

DE

***Fall Nr. COMP/M.5158 -
STRABAG /
KIRCHHOFF***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 15/07/2008

***In elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter
der Dokumentennummer 32008M5158***



Brüssel, den 15/07/2008

SG-Greffe(2008) D/2
K(2008)3818

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.

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

Sehr geehrte Damen und Herren!

**Betrifft : Fall Nr. COMP/M.5158 - STRABAG/ KIRCHHOFF
Anmeldung vom 10/06/2008 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG)
Nr. 139/2004 des Rates (Fusionskontrollverordnung)**

1. Am 10/06/2008 ist die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates¹ ("Fusionskontrollverordnung") bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Strabag SE ("Strabag", Österreich), das von den Unternehmen Rasperia Trading Limited ("Rasperia", Zypern), seinerseits kontrolliert von Herrn Oleg Deripaska, dem Mehrheitseigner der Basic Element Company ("Basic Element", Russland), der Raiffeisen-Holding Niederösterreich-Wien reg. Gen.m.b.H ("Raiffeisen Holding", Österreich), Uniqa Versicherungen AG, ("Uniqa", Österreich) und Dr. Hans Peter Haselsteiner kontrolliert wird, erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Ratsverordnung die Kontrolle über die F. Kirchhoff AG ("Kirchhoff", Deutschland) durch Kauf von Anteilsrechten.

I. DIE PARTEIEN

2. **Strabag** ist ein weltweit tätiges Bauunternehmen mit Sitz in Österreich. Strabag ist in allen Bereichen des Baugewerbes, insbesondere dem Hochbau, Ingenieurbau sowie Straßen- und sonstigem Tiefbau tätig. Darüber hinaus gehören baunahe

¹ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S.1

Tätigkeiten, z.B. Projektentwicklung, sowie die Herstellung und der Vertrieb von Baustoffen zum Tätigkeitsbereich. Der geographische Schwerpunkt der Aktivitäten Strabag liegt in Deutschland, Österreich und Osteuropa.

3. Strabag wird von vier Anteilseignern gemeinsam kontrolliert². Dabei handelt es sich um 1) Rasperia, das seinerseits von Herrn Oleg Deripaska kontrolliert wird; Herr Deripaska kontrolliert daneben auch das Unternehmen Basic Element; 2) Raiffeisen Holding, 3) Uniqa und 4) Herrn Dr. Hans Peter Haselsteiner.
4. **Rasperia/Basic Element**, die von Herrn Oleg Deripaska kontrolliert werden, sind insbesondere in den Bereichen Energie, Luftfahrt, Automobilherstellung, Rohstoffe, Finanzdienstleistungen sowie Bauleistungen, Baumaterialien und Immobilien aktiv. Die Aktivitäten beziehen sich überwiegend auf das Gebiet Russlands. Abgesehen von einer Minderheitsbeteiligung von 9,99% in der in Deutschland ansässigen Baugesellschaft Hochtief AG betätigen sich Rasperia/Basic Element oder Herr Deripaska nicht in den im vorliegenden Fall relevanten Märkten in Deutschland.
5. Bei **Raiffeisen Holding** handelt es sich um eine österreichische Genossenschaft, deren Tätigkeit im Halten und Verwalten von Unternehmensbeteiligungen aus unterschiedlichen Branchen, insbesondere Finanzdienstleistungen, Landwirtschaft, Immobilien und Medien besteht. Außer durch die Beteiligung an Strabag ist Raiffeisen Holding nicht in Bereichen aktiv, die relevante Märkte im vorliegenden Fall betreffen.
6. **Uniqa** ist die börsennotierte Dachgesellschaft der österreichischen Uniqa Versicherungsgruppe. Uniqa bietet Produkte und Dienstleistungen in allen Versicherungsbereichen an. Auch Uniqa ist in den im vorliegenden Fall relevanten Märkten ausschließlich durch Strabag aktiv.
7. **Herr Dr. Hans Peter Haselsteiner** generiert außer der Strabag keine nennenswerten Umsätze.
8. **Kirchhoff** ist ein in allen Bereichen des Baugewerbes tätiges Unternehmen. Dabei gliedern sich Kirchhoffs Aktivitäten in vier Hauptbereiche: Verkehrswegebau, Hoch- und Ingenieurbau, Rohstoffgewinnung und Rohstoffveredelung. In räumlicher Hinsicht beschränken sich diese Aktivitäten fast vollständig auf Deutschland. Aktivitäten in sehr geringem Umfang bestehen daneben auch in der Tschechischen Republik und Österreich; aufgrund des geringen Umfangs sind die Aktivitäten in der Tschechischen Republik und Österreich für die Beurteilung des Falles nicht erheblich. Die Aktien an Kirchhoff werden gegenwärtig von der Familie Kirchhoff über von ihr kontrollierte Unternehmen gehalten.

