

DE

***Fall Nr. COMP/M.6425 -
IMPERIAL MOBILITY /
LEHNKERING***

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 32011M6425***

Büro für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg, LUXEMBURG



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.

Brüssel, den 22.12.11
K(2011)10074

NICHTVERTRAULICHE FASSUNG

FUSIONSKONTROLLVERFAHREN

An den Anmelder:

**Betr.: Sache COMP/M.6425 Imperial Mobility / Lehnkering
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 Imperial Mobility International B.V. ("Imperial Mobility", Niederlande), das von Imperial Holdings Limited (Süd-Afrika) kontrolliert wird, erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung die Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens Lehnkering Holding GmbH ("Lehnkering", Deutschland) durch Erwerb von Anteilen.

(1) BETEILIGTE UNTERNEHMEN

2. **Imperial** ist Teil der Imperial Gruppe und ein unmittelbares Tochterunternehmen der Imperial Holdings Limited. Imperial Holdings Limited ist hauptsächlich in Südafrika tätig, wo es Dienstleistungen in den Bereichen Logistik, Autovermietung, Tourismus, Finanzdienstleistungen, Fahrzeugimport und Fahrzeughandel erbringt. Die Tätigkeiten in Europa sind in der Holdinggesellschaft Imperial gebündelt, die selbst nur sehr geringe operative Geschäftsaktivitäten ausübt. Die Tochter- und Beteiligungsunternehmen von Imperial sind in den folgenden Bereichen tätig: Binnenschifffahrt, Küstenmotorschifffahrt, Umschlagdienstleistungen, Logistikdienstleistungen für den See-, Luft- und Landtransport

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.

einschließlich Umschlag, Lagerung, Stauerei, Befrachtung, Distribution, Spedition, Kontraktlogistik, Schiffklarierung und Handel mit Fahrzeugen.

3. **Lehnkering** ist ein Logistikunternehmen, das insbesondere im Chemiesektor aber auch für die Stahlindustrie tätig ist. Die Logistikaktivitäten umfassen den Transport von verflüssigtem Gas und chemischen Vorprodukten, Trockengütern (insbesondere Kohle, Erz und Stahlprodukte) per Binnenschiff, per LKW und per kombinierten Schienengüterverkehr. Darüber hinaus bietet Lehnkering auch die Lagerung und die Distribution fester, flüssiger und gasförmiger chemischer Endprodukte an. Für Chemiekunden führt Lehnkering darüber hinaus im Rahmen von Auftragsfertigung die Synthese, Formulierung und Konfektionierung von chemischen Produkten aus.

(2) DER ZUSAMMENSCHLUSS

4. Gemäß eines Vertrages über den Verkauf und Erwerb aller Geschäftsanteile der Lehnkering Holding GmbH, unterzeichnet am 29. September 2011, wird Imperial 100% aller Anteile erwerben und damit die Kontrolle über Lehnkering (die "Transaktion").
5. Das angemeldete Rechtsgeschäft stellt daher einen Zusammenschluss gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung dar.

(3) EU-WEITE BEDEUTUNG DES ZUSAMMENSCHLUSSES

6. Die beteiligten Unternehmen erzielen zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR² (Imperial: [...] Mio. Euro, Lehnkering [...] Mio. Euro). Beide erzielen jeweils einen EU-weiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. EUR (Imperial³: [...] Mio. Euro, Lehnkering: [...] 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. Sowohl Imperial als auch Lehnkering sind auf den Märkten für Binnenschiffstransport und, in einem wesentlich geringeren Ausmaß, für Straßentransport, Kontraktlogistik/Lagerung und Umschlagdienstleistungen für trockene Massengüter tätig. Mit Ausnahme der Binnenschifffahrt in Deutschland führt keine dieser horizontalen Überschneidungen zu einem betroffenen Markt, so dass diese Märkte im weiteren Verlauf nicht bewertet werden. Darüber hinaus gibt es eine vertikale Beziehung zwischen den Beteiligten, da Lehnkering über das Tochterunternehmen A.L.S.⁴ dessen Containerdepot im Duisburger Hafen an Imperials Terminal angrenzt, dort in

² Umsatzberechnung nach Artikel 5 der Fusionskontrollverordnung.

