

DE

*Fall Nr. COMP/M.5022
- NDH / STADT
KREFELD / HAFEN
KREFELD*

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 139/2004
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

Artikel 4 (4)
Datum: 21/04/2008



COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Brüssel, 21-IV-2008
SG-Greffe(2008) D/201867

In der veröffentlichten Version dieser Entscheidung wurden bestimmte Informationen gem. Art. 17 (2) der Ratsverordnung (EG) Nr. 139/2004 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.

ZUR VERÖFFENTLICHUNG
BESTIMMTE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ENTSCHEIDUNG NACH
ARTIKEL 4 ABSATZ 4

An die anmeldenden Parteien

An das Bundeskartellamt

**Betreff: Fall Nr. COMP/M.5022 – NDH / Stadt Krefeld / Hafen Krefeld
Begründeter Antrag im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 der Verordnung
Nr. 139/2004 auf Verweisung des Falls nach Deutschland**

Datum des Antrags: 12.03.2008
Frist für die Stellungnahme der Mitgliedstaaten: 08.04.2008
Frist für die Entscheidung gemäß Artikel 4 Absatz 4: 21.04.2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Am 12. März 2008 ist bei der Kommission ein begründeter Antrag gemäß Artikel 4 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rats vom 20.01.2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen ("Fusionskontrollverordnung")¹ auf vollständige Verweisung des oben genannten Falls an die Bundesrepublik Deutschland eingegangen. Die anmeldenden Parteien machen geltend, dass sich sämtliche möglicherweise betroffenen Märkte innerhalb von Deutschland befinden und diese jeweils alle Merkmale eines gesonderten Marktes aufweisen, sowie dass der Zusammenschluss den Wettbewerb auf diesen Märkten erheblich beeinträchtigen könnte. Somit sind die Parteien der Auffassung, dass die Voraussetzungen für eine Verweisung nach Artikel 4 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung erfüllt sind.

¹ Abl. L 24 vom 29.01.2004, S. 1.

2. Entsprechend Artikel 4 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung kann vor einer Anmeldung eines Zusammenschlusses ein begründeter Antrag auf teilweise oder vollständige Verweisung an einen Mitgliedstaat gestellt werden, wenn der Zusammenschluss den Wettbewerb in einem Markt innerhalb eines Mitgliedstaats, der alle Merkmale eines gesonderten Markts aufweist, erheblich beeinträchtigen könnte und deshalb ganz oder teilweise durch diesen Mitgliedstaat geprüft werden sollte.
3. Eine Kopie dieses Antrags wurde den Mitgliedstaaten am 13. März 2008 übermittelt.
4. Mit Schreiben vom 03. April 2008 hat das Bundeskartellamt die Kommission darüber informiert, dass die Bundesrepublik Deutschland der beantragten Verweisung zustimmt.

I. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN

5. Die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ("NDH") betreibt Binnenhäfen in Neuss und Düsseldorf und führt in diesen Häfen den Güterumschlag, die Lagerung von Gütern sowie alle zusammenhängenden logistischen und expeditionellen Dienstleistungen durch. Die NDH betreibt ferner die Neusser Eisenbahn, ein Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die NDH ist lediglich in der Bundesrepublik Deutschland tätig. Die Anteile der NDH werden zu jeweils 50% von der Stadthafen Neuss GmbH & Co. KG sowie der Stadtwerke Düsseldorf AG gehalten. Mehrheitsgesellschafterin der Stadtwerke Düsseldorf AG sind die Energiewerke Baden-Württemberg ("EnBW"), welche von der Electricité de France ("EdF") und den Oberschwäbischen Elektrizitätswerken gemeinsam kontrolliert werden.
6. Die Stadt Krefeld ist eine Gebietskörperschaft öffentlichen Rechts, welche insbesondere in den Bereichen Verkehr, Versorgung, Entsorgung, Wohnungsbau und –verwaltung sowie Kultur und Bildung tätig ist.
7. Die Hafen Krefeld GmbH & Co. KG ("Hafen Krefeld KG") ist die Gesamtrechtsnachfolgerin der Hafen- und Bahnbetriebe der Stadt Krefeld, die bisher als kommunaler Eigenbetrieb geführt worden sind.

II. DAS VORHABEN

8. Gegenstand des Zusammenschlusses ist die Gründung des Vollfunktionsgemeinschaftsunternehmens Hafen Krefeld KG im Sinne von Artikel 3 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung, an welchem die NDH 49% erwirbt während die Stadt Krefeld 51% der Geschäftsanteile hält. Beide Parteien würden durch den Vollzug die gemeinsame Kontrolle über Hafen Krefeld KG erlangen. Das Vorhaben erfolgt im Rahmen der Privatisierung der Hafen- und Bahnbetriebe Krefeld, für welche die Stadt Krefeld ein europaweites Verhandlungsverfahren durchführte.

III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

9. Die beteiligten Unternehmen haben nach Angaben der Parteien im Jahr 2006 einen gemeinsamen weltweiten Umsatz von mehr als EUR 5 Milliarden² (NDH: EUR 59,661

² Die Umsatzberechnung erfolgte auf Basis von Artikel 5 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung und der Bekanntmachung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABl. 1998 C 66 S. 25).