II. DAS VORHABEN UND DER ZUSAMMENSCHLUSS

9. Der Zusammenschluss besteht in dem Erwerb alleiniger Kontrolle von Strabag über Kirchhoff infolge des Erwerbs von 85,7% der Aktien an Kirchhoff durch die Strabag Tochtergesellschaft Ilbau Liegenschaftsverwaltung GmbH, Deutschland. Die übrigen Aktien an Kirchhoff werden weiterhin von der Familie Kirchhoff

² Siehe Entscheidung im Fall M.4710 – Rasperia/Raiffeisen-Holding/Uniqa/Strabag vom 12. Juli 2007.

gehalten. Das Vorhaben stellt somit einen Zusammenschluss im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung dar.

III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

10. Die beteiligten Unternehmen erzielen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR³. Strabag und Kirchhoff haben einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von jeweils mehr als €250 Mio. Kirchhoff erzielte mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in Deutschland. Es gibt keinen Mitgliedstaat, in dem Strabag mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Umsatzes erwirtschaftete. Der angemeldete Zusammenschluss hat daher gemeinschaftsweite Bedeutung.

V. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

1. Relevante Märkte

11. Der Zusammenschluss betrifft verschiedene Märkte im Bereich des Baugewerbes sowie der Herstellung und dem Vertrieb von Baustoffen.

1.1 Baugewerbe

12. Strabag ist der Ansicht, dass der Markt für Bauleistungen prinzipiell in drei Produktmärkte zu unterteilen ist. Dabei handelt es sich um 1) den Markt für Hochbau, 2) den Markt für Straßenbau und 3) den Markt für sonstigen Tiefbau und Ingenieurtiefbau. Dies steht in Übereinstimmung mit der Praxis der Kommission in vorangegangenen Fällen⁴.

a. Hochbau

13. Nach Auffassung Strabags umfasst der Hochbau insbesondere den Bau von Verwaltungsgebäuden, Wohngebäuden, Einkaufszentren und den Industriebau. Die Gebäude werden von Bauunternehmen regelmäßig als schlüsselfertige Bauten erstellt. Prinzipiell seien alle Bauunternehmen ab einer gewissen Mindestgröße, die sie vom Handwerk unterscheidet, in der Lage, jedes Bauprojekt durchzuführen. Große Bauprojekte würden häufig von Arbeitsgemeinschaften durchgeführt an denen auch kleineren Bauunternehmen beteiligt sein könnte.
14. Vor diesem Hintergrund sei es nicht sachgerecht, den Markt für Hochbau nach Art des Bauprojektes weiter zu unterteilen. Strabag übermittelt jedoch separate Informationen für die potentiellen Marktsegmente für Wohnungsbau, gewerblichen Hochbau, öffentlichen Hochbau und Adaptierungen. Im Hinblick auf eine mögliche Unterscheidung nach Auftragsgrößen übermittelt Strabag zudem Informationen zu Großprojekten mit einem Auftragswert von über €25 Mio. oder €50 Mio.

