

DE

***Fall Nr. COMP/M.6396 -
RHENUS / WINCANTON
INTERNATIONAL***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 22/12/2011

***In elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter
der Dokumentennummer 32011M6396***

Büro für Veröffentlichungen der Europäischen Union#
2985 Luxemburg, LUXEMBURG



Brüssel, den 22.12.11
K(2011)10121

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

FUSIONSKONTROLLVERFAHREN

An den Anmelder

**Betr.: Sache COMP/M.6396 Rhenus / Wincanton International
Kommissionsbeschluss nach Artikel 6(1)(b) der Verordnung (EG)
Nr. 139/2004 des Rates¹**

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Am 17. November 2011 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates bei der Europäischen Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Rhenus AG & Co. KG ("Rhenus", Deutschland), das von der Rethmann AG & Co. KG ("Rethmann", Deutschland) kontrolliert wird, die der Familie Rethmann gehört, erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung die alleinige Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens Wincanton International Ltd. ("Wincanton International", Großbritannien), durch Erwerb von Anteilen (Rhenus und Wincanton werden nachfolgend als die "Beteiligten" bezeichnet).

(1) BETEILIGTE UNTERNEHMEN

2. **Rhenus** ist aktiv in den Bereichen Kontraktlogistik, Transportlogistik, Hafenlogistik und öffentlicher Nahverkehr. Es bietet unterschiedliche Logistikdienstleistungen an, abhängig von den Bedürfnissen der Kunden, entweder in eigener Kapazität oder im Wege der Untervergabe. Rhenus wird alleinkontrolliert von der Rethmann AG & Co. KG, welche auch das Unternehmen Remondis AG & Co. KG kontrolliert, welches Dienstleistungen im Bereich der Wasser- und Kreislaufwirtschaft anbietet, sowie das Unternehmen SARIA Bio-Industries AG & Co. KG, welches aktiv ist im Bereich Verwertung von tierischen,

¹ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“). Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 wurden mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) einige Begriffe geändert. So wurde zum Beispiel „Gemeinschaft“ durch „Union“ und „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ ersetzt. In diesem Beschluss wird durchgehend die Terminologie des AEUV verwendet.

pflanzlichen und landwirtschaftlichen Abfallprodukten und in der Herstellung von Bioenergie.

3. **Wincanton International** kontrolliert die Unternehmen Wincanton SAS (Frankreich), Wincanton Holding GmbH (Deutschland), Wincanton Transeuropean España S.L. (Spanien) und Wincanton Transeuropean Holding B.V. (Niederlande), die aktiv sind als Anbieter von Logistikdienstleistungen wie Kontrakt- und Transportlogistik.

(2) DER ZUSAMMENSCHLUSS

4. Gemäß eines Vertrages über den Erwerb von Anteilen vom 14. August 2011 wird Rhenus 100% der Anteile erwerben und damit die Alleinkontrolle über Wincanton International (die "Transaktion"). Die Transaktion stellt daher einen Zusammenschluss gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung dar.
5. Die Transaktion war im Rahmen des vereinfachten Verfahrens angemeldet worden. Kurz nach der Anmeldung des Vorhabens erhielt die Kommission zwei begründete Beschwerden von [...] und [...], die die Behauptung enthielten, die Transaktion würde ernsthafte Bedenken wecken bezüglich des Marktes der Umschlagdienstleistungen für Container im Mittelrhein in Deutschland, nämlich zwischen Mainz und Karlsruhe (möglicherweise auch Frankfurt und Aschaffenburg umfassend). Die Beschwerdeführer sind gegenwärtig [...]. Vor dem Hintergrund dieser beiden begründeten Beschwerden und gemäß Artikel 12 der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates² wechselte die Kommission zum herkömmlichen Verfahren und erlässt hiermit eine ausführliche Entscheidung zur Bewertung der Transaktion.

(3) EU-WEITE BEDEUTUNG DES ZUSAMMENSCHLUSSES

6. Die beteiligten Unternehmen erzielen zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR³ (Rethmann Gruppe: [...] Mio. Euro; Wincanton International: [...] Mio. Euro). Beide erzielen jeweils einen EU-weiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. EUR (Rethmann Gruppe: [...] Mio. Euro; Wincanton International: [...] Mio. Euro), erzielen jedoch nicht mehr als zwei Drittel ihres EU-weiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Der angemeldete Zusammenschluss hat daher EU-weite Bedeutung.

(4) WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

7. Die Beteiligten sind in den folgenden Märkten (oder Unter-Märkten) aktiv: Kontraktlogistik, Transportlogistik, Gütertransport und Umschlagdienstleistungen⁴.

² Amtsblatt der Europäischen Union, C 056, 5. März 2005, Seite 32 – 35, Absatz 12: "... oder ein Dritter innerhalb der für ihn gesetzten Frist begründete Bedenken (...) anmeldet, wird die Kommission eine ausführliche Entscheidung erlassen."

³ Umsatzberechnung nach Artikel 5 der Fusionskontrollverordnung.

⁴ Die Transaktion bringt weiterhin eine potentielle vertikale Verbindung in der Seeschifffahrt mit sich, wo Rhenus ein, allerdings nur unbedeutender, Kunde von Wincanton in Mannheim ist.

1. Kontraktlogistik

a) Marktdefinition

8. In früheren Verfahren definierte die Kommission Kontraktlogistik als: "*the part of the supply chain process that plans, implements and controls the efficient, effective flow and storage of goods, services and related information from the point of origin to the point of consumption in order to meet customer's requirements*"⁵. Die Kommission hat jüngst in einem Fall bestätigt, dass, wie auch durch die Marktuntersuchung bestätigt, "*the focal point of contract logistics is the management of the flow of goods for customers either across the total supply chain or an element of it*"⁶.
9. Die Kommission hat vormals allgemeine Dienstleistungen der Kontraktlogistik als eigenständigen Markt angesehen, aber die präzise Definition des Produktmarktes offen gelassen. Die Marktuntersuchungen in jüngeren Fällen bestätigen, dass der Schwerpunkt der Kontraktlogistik das Management der Güterströme für Kunden bildet, entweder über die gesamte Lieferkette oder eines Teils davon. Die Kommission hat jedoch offen gelassen, ob separate Märkte existieren für Kontraktlogistik für (i) Lebensmittel (temperaturkontrolliert), (ii) Gefahrgut, (iii) allgemeine Konsumgüter-Kontraktlogistik (Einzelhandel für Nicht-Lebensmittel) und (iv) nicht-spezialisierte Kontraktlogistik. Der Anmelder trägt vor, es gäbe einen einzigen Produktmarkt für alle Kontraktlogistikdienstleistungen, und es sei nicht angezeigt, zwischen den einzelnen sektorspezifischen Segmenten, nach der Art der Dienstleister oder zwischen grenzüberschreitender und inländischer Logistik zu unterscheiden.
10. Mit Blick auf den geographischen Markt trägt der Anmelder vor, dass obschon die Kommission in früheren Entscheidungen grundsätzlich von einem binnenländischen Markt für Kontraktlogistik ausging, jüngere Fälle einen Trend zur Internationalisierung andeuten und dass dementsprechend der Markt für Kontraktlogistik ein EU-weites Ausmaß habe⁷.
11. Für den Zweck der vorliegenden Entscheidung kann die präzise Definition des Produkt- und geographischen Marktes dahingestellt bleiben, da die angemeldete Transaktion keine ernsthaften wettbewerblichen Bedenken weckt, unabhängig von der Marktdefinition.

b) Wettbewerbsrechtliche Beurteilung

12. Aus der Analyse der Marktdaten, wie sie von den Beteiligten vorgelegt wurden, ergibt sich, dass mit Vollzug der Transaktion der gemeinsame Marktanteil von 15% auf dem Markt für Kontraktlogistik nicht überschritten würde. Die Beteiligten hätten einen gemeinsamen Marktanteil von nur [0-5]% auf dem EU-weiten Markt für Kontraktlogistik. Auf nationaler Ebene überschneiden sich die Aktivitäten der Parteien nur in Deutschland und Frankreich, wo ihr gemeinsamer Marktanteil jeweils [0-5]% und [0-5]% wäre. Der Anmelder erklärt darüber hinaus, dass der gemeinsame Marktanteil

⁵ Siehe Entscheidung COMP/M.349 TNT forwarding Holding AB/Wilson Logistics Holding AB, Absatz 10, COMP/M.6059 Norbert Dentressangle/Laxey Logistics, Absatz 9.

