

DE

***Fall Nr. COMP/M.2632 -  
DEUTSCHE BAHN /  
ECT INTERNATIONAL /  
UNITED DEPOTS / JV***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

---

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE  
Datum: 11/02/2002

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar  
Dokumentnummer 302M2632*



Brüssel, den 11/02/2002

**SG (2002) D/228487**

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN  
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

**An die anmeldenden Parteien:**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Betrifft : **Fall Nr. COMP/M.2632 - Deutsche Bahn/ECT International/United Depots/JV**

Anmeldung vom 8.1.2002 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates (Fusionskontrollverordnung)

1. Am 8.1.2002 ist die Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates<sup>1</sup> bei der Kommission eingegangen. Danach ist folgendes beabsichtigt: Die DB Cargo, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG, die United Depots Container Services GmbH ("United Depots"), Deutschland, und die ECT International B.V. ("ECT"), Niederlande, die zur Hutchison Gruppe gehört, beabsichtigen gemeinsame Kontrolle an der DeCeTe Duisburger ContainerTerminalgesellschaft mbH ("DeCeTe"), Deutschland, und der ECT Duisburg Terminal GmbH ("ECT Duisburg"), Deutschland, zu erwerben.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates fällt und hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken gibt.

---

<sup>1</sup> ABl. L 395 vom 30.12.1989, S.1, berichtigte Fassung ABl. L 257 vom 21.9.1990, S. 13; zuletzt geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 1310/97 (ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1, Berichtigung in ABl. L 40 vom 13.02.1998, S. 17.)

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

3. Die Geschäftstätigkeit der Deutschen Bahn ist das Erbringen und die Vermarktung von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und Personen, das Betreiben und Vermarkten der Eisenbahninfrastruktur und damit in Zusammenhang stehenden Tätigkeiten.
4. ECT ist eine Tochtergesellschaft der Europe Combined Terminals B.V.. Deren Geschäftstätigkeit ist der Stauerbetrieb, das Vorhalten von Piers, Lagerhallen und Geländen für die Verkehre der Container- und Roll-on/Roll-off-Schiffe, die Führung von Betrieben in den vorgenannten Bereichen und alle damit in Zusammenhang stehenden Tätigkeiten.
5. United Depots betreibt Containerterminals, Containerreparatur und damit in Zusammenhang stehende Tätigkeiten. United Depots ist eine Tochtergesellschaft der Carl Tiedemann GmbH & Co. Deren Geschäftstätigkeit ist die Stauerei, der Güter-, insbesondere der Container- und Luftfrachtumschlag, die Containerreparatur, der Betrieb eines Museumsschiffes und damit in Zusammenhang stehende Tätigkeiten.
6. Die ECT Duisburg betreibt einen Containerterminal im Hafengebiet von Duisburg, insbesondere die Güterbeförderung und den Güterumschlag sowie damit in Zusammenhang stehende Tätigkeiten.
7. Die DeCeTe Duisburger Container-Terminalgesellschaft mbH betreibt Containerterminals im Hafengebiet der Duisburg Ruhrorter Häfen AG, die Güterbeförderung und den Güterumschlag sowie damit in Zusammenhang stehende Tätigkeiten.
8. Gegenwärtig sind an der DeCeTe die United Depots zu 48,01%, die DB Cargo zu 29,21% und die ECT zu 22,78% beteiligt. Da die Beschlüsse in der Gesellschafterversammlung einer Mehrheit von 3/4 der anwesenden Stimmen bedürfen, wird sie von DB Cargo und United Depots gemeinsam beherrscht. Im Rahmen des vorliegenden Zusammenschlussvorhabens ist vorgesehen, dass die DB Cargo Geschäftsanteile an die ECT veräußert, so dass sich die Anteile am Stammkapital wie folgt verteilen: United Depots: 48,01%, DB Cargo: 25,01%, ECT: 26,98%. Nach Vollzug des Zusammenschlussvorhabens wären damit nur alle Gesellschafter gemeinsam in der Lage, die DeCeTe zu kontrollieren.
9. Zusätzlich ist vorgesehen, dass die ECT Duisburg, eine 100%ige Tochtergesellschaft der ECT, den Betrieb ihres Containerterminals in Duisburg an die DeCeTe verpachtet. Der Pachtvertrag soll bis Ende des Jahres 2005 laufen. Er kann für weitere 5 Jahre verlängert werden. Über die DeCeTe begründen die Parteien somit auch Kontrolle über die ECT Duisburg.

