-Linienbus“ vom Juni 1996 (derzeit geltende Fassung vom Oktober 2000)

²⁷ Vgl. zum Ganzen auch die Entscheidung *MCI Worldcom / Sprint* (vgl. oben Fußnote 16), Tz. 258 ff.

²⁸ In diesem Sinne auch die Entscheidung der Kommission vom 29. September 1999 in der Sache IV/M.1383 – *Exxon/Mobil* (Tz. 474 der vorläufigen öffentlichen Version).

werbsverhaltens der beiden deutschen Marktführer sowie deren gegenseitige Überwachung, zumal eine bedeutende Zahl von Kunden zunehmend die Bereitschaft zeigt, gegebenenfalls auf Angebote ausländischer Hersteller auszuweichen (vgl. bereits oben Tz. 49).

– Fehlende strukturelle Ähnlichkeit der Unternehmen MAN/Auwärter und EvoBus

54. Die erforderliche Stabilität des entstehenden Duopols würde weiterhin einen hinreichenden Grad an struktureller Ähnlichkeit der Unternehmen MAN/Auwärter und EvoBus voraussetzen. Eine solche konnte jedoch trotz des Vorhandenseins bestimmter Gemeinsamkeiten nicht in hinreichendem Umfang festgestellt werden.
55. Zwar wollen sowohl MAN/Auwärter als auch EvoBus jeweils im Sinne einer Zweimarkenstrategie – wenngleich unter dem Dach einer einheitlichen Unternehmensleitung – Busse zweier unterschiedlicher Marken herstellen und getrennt vermarkten. Beide Unternehmen werden zugleich Nutzfahrzeuge (Lastkraftwagen) herstellen; hieraus resultieren Vorteile in den Bereichen Forschung und Entwicklung, bei Einkauf und Herstellung von Komponenten, sowie gegebenenfalls bei der Nutzung des jeweiligen Werkstätten- und Servicenetzes sowohl für Busse als auch für Nutzfahrzeuge. Beide Unternehmen verfügen zudem mit MAN und Mercedes-Benz jeweils über ihre eigene Produktion von Busmotoren. Auch unterhalten beide Produktionsstätten in Drittstaaten wie Polen und der Türkei, von deren niedrigerer Lohnstruktur sie profitieren. Schließlich genießen beide Unternehmen gegenüber ihren aktuellen oder potentiellen ausländischen Wettbewerbern in vergleichbarer Weise bedeutende Vorteile, namentlich die beiden dichtesten Netze von Wartungs- und Reparaturwerkstätten auf dem deutschen Markt, eine flächendeckende Präsenz in den Fuhrparks deutscher Verkehrsbetriebe und die Markentreue insbesondere kleinerer Kunden.
56. Jedoch können diese Gemeinsamkeiten nicht über die bestehenden grundsätzlichen Unterschiede zwischen der neuen Unternehmung MAN/Auwärter und EvoBus hinwegtäuschen, die zu einem erheblichen Ungleichgewicht zwischen ihnen führen. Dies wird schon an der unterschiedlichen Bedeutung beider Hersteller auf dem gesamten Busmarkt sowie im Bereich der Nutzfahrzeuge deutlich. So stellt EvoBus etwa viermal so viele Busse her wie MAN und Auwärter zusammen, und der hinter EvoBus stehende DaimlerChrysler-Konzern produziert etwa achtmal so viele Busse und Nutzfahrzeuge wie MAN/Auwärter. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass der Anteil sogenannter Gleichteile, d.h. Komponenten, die sowohl bei der Produktion von Nutzfahrzeugen als auch bei der Herstellung von Bussen verwendet werden können, nach Angaben der Parteien zwischen 20% und 30% vom Wert eines durchschnittlichen Stadtbusses ausmacht. Aufgrund seiner wesentlich höheren Produktion von Bussen und Nutzfahrzeugen wird der DaimlerChrysler-Konzern deshalb auch in Zukunft erhebliche Größenvorteile im Vergleich zu der neuen Unternehmung MAN/Auwärter haben. Damit besteht gerade keine hinreichende Symmetrie zwischen den beiden Marktführern, insbesondere im Hinblick auf die Kostenstrukturen; eine solche wäre aber Voraussetzung für die Annahme eines stabilen Duopols²⁹.