⁶ Siehe Entscheidung COMP/M.6059 Norbert Dentressangle/Laxey Logistics, Absatz 9.

⁷ Bezugnahme auf COMP/M.3971 Deutsche Post/Exel, Absatz 29

auch bei weiterer Unterteilung des Marktes nicht bedeutend anders wäre und keinesfalls [10-20]% überschreiten würde. Der Anmelder verweist auch darauf, dass andere starke Wettbewerber wie DB Schenker, Fiege und Kühne+Nagel auf diesen relevanten Märkten tätig sind.

13. Vor dem Hintergrund des niedrigen gemeinsamen Marktanteils, der keinen betroffenen Markt bedingt, und der Existenz starker Wettbewerber ruft die Transaktion mit Blick auf die Aktivität der Beteiligten im Bereich Kontraktlogistik keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt hervor.

2. Transportlogistik

a) Relevanter Markt

14. In ihrer Entscheidungspraxis hat die Kommission Transportlogistik wie folgt definiert: "the organisation of transportation of items (possibly including activities such as customs clearance, warehousing, ground services etc.) on behalf of customers according to their needs"⁸.
15. Der Anmelder trägt vor, dass nach seinem Verständnis der Kommissionspraxis Transportlogistik integrierte Transportlösungen einschließlich Intermodaltransport, Umschlagdienstleistungen, Lagerung sowie andere ergänzenden Dienstleistungen umfaßt, sog. Transportlogistikdienstleistungen.
16. Die Kommission hat vormals die weitere Subsegmentierung für Transportlogistikdienstleistungen gemäß der Art des Vorhabens in (i) nationale und (ii) grenzüberschreitende Transportlogistik in Betracht gezogen. Der Anmelder ist mit dieser Subsegmentierung nicht einverstanden. Er erklärt, dass bedingt durch den stetigen Abbau von Handelshemmnissen und den grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Vernetzungen Logistikdienstleister grundsätzlich Dienstleistungen für grenzüberschreitenden Transport anbieten und dass Transportlogistiker jedenfalls problemlos ihre Angebote entsprechend umstellen könnten (von national auf international und umgekehrt).
17. Die Kommission hat darüber hinaus auch in Betracht gezogen, den Markt für Transportlogistik nach dem verwendeten Transportweg zu unterteilen, nämlich (i) Luft, (ii) Land⁹ und (iii) Meer.
18. Der Anmelder stimmt diesen möglichen Untergliederungen des Markts für Transportlogistik zu, nämlich in Luft, Land und Meer, gibt aber dennoch zu bedenken, dass diese Transportartwege zumindest zu einem gewissen Grad im Wettbewerb miteinander stehen. Bezüglich Transportlogistik auf dem Landweg ist der Anmelder der Ansicht, dass eine weitere Unterteilung in Transportlogistik per Straße, Schiene und Binnengewässer nicht angezeigt sei, da es gerade dem Charakter des Logistikmarktes entspräche, dass Dienstleister unterschiedliche Transportarten bereitstellen können. Der

⁸ Siehe Entscheidung COMP/M.1794 – Deutsche Post/Air Express International, Absatz 8

⁹ In der Entscheidungspraxis der Kommission wurde die weitere Unterteilung von Transportlogistik auf dem Landweg offen gelassen, mit der Ausnahme von Transportlogistik für einige sehr spezifische Güter. Beispielsweise definiert die Kommission in COMP/M.5579 TLP/Ernawa, Absatz 51 einen spezifischen Markt für Transportlogistik für Getreide per Schiene.

Anmelder erklärt, dass es die Aufgabe des Logistikanbieters sei, die geeignete Transportart zu wählen und unterschiedliche Verkehrsträger zu kombinieren, was er dann als kombinierte Transportlösung anbiete. Nach Ansicht des Anmelders handelt es sich bei der Transportdienstleistung für das Transportlogistikunternehmen darüber hinaus um ein Einsatzmittel, wodurch der Transportlogistikdienstleister in der Position ist, unterschiedliche Transportwege und Zusatzleistungen je nach Kundenbedürfnis zu kombinieren.

19. Der Anmelder trägt im Übrigen vor, dass eine weitere Untergliederung in (i) Standard- und Expresstransportlogistik und (ii) abhängig von der Art der Ware nicht weiterführend sei, da die geleisteten Dienste im Grunde die gleichen seien, und der einzige Unterschied in der Geschwindigkeit der Abwicklung liege, was sich in höheren Preisen widerspiegele.
20. Mit Blick auf den geographischen Markt hat die Kommission in früheren Entscheidungen offen gelassen, ob der Markt für Transportlogistik oder Teilbereiche hiervon aufgrund von Sprach- und Regelungsbarrieren als national anzusehen ist, oder als weitreichender wegen der Tendenz wichtiger Wettbewerber, transnationale oder sogar EWR-weite Netzwerke zu bilden.¹⁰
21. Der Anmelder gibt an, dass der geographische Markt für Transportlogistik zumindest EU-weit sei, legt aber auch nationale Daten vor.
22. Für den Zweck dieser Entscheidung kann jedoch die präzise Definition des Produkt- und geographischen Marktes offen gelassen werden, da die Transaktion keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt hervorruft, unabhängig von der genauen Definition des geographischen Marktes.

b) Wettbewerbsrechtliche Beurteilung

23. Entsprechend der vom Anmelder eingereichten Daten beläuft sich der gemeinsame Marktanteil im Bereich Transportlogistik von Rhenus und Wincanton International auf [0-5]% EU-weit. Zwar überschneiden sich die Geschäftstätigkeiten der Beteiligten im Bereich Transportlogistik auf nationaler Ebene in allen vier Ländern, in denen Wincanton International Tochtergesellschaften hat, jedoch bliebe der gemeinsame Marktanteil immer noch unter [5-10]% auf nationaler Ebene, nämlich [0-5]% in Belgien, [0-5]% in Deutschland, [0-5]% in Frankreich und [0-5]% in den Niederlanden. Der Anmelder trägt weiterhin vor, dass der gemeinsame Marktanteil selbst bei weiterer Untersegmentierung des Marktes nicht wesentlich anders wäre und keinesfalls 15% überschreiten würde. Der Anmelder verweist darauf, dass andere Wettbewerber wie DB Schenker, Kühne+Nagel und DHL ebenfalls auf den relevanten Märkten aktiv sind. Die Marktuntersuchung bestätigt grundsätzlich, dass keine schwerwiegenden Bedenken bestehen mit Blick auf die Auswirkungen der Transaktion auf den Markt für Transportlogistik.
24. Vor dem Hintergrund des geringen gemeinsamen Marktanteils, welcher keinen betroffenen Markt bedingt, ruft die Transaktion im Bereich Transportlogistik keine

¹⁰ Siehe Entscheidung COMP/M.5877 Geodis/Giraud, COMP/M.5096 RCA/MÁV Cargo, Absatz 21, COMP/M.4045 DB/BAX Global, COMP/M.3971 Deutsche Post/Exel, COMP/M.4786 Deutsche Bahn/Transfesa und COMP/M.1794 Deutsche Post/Air Express International

ernsthaften Bedenken bezüglich ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt hervor.