## **II. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG**

10. Die beteiligten Unternehmen haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR (Deutsche Bahn AG/DB Cargo AG: EUR 15.465 Mio., ECT: EUR 343 Mio., United Depots: EUR 48 Mio.). Zwei von ihnen haben einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. EUR (Deutsche Bahn: EUR 15.465 Mio.; ECT: EUR 343 Mio.). Sie erzielen nicht mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in einem und demselben Mitgliedstaat. Das Vorhaben hat folglich gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung. Es handelt sich nicht um einen Kooperationsfall mit der EFTA-Überwachungsbehörde nach dem EWR-Abkommen.

## **III. VEREINBARKEIT MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT**

### **A. Sachlich relevante Märkte**

#### *Gütertransport*

11. Die Parteien schlagen alternativ einen sachlichen Markt für Güterverkehr bzw. einen für den Container- oder containeraffinen Güterverkehr<sup>2</sup> vor, der den Transport mittels LKW, Schiene und Binnenschiff umfasst. Mit Ausnahme einer langfristigen Vereinbarung von DeCeTe/ Deutscher Bahn mit drei Binnenschiffs-Reedereien bezüglich einer von diesen Reedereien bereitgestellten regelmäßigen Verbindung zwischen den belgischen und niederländischen Seehäfen und Duisburg („Duisburg Express“) ist keine der beteiligten Parteien im Bereich des Transports per Schiff zwischen den belgischen und niederländischen Seehäfen und den Häfen im Niederrhein/Ruhrgebiet tätig. Die Transporttätigkeit per Binnenschiff von DeCeTe und ECT Duisburg zwischen diesen Seehäfen und ihren Duisburger Terminals beschränkt sich somit auf den zugekauften bzw. zugemieteten Transport von Containergütern per Schiff, der im Paket mit Umschlagdienstleistungen an die Terminalkunden weiterverkauft wird.
12. Weder DeCeTe noch ECT ist im Bahntransport von Gütern zwischen den ARA-Häfen und dem Rhein/Ruhrgebiet tätig. Von den kontrollierenden Gesellschaftern des geplanten Gemeinschaftsunternehmens erbringt lediglich die Deutsche Bahn in diesem Bereich Bahntransportdienstleistungen, jedoch ergibt sich in diesem Bereich als Folge des Zusammenschlusses keine Veränderung der Marktstellung der Deutschen Bahn. Keine der beteiligten Parteien ist im Bereich des Güterverkehrs per LKW zwischen den belgischen und niederländischen Seehäfen und dem Rhein/Ruhrgebiet tätig.

---

<sup>2</sup> Im Sinne der Entscheidung der Kommission im Verfahren IV/34.518 – ACI vom 27.07.1994, siehe auch IV/M.1001-Preussag/Hapag Lloyd, Entscheidung vom 10.11.1997, Rdnr. 19

13. Laut Angaben der anmeldenden Parteien ist die Aufteilung der Güterverkehrsströme pro Verkehrsträger im genannten geographischen Bereich etwa folgende:

|  | Bahn | LKW | Binnenschiff |
|--|------|-----|--------------|
| Güter gesamt, einschließlich Schüttgut | 2 %  | 6%  | 92%          |
| Container- bzw. containeraffine Güter  | 4%   | 25% | 71%          |

Diese Annahme wurde durch die Marktuntersuchung der Kommission im wesentlichen bestätigt. Es ist also davon auszugehen, dass der Anteil der Bahn für den Transport von Gütern im genannten Gebiet unter 10% liegt und ihm insoweit keine entscheidende Bedeutung für den Gesamttransport zwischen den ARA-Häfen und dem deutschen Niederrhein-/Ruhrgebiet zukommt.