³ Die Umsatzberechnung erfolgte auf der Grundlage von Artikel 5 (1) der Fusionskontrollverordnung und der Bekanntmachung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S.25).

⁴ Z.B. COMP/M.3754 Strabag/Dywidag; IV/M.1593 STS/Teerbau.

15. Strabag ist der Ansicht, dass es sich beim Hochbau um einen nationalen Markt handelt. Strabag übermittelt jedoch auch Informationen auf Ebene der deutschen Bundesländer.
16. Die genaue Produktmarktabgrenzung und geographische Marktabgrenzung kann im vorliegenden Fall offen bleiben, da der Zusammenschluss bei keiner der möglichen Marktabgrenzungen zu wettbewerblichen Problemen führen wird.

b. Straßenbau

17. Bei Straßenbau handelt es sich um eine spezielle Form des Tiefbaus. Strabag teilt mit, dass unter Straßenbau der gesamte Verkehrswegebau verstanden werden sollte, der Autobahnen, sonstige Straßen, Flughäfen oder Pflasterbau umfasst. Kunden seien überwiegend öffentliche Haushalte. Als Baumaterialien werde im wesentlichen Asphalt, zum Teil aber auch Beton verwendet.
18. Eine Unterteilung des Marktes für Straßenbau nach öffentlichen oder privaten Kunden oder nach der Art der Baumaterialien sei nicht sachgerecht, da jedes im Straßenbau tätige Unternehmen prinzipiell in der Lage sei jede Art von Projekt durchzuführen. Strabag übermittelt jedoch Informationen für die möglichen Teilmärkte.
19. Strabag ist der Ansicht, dass es sich beim Straßenbau um einen nationalen Markt handelt. Strabag übermittelt jedoch auch Informationen auf Ebene der deutschen Bundesländer.
20. Die genaue Produktmarktabgrenzung und geographische Abgrenzung kann auch hier letztlich offen bleiben, da der Zusammenschluss bei keiner Betrachtungsweise zu wettbewerblichen Problemen führt.

c. Sonstiger Tiefbau und Ingenieurtiefbau

21. Sonstiger Tiefbau und Ingenieurtiefbau erfordere eine im Vergleich zum Straßenbau gehobene Ingenieurleistung. Dies sei insbesondere beim Tunnelbau und Brückenbau der Fall. Im Einzelnen umfasse der Tiefbau neben dem Tunnel und Brückenbau aber zahlreiche weitere Segmente wie dem Ingenieurtiefbau, dem Stollenbau, Wasserbau/Kanalbau, Dammbau, Bahnbau, Kläranlagen- und Deponiebau.
22. Strabag ist der Ansicht, dass es sich in Bezug auf den Brückenbau und Tunnelbau um Märkte handelt, die über nationale Grenzen hinausgehen und den EWR und die Schweiz umfassen. In Bezug auf den sonstigen Tiefbau geht Strabag davon aus, dass der geographische Markt Deutschland umfasst. Neben dem sonstigen Tiefbau übermittelt Strabag auch für den Brückenbau und den Tunnelbau Informationen auf Ebene eines nationalen Markts.
23. Im früheren Verfahren hat die Kommission separate Märkte für Tunnelbau, Brückenbau und sonstigen Tiefbau in Betracht gezogen⁵. Da der Zusammenschluss bei keiner der möglichen Betrachtungsweisen zu wettbewerblichen Problemen führt, kann die genaue Produktmarktabgrenzung offen bleiben. Auch die geographische

⁵ COMP/M.3754 Strabag/Dywidag; COMP/M.3864 FIMAG/Züblin.

Marktabgrenzung kann aufgrund fehlender Entscheidungserheblichkeit offen bleiben.

24.