3. Güterverkehr

a) Relevanter Markt

25. Der Anmelder geht in Übereinstimmung mit früheren Kommissionsentscheidungen davon aus, dass der Markt für Transportdienstleistungen einen eigenen Produktmarkt darstelle, welcher unabhängig von den Märkten für Kontraktlogistik und Transportlogistik zu betrachten sei.¹¹ Die Europäische Kommission unterteile den Bereich des Gütertransports nach dem Beförderungsweg in Transporte auf dem Land-, See- bzw. Luftweg.¹² Für Transporte auf dem Landweg unterscheide die Europäische Kommission weiter nach Straßenverkehr, Schienenverkehr und Binnenschifffahrt. Dies weise darauf hin, dass von Fall zu Fall weitere Segmentierungen durchgeführt werden sollten.¹³ Der Anmelder gibt an, dass er eine Unterteilung in Straßenverkehr, Schienenverkehr und Binnenschifffahrt nicht in allen Fällen für gerechtfertigt hält, da zwischen den einzelnen Transportmitteln je nach den Bedürfnissen des Auftraggebers Substitutionsverhältnisse bestehen.
26. Im Bereich der Binnenschifffahrt, dem Markt, in welchem beide Zusammenschlussbeteiligten tätig sind¹⁴, unterscheide die Kommission zwischen Transporten von trockenen Massengütern, Containertransporten und Transporten von flüssigen Gütern im Wege der Tankschifffahrt. Wie die Kommission gehen die Beteiligten davon aus, dass die Tankschifffahrt von der sonstigen Binnenschifffahrt zu unterscheiden sei. Die Unterscheidung zwischen Trockenschifffahrt und Containerschifffahrt halten die Beteiligten aber nicht für angemessen, da einseitige Substitutionsverhältnisse bestünden. Während es spezielle Containerschiffe gebe, die nicht mit anderen Trockengütern beladen werden können, sei es ohne weiteres möglich und allgemeine Praxis, Schiffe, die für allgemeine Trockengüter geeignet sind, mit Containern zu beladen.
27. Im Rahmen dieser Entscheidung kann die genaue Definition des Produktmarkts offen bleiben, da keine wettbewerblichen Einschränkungen zu erwarten sind.
28. Nach Auffassung des Anmelders ist im Rahmen der Definition des geographischen Marktes für die Bereiche des Schienen- und LKW-Transports je nach dem benutzten Transportmittel von nationalen oder EU-weiten Märkten auszugehen. Die Kommission sei im Zusammenhang mit dem Schienengüterverkehr in früheren Entscheidungen

¹¹ COMP/M.4746 Deutsche Bahn/EWS, Absatz 10,

¹² COMP/M.4746 Deutsche Bahn/EWS, Absatz 13.

¹³ COMP/M.5096 – RCA/MÁV Cargo, Absatz 27; und COMP/M.5579 TLP/Ermewa, Absatz 47-49.

¹⁴ Nur Rhenus ist im Bereich Straßengüterverkehr in geringfügigem Umfang aktiv. Eine andere sehr geringe Überschneidung ergibt sich für den Güterverkehr per Schiene in Deutschland. Sowohl Rhenus als auch Wincanton International erbringen reinen Schienengüterverkehr in Deutschland, aber ihr gemeinsamer Marktanteil liegt unter 1%. Andere Dienstleister sind große Unternehmen wie DB Schenker, Kühne+Nagel, DHL.

bisweilen eher von nationalen Märkten ausgegangen.¹⁵ In aktuelleren Fällen habe sie jedoch eine Tendenz zu weiteren als rein nationalen Märkten erkennen lassen und bestimmte grenzüberschreitende Korridore erwogen.¹⁶ Für reine Transportdienstleistungen auf der Straße gehe die Kommission grundsätzlich von nationalen Märkten aus, wenngleich sie die Marktabgrenzung im Ergebnis offen lasse.¹⁷

29. Nach Auffassung des Anmelders habe sich die räumliche Marktabgrenzung für reine Transportdienstleistungen per Binnenschiff in Übereinstimmung mit früheren Kommissionsentscheidungen an Schifffahrtswegen zu orientieren. Der Anmelder zitiert die Kommissionsentscheidung in Sachen M.1621 Pakhoed/van Ommeren, in welcher die Kommission das Rheindelta (Niederlande und Belgien), Deutschland und die Schweiz als räumlich relevanten Markt betrachtet. Der Anmelder stimmt der Einschätzung der Kommission zu, wonach die Binnenschifffahrt auf abgegrenzten Strecken stattfindet, um Kunden auf dieser Route zu beliefern. Der Anmelder vertritt die Auffassung, dass die Verlagerung von Schiffen und Leichtern im Verhältnis zu den Kosten für eine solche Verlagerung, der Existenz einer Kette von potentiellen Kunden entlang der Route sowie der vorhandenen Infrastruktur zur Be- und Entladung der Schiffe zu bewerten ist.
30. Im Rahmen dieser Entscheidung kann die genaue Definition des geographischen Marktes offen bleiben, da bei keiner plausiblen Marktabgrenzung wettbewerblichen Einschränkungen zu erwarten sind.

b. Wettbewerbliche Beurteilung

31. Während Rhenus in den Flusssystemen im Norden und Osten Deutschlands, inklusive der Elbe, Oder und Donau, tätig ist, beschränkt sich Wincanton International auf den Transport von Containern und trockenen Massengütern auf dem Rhein.
32. Aufgrund der vom Anmelder eingereichten Daten liegt der gemeinsame Marktanteil der beiden Beteiligten für den Transport von Gütern auf Binnenschiffen auf dem Rhein in jedem Fall bei unter 15%.

	Rhenus	Wincanton International	Total
Trockene Massengüter	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%
Container	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%

¹⁵ COMP/M.2905 Deutsche Bahn/Stinnes, COMP/M.4746 Deutsche Bahn/EWS

¹⁶ COMP/M.4746 Deutsche Bahn/EWS, Absatz. 29

¹⁷ COMP/M.5877 Geodis/Giraud, COMP/M.6059 Norbert Dentressangle/Laxey Logistics

33. Für den Transport von Gütern per Binnenschiff gebe es ausreichende und wirtschaftliche Alternativen zu den beiden Beteiligten, insbesondere durch Imperial Logistics, DB Schenker und HTAG.
34. Aufgrund des niedrigen gemeinsamen Marktanteils der beiden Parteien, der keine Beeinträchtigung dieses Marktes nach sich zieht, gibt es im Bezug auf die Aktivitäten der beiden Beteiligten im Güterverkehr per Binnenschiff keine ernsthaften Bedenken gegen die Vereinbarkeit der Transaktion mit dem Gemeinsamen Markt.

4. Umschlagdienstleistungen

35. Beide Zusammenschlussbeteiligten betreiben mehrere Containerterminals am Mittelrhein:
 - (i) von Wincanton betriebene Terminals: Wincanton Mainz¹⁸, Wincanton Frankfurt Intermodal, Aschaffenburg Terminal¹⁹, Wincanton Rhenania Intermodal (Mannheim), Wincanton Karlsruhe;
 - (ii) von Rhenus (durch das Tochterunternehmen Contargo) betriebenen Terminals: Contargo Industriepark Frankfurt Höchst²⁰, Contargo Ludwigshafen, Rhenania Worms (Contargo)²¹, Contargo Ludwigshafen (Germersheim), Contargo Wörth.
36. Wie bereits erwähnt, hat die Kommission zwei Beschwerden von Marktteilnehmern erhalten. Diese äußern Bedenken dahingehend, dass der Zusammenschluss erhebliche Probleme auf dem Markt für Umschlagdienstleistungen am Mittelrhein, insbesondere zwischen Mainz und Karlsruhe (möglicherweise einschließlich Frankfurt und Aschaffenburg eingeschlossen) erwarten lasse. Die in den Beschwerden erhobenen Bedenken werden nachstehend analysiert.

a. Marktdefinition

Produktmarkt

37. Die Kommission hat in der Vergangenheit mehrmals vorgeschlagen, den Markt für Umschlagdienstleistungen (Be- und Entladung von Schiffen und Lagerung) nach den drei größten Warenkategorien weiter zu unterteilen. Dies würde bedeuten, getrennte Märkte

¹⁸ Das Terminal in Mainz wird gegenwärtig von Wincanton International betrieben. Das Ende des Lizenzvertrags war für August 2011 vorgesehen. Die Behörden haben die Lizenz jedoch bis 30. Juni 2012 verlängert; die Betriebsgenehmigung wird dann endgültig auslaufen, da die Behörden das Terminal nach Ginsheim Gustavsburg verlegen. Die Vertragsverlängerung für Mainz belegt, dass es beabsichtigt ist, dass Wincanton International das zukünftige Terminal in Ginsheim Gustavsburg betreiben soll. Es ist nicht sicher, ob nach Vollzug der Transaktion Rhenus tatsächlich dieses Terminal betreiben wird. Im Rahmen einer vorsorglichen Betrachtungsweise sind jedoch die gegenwärtigen Kapazitäten dieses neuen Terminals (die die gleichen sind wie die des zu schließenden Terminals) in der Berechnung der Marktanteile berücksichtigt.