14. Es ist deshalb für die Zwecke der vorliegenden Entscheidung nicht erforderlich, die Frage der Austauschbarkeit zwischen Transport per Straße, Schiene oder Wasserweg zu beantworten, falls sich auf einem enger gefassten Markt, jenem des Schiffstransports, keine Wettbewerbsbedenken ergeben. Gleiches gilt für die Frage der Austauschbarkeit des Transports per Container mit dem Transport in anderer Form (z.B. als Schüttgut), da sich die Wettbewerbssituation als Folge des Zusammenschlusses lediglich im Bereich des Containertransports verändern kann. Für die Zwecke dieser Entscheidung ist es deshalb ausreichend, die Auswirkung des Zusammenschlusses auf den Transport von Containern per Binnenschiff zu betrachten.

#### *Umschlagleistungen*

15. Die Parteien schlagen des weiteren einen Markt für Container-Umschlagdienstleistungen vor. Umschlagleistungen von einem Verkehrsträger auf den anderen (Binnenschiff, Schiene, Straße) werden in den Terminals erbracht. Es existieren trimodale (Umschlag Binnenschiff/Schiene/Straße) und bimodale Terminals (Umschlag Binnenschiff/Straße oder Schiene/Straße oder Schiene/Binnenschiff). Die Beurteilung der Frage, inwieweit bi- und trimodale Terminals im Wettbewerb miteinander stehen, hängt vor allem von der Austauschbarkeit der Verkehrsträger insgesamt ab. Die Marktuntersuchung erbrachte einerseits Hinweise auf einen gewissen Wettbewerbsvorteil von trimodalen Terminals aufgrund deren größerer intermodaler Flexibilität, zeigte jedoch ebenso, dass bimodale Terminals für die ihnen jeweils entsprechende Umschlagdienstleistung (Binnenschiff/Straße bzw. Schiene/Straße bzw. Binnenschiff/Schiene) im Wettbewerb mit trimodalen Terminals stehen und deren Dienstleistungen als hinreichend austauschbar empfunden werden. Da in den vom Zusammenschluss betroffenen Terminals nach Angaben der Parteien keine Umschlagdienstleistung von Bahn auf LKW erfolgte, stellt diese Umschlagrelation

keinen betroffenen Markt dar. Zu untersuchen ist also lediglich die Auswirkung des Zusammenschlusses auf Märkte für Umschlagdienstleistungen von Binnenschiff auf LKW und/oder Bahn.

#### *Umschlagleistungen und Transport*

16. Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass Umschlagdienstleistungen und Transportdienstleistungen von Reedereien, Spediteuren und Verladern überwiegend im Paket bei den Terminals nachgefragt werden. Der Umfang dieses Pakets ist jedoch flexibel und kann je nach Bedürfnissen des Auftraggebers entweder nur die Umschlagdienstleistung oder, wesentlich häufiger, die Umschlagdienstleistung im Paket mit der (interregionalen) Binnenschifftransportdienstleistung und/oder im Paket mit der (meist lokalen) „Trucking“-Zustelldienstleistung per LKW umfassen. Die isolierte Nachfrage nach reinen Umschlagdienstleistungen ohne sogenannte Vor- und Nachlaufdienstleistungen ist hierbei die am wenigsten häufig nachgefragte Dienstleistung. Aufgrund der Variabilität der nachgefragten Paketdienstleistungen und der Tatsache, dass Umschlagdienstleistungen zum Teil auch isoliert nachgefragt werden, folgt jedoch, dass dieser Teil der Logistikkette (Umschlagdienstleistungen) als eigenständiger Markt zu untersuchen ist.

#### *„Trucking“*

17. Für den lokalen LKW- Zustell- und Abholtransport von Containern wurde seitens der anmeldenden Parteien kein betroffener Markt angenommen. Den Terminals, die diese lokalen LKW-Dienstleistungen anbieten, steht eine Vielzahl von unabhängigen Spediteuren gegenüber, die ebenfalls diese Dienstleistungen (wie auch andere LKW-Containertransportleistungen) erbringen. Die Marktuntersuchung der Kommission hat keinerlei Anzeichen dafür ergeben, dass für diesen Teil der Logistikkette ein gesonderter betroffener Markt anzunehmen und zu untersuchen ist.