1.2. Baustoffmärkte

25. Beide Zusammenschlussparteien sind im Bereich der Herstellung und des Vertriebs von Asphaltmischgut, von Transportbeton und gebrochenen Natursteins aktiv.

a. Asphaltmischgut

26. Asphaltmischgut ist bituminöses Mischgut, das in Asphaltmischanlagen aus Mineralstoffen und dem aus der Rohöldestillation stammenden Bindemittel Bitumen hergestellt wird⁶. Strabag ist der Ansicht, dass Asphaltmischgut mit anderen Straßenbau-Materialien austauschbar sei. Strabag übermittelt jedoch auch separate Informationen für Asphalt insgesamt sowie separate Informationen für Gussasphalts und sonstigen Asphalt.

27. Aufgrund des Umstands, dass Asphaltmischgut bei hohen Temperaturen (150-190°C) transportiert wird ist Strabag der Ansicht, dass es sich bei den geographischen Märkten um ca. 25km Radien um die Asphaltmischanlagen handelt⁷. Hinsichtlich Gussasphalt gehe die deutsche Wettbewerbsbehörde von einem Radius von 50km aus.

28. Die genaue Produktmarktabgrenzung und geographische Marktabgrenzung kann hier offen bleiben, da der Zusammenschluss nicht zu wettbewerblichen Bedenken führt.

b. Transportbeton

29. Beton besteht aus einer Mischung aus Zement, groß- und feinkörnigem Gestein und Wasser sowie evtl. Zusatzstoffen. Beton wird als Baustoff in allen Bereichen des Bauwesens, insbesondere für Straßenbau eingesetzt. Transportbeton wird in Betonwerken hergestellt mit Mischfahrzeugen zur jeweiligen Baustelle gebracht. Transportbeton muss in der Regel innerhalb von ca. 60 Minuten nach der Herstellung angewendet werden. Dementsprechend ist der räumliche Markt nach Ansicht Strabags auf einen Radius von 25km um das jeweilige Betonwerk begrenzt⁸. Allerdings könne sich aufgrund überlappender Absatzgebiete auch ein größerer geographisch relevanter Markt ergeben.

30. Die genaue Produktmarktabgrenzung und geographische Marktabgrenzung kann offen bleiben, da der Zusammenschluss nicht zu wettbewerblichen Bedenken führt.

⁶ Entscheidungen gemäß Artikel 9 der Fusionskontrollverordnung in Fall COMP/M.3754 Strabag/Dywidag und COMP/M.3864 FIMAG/Züblin.

⁷ Siehe auch die Darstellung der Position des deutschen BKartA in para. 12-14 der Entscheidung der Kommission nach Artikel 9 der Fusionskontrollverordnung im Fall M.3754 Strabag/Dywidag.

⁸ So auch die Position des deutschen BKartA; vgl. para. 14 der Entscheidung der Kommission nach Artikel 9 der Fusionskontrollverordnung im Fall M.3754 Strabag/Dywidag.

c. Gebrochener Naturstein

31. Sowohl Kirchhoff als auch Strabag betreiben Steinbrüche, in denen gebrochener Naturstein hergestellt wird. Gebrochener Naturstein wird vor allem für den Straßenbau als Beton- oder Asphaltzusatzstoff und als Gleisschotter hergestellt. Bei den Gesteinsarten handelt es sich insbesondere um Kalkstein, Basalt, Granit und Grauwacke. Strabag geht - unter Verweis auf die entsprechende Praxis der deutschen Wettbewerbsbehörde - von einem räumlichen Markt von ca. 50-80km um die Steinbrüche aus.
32. Die genaue Produktmarktabgrenzung und geographische Marktabgrenzung kann offen bleiben, da der Zusammenschluss nicht zu wettbewerblichen Bedenken führt.

2. Wettbewerbliche Würding

2.1 Baugewerbe

a. Hochbau

33. Strabag schätzt den Gesamtmarkt für Hochbau in Deutschland auf ca. €50,7 Mrd. Strabags Umsätze⁹ im Hochbau beliefen sich auf € [...] Mrd. im Jahr 2007. Kirchhoff erzielte Umsätze in Höhe von € [...] Mio. im Bereich Hochbau. Der gemeinsame Marktanteil in Gesamtmarkt für Hochbau beläuft sich demgemäß auf ca. [0-5] %.
34. Im den möglichen Marktsegmenten für Wohnungsbau, gewerblichen Hochbau, öffentlichen Hochbau und Adaptierungen ist der gemeinsame Marktanteil am höchsten im Bereich des öffentlichen Hochbaus mit einem geschätzten gemeinsamen Marktanteil von [5-10] %. Hinsichtlich eines möglichen Marktsegments für Großprojekte mit einem Wert von mehr als €25 Mio. oder €50 Mio. teilt Strabag mit, dass Kirchhoff in den vergangenen drei Jahren kein Projekt dieser Größenordnung durchgeführt hat.
35. Bedeutendste Wettbewerber in diesem Bereich sind Hochtief, Bilfinger Berger, Max Bögl und Wolff&Müller.
36. Aufgrund der geringen Marktanteile der Zusammenschlussparteien und dem Umstand, dass zahlreiche bedeutende Wettbewerber vorhanden sind, wird der Zusammenschluss nicht zu einer wesentlichen Behinderung effektiven Wettbewerbs im Bereich des Hochbaus führen.

⁹ Strabags und Kirchhoffs Umsätze sind in Bauleistungen angegeben. Die Bauleistungen umfassen außer Umsatzerlösen auch die Bestandsveränderung halbfertiger Bauten, aktivierte Eigenleistungen und anteilige Leistungen von Arbeitsgemeinschaften. Die Heranziehung von Bauleistungen anstelle von Umsätzen entspricht der Praxis bei amtlichen Markterhebungen.

b. Straßenbau

37. Auf der Basis unabhängiger Statistiken schätzt Strabag das Marktvolumen im Jahr 2007 für den Markt des öffentlichen Straßenbaus in Deutschland auf ca. €10,9 Mrd. Strabag erzielte in diesem Bereich Umsätze von € [...] Mio. Kirchhoff erzielte Umsätze von € [...] Mio. Der gemeinsame Marktanteil im Bereich des öffentlichen Straßenbaus beträgt demnach ca. [5-10] %.
38. Strabag sind keine unabhängigen Statistiken für den privaten Straßenbau in Deutschland bekannt. Auf der Basis eigener Erfahrungswerte und der Erfahrungen Kirchhoffs schätzt Strabag das Marktvolumen in diesem Bereich auf €6,76 Mrd. im Jahr 2007. Strabags Umsätze in diesem Bereich beliefen sich auf € [...] Mio. Kirchhoff erzielte Umsätze in Höhe von € [...] Mio. Dementsprechend beläuft sich der gemeinsame Marktanteil auf ca. [5-10] %. Für den Gesamtmarkt bestehend aus öffentlichem und privatem Straßenbau geht Strabag von einem Marktanteil von jedenfalls weniger als 10% aus. Bei regionaler Betrachtung auf Ebene der deutschen Bundesländer führt der Zusammenschluss zu Marktanteilen, die in jedem Fall deutlich unter 20% liegen, wobei der Beitrag Kirchhoffs zum gemeinsamen Marktanteil außer in Baden-Württemberg lediglich sehr geringfügig ist.
39. In den potentiellen Märkten, die sich bei einer Unterscheidung nach Art des verwandten Baumaterials ergeben, führt der Zusammenschluss zu geschätzten gemeinsamen Marktanteilen von ca. [10-20] % für Asphalt und [0-5] % für Beton.
40. In allen Bereichen des Straßenbaus sind eine sehr große Zahl von Wettbewerbern aktiv. Dazu gehören Berger Bau, Bunte, Eurovia und Streicher.
41. Angesichts der geringen Marktanteile der Parteien, dem Umstand dass es sich bei Kirchhoff um einen relativ kleinen Wettbewerber handelt und der Vielzahl der Wettbewerber wird der Zusammenschluss zu keiner erheblichen Behinderung effektiven Wettbewerbs im Bereich des Straßenbaus führen.