¹⁹ Das Terminal von Aschaffenburg wird gegenwärtig von Wincanton International betrieben, jedoch wird der Lizenzvertrag am 31. Dezember 2011 auslaufen und das Terminal ab 2012 von Dritten betrieben.

²⁰ In einem Joint Venture mit Infraser Logistics GmbH.

²¹ In einem Joint Venture mit Rhenania Worms AG

für Stückgut (insbesondere Container), trockene Massengüter und flüssige Güter zu anzunehmen.²² In einer früheren Entscheidung hat die Kommission weiterhin angemerkt, dass der Markt für Umschlagdienstleistungen auch nach Art der Güter getrennt betrachtet werden sollte.²³ Weiterhin wurde bereits im Bezug auf das Ziel der Waren, nämlich Waren, die für den Weitertransport auf dem Landwege bestimmt sind und Waren, die lediglich auf ein anderes Schiff umgeladen werden, unterschieden.²⁴

38. Der Anmelder schlägt weiterhin vor, die bereits in Bezug auf die Umschlagdienstleistungen in Seehäfen getroffenen Unterscheidungen auch auf die Binnenschifffahrt anzuwenden. Dies würde bedeuten, dass der Markt für Umschlagdienstleistungen in Binnenhäfen weiter in Märkte für Stückgut (insbesondere Container), drei verschiedene Kategorien von Massengütern (Massenstückgüter, trockene Massengüter, flüssige Massengüter) und Ro-Ro Güter unterteilt werden kann. Der Anmelder weist weiterhin eine Unterscheidung mit Bezug auf das Ziel der Waren mit dem Hinweis zurück, dass für beide Kategorien dieselben Arbeitsgänge notwendig seien.
39. Der Anmelder betont zudem, dass sowohl Rhenus als auch Wincanton International ihre Umschlagdienstleistungen im Paket mit Transportdienstleistungen anbieten. Folglich sollten die Umschlagdienstleistungen im Zusammenhang mit dem gesamten Frachtdienstleistungen des Unternehmens beurteilt werden. Die Kommission hat den Markt für Transportlogistik bereits oben in Abschnitt 4(b) in den Randnummern 23 und 24 beurteilt.
40. Im Hinblick auf die Tatsache, dass die Transaktion keine Bedenken aus Sicht des Wettbewerbsrechts aufwirft, ist es jedoch nicht notwendig, den Markt für Umschlagdienstleistungen in Binnenhäfen genauer zu bestimmen.

Räumlicher Markt

41. Der Anmelder geht in Übereinstimmung mit früheren Kommissionsentscheidungen davon aus, dass der räumliche Markt für Umschlagdienstleistungen im Hinterlandverkehr durch den Abstand des Terminals zum Endkunden (je nach Transportrichtung als Empfänger oder Sender des transportierten Gutes) definiert wird²⁵. Der Anmelder ist der Auffassung, dass die genaue Entfernung von den Eigenschaften des Transportmittels abhängt. Er bezieht sich auf die Kommissionsentscheidung in Sachen COMP/M.2632 Deutsche Bahn/ECT International /United Depots/JV, in welcher die Kommission die Auffassung vertrat, dass Terminals innerhalb eines Radius von 50 km miteinander im Wettbewerb stehen. Im Hinblick auf bi-modale Terminals (Binnenschifffahrt/Straße) hält der Anmelder einen Radius von 50 km rund um den Terminal für realistisch. Gleichzeitig weist der Anmelder darauf hin, dass in den letzten Jahren aufgrund der Seehafen-Variabilität (Benelux vs deutsche Häfen) die sogenannte Tri-Modalität (Binnenschifffahrt/Schiene/Straße) immer wichtiger geworden sei und Unternehmen oft

²² Siehe Entscheidung No JV.55 Hutchison/RCPM/ECT; COMP/M.3576 ECT/PONL/Euromax.

²³ Siehe Entscheidung COMP/M.3884 – ADM Poland/Cefetra/BTZ.

²⁴ Siehe Entscheidung No JV.55 Hutchison/RCPM/ECT; COMP/M.3576 – ECT/PONL/Euromax.

²⁵ COMP/M.2632 Deutsche Bahn/ECT/United Depots/JV, Absatz 19

mehr als 50 km Anfahrt in Kauf nähmen, um ein bestimmtes Terminal zu erreichen, wodurch der Radius ausgeweitet werden könne. Der Anmelder kommt zu dem Schluss, dass es durch sich überlappende Kreise Substitution zwischen verschiedenen Terminals gebe, welche gegen eine Unterteilung des Rheins in verschiedene Sektionen sprechen. Für die Beurteilung des Zusammenschlusses stelle daher der komplette Rhein den relevanten räumlichen Markt dar.

42. Nach Meinung des ersten Beschwerdeführers [...] können Kunden zwar alternativ ein Terminal wählen, das nicht am nächsten zu ihren Produktionsstätten gelegen ist, allerdings begrenzen der zusätzliche Abstand und die daraus resultierende Kosten die Entfernung, innerhalb welcher ein benachbartes Terminal als Alternative in Erwägung gezogen wird, auf eine Strecke von 15 km. Nach dem Prinzip des "Weg des geringsten Widerstandes" hält die Differenz in Transportkosten zwischen verschiedenen Terminals bei einer Entfernung über 15 km die Kunden davon ab, ein anderes Terminal als potentielle Alternative zu nutzen. Die Nutzung alternativer Terminals wird bei einer Entfernung von über 15 km zu teuer. Dies deutet darauf hin, dass der Markt für Container-Umschlagleistungen auf dem Rhein inklusive aller Häfen zwischen Mainz und Karlsruhe, einschließlich Frankfurt und Aschaffenburg, einen gesonderten Markt darstelle. Der Beschwerdeführer gibt als Begründung an, dass durch die Terminals, welche normalerweise von Speditionen betrieben werden, Kontrolle auf die komplette Lieferkette der Ladung ausgeübt wird.
43. Der zweite Beschwerdeführer [...] gibt an, dass das deutsche Rhein-Gebiet getrennt von den übrigen deutschen Binnenhäfen als "natürliches Hinterland" der Häfen von Rotterdam und Antwerpen zu betrachten sei. Der Beschwerdeführer macht geltend, dass sich die meisten Bedenken im Rhein-Gebiet zwischen Mainz und Karlsruhe ergäben. Mehrere Faktoren sprächen für einen derart begrenzten geographischen Umfang im Hinblick auf den Markt für Terminals und die damit verbundene Betreibung von Binnenschiffen am Mittelrhein. Erstens würde die Organisation von Transporten zwischen dem Hinterland und Seehäfen von dem klassischen Kompromiss zwischen Effizienz und Flexibilität bestimmt, auch wenn einige Kunden in der Nähe bestimmter Terminals angesiedelt sind. Zweitens würde die endgültige Entscheidung für ein Terminal letztendlich von der Notwendigkeit einer Maximierung der Auslastung (Binnenschiffe und Bahn) und von den Kosten für den Landtransport von Gütern zwischen dem Lager der Kunden und dem Terminal bestimmt, auch wenn in der Nieder- und Oberrheinregion (Ausweich-)Terminals vorhanden sind.
44. Als Antwort auf diese beiden Beschwerden erwidert der Anmelder, dass eine Einschränkung des geographischen Marktes auf einen Radius von 15 km um das jeweilige Terminal unrealistisch sei. Der Anmelder macht geltend, dass Container-Terminals in einem Umkreis von 50 km austauschbar seien, da die zusätzliche Fahrt des LKWs nicht zu erheblichen Mehrkosten führe. Es gebe aktuelle Beispiele von Kunden, die weiter entfernte Terminals benutzen und nicht auf den nahegelegenen Terminal zurückgreifen. Ein solches Beispiel sei die [...], welche das Contargo Terminal in Würth benutze, obwohl dieses [20-30] km vom unmittelbar in der Nähe von [...] gelegenen DP World Germersheim Terminal entfernt liege. Ein weiteres Beispiel sei [...] in Ludwigshafen, welche für etwa ein Drittel der Container das 40 km vom Werk entfernte DP World Terminal in Germersheim benutze, anstatt auf das Contargo Terminal in Ludwigshafen zurückzugreifen.
45. Im Allgemeinen ergibt sich aus den Marktuntersuchungen, dass aufgrund der steigenden Kosten im Zusammenhang mit dem zusätzlichen LKW-Transport die Entfernung,