## **B. Geographische Marktabgrenzung**

#### *Markt für Containergüterverkehr*

18. Die Parteien schlagen einen räumlichen Markt für Hinterlandverkehre zwischen den Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge und Vlissingen („ARA-Häfen“) und dem Ruhrgebiet vor. Dies steht hinsichtlich der Annahme von Hinterlandverkehren im Einklang mit der Entscheidung im Verfahren IV/M.1651 (Maersk/Sea-Land)<sup>3</sup>. In Betracht kommt grundsätzlich auch eine routenbezogene Abgrenzung zwischen bestimmten Ziel- und Endpunkten. Da aber auch in bei einer solchen engeren Marktabgrenzung (in der Relation Duisburg – einzelne ARA-Häfen, besonders Rotterdam) die Entstehung oder Verstärkung von

---

<sup>3</sup> Entscheidung vom 30.10.1999

Markbeherrschung nicht zu befürchten ist, kann die genaue Ausdehnung des räumlichen Marktes in dieser Hinsicht offengelassen werden.

### *Markt für Umschlagleistungen*

19. Der räumliche Markt für Terminalumschlagleistungen im Hinterlandverkehr wird durch den Abstand des Terminals zum Endkunden (als –je nach Transportrichtung- Empfänger oder Sender des transportierten Gutes) im geographisch relevanten Hinterlandbereich definiert. Üblicherweise geschieht die Weiterverteilung der Güter vom Terminal zum Endkunden per LKW („Trucking“), wobei die Kosten dieses Zustell- und Abholtransports von Containern zum Terminal stark entfernungsabhängig sind. Laut einer von der anmeldenden Parteien vorgelegten Preisliste erhöhen sich die Gesamtkosten des Transports eines Containers von Rotterdam bzw. Antwerpen bis zum Endkunden, via Umschlag Schiff/Straße in Duisburg, bei einer Entfernung des Adressaten von Duisburg von 100km um etwa 40% im Vergleich zu einer Entfernung von 15-30 km. Dennoch werden nach Auskunft des DeCeTe Terminals Zustell- und Abholtransportdienstleistungen bis 100km regelmäßig, darüber hinaus eher ausnahmsweise nachgefragt.
20. Mit den Terminals in Duisburg stehen aufgrund dieser Kosten somit verstärkt diejenigen Terminals im Wettbewerb, die sich in seinem näheren Umfeld befinden. Diese Annahme wird auch von der Marktuntersuchung der Kommission gestützt, da sich die von Kunden genannten Ausweichterminals überwiegend in einem engeren, etwa 50 km weiten, Umfeld rheinaufwärts und –abwärts um Duisburg befinden. Jedoch stehen die Terminals dieses Bereichs aufgrund überlappender Substitutionsbeziehungen ihrerseits im engen Wettbewerb mit Terminals, die sich in einem ähnlich gelagerten Umfeld um sie befinden. Die Annahme der anmeldenden Parteien, wonach die Rheinhäfen von Nijmegen an der niederländisch-deutschen Grenze bis Köln zu den Wettbewerbern für Umschlagdienstleistungen für den geographisch relevanten Markt des deutschen Niederrhein/Ruhrgebiets zu zählen sind, hat sich deshalb in der Marktuntersuchung der Kommission im wesentlichen bestätigt.
21. Hingegen wurden Schiffsterminals die nicht am Rhein gelegen sind (dies gilt etwa für den Kanal-Terminal Dortmund<sup>4</sup>, der hauptsächlich als Bahn/LKW-Terminal genutzt wird) nicht als hinreichend austauschbar angesehen. Dies ist dadurch erklärbar, dass regelmäßige Container-Schiffsverbindungen, wie sie in höherer Frequenz auf dem Niederrhein zwischen Köln und den ARA-Häfen bestehen, einen entscheidenden Wettbewerbsfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffsterminals für den Containergüterumschlag darstellen.
22. Für die Zwecke dieser Entscheidung ist deshalb von einem geographischen Markt für das Erbringen von Umschlagdienstleistungen im Containergüter-Hinterlandverkehr per Binnenschiff zwischen ARA-Häfen und deutschem Niederrhein-/Ruhrgebiet auszugehen, der die Containerterminals entlang des Niederrheins von Nijmegen bis Köln umfasst.