³ Imperial ist eine Vereinbarung zur Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens mit der B. Dettmer Reederei GmbH Bremen eingegangen. Der Vollzug dieses Joint Ventures soll vor dem Jahresende 2011 erfolgen. Der Gesamtumsatz des Gemeinschaftsunternehmens in Deutschland betrug 2010 [...] Mio. Euro. Bei der Berechnung der Marktanteile wurde der Gesamtumsatz der B. Dettmer Reederei GmbH berücksichtigt.

⁴ A.L.S. Allgemeine Land- und Seespedition GmbH (A.L.S.)

geringfügigem Ausmaß Imperials Umschlagdienstleistungen für Container in Anspruch nimmt,. Die Kommission wird die wettbewerbsrechtlichen Auswirkungen des angemeldeten Zusammenschlusses auf die Aktivitäten bewerten, für die die Transaktion zu den nachfolgend genannten, betroffenen Märkten führt.

4.1 Relevante Produktmärkte

8. Die Transaktion betrifft den Markt der Binnenschifffahrt, d.h. Schifffahrt auf Flüssen, Kanälen und/oder Seen⁵.
9. In früheren Verfahren war die Kommission zu dem Ergebnis gekommen, dass mit Blick auf die geographische Lage der Kunden und auch mit Blick auf die spezifischen Eigenschaften der zu transportierenden Güter nicht alle Verkehrsträger, d.h. Transport via Luft, Land und Wasser, grundsätzlich gegeneinander austauschbar seien⁶, so dass eine Unterscheidung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern – Luftweg, Landweg und Wasserweg – angezeigt sei⁷. Darüber hinaus zog die Kommission in Erwägung, den Transport auf dem Landweg weiter aufzuteilen in Transport per Schiene, Strasse und Binnenschiff, ließ dabei jedoch die Marktdefinition offen⁸.
10. In Bezug auf die Binnenschifffahrt ging die Kommission in früheren Entscheidungen davon aus, dass Unterschiede bei den Schiffstypen und ihrer Abfertigung hinsichtlich des Transports von (i) trockenen Massengütern, (ii) Flüssigkeiten und (iii) Containern bestünden⁹. Da es auf dem Markt des Containertransportes per Binnenschiff keine Überschneidungen der beiden Unternehmen gibt, wird die Kommission diesen Markt nicht weiter untersuchen. Die Kommission war der Ansicht, dass der Transport trockener Massengüter im Wege der Binnenschifffahrt einen eigenständigen Produktmarkt darstelle.¹⁰ Frühere Marktanalysen haben auch gezeigt, dass Leichter und Motorschiffe, die für den Transport flüssiger Massengüter benutzt werden, nicht ohne weiteres für den Transport trockener Massengüter eingesetzt werden können¹¹.
11. Die Erkenntnisse aus der Marktuntersuchung bestätigen diese Untergliederung des Marktes der Binnenschifffahrt. Es werden tatsächlich unterschiedliche Schiffe für den Transport von trockenen und flüssigen Gütern benutzt, und die Mehrheit der

⁵ Die Geschäftstätigkeiten der Parteien überschneiden sich in einem sehr geringen Ausmaß auch im Straßentransport, Kontraktlogistik/Lagerung und Umschlagdienstleistungen für trockene Massengüter. Aus diesen Überschneidungen ergeben sich jedoch keine betroffenen Märkte.

⁶ Siehe Entscheidungen COMP/M.4294 Arcelor/SNCF/CFL Cargo, COMP/M.3150 SNCF/Trenitalia, COMP/M.5096 RCA/MAV Cargo.

⁷ Siehe Entscheidungen COMP/M.5480 Deutsche Bahn/PCC Logistics, Absätze 18 und 19, COMP/M.4746 Deutsche Bahn/EWS, Absatz 13.

⁸ Siehe Entscheidung COMP/M.5480 Deutsche Bahn/PCC Logistics, Absatz 20.

⁹ Siehe IV/M.897 – Stinnes/Haniel Reederei, Absatz 20.

¹⁰ Siehe IV/M.897 – Stinnes/Haniel Reederei, Absatz 20.

¹¹ Siehe Entscheidung COMP/M.4082 – Cargill/Pagnan II, Absatz 12.