innerhalb welcher ein bestehendes Terminal als wirtschaftlich tragfähiger Ersatz betrachtet wird, beschränkt ist. Daher steigt der Wettbewerbsdruck, welchen ein alternatives Terminal auf ein bestimmtes Terminal ausübt, je geringer die Distanz zwischen den beiden Terminals ist. Einige Befragte wiesen auf die besonderen Bedingungen bei der Suche nach einem alternativen Terminal am Mittelrhein hin, wo die Terminals weiter von den ARA-Häfen²⁶ entfernt und für Binnenschiffe ab einer bestimmten Kapazität nicht zugänglich sind, im Vergleich zum Niederrhein, wo die Terminals näher an den ARA-Häfen liegen, dank räumlicher Nähe leichter per Bahn und LKW erreichbar und im Allgemeinen für größere Binnenschiffe geeignet sind. Darüber hinaus geben einige der Befragten an, dass die Nutzung eines alternativen Terminals nicht durch eine Strecke von 50 km rheinaufwärts und –abwärts verhindert würde.

46. Im Einklang mit früheren Kommissionsentscheidungen wird der Zusammenschluss im Rahmen des räumlich relevanten Marktes für Container-Umschlagdienstleistungen im Gebiet zwischen den ARA-Häfen und dem deutschen Rhein-Gebiet analysiert. Die Frage, ob die räumliche Ausdehnung der Umschlagdienstleistungen den gesamten Rhein oder nur die Binnenhäfen zwischen Mainz und Karlsruhe, einschließlich Frankfurt und Aschaffenburg abdeckt, kann offen bleiben, da dies keine Auswirkung auf die wettbewerbliche Beurteilung des vorliegenden Falles hat.

b. Wettbewerbliche Prüfung

47. Der Anmelder gibt in Formular CO an, dass weder Rhenus noch Wincanton International reine Umschlagdienstleistungen auf Binnenwasserstraßen verrichten, da diese nur als Teil eines Pakets einschließlich Transport per Binnenschiff auf dem Rhein angeboten werden.²⁷ Der Anmelder erklärt, dass die Umschlagdienstleistungen in den Zahlen der Transportlogistik enthalten sind²⁸ und daher die Auswirkungen des Zusammenschlusses auf die Umschlagdienstleistungen als solches nicht weiter analysiert werden müssen.

(i) Die Beschwerden

48. Im Gegensatz zur Darstellung des Anmelders geben die Beschwerdeführer an, dass der Zusammenschluss erstzunehmende Probleme auf dem Markt für Umschlagdienstleistungen im deutschen Mittelrhein-Gebiet hervorbringe. Laut dem ersten Beschwerdeführer [...] wird der Anmelder durch seine derzeitige Tochtergesellschaft und durch die neu erworbene Wincanton International den Markt für Umschlagdienstleistungen am Mittelrhein insbesondere im Gebiet zwischen Mainz und Karlsruhe, einschließlich Frankfurt und Aschaffenburg, in Folge des Zusammenschlusses dominieren.

²⁶ Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen.

²⁷ Es sei bemerkt, dass der Anmelder auch vorträgt, keine Dienstleistungen für Lagerung/Stauerei herausgelöst aus seinem Paket anzubieten und deshalb nicht auf dem Markt für Lagerung/Stauerei aktiv zu sein.

²⁸ Für die wettbewerbliche Beurteilung des Marktes für Transportlogistik siehe oben Unterabschnitt 2, Absätze 23 und 24

49. Der wichtigste Grund hierfür sei, dass der intermodale Verkehr nicht durch die Binnenschiffsreeder (hier besteht ausreichender Wettbewerb), sondern durch die Container-Terminals kontrolliert wird, welche in der Regel auf Grundlage von langfristigen Konzessionen von Speditionen betrieben werden. Diese Container-Terminals geben den Beteiligten die Kontrolle über die Binnenschifffahrt der umliegenden Industriegebiete. Laut dem ersten Beschwerdeführer [...] sei das Gleichgewicht in der Region derzeit durch die Anwesenheit von verschiedenen, nahegelegenen Hafentreibern gesichert: 13 Terminals seien gleichmäßig auf diesem Rheinabschnitt verteilt und werden momentan von fünf verschiedenen Unternehmen betrieben. Nach dem Zusammenschluss würden die 13 Terminals lediglich vier Betreiber haben und die Rhenus-Gruppe diesen Abschnitt dominieren.
50. Der zweite Beschwerdeführer [...] macht ebenfalls geltend, dass sich die meisten Bedenken im Gebiet des Rheins zwischen Mainz und Karlsruhe ergäben, da zahlreiche industrielle Kunden in der Nähe bestimmter Terminals angesiedelt seien, deren endgültige Entscheidung über das zu benutzende Terminal von der Notwendigkeit, die Auslastung der Verkehrsmittel (Binnenschiffe und Bahn) zu maximieren und von den Kosten für den Landtransport von Gütern zwischen dem Lager des Produzenten und dem Terminal abhingen. Laut der zwei Beschwerdeführer gebe es nach dem Zusammenschluß wenig bis keine Möglichkeiten, ein alternatives Terminal zu nutzen, wenn die meisten bestehenden Terminals von den zusammengeschlossenen Unternehmen betrieben werden.

(ii) Standpunkt des Anmelders

51. Zunächst gibt der Anmelder zu bedenken, dass die Abgrenzung eines separaten Marktes für Containertransport, von Transport mit anderen Mitteln, nicht angezeigt ist. Der Anmelder erklärt, dass zahlreiche Möglichkeiten bestehen, wie ein Transportlogistiker einen Frachttransport von oder in die Region zwischen Mainz und Karlsruhe (einschließlich Frankfurt und Aschaffenburg) organisieren kann. Der Anmelder stellt die Behauptung auf, dass 99% der Transporte zwischen dem Rheingebiet und den ARA-Häfen Hinterlandtransporte sind, die mit einem Seetransport verbunden sind. Unternehmen würden zumindest für den Inlandtransport davon absehen, ihre Ware in Containern zu transportieren, da sie diese als nicht in Container verpacktes Stückgut transportieren, und es dann im Seehafen in einen Container laden, bzw. es aus einem Container entladen können.
52. Des Weiteren wiederholt der Anmelder seine Ausführungen, wonach reine Umschlagdienstleistungen keine Rolle spielen in seiner Geschäftstätigkeit, da er vorwiegend logistische Gesamtlösungen anbietet. Derartige Netzwerklösungen enthalten unterschiedliche Elemente, die gemäß den Wünschen des jeweiligen Kunden zusammengestellt werden. Umschlagdienstleistungen sind eines dieser Elemente.
53. Der Anmelder erklärt auch, dass die Binnenschifffahrt im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern wie Schiene oder Strasse stehe, trotz einiger Unterschiede bezüglich Preis und Transportgeschwindigkeit.
54. Der Anmelder trägt vor, dass es ein besonders enges Austauschbarkeitsverhältnis zwischen Schienen- und Binnenschifffahrt gibt. Nach seinen Schätzungen würde der Transport eines 20' Containers von Mannheim nach Rotterdam auf einem Schiff auf dem Rhein [...] Euro kosten, während die Kosten mit dem Zug [...] Euro wären. Die

Preisdifferenz wäre größer für den Transport eines 40' Containers auf der gleichen Strecke, nämlich [...] Euro auf dem Schiff und [...] Euro mit dem Zug. Der Anmelder erklärt, dass mehrere Faktoren zu bedenken sind, wenn ein Transport per Schiff erwogen wird, die ein Kunde dazu veranlassen könnten, sich stattdessen für den Transport per Zug zu entscheiden. Diese Faktoren sind die Kosten für Schiffe im Zusammenhang mit niedrigem Wasserstand, mit der Sperrung des Rheins wegen Hochwasser oder Unfällen, sowie Treibstoffzuschläge.