c. Sonstiger Tiefbau und Ingenieurtiefbau

42. Strabag schätzt den deutschen Markt für sonstigen Tiefbau und Ingenieurtiefbau auf einen Wert von ca. € 19,1 Mrd. bezogen auf das Jahr 2007. Strabag erzielte Umsätze in Höhe von € [...] Mrd.; Kirchhoffs Umsätze beliefen sich auf € [...] Mio. Der gemeinsame Marktanteil beläuft sich damit auf ca. [5-10] %. In den möglichen Marktsegmenten beträgt der geschätzte gemeinsame Marktanteil [5-10] % für Tunnelbau, [5-10] % für Brückenbau und [5-10] % für sonstigen Tiefbau. Dabei ist jeweils der Marktanteil Kirchhoffs in diesen Bereichen deutlich geringer als 1%. In weiteren Einzelbereichen des sonstigen Tiefbaus sind die Aktivitäten Kirchhoffs marginal.
43. Bei den bedeutendsten Wettbewerbern handelt es sich um Hochtief, Bilfinger Berger, Max Bögl, Wolff&Müller sowie zahlreiche mittelständische Unternehmen.
44. Aufgrund der geringen gemeinsamen Marktanteile, den in Einzelbereichen nur geringen Aktivitäten Kirchhoffs und der großen Zahl von Wettbewerbern wird der Zusammenschluss nicht zu einer erheblichen Behinderung effektiven Wettbewerbs in den Bereichen des sonstigen Tiefbaus und Ingenieurtiefbaus führen.

2.2. Baustoffmärkte

a. Asphaltmischgut

45. Die Transaktion führt zu Überschneidungen der Aktivitäten in einer Reihe von lokalen Märkten für die Herstellung und den Vertrieb von Asphaltmischgut. Der deutsche Markt für Asphaltmischgut hat nach Schätzung Strabags ein Volumen von ca. 51 Mio. Tonnen im Jahr 2007 und einen geschätzten Wert von € 1,79 Mrd. Bezogen auf Deutschland erzielte Strabag Umsätze in Höhe von € [...] Mio. Kirchhoffs Umsätze betragen ca. €[...] Mio. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der überwiegende Teil der Produktion von Strabag und Kirchhoff ebenso wie bei den meisten Unternehmen des Sektors für den Eigengebrauch verwendet wird¹⁰.
46. Kirchhoff gehören insgesamt neun Produktionsstätten für Asphaltmischgut. Diese befinden sich in Süd-West Deutschland (acht in Baden-Württemberg, eine in Hessen). Daneben ist Kirchhoff an einer größeren Zahl von Asphaltmischanlagen mit Minderheitsbeteiligungen beteiligt.
47. Strabag kontrolliert 37 Produktionsstätten für Asphaltmischgut in Deutschland. Davon liegt nur eine kleine Zahl in denselben Gebieten, in denen sich die Asphaltmischanlagen Kirchhoffs befinden. Auf der Grundlage eines 25km-Radius führt der Zusammenschluss zu Überschneidungen in den Gebieten Freudenstadt, Ehingen/Wullenstetten, Mönshheim und Langen.
48. Der gemeinsame Marktanteil im Gebiet Freudenstadt beträgt ca. [10-20] %. Auch in Langen (Hessen) bleibt der gemeinsame Marktanteil gering und beträgt lediglich ca. [10-20] %.
49. Im Gebiet Ehingen/Wullenstetten (Nähe Ulm) beträgt Kirchhoffs geschätzter Marktanteil [10-20] %. Strabag ist in diesem Gebiet nicht durch von Strabag kontrollierte Unternehmen aktiv, verfügt aber über mehrere Minderheitsbeteiligungen. Unter Einbeziehung auch der Minderheitsbeteiligungen der beiden Parteien würde der Anteil am Markt für Asphaltmischgut [30-40] % erreichen.

