

***Fall Nr. COMP/M.2730 –
CONNEX/DNVBVG/JV***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 9 (3)

Datum: 24/04/2002



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, 24.04.2002

SG (2002) D/229566

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

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 9(3)
ENTSCHEIDUNG

ÖFFENTLICHE
VERSION

Entscheidung der Kommission
Verweisung von Fall COMP/M.2730-Connex/DNVBVG/JV an die zuständigen
deutschen Behörden gemäß Artikel 9 der Ratsverordnung Nr. 4064/89

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 vom 21. Dezember 1989,¹ zuletzt geändert durch Ratsverordnung (EG) Nr. 1310/97 vom 30. Juni 1997² über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen ("Fusionskontrollverordnung") und insbesondere deren Artikel 9 (3),

gestützt auf die Anmeldung, die von den Deutsche Nahverkehrs-Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hannover und Connex Verkehr GmbH, Frankfurt am Main, am 7. März 2002 gemäß Artikel 4 der oben erwähnten Ratsverordnung vorgenommen wurde,

gestützt auf den Verweisungsantrag der deutschen Wettbewerbsbehörde, dem Bundeskartellamt, vom 8. April 2002,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. Nr. L 395 vom 30.12.1989, S. 1; berichtigt in ABl. Nr. L 257 vom 21.9.1990, S. 13.

² ABl. Nr. L 180 vom 9.7.1997, S. 1; berichtigt in ABl. Nr. L 40 vom 13.2.1998, S. 17.

1. Am 7. März 2002 hat die Connex Verkehr GmbH ("Connex") ihre Absicht angemeldet, an der Deutsche Nahverkehrs-Gesellschaft mbH ("DNVG") die gemeinsame Kontrolle zu erwerben. Gegenwärtig hält die Deutsche Nahverkehrs-Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH ("DNVBVG") alle Anteile an der DNVG. Nach dem Zusammenschluss wird Connex 51% der Anteile halten. Bei DNVBVG verbleiben 49%. Da Entscheidungen, die über den normalen Geschäftsverkehr hinausgehen eine Mehrheit von 75% erfordern, wird die DNVG gemeinsam von DNVBVG und Connex kontrolliert werden. Das Zusammenschlussvorhaben hat gemeinschaftsweite Bedeutung gemäß Art. 1 der Fusionskontrollverordnung.
2. Das Bundeskartellamt erhielt am 12. März 2002 eine Kopie der Anmeldung.
3. Am 8. April 2002 ging bei der Kommission ein Antrag der deutschen Wettbewerbsbehörde, dem Bundeskartellamt ("BkartA"), gemäß Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b), Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung ein. Danach beantragt das BKartA die Verweisung, da der Zusammenschluss vorwiegend den Wettbewerb auf dem räumlich relevanten Markt für Personenverkehrsdienstleistungen im Großraum Hannover betrifft, der keinen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes ausmache. Für den Fall, dass die Kommission der Auffassung ist, dass der räumliche relevante Markt doch einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes darstellt, beantragt das BKartA hilfsweise die Verweisung gemäß Art. 9 Absatz 2 Buchstabe a) mit der Begründung, dass durch den Zusammenschluss die marktbeherrschende Stellung des Verkehrsunternehmens üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (üstra) auf dem regionalen Markt für Personenverkehrsdienstleistungen im Großraum Hannover verstärkt würde.
4. Mit Telefax vom 15.4.2002 haben die Parteien auf eine Stellungnahme verzichtet.

I. DIE PARTEIEN UND DAS VORHABEN

5. Connex, die zur französischen Vivendi-Gruppe gehört, betätigt sich im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland. Über SVG Schaumburger Verkehrs-GmbH, [...], bietet sie auch insbesondere in Schaumburg nahe Hannover Dienstleistungen des ÖPNV an. [...].
6. DNVG erbringt über zwei Tochtergesellschaften Dienstleistungen des Öffentlichen Personennahverkehrs in Riesa nahe Leipzig. Sie wird zur Zeit von der DNVBVG kontrolliert, die wiederum von der Stadtwerke Bonn Verkehr-GmbH, der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH und der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe kontrolliert wird.
7. Das Vorhaben ist ein Zusammenschluss gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung. Es hat gemäß Art. 1 der Fusionskontrollverordnung eine gemeinschaftsweite Bedeutung.

II. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

8. Die Kommission verweist den Zusammenschluss an die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaates, wenn der Zusammenschluss den Wettbewerb auf einem Markt in diesem Mitgliedsstaat beeinträchtigt, der alle Merkmale eines gesonderten Marktes aufweist und keinen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes darstellt.

Relevante Produktmärkte

9. Vom Zusammenschluss betroffen ist der Markt für Personenverkehrsdienstleistungen (ÖPNV/SPNV). In früheren Entscheidungen, die allerdings das Vereinigte Königreich betrafen, hat die Kommission öffentliche Personenverkehrsdienstleistungen über die Schiene als eigenständigen Markt abgegrenzt, da sie nicht mit Verkehrsdienstleistungen, die mit dem Bus oder dem Auto erbracht werden, austauschbar sind.
10. Die Parteien haben in ihrer Anmeldung die Ansicht vertreten, dass ÖPNV und SPNV zwei verschiedene Märkte sind, da sie unterschiedliche Dienstleistungsziele verfolgen. Der ÖPNV dient vorrangig der Beförderung von Personen innerhalb von Städten und Gemeinden sowie auf dem Land der Verbindung einzelner Ortsteile untereinander. Der SPNV hingegen habe vorrangig die Funktion der Anbindung der Region an das jeweilige städtische Zentrum sowie die Verbindung von Städten untereinander. Die Trennung der beiden Dienstleistungen würde auch durch die jeweils unterschiedlichen verantwortlichen Aufgabenträger bestätigt. Während das Erbringen von SPNV-Leistungen Sache der Länder ist, falle der ÖPNV in den Verantwortungsbereich der Kommunen. Zudem seien Parallelführungen von ÖPNV und SPNV aufgrund öffentlich rechtlicher Vorgaben ausgeschlossen.
11. Dagegen steht das BKartA zur Zeit auf dem Standpunkt, dass der SPNV in den einheitlichen ÖPNV-Markt einzubeziehen ist. Ob eine Transportleistung als ÖPNV oder SPNV zu klassifizieren ist, richtet sich nach den verschiedenen Regulierungsrahmen. Was ÖPNV ist, richtet sich nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dagegen ist SPNV im Allgemeinen Eisenbahngesetz definiert (SPNV). Danach können innerhalb einer Stadt/Gemeinde sowohl ÖPNV als auch SPNV angeboten werden. SPNV weist zwar definitionsgemäß eine geringere Haltestellendichte auf. Ein potentieller Fahrgast wird jedoch in Abhängigkeit von dem Ziel- und Ausgangspunkt seines Beförderungswunsches die potentielle Zeitersparnis aufgrund der geringen Haltestellendichte im SPNV mit dem Zeitnachteil abwägen, der sich aus der unter Umständen größeren Entfernung zwischen den maßgeblichen Haltestellen und seinen persönlichen Zielorten ergeben kann.
12. Für die Zwecke dieser Entscheidung kommt es auf die genaue Marktabgrenzung nicht an, da in jedem Fall die Verweisungsvoraussetzungen nach Art. 9 FKVO vorliegen.

Relevante geographische Märkte

13. Die Parteien vertreten in ihrer Anmeldung die Auffassung, dass der räumlich relevante Markt zumindest Deutschland-weit sei, da der Markt allen Anbietern offenstünde.
14. Das BKartA steht auf dem Standpunkt, daß im Bereich des ÖPNV/SPNV unter Berücksichtigung der derzeitigen Marktsituation von regionalen Märkten auszugehen sei. Grundsätzlich bestehe zwar für jedes inländische und ausländische Verkehrsunternehmen, das die Genehmigungsvorgaben erfüllt, die Möglichkeit in den Wettbewerb um die von den Aufgabenträgern (i.d.R. Städten/Gemeinden) vergebenen Konzession im Bereich des PBefG einzutreten. Das BKartA macht jedoch geltend, dass tatsächlich die Handhabung des Genehmigungsverfahrens durch die Aufgabenträger den Kreis der in Frage kommenden Wettbewerber auf Unternehmen begrenzt, die im regionalen Verkehrsraum bereits Verkehrsleistungen erbringen. Das BKartA macht ferner geltend, dass nach seinen Untersuchungen Genehmigungsanträge nur von Verkehrsunternehmen gestellt wurden, die in den jeweils betroffenen Verkehrsraum bereits ÖPNV-Leistungen erbringen.
15. Auch im Bereich des SPNV werden bisher lediglich etwa 20% der Verkehrsleistungen in Deutschland öffentlich ausgeschrieben worden.