Mrd.; Stadt Krefeld: EUR 1,097 Mrd.; Hafen Krefeld KG: EUR [...] Mio.). Die gemeinschaftsweiten Umsätze der beteiligten Unternehmen beliefen sich 2006 nach Angaben der Parteien jeweils auf mehr als EUR 250 Mio. (NDH: EUR [...] Mrd.; Stadt Krefeld: EUR 1,097 Mrd.; Hafen Krefeld KG: EUR [...] Mio.). Während die Stadt Krefeld ihre gesamten Umsätze in der Bundesrepublik Deutschland erzielt hat, erwirtschaftet NDH weniger als zwei Drittel ihres Umsatzes in einem Mitgliedstaat. Daher hat der Zusammenschluss eine gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung.

IV. RELEVANTE MÄRKTE

a) Relevante Produktmärkte

10. Auf der Grundlage der von den Parteien vorgelegten Informationen können folgende sachlich relevanten Märkte zugrunde gelegt werden, bei denen Überschneidungen vorkommen:
 - Betrieb von Binnenhäfen;
 - Güterumschlag in Binnenhäfen;
 - Betrieb von Eisenbahninfrastruktur;
 - Schienengebundener Gütertransport.
11. Ausgehend von den möglichen Marktabgrenzungen haben die Parteien zwei betroffene Märkte im Sinne des Formblattes identifiziert, nämlich den Markt für den Betrieb von Binnenhäfen in der Bonn-Wesel-Range und den Markt für den Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen auf dem Schienennetz der Neusser Eisenbahn, der Städtischen Eisenbahn Krefeld sowie der Krefelder Industriebahn.

Betrieb von Binnenhäfen

12. Die traditionelle Funktion eines Hafenbetreibers besteht in dem Vorhalten und Bereitstellen von Infrastruktur (Hafenbecken, Hafengebäude). Die Parteien gehen auf der Grundlage der Entscheidungspraxis des Bundeskartellamtes davon aus, dass der Betrieb eines Binnenhafens gegenüber vor- oder nachgelagerten Stufen der Transportkette abzugrenzen ist. Weiterhin solle keine Unterscheidung nach Größe der Schiffe oder nach bestimmten Gütern vorgenommen werden. Zumindest teilweise Überschneidungen bestünden nach Ansicht der Parteien zwischen öffentlichen und privaten Häfen. Die Kommission hat bisher keine Marktabgrenzung im Bereich der Binnenhäfen vorgenommen.

Betrieb von Eisenbahneninfrastruktur

13. Sowohl die NDH mit der Neusser Eisenbahn als auch der Hafen Krefeld mit der Städtischen Eisenbahn Krefeld sowie der Krefelder Industriebahn betreiben Eisenbahninfrastrukturen. Die Parteien betrachten diese Aktivitäten als einen eigenen Markt für den Betrieb für Eisenbahninfrastruktur.

b) Relevante geographische Märkte

14. Hinsichtlich des Marktes für den Betrieb von Binnenhäfen vertreten die Parteien die Auffassung, dass der Markt durch das sogenannte Hinterland bestimmt wird, das im Einzugsbereich eines Hafens liegt. Dies ist die ständige Entscheidungspraxis der Kommission in Bezug auf den Markt für Containerterminaldienstleistungen.³ Die Parteien sind der Ansicht, dass sich diese geografische Marktabgrenzung auf den Markt für den Betrieb von Binnenhäfen übertragen lässt, da sich in einem Hafen üblicherweise die Unternehmen ansiedeln, die ein bestimmtes Hinterland bedienen wollen. Sie gehen folglich in räumlicher Hinsicht von einem Markt für nordrhein-westfälische Rheinhäfen zwischen Bonn und Wesel (Bonn-Wesel-Range) aus.
15. Der Markt für den Betrieb von Eisenbahneninfrastruktur ist nach Meinung der Parteien auf das jeweilige Schienennetz beschränkt, da die Häfen Neuss, Düsseldorf und Krefeld auf der Schiene nur über die Netze der beteiligten Unternehmen erreicht werden können. Die Kommission hat grundsätzlich auch eine routenbezogene Abgrenzung zwischen bestimmten Ziel- und Endpunkten in Betracht gezogen, die Frage jedoch letztlich offen gelassen.⁴

V. BEURTEILUNG DES VERWEISUNGSANTRAGES

16. Auf Grundlage der von den Parteien vorgelegten Informationen eignet sich der Zusammenschluss für eine Verweisung nach Artikel 4 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung.
17. Das Vorhaben erfüllt die Anforderungen an eine Verweisung laut Artikel 4 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung. Es handelt sich um einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung, es hat eine gemeinschaftsweite Bedeutung und es könnte erheblich den Wettbewerb innerhalb gesonderter Märkte in der Bundesrepublik Deutschland beeinträchtigen.