²⁹ So auch die Entscheidung *Exxon/Mobil* (Tz. 476 der vorläufigen öffentlichen Version, vgl. oben Fußnote 28). Zur Bedeutung der Kostenstrukturen vgl. bereits die Entscheidung *Nestlé/Perrier* (oben Fußnote 17, Tz. 63).

(e) Ergebnis: Das Zusammenschlussvorhaben ist nicht geeignet, auf dem deutschen Markt für Stadtbusse ein marktbeherrschendes Duopol entstehen zu lassen.

57. Aus den vorgenannten Gründen kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass der derzeit herrschende effektive Wettbewerb auf dem deutschen Markt für Stadtbusse durch das Zusammenschlussvorhaben und den mit ihm verbundenen Wegfall von Auwärter (Neoplan) als eigenständigem Anbieter nicht gefährdet wird. Der von der Kommission ermittelte Sachverhalt rechtfertigt es nicht, von der Möglichkeit einer stillschweigenden Koordinierung auszugehen. Das Vorhaben kann daher nicht als geeignet angesehen werden, auf dem deutschen Markt für Stadtbusse ein marktbeherrschendes Duopol entstehen zu lassen.

(2) Der Markt für Stadtbusse in Österreich

58. In Österreich wurden nach den Erkenntnissen der Kommission 1999 insgesamt 218 Stadtbusse neu zugelassen; dies entspricht 33,6% aller dort neu zugelassenen Busse. MAN ist klarer Marktführer mit 63,8%, vor EvoBus mit 34,4% und Volvo mit 1,8%.
59. Der Zusammenschluss führt zu keinerlei Marktanteilsadditionen, weil Auwärter in diesem Produktmarkt in Österreich in den Jahren 1999 und 2000 keine Busse absetzen konnte. Vereinzelt Verkäufe in den Vorjahren, die zwischen drei und 13 Stück lagen und zu Marktanteilen zwischen 8% (1996/1997) und 1,7% (1998/1999)³⁰ führten, wurden durch den bayerischen Vertreter von Auwärter nach Vorarlberg getätigt und kamen nicht als Ergebnis von Ausschreibungen zustande. Die österreichische Niederlassung von Auwärter hat bis zuletzt nur Reisbusse vertrieben. Die Übernahme von Auwärter durch MAN führt folglich allenfalls zur Ausschaltung eines Nischenanbieters, der in den letzten zwei Jahren keinerlei Verkäufe tätigen konnte und somit bestenfalls den Status eines potentiellen Wettbewerbers hat. Eine wesentliche Stärkung der Stellung von MAN auf dem österreichischen Markt ist durch diesen Zusammenschluss hingegen nicht zu befürchten.
60. Trotz der starken Stellung von EvoBus und dem Marktführer MAN herrscht derzeit auf dem österreichischen Markt für Stadtbusse wirksamer Wettbewerb. Volvo war seit der Übernahme des österreichischen Herstellers Steyr Bus GmbH im Markt als dritte Kraft aktiv und war in den vergangenen fünf Jahren durchweg erfolgreicher als Auwärter. Angesichts dieser Marktsituation gibt der Wegfall von Auwärter als etwaigem potentiellem Konkurrenten keinen Anlass zu wettbewerblichen Bedenken gegen den Zusammenschluss.

(3) Der Markt für Stadtbusse in Deutschland und Österreich

61. In Deutschland und Österreich wurden 1999 nach den Erkenntnissen der Kommission insgesamt 1975 Stadtbusse neu zugelassen; dies entspricht 32,4% aller in diesen beiden Mitgliedstaaten neu zugelassenen Busse. Bei gemeinsamer Betrachtung des Stadtbus-Bereiches in Deutschland und Österreich erreichte der Marktanteil von

³⁰ Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Geschäftsjahr von MAN (beginnend am 1. Juli eines Jahres und endend am 30. Juni des Folgejahres).