Transportdienstleister sind jeweils entweder im Bereich trockene Massengüter oder flüssige Massengüter tätig.

a) Transport trockener Massengüter per Binnenschiff

12. Bezüglich des Marktes für den Transport trockener Massengüter per Binnenschiff hat die Kommission bislang den Markt für den Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse per Binnenschiff konkret untersucht¹². Der Anmelder trägt vor, dass der gegenständlich relevante Produktmarkt derjenige für den Transport trockener Massengüter per Binnenschiff sei, ohne dass eine weitere Aufteilung nach den unterschiedlichen Transportgütern wie beispielsweise Kohle, Erz, Sand, Stahl, Baustoffe, Düngemittel oder feste Chemieprodukte angezeigt wäre. Der Anmelder trägt vor, dass diese Waren mit gleichartigen Schiffen transportiert würden und dass es grundsätzlich möglich sei, diese Waren nach vorheriger Reinigung auf demselben Schiff zu transportieren. Die Gründlichkeit der Reinigung hänge dabei von den Eigenschaften der nachfolgend zu transportierenden Waren ab. Die von der Kommission durchgeführte Marktuntersuchung bestätigte, dass es speziellen Produkten gewidmete Schiffe grundsätzlich nicht gibt, und dass Binnenschiffer beim Transport ebenfalls zwischen unterschiedlichen Waren wechseln.
13. Mit Blick auf den Gegenstand dieser Entscheidung kann eine präzise Bestimmung des Marktes für den Transport trockener Massengüter per Binnenschiff jedoch offen gelassen werden, da die Transaktion keinen Anlass für ernsthafte Bedenken gibt, auch nicht auf einem engeren Produktmarkt nach Art der transportierten Güter.

b) Transport flüssiger Produkte per Binnenschiff

14. Bezüglich des Marktes für den Transport flüssiger Produkte per Binnenschiff hat die Kommission in einer früheren Entscheidung ausgeführt, dass es unterschiedliche Produktmärkte bei der Verschiffung von Flüssigkeiten gibt, nämlich die Verschiffung per Tanker in Binnengewässern von (i) Chemikalien, (ii) Mineralölen, (iii) pflanzlichen Ölen und (iv) verflüssigtem Gas¹³. Jede dieser Gruppen benötigt spezielle Schiffe.
15. Im Kontext der angemeldeten Transaktion ist jedoch nur die Verschiffung von Chemikalien per Tanker in Binnengewässern als betroffener Markt anzusehen. Die Marktuntersuchung der Kommission hat bestätigt, dass der Transport flüssiger Chemikalien einen eigenständigen Markt darstellt, da dabei spezielle Schiffe benutzt werden, und die Arbeitskräfte über Fachwissen im Umgang mit Chemikalien verfügen müssen. Die Kommission kam zuvor zu dem Ergebnis, dass besonders anspruchsvolle Chemikalien oftmals in Doppelhüllenschiffen in Tanks aus rostfreiem Stahl transportiert werden im Gegensatz zu sog. Leichtchemikalien, die in Schiffen mit nicht rostfreien Tanks transportiert werden. Schlussendlich wurde die konkrete Marktdefinition jedoch offen gelassen¹⁴.

¹² Siehe Entscheidung COMP/M.4082 – Cargill/Pagnan II, Absatz 12.

¹³ Siehe IV/M.1621 Pakhoed/Van Ommeren, Absatz 12.

¹⁴ Siehe IV/M.1621 Pakhoed/Van Ommeren, Absatz 12.

16. Der Anmelder trägt vor, dass für den Transport flüssiger Chemikalien eine Unterscheidung zwischen Einhüllenschiffen und Doppelhüllenschiffen nicht mehr der Realität entspreche. Tatsächlich, so erklärt der Anmelder, verlangt das Europäische Abkommen zur Navigation gefährlicher Güter auf dem Rhein, das vor kurzem durch den *Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par voie de Navigation Intérieures/ Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN)*¹⁵ ersetzt wurde, dass alle Einhüllenschiffe, die für den Transport von Chemikalien benutzt werden, bis spätestens 2018 durch Doppelhüllenschiffe zu ersetzen sind¹⁶. Entsprechend haben zahlreiche Schiffseigner in Erwartung dieses neuen Regelwerks in den letzten zehn Jahren bereits in Doppelhüllenschiffe investiert. Nach Aussage der Beteiligten hat dies zu Überkapazitäten bei Doppelhüllenschiffen geführt, was zur Folge hatte, dass Chemikalien, die vormals in Einhüllenschiffen transportiert wurden, bereits jetzt in Doppelhüllenschiffen transportiert werden. Der Anmelder ist deshalb der Ansicht, dass eine weitere Segmentierung des Marktes der Binnenschifffahrt für Chemikalien nach der Art der beförderten Chemikalien nicht notwendig ist.
17. Die Kommission kam zu dem Ergebnis, dass aufgrund der Vorgaben gemäß ADN gewisse Unterschiede zwischen Einhüllentankern und Doppelhüllentankern existieren. Während Einhüllentanker in der Regel für den Transport von Mineralölen benutzt werden, kommen Doppelhüllentanker für flüssige Chemikalien zum Einsatz. Darüber hinaus hat auch die Marktuntersuchung gezeigt, dass diese regulatorischen Vorgaben die Existenz eines eigenständigen Marktes für den Transport flüssiger Chemikalien bestätigen.
18. Der Anmelder erklärt, dass es mehrere Doppelhüllentanker gibt, nämlich Tanker der Typen N, C und G. Doppelhüllentanker des Typs G werden ausschließlich für Gase genutzt. Doppelhüllentanker des Typs N weisen einen Abstand zwischen der inneren und der äußeren Hülle des Tankers von 30 bis 60 cm auf und sind druckbeständig bis 10 Kilopascal. Doppelhüllentanker des Typs C hingegen weisen einen Abstand zwischen der inneren und der äußeren Hülle des Tankers von mindestens 80 cm sowie eine Druckbeständigkeit bis 50 Kilopascal auf. Sowohl Tanker des Typs N als auch des Typs G können gegen aggressive Chemikalien wie Säuren durch den Einsatz rostfreien Stahls oder einer Beschichtung resistent gemacht werden.
19. Die Befragten der Marktanalysen haben bestätigt, dass Chemikalien überwiegend in Tankern des Typs C transportiert werden. Einige der Befragten befördern Chemikalien allerdings auch in Tankern des Typs N. Demnach erschiene es angezeigt, die Auswirkungen der Transaktion auf beide Tankertypen, C und N, zu bewerten.

¹⁵ Online einzusehen unter: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/adnf.pdf>

¹⁶ Dieses UNECE Abkommen (UN Economic Commission for Europe/ Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen) wurde am 26. Mai 2000 in Genf verabschiedet und trat am 29. Februar 2008 in Kraft. Alle Rheinanrainerstaaten, insbesondere Frankreich, Deutschland, die Niederlande und die Schweiz, sind Vertragsparteien dieses Abkommens. Für weitere Information siehe: http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adn_e.html

20. Die genaue Definition des Produktmarkts für Flüssigprodukte kann jedoch offenbleiben, da die Transaktion keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gibt, auch nicht für einen engeren Markt auf Basis der Typenart der verwendeten Schiffe.

c) Umschlagdienstleistungen für Container (vertikal)

21. Die Kommission hat in der Vergangenheit den Markt für Umschlagdienstleistungen (Frachtabwicklung und Lagerung in den Häfen) gemäß der drei grundsätzlichen Frachtarten unterteilt: (i) Stückgüter (insbesondere Container), (ii) trockene Massengüter und (iii) flüssige Massengüter¹⁷. Der Anmelder ist mit dieser Unterteilung einverstanden und erklärt, dass es sich bei den Umschlagdienstleistungen für Container in Duisburg um einen relevanten Markt handelt.
22. Dieser Markt ist ein vertikal betroffener Markt, da Imperial im Duisburger Hafen am Rhein-Ruhr Terminal für Lehnkering Umschlagdienstleistungen für Container erbringt.