Im 25km-Radius um die Kirchhoff-Anlage in Mönshheim (Nähe Stuttgart), die über einen geschätzten Marktanteil von [10-20] % verfügt, liegt eine von Strabag kontrollierte Asphaltmischanlage in Stuttgart. Strabags Anlage erreicht einen geschätzten Marktanteil von [0-5] %. Unter der Einbeziehung weiterer Minderheitsbeteiligungen würden die Parteien einen Anteil von [30-40] % erreichen.

50. Es ist fraglich, ob die lokalen Märkte für Asphaltmischgut wesentliche Teile des Gemeinsamen Marktes darstellen. Die Frage kann jedoch offen bleiben, da in allen lokalen Märkten für Asphaltmischgut, in denen es zu Überschneidungen der Aktivitäten der Parteien kommt, mehrere Wettbewerber aktiv sind, wie zum Beispiel die Donau Asphaltmischwerke, Xaver Lutzenberger, Brenz und Lorenz Leitenmeier im Gebiet Ehingen/Wullenstetten und im Gebiet Mönshheim (Stuttgart)

¹⁰ Die genannten Umsatzzahlen geben die externen Umsätze der Parteien an.

die Unternehmen Otto Morof, Makadamwerk Schwaben und SWA Südwest Asphalt. Die Marktanteile für die von den Parteien kontrollierten Gesellschaften bleiben in jedem Fall moderat und selbst bei Berücksichtigung der Mischanlagen, an denen die Parteien Minderheitsanteile halten, führen sie nicht zu einer kritischen Situation in diesen regionalen Märkten. Vor diesem Hintergrund wird der Zusammenschluss nicht zu einer wesentlichen Behinderung effektiven Wettbewerbs in diesen Märkten führen.

b. Transportbeton

51. Kirchhoff verfügt über keine eigenen Produktionsstätten für Transportbeton, sondern ist lediglich durch Minderheitsbeteiligungen an drei Herstellern in Baden-Württemberg vertreten. Innerhalb von 25km um die Gebiete, in denen diese Hersteller aktiv sind, ist Strabag nicht vertreten. Der Zusammenschluss wird daher nicht zu einer wesentlichen Behinderung effektiven Wettbewerbs in diesem Bereich führen.

c. Gebrochener Naturstein

52. Beide Zusammenschlussparteien verfügen über Produktionsstätten für gebrochenen Naturstein. Die Aktivitäten überschneiden sich jedoch in geographischer Hinsicht nicht. Daher wird der Zusammenschluss nicht zu einer wesentlichen Behinderung effektiven Wettbewerbs in diesem Bereich führen.

2.3. Vertikale Beziehungen

53. Durch den Zusammenschluss kommt es zu mehreren relevanten vertikalen Beziehungen. Zum einen handelt es sich bei dem Markt für gebrochenen Naturstein um einen vorgelagerten Markt für die Herstellung von Asphaltmischgut und für Transportbeton. Zum anderen sind die Märkte für Asphaltmischgut und für Transportbeton dem Markt für Straßenbau vorgelagert. Aufgrund der relativ geringen Marktanteile der Parteien und eine Vielzahl von Wettbewerbern in allen relevanten Märkten wird der Zusammenschluss jedoch nicht zu einer wesentlichen Behinderung effektiven Wettbewerbs durch vertikale Beziehungen führen.

3. Schlussfolgerung

54. Aufgrund der vorgenannten Erwägungen führt der Zusammenschluss nicht zu einer wesentlichen Beeinträchtigung wirksamen Wettbewerbs in den relevanten Märkten. Es bestehen daher keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des beabsichtigten Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt.

VI. SCHLUSS

55. Aus diesen Gründen hat die Kommission entschieden, den Zusammenschluss für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und mit dem EWR-Abkommen zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Art. 6(1)(b) der Fusionskontrollverordnung.

Für die Kommission
(unterzeichnet)
Neelie KROES
Mitglied der Kommission