---

<sup>4</sup> Beteiligung der DB Cargo: 30%

## C. Beurteilung

23. Aufgrund der engen Koppelung der von den Parteien des Zusammenschlusses angebotenen Schiffstransportdienstleistung an ihre Umschlagdienstleistung wird die wettbewerbliche Beurteilung der Auswirkung des Zusammenschlusses auf den Containertransport per Binnenschiff der Erörterung von dessen Auswirkungen auf den Terminalbereich nachgestellt.

### *Markt für Umschlagleistungen*

24. Folgende trimodale und bimodale Wasser/Schiene bzw. Wasser/LKW Terminals entlang des Rheins sind nach den Ergebnissen der Marktuntersuchung zum räumlich relevanten Markt zu zählen:

#### Trimodale Terminals

| <b>Terminal</b>   | <b>Geschätzte Kapazität in TEU</b> | <b>Umschlag Verkehrsträger</b>  |
|---|------------------------------------|---------------------------------|
| Terminal Emmerich   | 100.000                            | Binnenschiff/<br>Straße/Schiene |
| Duisburger Intermodales Terminal  | 200.000 in Ausbau                  | Binnenschiff/<br>Straße/Schiene |
| ECT Duisburg Terminal GmbH  | 100.000                            | Binnenschiff/<br>Straße/Schiene |
| Rhein-Ruhr-Terminal Duisburg  | 60.000                             | Binnenschiff/<br>Straße/Schiene |
| Terminal Neuss  | 100.000                            | Binnenschiff/<br>Straße/Schiene |
| DCH Terminal Düsseldorf<br><br>(Beteiligung der DB Cargo: 51% an BTS Buss Trans Container Service, die ihrerseits zu 51% am DCH Terminal beteiligt ist) | 50.000                             | Binnenschiff/<br>Straße/Schiene |
| CTS Terminal Köln<br><br>(Beteiligung der DB Cargo: 22,5%)  | 150.000                            | Binnenschiff/<br>Straße/Schiene |

Quelle: Angaben der Parteien



## Bimodale Terminals

| <b>Terminal</b>   | <b>Geschätzte Kapazität in TEU</b> | <b>Umschlag Verkehrsträger</b>   |
|---|------------------------------------|--|
| Terminal Nijmegen   | 100.000                            | Binnenschiff/<br>Straße  |
| Terminal Emmelsum/ Wesel                                  | 50.000                             | Binnenschiff/<br>Straße  |
| DeCeTe Duisburger<br>ContainerTerminalgesellschaft<br>mbH | 250.000                            | Binnenschiff/<br>Straße (Schiene ggf. über<br>benachbartes PKV-Terminal) |
| Terminal Krefeld  | 40.000                             | Binnenschiff/<br>Straße  |
| Terminal Dormagen   | 40.000                             | Binnenschiff/<br>Straße  |

Quelle: Angaben der Parteien

25. Unter Zugrundelegung der angegebenen Kapazitäten verfügen die Beteiligten über das vorgeschlagene Gemeinschaftsunternehmen sowie über die Teilkontrolle der Deutschen Bahn über den DCH Terminal in Düsseldorf und den CTS Terminal in Köln über einen addierten Anteil von 39% auf einem engstmöglichen Markt, der nur den Umschlag Binnenschiff/Schiene umfasst. Die Marktuntersuchung der Kommission machte aufgrund von Aussagen von Terminals zur eigenen Kapazität - darunter auch von Terminals, die von der Deutschen Bahn teilkontrolliert werden - die Korrektur einiger dieser Angaben erforderlich und ergab einen höheren Wert von 51%. Der Kapazitätszuwachs der von der Deutschen Bahn teilkontrollierten Terminals durch ECT Duisburg beträgt hierbei etwa 11% (bzw.13% nach Einschätzung der Parteien).
26. Auf der Umschlagrelation Binnenschiff/Straße (also unter Einbeziehung der bimodalen Terminals) erreichen die von der Deutschen Bahn teilkontrollierten Terminals einen Anteil an der Gesamtkapazität von 44% nach eigener Einschätzung und von 45 % nach der Korrektur von obigen Kapazitätsannahmen aufgrund von Angaben von Wettbewerbern zur eigenen Kapazität. Der Kapazitätszuwachs durch ECT Duisburg beträgt auf dieser Umschlagrelation, je nach Gesamtkapazitätsannahme, 6-8%.
27. Nach überwiegenden Aussagen von Marktteilnehmern wird in den kommenden Jahren mit einem jährlichen Wachstum der Nachfrage in der Größenordnung von 5-10% gerechnet. Es ist unter Zugrundelegung dieser Annahme von besonderer Bedeutung für den Wettbewerb, in welchem Ausmaß ungenützte Kapazitäten von Terminals bereitstehen. Die Marktuntersuchung der Kommission, ergänzt um Angaben der Parteien, ergab hierzu einen gegenwärtigen durchschnittlichen