4.2 Relevanter geographischer Markt

23. Mit Blick auf die geographische Reichweite der Binnenschifffahrt ist die Kommission bislang davon ausgegangen, dass unterschiedliche Navigationskorridore berücksichtigt werden sollten. Der Anmelder beruft sich auf die vorherige Entscheidung M.1621 Pakhoed/van Ommeren, in welcher die Kommission das Rheindelta (die Niederlande und Belgien), Deutschland und die Schweiz als den einschlägigen geographischen Markt ansah. Der Anmelder stimmt mit der Kommission darin überein, dass die Binnenschifffahrt entlang eingeschränkter Routen stattfindet, zur Versorgung der Kunden entlang dieser Routen.
24. Darüber hinaus trägt der Anmelder vor, dass die relevanten geographischen Märkte für den Transport von trockenen Massengütern und den Transport flüssiger Chemikalien die entsprechenden Routen der Binnenschifffahrt seien, nämlich die Rheingegend (vom Rheindelta in die Niederlande/Belgien nach Basel in der Schweiz), die norddeutschen Flüsse und Kanäle und die Main-Donau Gegend.
25. Die Erkenntnisse der Kommission bestätigen, dass es Unterschiede gibt bei der Art der Schiffe, die in diesen Korridoren eingesetzt werden können. Die Marktuntersuchung hat gezeigt, dass die Größe der Schiffe für Wettbewerber ein entscheidender Hinderungsgrund ist, Frachttransporte auch außerhalb ihrer jeweiligen Gebiete anzubieten. So ist insbesondere die Mehrzahl der auf dem Rhein fahrenden Schiffe zu groß für die kleineren Kanäle und Flüsse der nördlichen Gebiete.
26. Mit Blick auf die Umschlagdienstleistungen für Container hat die Kommission in einer früheren Entscheidung ausgeführt, dass der geographische Markt für Umschlagdienstleistungen für Container für den Transport im Hinterland per Binnenschifffahrt zwischen den Häfen von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA) und dem Niederrhein-/Ruhrgebiet alle Container Terminals im Umkreis zwischen

¹⁷ Siehe Entscheidungen Nr. JV.55 Hutchison/RCPM/ECT; COMP/M.3576 ECT/PONL/Euromax.

Nijmegen und Köln erfasst¹⁸. Der Anmelder verweist auf einen Radius von 100 km oder sogar 200 km ausgehend vom entsprechenden Terminal in Duisburg.

27. Die genaue Bestimmung des geographischen Marktes kann jedoch mit Blick auf den Entscheidungsgegenstand offen bleiben, da die Transaktion für keine der in Betracht gezogenen Alternativen Anlass für ernsthafte Bedenken ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt aufwirft.

4.3 Wettbewerbsrechtliche Beurteilung

Horizontale Überschneidungen

28. Die Geschäftstätigkeiten der Beteiligten überschneiden sich in den folgenden Produktmärkten: (i) Binnenschifffahrt, (ii) Straßentransport¹⁹, (iii) Kontraktlogistik/Lagerung²⁰ und (iv) Umschlagdienstleistungen für trockene Massengüter²¹.
29. Für die Binnenschifffahrt sind Überschneidungen in den folgenden Segmenten festzustellen: (i) Transport flüssiger Chemikalien per Binnenschiff im Rheinstromgebiet, (ii) Transport trockener Massengüter per Binnenschiff im Rheinstromgebiet, (iii) Transport trockener Massengüter per Binnenschifffahrt in den norddeutschen Flüssen und Kanälen, (iv) Transport von Mineralölen per Binnenschifffahrt im Rheinstromgebiet²² und (v) Transport von trockenen Massegütern im Main-Donau Gebiet²³.
30. Nur die folgenden Märkte sind durch die Übernahme horizontal betroffenen Märkte: (i) Transport flüssiger Chemikalien im Rheinstromgebiet, (ii) Transport trockener Massegüter im Rheinstromgebiet und (iii) Transport trockener Massegüter in den norddeutschen Flüssen und Kanälen²⁴. Die wettbewerbsrechtliche Beurteilung beschränkt sich daher auf diese drei Märkte.

¹⁸ Siehe Entscheidung COMP/M.2632 Deutsche Bahn/ECT International/United Depots/JV, Absatz 19.

¹⁹ Die Geschäftstätigkeit der Beteiligten überschneiden sich in Deutschland (gemeinsamer Marktanteil < [0-5]%) und in Polen (gemeinsamer Marktanteil < [0-5]%)

²⁰ Gemeinsamer Marktanteil < [0-5]%

²¹ Die gemeinsamen Marktanteile sind deutlich < [10-20]% auf dem Markt für Umschlagdienstleistungen für trockene Massengüter. Der Großteil der Produkte, für welche die Beteiligten Umschlagdienstleistungen anbieten, sind Stahlprodukte. Der Anmelder schätzt, dass in einem engen Untersegment für Umschlagdienstleistungen für Stahlprodukte der gemeinsame Marktanteil ca. [10-20]% ist. Daher bliebe ihr Marktanteil auf dem Markt für Umschlagdienstleistungen für trockene Massengüter (ohne eine weitere Unterteilung nach der Art der Produkte für welche Umschlagdienstleistungen angeboten werden), deutlich unterhalb 15%.

²² Gemeinsamer Marktanteil < [0-5]%

²³ Gemeinsamer Marktanteil < [0-5]%

²⁴ Auf einem Markt, der sowohl das Rheinstromgebiet als auch die norddeutschen Flüsse und Kanäle umfassen würde, wären die Marktanteile der Beteiligten nicht wesentlich anders. Entsprechend wird die Kommission die Auswirkungen der Transaktion auf die beiden Wasserwegesysteme nur individuell bewerten.

31. Des weiteren gibt es eine vertikale Verbindung zwischen Lehnkerings Container Transportaktivitäten und Imperials Umschlagdienstleistungen für Container im Hafen von Duisburg.

a) Transport trockener Massengüter im Rheinstromgebiet

32. Der Anmelder gibt den gemeinsamen Marktanteil auf dem Markt für den Transport trockener Massengüter im Rheinstromgebiet mit [5-10]% - [10-20]% nach Umsatz und mit [10-20]% - [20-30]% nach Transportvolumen²⁵ an, mit einem Zuwachs von maximal [0-5]% in beiden Fällen.
33. Wettbewerber mit vergleichbarem Marktanteil auf diesem Markt sind CFNR Compagnie Française de Navigation Rhenane mit einem Marktanteil von [5-10]% nach Umsatz und [5-10]% - [10-20]% nach Transportvolumen, Rhenus Partnership GmbH & Co. KG mit einem Marktanteil von [5-10]% nach Umsatz und [5-10]% nach Transportvolumen und Trans Saar BV mit einem Marktanteil von [5-10]% nach Umsatz und [5-10]% nach Transportvolumen. Diese Marktanteile wurden im großen und ganzen von den Befragten der Marktuntersuchung bestätigt.
34. Auf einem engeren Produktmarkt beruhend auf der Art der transportierten Güter wäre der gemeinsame Marktanteil der Beteiligten für den Transport von Kohle und Koks am höchsten, mit einem Marktanteil von [20-30]% bzw. [20-30]% bei Berücksichtigung des Joint Ventures mit der Reederei Dettmer. Die am Wettbewerb auf diesem engeren Produktmarkt beteiligten Unternehmen wären weitgehend dieselben wie auf dem weiter gefaßten Markt.
35. Vor dem Hintergrund des vergleichsweise kleinen Marktanteils der Beteiligten und der Existenz anderer Wettbewerber vergleichbarer Größe wird die Transaktion hinsichtlich des Marktes für den Transport trockener Massengüter im Rheinstromgebiet keine ernsthaften Bedenken bezüglich ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt hervorrufen.

b) Transport trockener Massengüter in den norddeutschen Flüssen und Kanälen

36. Der Anmelder gibt den gemeinsamen Marktanteil auf dem Markt für den Transport trockener Massengüter in den norddeutschen Flüssen und Kanälen mit [10 – 20]% nach Umsatz und mit [10 – 20]% nach Transportvolumen²⁶ an, mit einem Zuwachs von maximal [0-5]% in beiden Fällen.
37. Nach Vollzug der Transaktion werden die Beteiligten dem Wettbewerb von Wettbewerbern wie Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG mit einem Marktanteil von [5-10]% nach Umsatz und Transportvolumen, DTG Deutsche Transport Genossenschaft Binnenschifffahrt eG mit einem Marktanteil von [5-10]% nach Umsatz und

²⁵ Die Angaben der Beteiligten beruhen auf den Zahlen aus den jeweiligen Webseiten der entsprechenden Unternehmen und auf den in den Zeitschriften *Binnenschifffahrt 2008, 2009, 2010* veröffentlichten Zahlen, sowie auf einigen internen Berechnungen von Imperial.

²⁶ Die Angaben der Beteiligten beruhen auf den Zahlen aus den jeweiligen Webseiten der entsprechenden Unternehmen und auf den in den Zeitschriften *Binnenschifffahrt 2008, 2009, 2010* veröffentlichten Zahlen, sowie auf einigen internen Berechnungen von Imperial.

Transportvolumen, DBR Deutsche Binnenreederei AG mit einem Marktanteil von [5-10]% nach Umsatz und [5-10]% nach Transportvolumen und zahlreichen anderen Marktteilnehmern wie Overmeer Schifffahrt & Transport GmbH, Reederei Ed Line GmbH, Walter Lauk GmbH, BKS Binnenschifffahrtskontor Sommerfeld GmbH, jeweils mit Marktanteilen von [0-5]% nach Umsatz und Transportvolumen, ausgesetzt sein. Diese Marktanteile wurden durch die Befragten der Marktuntersuchung allgemein bestätigt.