55. Der Anmelder behauptet weiter, dass auch ein Austauschbarkeitsverhältnis bestünde zwischen Straßen- und Binnenschifftransport, und gibt an, dass unter gewissen Umständen der LKW-Transport billiger und viel schneller sein könnte als der gleiche Transport per Binnenschiff. Nach seinen Schätzungen finden 57,4% aller Hinterlandtransporte per LKW statt.
56. Zudem sind Inlands-Containertransporte fast immer mit Seetransporten verbunden, was bedeutet, dass der Containertransport per Binnenschiff zu und von einem bestimmten Hafen ersetzt werden kann durch einen Containertransport per Schiene zu oder von anderen Seehäfen. Nach Aussage des Anmelders können Güter realistischweise von und zu der Mittelrheinregion über die ARA-Häfen transportiert werden, oder zu den norddeutschen Häfen oder über das Mittelmeer via Koper, Trieste, Gioia Tauro oder Marseille. Der Anmelder führte mehrere Unternehmen an, die den Hafen gewechselt haben, was seiner Ansicht nach häufig vorkommt.
57. Der Anmelder trägt vor, dass auf einem Markt, der den Transport per Schiene und per Schiff und dazu auch die Umschlagdienstleistungen entlang des Rheins umfaßt, der gemeinsame Marktanteil der Zusammenschlussparteien nur [10-20]% wäre.
58. Des Weiteren äußert der Anmelder die Ansicht, dass es nicht angemessen sei, die Marktposition der Beteiligten zu bewerten, indem die Geschäftstätigkeiten der Beteiligten ausschließlich auf Umschlagdienstleistungen beschränkt würden. Der Anmelder unterstreicht, dass beide, Wincanton International und Rhenus, nur in einem sehr geringen Ausmaß eigenständige Umschlagdienstleistungen erbringen, d.h. nicht gebündelt mit anderen Dienstleistungen. Nach Angaben des Anmelders sind [...]% der Kunden der Beteiligten Transportlogistiker und Spediteure und nur [...]% Endkunden (z.B. aus der Industrie). Umschlagdienstleistungen spielen aber für Transportlogistiker und Spediteure, und damit für die überragende Mehrheit ihrer Kunden, lediglich eine untergeordnete Rolle innerhalb des Gesamtpaketes, das die Beteiligten anbieten.
59. Abschließend unterstreicht der Anmelder, dass die Beteiligten den Großteil ihrer Terminals auf Lizenzbasis betreiben, lizenziert von den entsprechenden Behörden, die ihnen eine Gleichbehandlungspflicht auferlegen hinsichtlich des Zugangs zu den Terminals und den zu erhebenden Gebühren. In zwei Fällen sind Rhenus und Wincanton International jeweils in einem Joint Venture mit dem Inhaber des Hafens, der in beiden Fällen nicht vertikal in das Transportgeschäft eingebunden ist.

iii) Bewertung der Kommission

60. Die Frage, die sich mit Blick auf die vorliegende Transaktion stellt, ist, ob inländische Umschlagdienstleistungen für Container als eigenständiger Markt anzusehen sind, oder ob diese gemeinsam mit anderen Dienstleistungen wie Transport per Schiff oder Schiene zu bewerten sind.

61. In einer vorherigen Entscheidung der Kommission ergab die Marktuntersuchung, dass Umschlagdienstleistungen als Paket gemeinsam mit Transportdienstleistungen nachgefragt werden, nämlich im Kontext der Bewertung einer Transaktion, welche das Container Terminal in Duisburg am Rhein betraf²⁹. Die Kommission kam zu dem Ergebnis, dass Umschlagdienstleistungen überwiegend im Paket angeboten werden und dass nur in einer Minderheit der Fälle diese Dienstleistungen einzeln nachgefragt werden. Die Kommission schlussfolgerte dennoch: "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".³⁰
62. Die Kommission erkennt an, dass inländische Umschlagdienstleistungen für Container überwiegend als Paket gemeinsam mit anderen Dienstleistungen, insbesondere Transport, verkauft werden, und überwiegend im Paket nachgefragt werden. Dennoch ist die Kommission gemäß der vorgenannten Entscheidungspraxis der Ansicht, dass der Markt für inländische Umschlagdienstleistungen separat zu bewerten ist. Die Gründe, die diese Auffassung der Kommission stützen, sind die folgenden:
63. Erstens scheint der Zugang zum Terminal ein wesentliches Element für die Gestaltung des Pakets zu sein. Daher sind Umschlagdienstleistungen ein entscheidender Beitrag zum Paket (Transportlogistik-Kette), so dass, was auf dieser Ebene passiert, sich auf die gesamte Versorgungskette auswirkt.
64. Zweitens scheint es für rein inländische Umschlagdienstleistungen für Container Angebot und Nachfrage zu geben, d.h. nicht gebündelt mit Transportdienstleistungen. Einerseits gestehen die Beteiligten selbst zu, reine Umschlagdienstleistungen an Dritte erbracht zu haben. Selbst wenn der prozentuale Anteil dieser Dienstleistungen im Vergleich zu allen Aktivitäten klein ist, folgt doch aus der reinen Existenz dieser Dienstleistungen, dass die Beteiligten diese Dienstleistungen in der Vergangenheit erbracht haben, und dass sie sie wieder erbringen würden, wenn nachgefragt. Wichtiger noch folgt aus der Tatsache, dass die Beteiligten diese Terminals im Rahmen von Lizenzvereinbarungen betreiben, dass sie rechtlich dazu verpflichtet sind, reine Umschlagdienstleistungen anzubieten, wenn Kunden sie nachfragen. Darüber hinaus gibt es auch Terminals, die von nicht-integrierten Unternehmen betrieben werden, sog. neutrale Terminals, die derartige Dienstleistungen einzeln anbieten, z.B. Swissterminal in Basel. Andererseits gibt es auch einige Kunden, die diese Dienstleistungen separat nachfragen (selbst wenn es sich dabei um die Minderheit der Kundschaft handelt), und es gibt keine Hinweise darauf, dass diese Nachfrage enden wird.
65. Abschließend hat auch die Marktuntersuchung keine ausreichenden Hinweise auf eine Änderung der Lage seit der Entscheidung der Kommission in Fall COMP/M.2632 Deutsche Bahn/ECT International/United Depots/JV ergeben, die es erlaubten, die Existenz eines Markts für inländische Umschlagdienstleistungen für Container zu verwerfen. Demgemäß wird die Kommission nachfolgend die Auswirkungen der Transaktion auf den Markt für inländische Umschlagdienstleistungen für Container bewerten.

²⁹ Siehe Entscheidung COMP/M.2632 Deutsche Bahn/ECT/United Depots/JV, Absatz 16.

³⁰ Siehe Entscheidung COMP/M.2632 Deutsche Bahn/ECT/United Depots/JV, Absatz 16.