MAN einen Wert von 42,2%, derjenige von Auwärter 7,9% (beide Parteien zusammen: 50,1%), während auf EvoBus 47,7% entfielen. Damit stellt sich das Kräfteverhältnis zwischen MAN/Auwärter einerseits und EvoBus andererseits bei Betrachtung eines deutsch-österreichischen Marktes im Wesentlichen ebenso dar wie bei der bloßen Betrachtung des deutschen Marktes (vgl. oben Tz. 32).

62. Die Wettbewerbsbedingungen auf einem deutsch-österreichischen Markt für Stadtbusse wären mit denjenigen in Deutschland vergleichbar. Insbesondere sind die Marktführer und die übrigen auf dem Markt aktiven Bushersteller in beiden Mitgliedstaaten weitgehend dieselben. Auch besteht aufgrund der gemeinsamen Sprache eine enge Verbindung zwischen den Märkten beider Mitgliedstaaten, was nicht zuletzt zu einer ähnlichen Geschäftspraxis führt. Beispielsweise orientieren sich die österreichischen Verkehrsbetriebe bei ihren Beschaffungsvorhaben größtenteils an den in Deutschland vom VDV erarbeiteten Empfehlungen.
63. Auf den genannten größeren räumlichen Markt können deshalb die für den deutschen Markt gezogenen Schlussfolgerungen übertragen werden (vgl. oben Tz. 57).

(4) Der Markt für Überlandbusse in Deutschland

64. In Deutschland wurden nach den Erkenntnissen der Kommission 1999 insgesamt 1922 Überlandbusse neu zugelassen; dies entspricht 35,2% aller dort neu zugelassenen Busse. EvoBus ist klarer Marktführer mit 59,9%, vor MAN mit 17,4%, Auwärter mit 15,3% und Volvo mit 3,9% Marktanteil.
65. Die Marktbedingungen im Überlandbus-Bereich ähneln denjenigen im Stadtbus-Bereich, wenngleich einzelne Gesichtspunkte hier weniger stark ausgeprägt sind. So sind die technischen und Qualitätsanforderungen an Überlandbusse hoch, wenn auch weniger hoch als im Markt für Stadtbusse; ferner unterscheiden sich die von einzelnen Kunden an Überlandbusse gestellten Anforderungen voneinander, wenn auch weniger stark als im Stadtbus-Bereich. Öffentliche Ausschreibungen bei der Beschaffung von Überlandbussen werden durchgeführt, wenn auch weniger häufig als im Stadtbus-Bereich. Die Präsenz ausländischer Hersteller ist gering, aber höher als im Stadtbus-Bereich; ihr Marktanteil beträgt gut 7%, bei leicht steigender Tendenz. Insgesamt ist auch im Bereich der Überlandbusse in Deutschland derzeit effektiver Wettbewerb festzustellen.
66. Angesichts der klaren Marktführerschaft von EvoBus kann ausgeschlossen werden, dass der Zusammenschluss den Parteien auf dem deutschen Markt für Überlandbusse zur Einzelmarktbeherrschung verhilft. Die – anders als im Stadtbus-Bereich – stark asymmetrische Verteilung der Marktanteile von MAN/Auwärter einerseits (32,7%) und von EvoBus andererseits (59,9%) spricht zudem gegen die Entstehung einer gemeinsamen marktbeherrschenden Stellung. Ansonsten können aufgrund der Ähnlichkeit der Marktbedingungen (vgl. oben, Tz. 65) die Schlussfolgerungen aus dem Bereich der Stadtbusse (vgl. oben Tz. 57) im Wesentlichen auf den deutschen Markt für Überlandbusse übertragen werden.

(5) Der Markt für Überlandbusse in Österreich

67. In Österreich wurden nach den Erkenntnissen der Kommission 1999 insgesamt 147 Überlandbusse neu zugelassen; dies entspricht 22,7% aller dort neu zugelassenen Busse. MAN ist klarer Marktführer mit 56,5%, vor EvoBus mit 26,5%, Irisbus (Renault) mit 10,2% und Volvo mit 6,8% Marktanteil.
68. Der Zusammenschluss führt zu keinerlei Marktanteilsadditionen, weil Auwärter in diesem Produktmarkt in Österreich in den Jahren 1999 und 2000 keine Busse absetzen konnte. Auch die Verkaufsergebnisse aus den Vorjahren, die zwischen null und drei Stück lagen und zu Marktanteilen zwischen 0% (1997/1998) und 1,8% (1996/1997)³¹ führten, bestätigen die geringe Bedeutung von Auwärter auf dem österreichischen Markt für Überlandbusse. Die Übernahme von Auwärter durch MAN führt folglich allenfalls zur Ausschaltung eines Nischenanbieters, der in den letzten zwei Jahren keinerlei Verkäufe tätigen konnte und somit bestenfalls den Status eines potentiellen Wettbewerbers hat. Eine wesentliche Stärkung der Stellung von MAN auf dem österreichischen Markt ist durch diesen Zusammenschluss hingegen nicht zu befürchten.
69. Im Übrigen wird, mehr noch als im Stadtbus-Bereich, der Wettbewerb auf dem österreichischen Markt für Überlandbusse durch die verstärkte Präsenz von Anbietern aus dem nicht-deutschsprachigen Raum sichergestellt. So ist insbesondere auf den erst kürzlich erfolgten Markteintritt von Irisbus (Renault)³² hinzuweisen, welcher innerhalb nur eines Jahres zu einem Marktanteil von 10,2% und im MAN-Geschäftsjahr 1999/2000³³ sogar zu einem Marktanteil von 26% geführt hat.
70. Ferner ist der österreichische Markt für Überlandbusse von einer starken Konzentration auf Seiten der Busbetreiber gekennzeichnet, so dass gegengewichtige Nachfragemacht in erheblichem Umfang festzustellen ist. Eine entscheidende Rolle spielt insoweit insbesondere die starke Stellung der beiden großen Betreiber von Überlandbussen in Österreich, der Österreichischen Postbus AG und der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Die Österreichische Postbus AG betreibt einen Fuhrpark mit ca. 1600 Bussen verschiedener Hersteller und verfolgt zur Förderung des Wettbewerbs zwischen den Anbietern eine dezidierte Mehrmarkenstrategie; die ÖBB betreiben ca. 800 Busse und tendieren ebenfalls zur Mehrmarkenstrategie.
71. Unter diesen Umständen führt der Wegfall von Auwärter als etwaigem potentiellem Wettbewerber auch auf dem Markt für Überlandbusse in Österreich nicht zu wettbewerblichen Bedenken gegen den Zusammenschluss.

(6) Der Markt für Überlandbusse in Deutschland und Österreich

72. In Deutschland und Österreich wurden nach den Erkenntnissen der Kommission 1999 insgesamt 2069 Überlandbusse neu zugelassen; dies entspricht 33,9% aller in diesen beiden Mitgliedstaaten neu zugelassenen Busse. Bei gemeinsamer Betrachtung des Überlandbus-Bereiches in Deutschland und Österreich erreichte der Markt-

³¹ Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Geschäftsjahr von MAN (beginnend am 1. Juli eines Jahres und endend am 30. Juni des Folgejahres).

³² Vgl. oben Fußnote 13.

³³ Das Geschäftsjahr 1999/2000 von MAN begann am 1. Juli 1999 und endete am 30. Juni 2000.

anteil von MAN einen Wert von 20,2%, derjenige von Auwärter 14,2% (beide Parteien zusammen: 34,4%), während auf EvoBus 57,5% entfielen. Damit stellt sich das Kräfteverhältnis zwischen MAN/Auwärter einerseits und EvoBus andererseits bei Betrachtung eines deutsch-österreichischen Marktes im Wesentlichen ebenso dar wie bei der alleinigen Betrachtung des deutschen Marktes. Für die wettbewerbliche Beurteilung gelten die oben zu Deutschland gezogenen Schlussfolgerungen (vgl. oben Tz. 66).