38. Auf einem engeren Produktmarkt beruhend auf der Art der transportierten Güter wäre der gemeinsame Marktanteil der Beteiligten für den Transport von Kohle und Koks am höchsten, mit einem Marktanteil von [20-30]% bzw. [20-30]% unter Berücksichtigung des Joint Ventures mit der Reederei Dettmer. Die am Wettbewerb beteiligten Unternehmen auf diesem Markt wären weitgehend dieselben wie auf dem weiter gefaßten Markt.
39. Vor dem Hintergrund des vergleichsweise kleinen Marktanteils der Beteiligten und der Existenz anderer Wettbewerber vergleichbarer Größe wird die Transaktion auf dem Markt für den Transport trockener Massengüter in norddeutschen Flüssen und Kanälen keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt hervorrufen.

c) Transport flüssiger Chemikalien im Rheinstromgebiet

40. Der Anmelder gibt den gemeinsamen Marktanteil für den Transport flüssiger Chemikalien im Rheinstromgebiet mit [5 – 10]% nach Umsatz und mit [10 – 20]% nach Transportvolumen an²⁷.
41. Wettbewerber wie Interstream Barging B.V. und Reederei Jaegers Gruppe, jeweils mit Marktanteilen von [10-20]% - [20-30]% nach Umsatz und Transportvolumen, werden weiterhin wettbewerblichen Druck auf die Beteiligten ausüben. Des weiteren weisen andere Wettbewerber wie Stolt Nielsen Inland Tanker Service, Gefo – Gesellschaft für Öltransporte mbH und die neu auf den Markt eingetretene TankMatch Marktanteile von jeweils [5 – 10]% bis [10-20]% auf. Diese Marktanteile wurden allgemein von den Befragten der Marktuntersuchung bestätigt.
42. Auf einem engeren Produktmarkt beruhend auf der Art der Schiffe betrüge der gemeinsame Marktanteil der Beteiligten von [10-20]% für Schiffe des Typs C und [5-10]% für Schiffe des Typs N. Die am Wettbewerb auf diesem engeren Markt beteiligten Unternehmen wären weitgehend dieselben wie für den weiter gefaßten Markt.
43. Vor dem Hintergrund des vergleichsweise kleinen Marktanteils der Beteiligten und der Existenz anderer Wettbewerber vergleichbarer Größe wird die Transaktion für den Markt des Transports flüssiger Chemikalien im Rheinstromgebiet keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt hervorrufen.

Vertikale Beziehungen

²⁷ Die Angaben der Beteiligten beruhen auf den Zahlen aus den jeweiligen Webseiten der entsprechenden Unternehmen und auf den in den Zeitschriften *Binnenschifffahrt 2008, 2009, 2010* veröffentlichten Zahlen, sowie auf einigen internen Berechnungen von Imperial.

44. Die anmeldende Partei schätzt den Marktanteil von Imperial auf dem Markt für Umschlagdienstleistungen für Container im Duisburger Hafen auf [20-30]%. Der Anmelder trägt weiter vor, dass Lehnkering ein [...] sei, der nur vereinzelt Umschlagdienstleistungen für Container in Duisburg nachfrage (diese Nachfrage beliefe sich auf ca. [0-5]% des Gesamtumsatzes von Imperial in Duisburg). Darüber hinaus gibt es drei weitere Containerterminals im selben Hafen von Duisburg, nämlich DeCeTe Duisburger Containergesellschaft, DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg Trimodal Terminal GmbH und viele weitere in diesem Abschnitt des Rheins, wie Rhein Waal Terminal GmbH (Emmerich) sowie Containerterminals in Neuss und Köln. Derartige Terminalalternativen scheinen eine ausreichende wettbewerbliche Einschränkung darzustellen für das von Imperial betriebene Terminal, so dass es folglich unwahrscheinlich ist, dass die Transaktion zur Marktabschottung für Kunden oder Wettbewerber führen könnte.
45. Deswegen ruft die Transaktion hinsichtlich der vertikalen Beziehung zwischen den Container- Umschlagdienstleistungen und dem Containertransport der Beteiligten im Rheinstromgebiet keine ernsthaften Bedenken bezüglich ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt hervor.

(5) SCHLUSSFOLGERUNG

46. 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*