66. Einerseits läge der Marktanteil der Beteiligten auf einem geographischen Markt, der den gesamten Rhein umfasste, gemäß Angaben der Parteien und bestätigt durch die Marktuntersuchung [10-20]%.
67. Andererseits wäre der Marktanteil auf einem engeren geographischen Markt, nämlich den Mittelrhein umfassend, wie von den Beschwerdeführern angeregt, wesentlich höher. Die Mehrzahl der Befragten der Marktuntersuchung waren der Ansicht, dass in Folge der Transaktion die Konzentration auf diesem möglichen Markt deutlich steigen würde.
68. Obwohl sich der Anmelder mit der Betrachtungsweise der engeren Marktsegmente nicht einverstanden erklärt, hat er dennoch Marktanteile nach Transportvolumen und Umsatz für jedes der Containerterminals in dem Gebiet zwischen Mainz und Karlsruhe übermittelt, einschließlich Frankfurt und Aschaffenburg.

Tabelle: Marktanteile der Beteiligten

Hafen	Terminal	Betreiber / Anteilseigner	Kapazität (TEU)
BETEILIGTE			
Mainz ³¹	Wincanton Mainz	Wincanton	[...]
Gustavsburg ³²	<i>Im Bau</i>		[...]
Frankfurt am Main**	Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst GmbH	Contargo	[...]
Frankfurt am Main**	Wincanton Frankfurt Intermodal	Wincanton	[...]
Mannheim-Mühlauhafen**	Wincanton Rhenania Intermodal GmbH	Wincanton	[...]
Ludwigshafen**	Contargo Ludwigshafen GmbH	Contargo	[...]
Worms**	Rhenania Worms AG	Wincanton Rhenania Worms	[...]
Germersheim*	Contargo Ludwigshafen GmbH (Germersheim)	Contargo	[...]
Wörth am Rhein**	Contargo Wörth GmbH	Contargo	[...]
Karlsruhe*	Wincanton Karlsruhe	Wincanton GmbH	[...]
Beteiligte gesamt			[...]
Marktanteil (%)			[40-50]%
WETTBEWERBER			
Mainz**	Frankenbach Container Terminals GmbH	Frankenbach (74,8%), Stadtwerke Mainz AG (25,2%)	[...]
Aschaffenburg** ³³	TCA	Bayernhafengruppe / IGS Schreiner	[...]
Gernsheim**	Gernsheimer Umschlags- und Terminalbetriebsgesellschaft (GUT)		[...]
Mannheim**	Mannheimer Container Terminal Rhein-Neckar GmbH	Ludwig&Jakob Götz GmbH & Co KG	[...]

³¹ Das Terminal in Mainz wird bis 30. Juni 2012 von Wincanton International betrieben und danach nach Ginsheim Gustavsburg verlegt, wobei offen ist, ob Rhenus diese Terminal betreiben wird. Im Rahmen einer vorsorglichen Betrachtungsweise sind jedoch die gegenwärtigen Kapazitäten dieses neuen Terminals, die die gleichen sind wie die des alten Terminals, in der Berechnung der Marktanteile berücksichtigt.

³² Vgl. Fußnote 19

³³ Das Terminal in Aschaffenburg wird gegenwärtig von Wincanton International betrieben; der Lizenzvertrag läuft jedoch zum 31. Dezember 2011 aus. Dementsprechend ist das Terminal in Aschaffenburg in der Liste der Terminals enthalten, die von Dritten und nicht von den Beteiligten betrieben werden.

Germersheim**	DP World Germersheim	DP World	[...]
Wettbewerber gesamt			[...]
Marktanteil (%)			[50-60]%
Marktvolumen gesamt			[...]

* bi-modale Terminals; ** tri-modale Terminals

Quelle: Angaben des Anmelders

69. Eine Mehrheit der Befragten äußerte die Befürchtung, dass sich die Marktstellung der Beteiligten verfestigen werde in der Gegend, wo infolge der Transaktion die fusionierte Einheit zum Marktführer wird. Bezüglich dessen, wie aussagekräftig diese Befürchtung ist, ergaben die Antworten der Marktteilnehmer kein klares Bild. Zahlreiche Befragte gaben an, dass sie die Transaktion nicht negativ betreffen würde, äußerten aber dennoch einige Bedenken. Die meisten der Befragten, für die potentiell eine Wettbewerbsbeschränkung drohte, wiesen auf die mögliche Zugangsbeschränkung zu Terminals, die von den Beteiligten betrieben werden, hin, was zu negativen Auswirkungen auf den Containertransport in der gleichen Region führen könnte. Einige Befragte sind der Ansicht, die Transaktion würde positive Auswirkungen für die Kunden haben.
70. Die Kommission ist aus den folgenden Gründen der Ansicht, dass diese Bedenken nicht ausreichend fundiert sind, um hinsichtlich der Transaktion ernsthafte Bedenken ob ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt zu wecken:
71. Erstens gibt es alternative Terminals mit freien Kapazitäten in diesem Rheinabschnitt zwischen Mainz und Karlsruhe (einschließlich Frankfurt und Aschaffenburg). Nach Vollzug der Transaktion wird die fusionierte Einheit einen Marktanteil von [40-50]% erreichen, beruhend auf dem TEU-Volumen³⁴. Die verbleibenden [50-60]% der Kapazität machen Terminals aus, die von Wettbewerbern betrieben werden. Diese im Wettbewerb stehenden Terminals verfügen über ausreichend freie Kapazitäten, um jedem Anstieg der Gebühren für die Terminalabwicklung entgegenzuwirken. Insbesondere sei auf fünf im Wettbewerb stehende Containerterminals für Binnenschiffe verwiesen, nämlich DP World Germersheim, Frankenbach Mainz, Mannheimer Container Terminal MCT in Rhein-Necker, GUT Germersheim und TCA (Aschaffenburg). Von diesen fünf sind zwei Terminals (DP World Germersheim und Frankenbach) besonders groß, mit Kapazitäten von mehr als [...] TEU. In den meisten dieser Terminals sind bedeutsame freie Kapazitäten von bis zu 50% vorhanden, was sich allein im Fall von DP World Germersheim mit grob geschätzt [...] Tonnen freier Kapazität niederschlägt. Darüber hinaus wird das Terminal in Ginsheim Gustavburg möglicherweise gar nicht von Rhenus betrieben werden, so dass der gemeinsame Marktanteil unwesentlich abnehmen würde.
72. Zweitens erklären die Parteien, dass sie überwiegend zwei Arten von Kunden bedienen: (i) große Transportlogistiker wie Kühne+Nagel, DB Schenker, Panalpina, DHL, Dachser, Logwin, DSV, Agility etc und (ii) Spediteure wie CMA CGM, Maersk, Hapag Lloyd, NYK, Cosco, Evergreen etc. Lediglich [...] % ihres Umsatzes wird mit reinen Binnenschiffen oder Endkunden aus der Industrie erzielt. Die Antworten der Marktuntersuchung haben bestätigt, dass in der überwältigenden Anzahl von Fällen die

³⁴ Diese Schätzungen beruhen auf den Angaben des Anmelders. Im Zuge der Marktuntersuchung hat die Kommission eigene Berechnungen angestellt und eine sehr ähnliche Zahl erhalten. Gemäß eigener Berechnung wäre der Marktanteil der Beteiligten [40-50] %.

fusionierte Einheit der Nachfrage großer Kunden ausgesetzt ist. Deshalb wäre Rhenus weiterhin mit der Nachfragemacht seiner Kunden konfrontiert. So wurde beispielsweise der Hafen in Wörth in den 1960er Jahren vom Bundesland Rheinland-Pfalz eigens für die Bedürfnisse von Daimler-Benz gebaut, die entschieden hatten, dort ein Werk zu errichten. Kleinere Kunden aus der Industrie würden für gewöhnlich die Dienstleistungen eines Transportlogistikers in Anspruch nehmen, der mehrere kleinere Einheiten einsammeln würde, um sie dann zu bündeln.