Kapazitätsauslastungsgrad von 65% (bi- und trimodale Terminals) bzw. 56% (trimodale Terminals)<sup>5</sup>, sodass in den nächsten Jahren genügend freie Kapazität zur Verfügung steht. Mittelfristig beabsichtigen überdies einige Terminals Kapazitätserweiterungen. Der Kapazitätsauslastungsgrad ist dabei bei den von der Deutschen Bahn kontrollierten Terminals deutlich höher als derjenige der übrigen Terminals,<sup>6</sup> sodass seitens dieser übrigen Terminals eine effektive Beschränkung der Marktmacht der von der Deutschen Bahn teilkontrollierten Terminals besteht.

28. Einen wesentlichen Einfluss auf die künftigen Wettbewerbsbedingungen hat die derzeit noch ungenützte Kapazität des Duisburger Intermodalen Terminals, mit dessen Betriebsaufnahme im Lauf des Jahres 2002 gerechnet wird. Dafür, dass von diesem Terminal starke Wettbewerbsimpulse ausgehen werden, spricht, (i) dass er sich am selben Ort befindet wie der ECT Duisburg/DeCeTe-Terminal und somit die identische Kundenzielgruppe hat, (ii) dass er über ausreichend Kapazität verfügt, für einen erheblichen Teil der von den Parteien bedienten Nachfrage eine Alternative darzustellen, (iii) dass er als trimodaler Terminal alle Verkehrsträger bedienen kann, (iv) dass er sich als neuer Anbieter im Markt nicht auf gefestigte Kundenbeziehungen stützen kann, sondern aktiv um Kunden werben muss, um seine Kapazitäten auszulasten. Das angemeldete Gemeinschaftsunternehmen wird also auch in seinem unmittelbarsten Umfeld beträchtlichem effektivem Wettbewerb ausgesetzt sein, umso mehr als auch das Terminal ECT Duisburg bisher nur einen geringen Auslastungsgrad aufwies und das angemeldete Gemeinschaftsunternehmen deshalb seinerseits bestrebt sein muss, zusätzlichen Umschlag anzuziehen.
29. Hinzu kommt, dass die mitkontrollierenden Unternehmen bei den künftig unter der Teilkontrolle der Deutschen Bahn stehenden Terminals nicht identisch sind. Im Fall des DCH Terminals in Düsseldorf und des CTS Terminals in Köln handelt es sich um die Imperial-Gruppe während im DeCeTe Terminal Teilkontrolle von United Depots und ECT ausgeübt wird. Nach Ansicht von Marktteilnehmern<sup>7</sup> stand DeCeTe bisher in effektivem Wettbewerb besonders zum Düsseldorfer DCH Terminal. Es ist nicht anzunehmen, dass sich aufgrund des Zusammenschlusses im Verhältnis dieser Terminals zueinander eine Änderung ergibt.
30. Aus dem Vorigen ergibt sich, dass als Folge des angemeldeten Zusammenschlusses weder eine marktbeherrschende Stellung auf einem angenommenen Markt für den Umschlag von Binnenschiff auf LKW noch auf einem Markt für den Umschlag von Binnenschiff auf Bahn noch auf einem Markt für den Umschlag von Binnenschiff auf Bahn oder LKW begründet wird.

---

<sup>5</sup> Kapazitätsauslastung der Terminals im Jahr 2001 unter Einbeziehung der Kapazität des im Jahr 2002 betriebsbereiten DIT-Terminals.