(7) Der Markt für Reisebusse in Deutschland

73. In Deutschland wurden nach den Erkenntnissen der Kommission 1999 insgesamt 1773 Reisebusse neu zugelassen; dies entspricht 32,5% aller dort neu zugelassenen Busse. EvoBus ist klarer Marktführer mit 51,6%, vor Auwärter mit 19% und MAN mit 9,5% Marktanteil.
74. Die durchgeführte Marktuntersuchung hat ergeben, dass derzeit auf dem deutschen Markt für Reisebusse effektiver Preiswettbewerb herrscht. Anders als im Stadtbus- und Überlandbus-Bereich sind die Betreiber von Reisebussen bereits heute in aller Regel Privatunternehmen, welche von keiner staatlichen Unterstützung profitieren und sich deshalb bei Neuanschaffungen in besonderem Maße am Preis-Leistungs-Verhältnis orientieren müssen³⁴.
75. Ausländische Anbieter³⁵ haben zum Wettbewerb auf dem deutschen Reisebusmarkt beigetragen. Sie konnten ihren Marktanteil von 10,3% (1994)³⁶ auf heute nahe 20% steigern. Zwar ist der deutsche Markt für Reisebusse durch eine Vielzahl kleiner und mittlerer Busbetreiber geprägt, unter denen insbesondere Kooperationen und gemeinsame Beschaffungsvorhaben seltener sind als unter Betreibern von Stadt- und Überlandbussen. Auch werden Reisebusse regelmäßig nicht im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen beschafft. Ferner verfügt die Mehrzahl der Betreiber von Reisebussen nicht über eigene Wartungsmöglichkeiten, ist also auf Serviceangebote der Hersteller oder ihrer Vertragswerkstätten angewiesen. Wie der steigende Anteil der Einfuhren zeigt, handelt es sich hierbei jedoch nicht um unüberwindbare Marktzutrittsschranken.
76. Vor diesem Hintergrund stößt der Zusammenschluss von MAN und Auwärter in Bezug auf den deutschen Markt für Reisebusse auf keine wettbewerblichen Bedenken. Auch die Gefahr einer kollektiven Marktbeherrschung durch MAN/Auwärter einerseits und den Marktführer EvoBus andererseits besteht nicht. Die Asymmetrie der Marktanteile (MAN/Auwärter: 28,5%; EvoBus: 51,6%) spricht ebenso gegen die Gefahr einer stillschweigenden Koordinierung wie der beschriebene Anstieg der Importe.

³⁴ Zum Preisbewusstsein insbesondere der privaten Busbetreiber vgl. bereits die Entscheidung *Mercedes-Benz/Kässbohrer* (oben Fußnote 6), Tz. 51.

³⁵ Solche Anbieter sind beispielsweise das belgische Unternehmen *Van Hool N.V.* und die niederländischen Hersteller *Autobusfabriek BOVA B.V.* und *Berkhof Jonckheere*, ferner die schwedischen Produzenten *Volvo Bus Corporation* und *Scania AB*, sowie *Irisbus* (vgl. oben Fußnote 13).

³⁶ Entscheidung *Mercedes-Benz/Kässbohrer* (vgl. oben Fußnote 6), Tz. 62

(8) Der Markt für Reisebusse in Österreich

77. In Österreich wurden nach den Erkenntnissen der Kommission 1999 insgesamt 284 Reisebusse neu zugelassen; dies entspricht 43,8% aller dort neu zugelassenen Busse. EvoBus ist klarer Marktführer mit 63,4%, vor Auwärter mit 16,9%, MAN mit 7,7% und Volvo mit 4,9% Marktanteil. Die nicht-deutschen Hersteller konnten ihren Marktanteil in den vergangenen Jahren kontinuierlich auf über 10% erhöhen und erreichten 1999 einen Wert von 12%.
78. Die durchgeführte Marktuntersuchung hat ergeben, dass die Wettbewerbsbedingungen auf dem österreichischen Markt für Reisebusse sich nicht wesentlich von denjenigen in Deutschland unterscheiden. Dies gilt namentlich für die Anforderungen der Kunden im technischen und im Qualitätsbereich; auch das Preisniveau ist vergleichbar, und die auf dem Markt aktiven Anbieter sind dieselben. Die für Deutschland gezogenen Schlussfolgerungen (vgl. oben Tz. 74 ff.) können demzufolge auf Österreich übertragen werden.

(9) Der Markt für Reisebusse in Deutschland und Österreich

79. In Deutschland und Österreich wurden nach den Erkenntnissen der Kommission 1999 insgesamt 2057 Reisebusse neu zugelassen; dies entspricht 33,7% aller in diesen beiden Mitgliedstaaten neu zugelassenen Busse. Bei gemeinsamer Betrachtung des Reisebus-Bereiches in Deutschland und Österreich erreichte der Marktanteil von MAN einen Wert von 9,2%, derjenige von Auwärter 18,7% (beide Parteien zusammen: 27,9%), während auf EvoBus 53,2% entfielen. Damit stellt sich das Kräfteverhältnis zwischen MAN/Auwärter einerseits und EvoBus andererseits bei Betrachtung eines deutsch-österreichischen Marktes im Wesentlichen ebenso dar wie bei der alleinigen Betrachtung des deutschen Marktes. Für die wettbewerbliche Beurteilung gilt das oben zu Deutschland Gesagte (vgl. oben Tz. 74 ff.).

(10) Der Markt für Reisebusse in Dänemark

80. Zwar kommt es durch den Zusammenschluss auf dem Reisebussektor in Dänemark statistisch gesehen zu einer Marktanteilsaddition (MAN: 4,5%; Auwärter: 16,9%; zusammen: 21,4%), wobei EvoBus mit 48,3% klarer Marktführer bleibt. Anders als Auwärter hat MAN jedoch lediglich Chassis nach Dänemark geliefert, nicht aber komplette Busse; MAN ist somit auf einer anderen Marktstufe tätig als Auwärter. Dass MAN dennoch einen Marktanteil in Dänemark hat, liegt ausschließlich an der Zählweise in den Zulassungsstatistiken, welche als Hersteller eines Busses den Hersteller des Chassis ausweisen. Wettbewerbliche Bedenken begründet diese Marktanteilsaddition demzufolge nicht.

(11) Wettbewerbliche Beurteilung des Zusammenschlusses auf der Grundlage des von MAN definierten räumlichen Marktes

81. Auch auf der Grundlage des von MAN vorgeschlagenen räumlichen Marktes, der neben Deutschland und Österreich die Mitgliedstaaten Italien, Belgien, Luxemburg, die Niederlande, Frankreich, Spanien und Portugal umfasst, führt das Zusammenschlussvorhaben zu keinen wettbewerblichen Bedenken. So liegt Irisbus im Bereich Stadtbusse auf dem genannten räumlichen Markt mit 30,5% Marktanteil vor

Dieser Text wird lediglich zur Information veröffentlicht, er stellt keine amtliche Veröffentlichung dar.

EvoBus (24,1%), MAN/Auwärter (21,5%), van Hool (5,5%), Volvo und Scania (je 3,6%) in Führung. Was Überlandbusse anbelangt, so führt EvoBus mit 33,6% vor Irisbus (32,7%) und MAN/Auwärter (18,4%). Auf dem Markt für Reisebusse liegt EvoBus mit 33% deutlich vor Irisbus (22,5%) und MAN/Auwärter (15,6%); Volvo erzielt 7% und Scania 6,2%³⁷.

VII. ERGEBNIS

82. Aus den oben beschriebenen Gründen kann 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 gemäß Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung sowie gemäß 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 die MAN Nutzfahrzeuge AG im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung die alleinige Kontrolle über die Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG übernimmt, wird für mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vereinbar erklärt.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist gerichtet an:

MAN Nutzfahrzeuge AG
Dachauer Straße 667
D-80995 München

Brüssel, den 20.06.2001

Für die Kommission
Mario MONTI
Mitglied der Kommission

³⁷ Alle Angaben beziehen sich auf das Jahr 1999.