Kein wesentlicher Teil des gemeinsamen Marktes

16. Im Großraum Hannover werden nach den Ermittlungen des BKartA nur knapp 2% der bundesweit transportierten Fahrgäste befördert. Bei wertmäßiger Betrachtung machen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1,6% der Gesamteinnahmen aus. Vom deutschen Busliniennetz (in km) entfallen nur 0,8% auf den Großraum Hannover, während das Straßenbahnnetz 4% ausmacht. Angesichts dieser wirtschaftlichen Größenordnung liege kein wesentlicher Teil des gemeinsamen Marktes vor³.

Beeinträchtigung des Wettbewerbs

17. Im vorliegenden Fall ist vom Zusammenschluss in erster Linie der regionale Markt des Großraums Hannover betroffen. Hier bietet die üstra Personenverkehrsdienstleistungen an, während die Connex im angrenzenden Schaumburg tätig ist und somit als potentieller Wettbewerber in Betracht kommt. Üstra verfüge nach den Ermittlungen des BKartA über eine marktbeherrschende Stellung im relevanten Markt, die sie allein, zumindest aber gemeinsam mit der Regiobus Hannover ausübe, deren Mehrheitsgesellschafter gleichzeitig Gesellschafter der Holdinggesellschaft der üstra ist. [...]. Der geplante Zusammenschluss führe zu einer Beeinträchtigung des Wettbewerbs auf dem relevanten Markt, indem potentieller Wettbewerb beseitigt und die marktbeherrschende Stellung von üstra abgesichert wird. Diese Auswirkungen seien angesichts der ohnehin geringen Wettbewerbsintensität und der sehr hohen rechtlichen und tatsächlichen Marktzutrittsschranken besonders gravierend.

³ Die steht auch im Einklang mit der Entscheidung COMP/M.2446-Govia/Connex South Central vom 20.7.2001, in der regionale Transportmärkte im Vereinigten Königreich betroffen waren und der Fall an die britische Kartellbehörde gemäß Art. 9 Abs. 2 Buchstabe b) verwiesen wurde.

Bewertung

18. Zwar bestehen nach Untersuchung der Kommission erhebliche Anhaltspunkte dafür, daß durch das System der Vergabe von Lizenzen für das Erbringen von Nahverkehrsdienstleistungen die regionalen Märkte zunehmend geöffnet werden und dadurch zunehmend Wettbewerb auf nationaler oder sogar internationaler Ebene entsteht. Gleichwohl kann dem Bundeskartellamt nicht widersprochen werden, daß im vorliegenden Fall gegenwärtig noch von regionalen Märkten im Sinne von Artikel 9(2)(b) der FKVO ausgegangen werden kann. Da durch den Zusammenschluß weitere strukturelle Verbindungen zwischen aktuellen und potenziellen Wettbewerbern geschaffen werden, beeinträchtigt das angemeldete Vorhaben den Wettbewerb auf dem regionalen Markt für den Großraum Hannover.

Ergebnis

19. Die Untersuchung der Kommission hat ergeben, daß die Bedingungen für die Verweisung gemäß Artikel 9 der Fusionskontrollverordnung im vorliegenden Fall erfüllt sind und der Zusammenschluß in seiner Gesamtheit an die zuständigen deutschen Behörden zur Anwendung der nationalen Wettbewerbsgesetze des Mitgliedstaates verwiesen werden sollte.

HAT DIESE ENTSCHEIDUNG GETROFFEN:

Artikel 1

Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen wird hierdurch der angemeldete Zusammenschluß Deutsche Nahverkehrs-Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH und der Connex Verkehr GmbH an die zuständigen deutschen Behörden verwiesen.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 24/04/2002

Für die Kommission
Mario MONTI
Mitglied der Kommission