a) Mögliche Wettbewerbsbeeinträchtigungen

18. Der Marktanteil der NDH (bisher drittgrößter Wettbewerber) und der Hafen Krefeld auf einem Markt für den Betrieb von öffentlichen Binnenhäfen in der "Bonn-Wesel-Range" wird nach dem Zusammenschluss [20 – 30%] betragen. Somit würde diese Einheit nach Hafen Duisburg zum zweitstärksten Wettbewerber in dieser "Range". Die drei größten Wettbewerber auf diesem Markt würden folglich über einen Marktanteil von insgesamt [80 – 90%] verfügen.
19. Die Parteien geben an, dass dieser Zusammenschluss jedoch zu einer Abschwächung der marktbeherrschenden Stellung des Hafens Duisburg führen werde. Ebenfalls sei zu berücksichtigen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Krefeld von der Einbindung eines strategischen Partners abhängig ist.
20. Die Kommission kann zum jetzigen Zeitpunkt und auf Grundlage der von den Parteien vorgelegten Informationen nicht ausschließen, dass der geplante Zusammenschluss auf

³ COMP/M.2632 – Deutsche Bahn/ECT International/United Depots/JV, Rn. 22: deutsches Niederrhein-/Ruhrgebiet, der die Containerterminals entlang des Niederrheins von Nijmegen bis Köln umfasst; COMP/M.2422 – Hapag Lloyd/HHLA, Rn. 8 in Bezug auf die Containerterminaldienstleistungen in Seehäfen; vgl. auch IV/M.1651 – Maersk/Sealand; COMP/M.1674 – Maersk/ECT.

⁴ COMP/M.2632 – Deutsche Bahn/ECT International/United Depots/JV, Rn. 18.

einigen Märkten in der Bundesrepublik Deutschland zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Wettbewerbs führt.⁵

b) Bestehen gesonderter Märkte

21. Die Parteien haben dargelegt, dass bei dem Betrieb von Binnenhäfen und Eisenbahneninfrastruktur von eigenständigen Märkten innerhalb der Bundesrepublik Deutschland ausgegangen werden kann.
22. Der Markt für den Betrieb von Binnenhäfen wird in diesem Fall als die sog. *Bonn-Wesel*-Range bestimmt, in welcher die Wettbewerbsbedingungen ausreichend homogen sind und die sich von den benachbarten Gebieten unterscheidet. Eine Miteinbeziehung weiterer Häfen erscheint auf der Grundlage der vorgelegten Informationen nicht angemessen.
23. Der Markt für den Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen ist von seinem Wesen her auf die jeweiligen Schienennetze beschränkt. Die Parteien sind lediglich in der Bundesrepublik Deutschland tätig und alle durch den Zusammenschluss zu erwerbenden Geschäftsstellen befinden sich in der Bundesrepublik Deutschland. Nach Angabe der Parteien sind keine indirekten Auswirkungen auf Märkte außerhalb der Bundesrepublik Deutschland zu erwarten.

VI. VERWEISUNG

24. Auf Grundlage der von den Parteien in dem begründeten Antrag vorgelegten Informationen erfüllt der beabsichtigte Zusammenschluss⁶ die beiden Voraussetzungen für eine Verweisung nach Artikel 4 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung. Der Zusammenschluss eignet sich trotz seiner grundsätzlich gemeinschaftsweiten Bedeutung für eine Verweisung an einen Mitgliedstaat.⁷
25. Das Bundeskartellamt hat sich bereits in früheren Verfahren ausführlich mit den Marktstrukturen im Betrieb von Binnenhäfen und mit den beteiligten Unternehmen befasst und damit eine besondere Sachkunde für eine Prüfung erlangt.⁸ Das Bundeskartellamt hat auch das vorangegangene Verhandlungsverfahren für die strategische Partnerschaft fusionskontrollrechtlich begleitet. Eine Verweisung ist damit auch sachlich gerechtfertigt.

⁵ Vgl. Mitteilung der Kommission über die Verweisung von Fusionssachen (ABl. 2005 C 56, S. 2), Randnummer 17, Fußnote 21.

⁶ Vgl. Erwägungsgrund 16 der Fusionskontrollverordnung (ABl. 2004 L 24, S. 16f) sowie Randnummer 17 der Mitteilung der Kommission über die Verweisung von Fusionssachen (ABl. 2005 C 56, S. 6).

⁷ Vgl. Mitteilung der Kommission über die Verweisung von Fusionssachen (ABl. 2005 C 56, S. 2), Randnummer 20.

⁸ Vgl. Mitteilung der Kommission über die Verweisung von Fusionssachen (ABl. 2005 C 56, S. 2), Randnummer 23.

VII. ERGEBNIS

26. Aus den dargelegten Gründen und im Hinblick auf die Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland zur Verweisung des Falls hat die Kommission entschieden, die Prüfung des Zusammenschlusses gemäß Artikel 4 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung vollständig an die zuständige Wettbewerbsbehörde in der Bundesrepublik Deutschland zu verweisen.

Für die Kommission,

signed

Philip LOWE
Director General