<sup>6</sup> Trimodal: 72% Kapazitätsauslastung der DB-Terminals gegenüber 39% Kapazitätsauslastung der übrigen Terminals. Bei bi- und trimodalen Terminals insgesamt ist das Verhältnis 77% zu 53%.

<sup>7</sup> Anzumerken ist hierzu, dass die Beteiligung der Deutschen Bahn an den Terminals in Düsseldorf und Köln vielen Marktteilnehmern nicht bekannt zu sein scheint.

## *Markt für Transportdienstleistungen*

31. Aufgrund der Tatsache, dass Transportdienstleistungen per Binnenschiff auf den Strecken zwischen den ARA-Häfen (besonders Rotterdam) und dem Rhein-/Ruhrgebiet von den am Zusammenschluss Beteiligten nur ergänzend zu den Terminaldienstleistungen angeboten werden, dass also ihre derzeitige Marktstellung in diesem Bereich nicht stärker sein kann als bei den Terminaldienstleistungen, ist lediglich zu überprüfen, ob die Gefahr von Ausschließungseffekten gegenüber anderen Marktteilnehmern besteht.
32. Eine Vereinbarung zwischen DeCeTe und einem Konsortium von 3 Binnenschiffsreedereien betrifft den Betrieb einer regelmäßigen Verbindung zwischen Duisburg und den Seehäfen („Duisburg Express“). Die hierfür benötigten Kapazitäten werden bei sogenannten Partikulieren (Kleinunternehmen, die 1 - 3 Binnenschiffe betreiben) eingekauft. Die Verträge mit den Partikulieren, von denen die Transportleistungen letztlich durchgeführt werden, sind zunächst auf 1 Jahr fest geschlossen und verlängern sich regelmäßig um jeweils 1 Jahr, wenn keine Kündigung erfolgt.
33. Wettbewerber von DeCeTe/ECT hinsichtlich der Vermarktung der Transportleistung sind einerseits die Konsortiumsmitglieder des "Duisburg Express", da sowohl DeCeTe als auch jede der Binnenschiffsreedereien, die auf sie entfallenden Kapazitäten unabhängig vermarktet. Dasselbe Konsortium der drei Binnenschiffsreedereien betreibt außerdem unter dem Titel „Fahrgemeinschaft Niederrhein“ eine von der Deutschen Bahn unabhängige Verbindung zwischen den Terminals in diesem Gebiet und den Seehäfen. Weitere Anbieter von Containertransportdienstleistungen per Binnenschiff sind die konkurrierenden Terminals im bezeichneten Gebiet sowie Seereedereien, die sich zur Durchführung des Transports ebenfalls vielfach der Dienste von Partikulieren bedienen. Als Folge des Zusammenschlusses kann es deshalb weder zu Marktbeherrschung noch zu Aussperrungseffekten seitens der anmeldenden Parteien im Bereich des Containertransports per Binnenschiff im bezeichneten geographischen Gebiet kommen.
34. Die Gefahr einer marktbeherrschenden Stellung wird auch nicht durch die starke Stellung von ECT auf dem in weiterer Folge vertikal anschließenden Markt für Terminalumschlagleistungen zwischen Seeschiffen und Binnen- bzw. Feederschiffen begründet. Die Kommission befand hierzu in den Entscheidungen Hutchison/RCPM/ECT<sup>8</sup> und Hutchison/ECT<sup>9</sup>, dass, abhängig von in diesen Verfahren gemachten Zusagen, keine Marktbeherrschung seitens ECTs auf den hierfür geographisch und sachlich relevanten Märkten besteht.

---

<sup>8</sup> Fall COMP/JV.55, 03.07.2001

<sup>9</sup> Fall COMP/JV.56, 29.11.2001

#### **IV. SCHLUSS**

35. Aus diesen Gründen hat die Kommission beschlossen, keine Einwände gegen den angemeldeten Zusammenschluß zu erheben und ihn mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen für vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Artikel 6 (1) b der Fusionskontrollverordnung und auf Artikel 57 des EWR-Abkommens.

Für die Kommission  
**(Unterscrieben)**  
Mario MONTI  
Mitglied der Kommission