73. Drittens, selbst wenn Rhenus Anreize hätte, die Preise nach Vollzug der Übernahme anzuheben, scheint doch ihre Befähigung dazu eingeschränkt durch eine Reihe von Faktoren. Die Beteiligten sind nicht die Eigentümer der Terminals, sondern betreiben sie nur im Rahmen von Miet- oder Lizenzverträgen, nach Durchlaufen öffentlicher Vergabeverfahren, wie sie von den jeweiligen Behörden in ihrer Eigenschaft als tatsächliche Eigentümer der Terminals durchgeführt werden. Mit Ausnahme zweier Terminals unterliegen die Beteiligten der staatlichen Verpflichtung,³⁵ Zugang zu diesen Terminals zu fairen Konditionen und auch zu festgelegten Gebühren zu gewähren. Darüber hinaus ist die Teilnahme an Vergabeverfahren für Lizenzen für Binnenschiffahrtsterminals offen für internationale Unternehmen und Konsortien. Wie es unter Umständen für das Terminal in Ginsheim Gustavsburg der Fall sein könnte, könnte jedes andere interessierte Unternehmen an diesem Lizenzvergabeverfahren teilnehmen.
74. Des Weiteren ist die Möglichkeit der Beteiligten, den Zugang potentieller Wettbewerber zu ihren Terminals zu verhindern, auch durch die Tatsache beschränkt, dass zwei ihrer Terminals im Rahmen einer Partnerschaft mit Drittunternehmen gemeinsam kontrolliert werden (nämlich Contargo Industriepark Frankfurt Höchst und Rhenania Worms AG). Die jeweiligen Interessen der mit-kontrollierenden Anteilseigner (Infraserv Logistics GmbH und die Stadt Worms) an den beiden Terminals weichen wesentlich von den Interessen von Rhenus und Wincanton International ab, da beide nicht im Binnenschifftransport tätig sind und daher keinen Anlass haben, den Zugang zu den Terminals für Wettbewerber von Rhenus abzuschotten.
75. Obwohl es nicht ausreichend Nachweise dafür gibt, ob bi-modale Terminals (nur Schiene/Straße) Teil desselben Marktes sind wie tri-modale Terminals, scheinen diese doch beträchtlichen Wettbewerbsdruck auf Schiffsterminals im Allgemeinen auszuüben, ob sie nun tri- oder bi-modal sind (d.h. Schiff und Straße oder Schiff und Schiene). Wie von der Marktuntersuchung bestätigt, sind einige bi-modale Terminals (Schiene/Straße) sehr nah an einigen der Terminals der Beteiligten angesiedelt, nämlich die drei von der Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße mbH (DUSS) in Frankfurt, Mannheim und Karlsruhe betriebenen Terminals und das bi-modale Terminal KTL in Ludwigshafen. Alle diese Terminals haben freie Kapazitäten. Insbesondere KTL ist gerade dabei, seine Kapazität wesentlich zu erweitern. Darüber hinaus haben einige Befragte der Marktuntersuchung angegeben, dass sie Schienenverkehr als Alternative zum Transport per Schiff erachten würden. In diesem Zusammenhang sei vermerkt, dass Maersk fünf Mal pro Woche einen planmäßigen Zugservice für Container direkt aus Rotterdam in sein Zentraldepot im Hafen von Germersheim anbietet.

³⁵ Diese Verpflichtung ergibt sich durch die Vergabe von Fördermitteln aufgrund der deutschen Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs des Deutschen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom März 1998 sowie deren Nachfolgerichtlinien.

76. Hinsichtlich der Auswirkungen der Transaktion auf einen Markt, der sich auf einen Umkreis von 50 km der jeweiligen Terminals beschränkt, bringt die Transaktion vier Terminalcluster mit sich, wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	Terminals der Beteiligten	Terminals der Wettbewerber³⁶
Cluster 1	Frankfurt (Contargo Industriepark Frankfurt Höchst und Wincanton Frankfurt Intermodal)/Mainz (Wincanton Mainz/Ginsheim Gustavsburg)	Frankenbach Container Terminals und Aschaffenburg TCA
	Gesamtkapazität: [...] TEU	Gesamtkapazität: [...] TEU
Cluster 2	Worms (Rhenania Worms)	Gernsheimer Umschlags- und Terminalbetriebsgesellschaft, Mannheimer Container Terminal Rhein Neckar
	Gesamtkapazität: [...] TEU	Gesamtkapazität: [...] TEU
Cluster 3	Mannheim (Wincanton Rhenania Intermodal GmbH) / Ludwigshafen (Contargo Ludwigshafen GmbH / Germersheim (Contargo Germersheim)/	Gernsheimer Umschlags- und Terminalbetriebsgesellschaft, Mannheimer Container Terminal Rhein Neckar, DP World Germersheim
	Gesamtkapazität: [...] TEU	Gesamtkapazität: [...] TEU
Cluster 4	Wörth (Contargo Wörth GmbH) / Karlsruhe (Wincanton Karlsruhe GmbH)	DP World Germersheim
	Gesamtkapazität: [...] TEU	Gesamtkapazität: [...] TEU

77. In allen vier Clustern sind die Beteiligten Wettbewerbsdruck ausgesetzt, nämlich von anderen Containerterminals, die ausreichend Kapazitäten haben, um jedem Versuch einer Preiserhöhung für Umschlagdienstleistungen entgegenzuwirken, sollten die Beteiligten eine derartige Strategie nach Vollzug der Transaktion erwägen.
78. Deshalb ruft die Transaktion keine ernsthaften Bedenken hervor hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt mit Blick auf den Markt für der Erbringung von Umschlagdienstleistungen für Container auf dem Rhein im Gebiet zwischen Mainz und Karlsruhe (einschließlich Frankfurt und Aschaffenburg) und im Umkreis von 50 km von den jeweiligen Terminals.

5. Binnenschifftransport von Containern auf dem Rhein inkl. Umschlag

³⁶ Die Kapazitäten der Terminals der Wettbewerber wurden vom Anmelder geschätzt. Im Nachgang der Marktuntersuchung hat die Kommission die Zahlen für die Kapazitäten etwas angepasst; die einzigen relevanten Änderungen würden sich jedoch für Cluster 2 und Cluster 3 ergeben, wo die Gesamtkapazitäten der im Wettbewerb stehenden Terminals [...] wären.

79. Da es sich bei Umschlagdienstleistungen um ein unentbehrliches Einsatzmittel im Rahmen der gesamten Versorgungskette für die Erbringung von Binnenschifftransporten handelt, existiert eine starke Beziehung zwischen dem Schifftransport-Angebotspaket der Beteiligten und ihren Umschlagdienstleistungen. In einer ersten Annäherung sollte daher die Marktposition der Zusammenschlussparteien für das Bündel Schifftransport von Containern und Umschlagdienstleistungen nicht stärker sein als ihre Position auf dem Markt für Umschlagdienstleistungen, sondern eher schwächer, da rund [...] % seines Umsatzes in diesem Markt eigenständig erwirtschaftet werden. Die Parteien schätzen ihren Marktanteil in diesem Rheinabschnitt auf maximal [30-40]%. Darüber hinaus sind die reinen Schifftransportdienstleistungen überwiegend untervergeben. Wincanton International besitzt [...]. Eine große Zahl von Unternehmen ist in der Lage, Containertransport auf dem gesamten Rhein wie auch auf dem Rheinabschnitt zwischen Mainz und Karlsruhe, einschließlich Frankfurt und Aschaffenburg, inkl. Umschlagdienstleistung anzubieten. Es wird deshalb der Schluss gezogen, dass die Transaktion keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt hervorruft, sowohl für den Binnenschifftransport von Containern auf dem Rhein insgesamt wie auch auf dem Rhein zwischen Mainz und Karlsruhe (einschließlich Frankfurt und Aschaffenburg).

(5) SCHLUSSFOLGERUNG

80. Aus diesen Gründen hat die Europäische Kommission beschlossen, keine Einwände gegen den angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen vereinbar zu erklären. Dieser Beschluss ergeht nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung.

*Für die Kommission
(unterzeichnet)
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident*