

***Fall Nr. COMP/M.6641 -  
VERBUND / SIEMENS /  
E-MOBILITY  
PROVIDER AUSTRIA***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

---

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE  
Datum: 20/09/2012

***In elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter  
der Dokumentennummer 32012M6641***



Brüssel, den 20.09.2012  
K(2012)6716

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSKONTROLLVERFAHREN

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.

### An die anmeldenden Parteien

**Betr.: Sache COMP/M.6641 – Verbund / Siemens / E-Mobility Provider Austria  
Kommissionsbeschluss nach Artikel 6(1)(b) der Verordnung (EG)  
Nr. 139/2004 des Rates<sup>1</sup>**

Sehr geehrte Damen und Herren,

- (1) Am 16. August 2012 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung bei der Europäischen Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Verbund AG (Österreich) und Siemens AG (Deutschland) erwerben im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung ("FKVO") die gemeinsame Kontrolle über E-Mobility Provider Austria GmbH & Co KG (Österreich), durch Erwerb von Anteilen an diesem neugegründeten Gemeinschaftsunternehmen.<sup>2</sup> Verbund und Siemens werden nachfolgend als "die Parteien" oder "die am Vorhaben beteiligten Parteien" bezeichnet.

#### **I. DIE BETEILIGTEN**

- (2) Verbund ist ein österreichisches Elektrizitätsversorgungsunternehmen, zu dessen Kerngeschäft sowohl die Erzeugung und Übertragung von Elektrizität als auch der Stromhandel gehören.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union, C 255 vom 24.08.2012, S. 27.

- (3) Siemens ist ein weltweit tätiges Unternehmen der Elektronik und Elektrotechnik mit dem Fokus auf die vier Sektoren *Energy, Healthcare, Industry* und *Infrastructure & Cities*.
- (4) E-Mobility Provider Austria ("EMP"), das Gemeinschaftsunternehmen ("GU"), wird Elektromobilitätsdienstleistungen erbringen, nämlich die für den Betrieb von Elektrofahrzeugen notwendigen Dienstleistungen, wie insbesondere die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur, Strom aus regenerativen Quellen und Informationsdienste.

## **II. DAS VORHABEN**

- (5) Das Vorhaben besteht im Erwerb gemeinsamer Kontrolle der Parteien über EMP.<sup>3</sup> Zu diesem Zweck werden die Parteien jeweils 50% der Anteile an EMP erwerben. Zudem wird als geschäftsführendes Unternehmen die E-Mobility Provider Austria GmbH gegründet, welche rechtlich die Funktion des unbeschränkt haftenden Gesellschafters übernehmen wird. Die Beteiligten werden auch in dieser zweiten Gesellschaft jeweils hälftige Anteilseigner werden.
- (6) Verbund und Siemens<sup>4</sup> sind verpflichtet, alle EMP betreffenden strategischen Entscheidungen einstimmig zu treffen;<sup>5</sup> diese Entscheidungen umfassen die Verabschiedung des jährlichen Budgets, Änderungen im Business Plan und den Abschluss strategisch wichtiger Verträge mit Dritten.<sup>6</sup>
- (7) EMP wird dauerhaft alle Funktionen eines autonomen, wirtschaftlichen Unternehmens i.S.v. Artikel 3 Absatz 4 der FKVO ausüben. EMP wird sein eigenes Management und eigene Ressourcen für einen selbständigen Marktauftritt haben. Zwar haben die Parteien zugesagt, EMP während seiner Anlaufphase Mitarbeiter und Büroräume zur Verfügung zu stellen, jedoch solle diese Zusage nur für einen Zeitraum von zwei Jahre gelten.
- (8) [...].
- (9) Vor diesem Hintergrund führt das Vorhaben zum Erwerb gemeinsamer Kontrolle und stellt eine Konzentration i. S. v. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b FKVO dar.

## **III. EU-WEITE BEDEUTUNG DES ZUSAMMENSCHLUSSES**

- (10) Die beteiligten Unternehmen erzielen zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR<sup>7</sup> (Verbund: EUR 6.556,8 Millionen; Siemens: EUR 73.515 Millionen). Sie haben einen EU-weiten Gesamtumsatz von jeweils mehr als 250 Mio. EUR

---

<sup>3</sup> Die Konzentration wird mittels eines Kooperationsvertrages vollzogen, der in seinem Anhang unter anderem die Gesellschaftsverträge der vorbezeichneten GU-Beteiligten enthält, sowie auch eine Syndikatsvereinbarung, welche das übereinstimmende Stimmverhalten der Parteien gewährleistet.

<sup>4</sup> Der Kooperationsvertrag und die in Anlage dazu eingebrachten Verträge sehen vor, [...].

<sup>5</sup> Siehe Punkt 4.4 des Kooperationsvertrages.

<sup>6</sup> Siehe Anlagen ./1 und ./2 des Gesellschaftsvertrages von EMP.

<sup>7</sup> Umsatzberechnung nach Artikel 5 der Fusionskontrollverordnung.

(Verbund: EUR [...] Millionen; Siemens: EUR [...] Millionen), erzielen jedoch nicht mehr als zwei Drittel ihres EU-weiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedsstaat. Der angemeldete Zusammenschluss hat daher EU-weite Bedeutung.

#### IV. WÜRDIGUNG

##### 1. Relevante Märkte

- (11) Nach Ansicht der beteiligten Parteien erfasst die Konzentration (i) den Markt für die Bereitstellung von Elektromobilitätsdienstleistungen wie auch (ii) den vorgelagerten Markt für die Belieferung von Großkunden mit Strom und (iii) den vorgelagerten Markt für die Herstellung, Lieferung und Installation von Ladeinfrastruktur für Elektromobilitäts-Lösungen.

*(i) Der Markt für die Bereitstellung von Elektromobilitätsdienstleistungen*

- (12) Da der Markt für elektrische Fahrzeuge sich insgesamt noch in seinen Kinderschuhen befindet, gilt das Gleiche für den Markt der Begleitdienstleistungen.<sup>8</sup> Der Markt für die Bereitstellung von Elektromobilitätsdienstleistungen ist ein in seiner Entstehung befindlicher Markt, für den gut funktionierender Wettbewerb erst noch begründet werden muss.
- (13) Das GU wird Dienstleistungen anbieten, die für den Betrieb eines elektrischen Fahrzeugs immanent sind, nämlich die Versorgung des Fahrzeugs mit Strom aus regenerativen Quellen, die Infrastruktur für das Laden des Fahrzeugs, ebenso wie Support für die Nutzer (Informationen über Reichweite, verfügbare Lademöglichkeiten, Routenplanung, Pannenhilfe, etc.). Das GU wird jedoch seinen Kunden weder elektrische Fahrzeuge, noch dazugehörige Batterien anbieten. Das GU wird mit Autoherstellern unentgeltliche Kooperationsvereinbarungen auf nicht exklusiver Basis abschließen, um seinen Kunden den Erwerb derselben zu vereinfachen.
- (14) Bei der Beschreibung und Abgrenzung dieses im Entstehen befindlichen Marktes ist zu beachten, dass der Markt für die Bereitstellung von Elektromobilitätsdienstleistungen in den kommenden Jahren radikalen Änderungen unterworfen sein kann. Gemäß einer Studie der Umweltagentur Österreich werden im Jahr 2020 zwischen 60.000 und 240.000 Elektro-Autos in Österreich zugelassen sein, im Gegensatz zum heutigen Stand von nur 989 Elektrofahrzeugen.<sup>9</sup> Der Markt könnte sowohl Dienstleister erfassen, die eine Komplettlösung anbieten, nämlich einschließlich des Leasings von Fahrzeugen und Batterien, als auch andere Dienstleister, die nur bestimmte Elektromobilitätsdienstleistungen anbieten, wie das GU.
- (15) Nach Ansicht der Parteien zählen zu den Wettbewerbern des GU Unternehmen, die Komplettlösungen anbieten (einschließlich Batterie oder Fahrzeug), aber ebenso Dienstleister, die sich nur auf bestimmte Einzeldienstleistungen spezialisieren (so wie das GU).

---

<sup>8</sup> Die Kommission hat sich bereits in zwei anderen österreichischen Fällen mit Dienstleistungen im Bereich Elektromobilität befasst, nämlich COMP.M.5564 – *Raiffeisen/SAG/Advisory House/The Mobility House JV* (Leasing von E-Fahrzeugen wie Fahrräder, Motorräder, Segways und Autos) und COMP/M.6402 – *REWE/SAG/JV* (Auto-Mitbenutzung in Salzburg).

<sup>9</sup> Umweltbundesamt 2011, Elektromobilität in Österreich, Szenarien 2020, in Auftrag gegeben von Verbund, und inhaltlich bestätigt in der Studie "Elektromobilität in Österreich 2012" der Stadt Wien, S. 14: [http://clusterwien.at/files/epaper/epaper/elektromobilitaet\\_2012.pdf](http://clusterwien.at/files/epaper/epaper/elektromobilitaet_2012.pdf).

Die Parteien tragen vor, dass diese unterschiedlichen Arten von Wettbewerbern aus Kundensicht auf demselben Produktmarkt aktiv seien.<sup>10</sup> Sie führen weiterhin an, dass eine weitere Unterteilung in einen Markt für Privatkunden und einen Markt für Geschäftskunden nicht angezeigt sei, da das Dienstleistungsportfolio für Geschäftskunden nicht signifikant von den Dienstleistungen abweiche, die für Privatkunden erbracht würden.

- (16) Die Ergebnisse der Marktuntersuchung zeigen, dass der Großteil der Wettbewerber und Zulieferer den Produktmarkt als einen Gesamtmarkt wahrnehmen, der alle Einzeldienstleistungen, wie sie in Randnummer (4) beschrieben werden, umfasst. Kunden und sonstige Befragte bestätigen teilweise diese Sichtweise, befürworten teilweise aber auch die Unterteilung in mehrere Märkte, jeweils bestehend aus den einzelnen Dienstleistungen. Nach Ansicht der Wettbewerber erwarten die Kunden im Bereich Elektromobilität zumindest unterschiedliche Dienstleistungspakete, aber eigentlich sogar eine Komplettlösung im Sinne eines "one-stop-shop" angeboten zu bekommen, als Anreiz für den Wechsel von herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu E-Fahrzeugen.<sup>11</sup> Kunden und sonstige Befragte verwiesen hingegen darauf, dass unterschiedliche Wettbewerber für die Segmente "Lieferung von Elektrizität", "Ladestationen" und "unterstützende Dienstleistungen" bereits auf dem Markt aktiv seien.<sup>12</sup>
- (17) Gleichzeitig ist eine starke Mehrheit aller Befragten der Marktuntersuchung der Meinung, dass wesentliche Unterschiede zwischen dem Markt für Privatkunden und dem Markt für Geschäftskunden bestehen. Diese Unterschiede erwachsen aus den unterschiedlichen Bedürfnissen der jeweiligen Kundengruppe u.a. hinsichtlich der Nutzungsreichweite: regelmäßige aber eher Kurzstreckennutzung der Geschäftskunden im Vergleich zu Langstreckennutzung an Wochenenden und im Urlaub durch die Privatkunden.<sup>13</sup> Dementsprechend unterscheiden sich auch die technischen Bedürfnisse hinsichtlich der Ladestationen.<sup>14</sup> Des Weiteren ist Elektromobilität als eine staatlich geförderte Fortbewegungsart eher für Geschäftskunden von finanziellem Interesse und kann zudem für verkaufsfördernde Zwecke eingesetzt werden, indem potentiellen Kunden ein umweltfreundliches, also positives Image des entsprechenden Unternehmens suggeriert wird.<sup>15</sup> Gegenwärtig sind in etwa 90% aller Elektrofahrzeuge auf Geschäftskunden zugelassen.<sup>16</sup>

---

<sup>10</sup> Nach Ansicht der Parteien erfasst der Markt in Übereinstimmung mit der Entscheidungspraxis der Kommission sowohl Komplettlösungen, als auch Einzeldienstleistungen, siehe COMP/M.2903 – *DaimlerChrysler/Deutsche Telekom/JV*, Absatz 32.

<sup>11</sup> Antworten auf Frage 2 des Fragebogens vom 22. August 2012 von ecoplus, E-Mobility on Demand Wiener Stadtwerke.

<sup>12</sup> Antwort auf Frage 2 des Fragebogens vom 22. August 2012 von EVN.

<sup>13</sup> Antworten auf Frage 3 des Fragebogens vom 22. August 2012 von E-LOG Klagenfurt Modellregion, VLOTTE, Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend.

<sup>14</sup> Antwort auf Frage 3 des Fragebogens vom 22. August 2012 von E-Mobility on Demand Wiener Stadtwerke.

<sup>15</sup> Antworten auf Frage 3 des Fragebogens vom 22. August 2012 von The Mobility House, ElectroDrive Salzburg, KELAG.

<sup>16</sup> Antwort auf Frage 3 des Fragebogens vom 22. August 2012 von Hsubject.

- (18) Die genaue Definition des Produktmarktes kann offen gelassen werden, da das Vorhaben für keine der möglichen Marktabgrenzungen zu Überschneidungen zwischen den Parteien bzw. zwischen den Parteien und dem GU führt.
- (19) Hinsichtlich der geografischen Ausgestaltung des Marktes tragen die Parteien vor, dass dieser mindestens nationalen Umfangs sei. Das GU wird seine Dienstleistungen nur in Österreich erbringen. Der Großteil seiner Wettbewerber bietet seine Dienstleistungen entweder regional innerhalb Österreichs oder auch überregional an (The Mobility House Austria GmbH und KELAG). Es existieren jedoch weder technische noch gesetzliche Einschränkungen, die die Anbieter von Elektromobilitätsdienstleistungen daran hindern würden, auch auf nationaler Ebene, oder sogar darüber hinaus, zu agieren.
- (20) Eine sehr große Mehrheit der Befragten der Marktuntersuchung hat den Markt als regional eingestuft, weil die gegenwärtig am Markt aktiven Energielieferanten primär regional tätig seien. Nach Auffassung der Befragten seien diese regionalen Energielieferanten aus technischer Sicht jedoch ohne weiteres in der Lage, auch auf nationaler Ebene tätig zu werden.<sup>17</sup>
- (21) Die genaue Definition des geographischen Marktes kann offen gelassen werden, da das Vorhaben für keine der möglichen Marktabgrenzungen zu Überschneidungen zwischen den Parteien bzw. zwischen den Parteien und dem GU führt.

*(ii) Der vorgelagerte Markt für die Belieferung von Großkunden mit Elektrizität*

- (22) Eine der Dienstleistungen des GU ist die Belieferung seiner Kunden mit Strom. Da Verbund auf dem vorgelagerten Markt für die Belieferung von Großkunden mit Strom tätig ist, handelt es sich hierbei um einen vertikal betroffenen Markt.
- (23) Die Kommission hat in ihrer bisherigen Entscheidungspraxis einen separaten Markt für industrielle und großgewerbliche Endkunden mit einem Jahresverbrauch von mehr als 0,1 GWh von Massenkunden mit einem Einzelverbrauch unterhalb dieser Schwelle abgegrenzt.<sup>18</sup> Diese Abgrenzung wurde in der Marktuntersuchung bestätigt.<sup>19</sup>
- (24) Die Kommission sah den geografischen Umfang dieses Marktes als zumindest national an.<sup>20</sup> Dies hat sich in der Marktuntersuchung ebenfalls bestätigt.<sup>21</sup>

*(iii) Der vorgelagerte Markt für die Herstellung, Lieferung und Installation von Ladeinfrastruktur für Elektromobilitätsdienstleistungen*

- (25) Das GU wird als reiner Dienstleister tätig sein. Es wird daher Ladeinfrastruktur von anderen Anbietern nachfragen müssen; Siemens ist in dieser Hinsicht ein möglicher Zulieferer.

---

<sup>17</sup> Antworten auf Frage 4 des Fragebogens vom 22. August 2012.

<sup>18</sup> Siehe Entscheidung COMP/M.2947 – *Verbund/EnergieAllianz*, Absatz 34.

<sup>19</sup> Antworten auf Frage 5 des Fragebogens vom 22. August 2012.

<sup>20</sup> Siehe Entscheidung COMP/M.2947 – *Verbund/EnergieAllianz*, Absatz 57.

<sup>21</sup> Antworten auf Frage 6 des Fragebogens vom 22. August 2012.

- (26) Den Parteien ist keine veröffentlichte Entscheidung bekannt, die den Markt der Herstellung, Lieferung und Installation von Ladeinfrastruktur für Elektromobilitäts-Lösungen behandelt. Die Europäische Kommission hat jedoch in einer Mitteilung des Jahres 2010 zu "Lade- und Betankungsinfrastruktur" Stellung genommen.<sup>22</sup>
- (27) Der Markt könnte u.U. unterteilt werden in a) Ladehardware, b) notwendige Software und c) zusätzliche Dienstleistungen. Hingegen tragen die Parteien vor, dass, da der Markt noch im Entstehen begriffen sei, etwaige Unterteilungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt "künstlich" erscheinen würden. Sie führen weiterhin aus, dass ohnehin wohl alle drei denkbaren Unter-Dienstleistungen von den Hauptzulieferern als Komplettlösung angeboten werden würden.
- (28) Die Antworten aller Befragten im Rahmen der Marktuntersuchung lassen keine eindeutige Schlussfolgerung bezüglich einer möglichen Untersegmentierung zu. So bestätigen die Wettbewerber die Ausführungen der Parteien und befürworten einen einheitlichen Markt, wohingegen eine Mehrzahl der Zulieferer, Kunden und sonstiger Befragter die vorangehende Unterteilung für zutreffend halten.
- (29) Im vorliegenden Fall kann die genaue Marktdefinition jedoch offen gelassen werden, weil das angemeldete Vorhaben auch auf dem engsten denkbaren Markt keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken hervorruft.
- (30) Mit Blick auf die geografische Erstreckung des Marktes sehen die Parteien eine weitere Internationalisierung der Ladelösungen voraus, was zu einer EU-weiten oder sogar globalen Erstreckung des Marktes führen würde. Internationale Standards und Normen könnten leichthin mit Adaptern überwunden werden bzw. würden ohnehin kontinuierlich vereinheitlicht (z.B. von CENELEC).<sup>23</sup>
- (31) In diesem Fall bestätigen die Ergebnisse der Marktuntersuchung nicht den Vortrag der Parteien. Die Mehrzahl aller Befragten war der Ansicht, die geografische Erstreckung des Marktes sei national oder bestenfalls übernational.<sup>24</sup> Zur Begründung gaben die Befragten an, dass es sich um einen in der Entstehung begriffenen Markt handle, der, zumindest in seiner Anfangsphase, durch spezifische nationale Regelungen oder Regulierungen sowie Rahmenbedingungen charakterisiert sei.<sup>25</sup>
- (32) Vorliegend kann jedoch die genaue geografische Bestimmung des Marktes offen gelassen werden, weil das angemeldete Vorhaben weder auf einem nationalen Markt noch einem weiter abgegrenzten Markt wettbewerbsrechtlichen Bedenken hervorruft.

## **2. Wettbewerbsrechtliche Würdigung**

---

<sup>22</sup> Siehe Mitteilung (KOM(2010)186 endgültig) der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat und den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss – "Eine europäische Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge", 28. April 2010.

<sup>23</sup> Das Europäische Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) wurde von der Europäischen Kommission zur europäischen Organisation für Standardisierung ernannt.

<sup>24</sup> Antworten auf Frage 8 des Fragebogens vom 22. August 2012.

<sup>25</sup> Antwort auf Frage 8 des Fragebogens vom 22. August 2012, von ElectroDrive Salzburg.

- (33) Ernsthafte Bedenken bezüglich des im Entstehen begriffenen Marktes für (i) die Bereitstellung von Elektromobilitätsdienstleistungen können aus den nachstehenden Gründen ausgeschlossen werden. Der Zusammenschluss gibt zudem in Anbetracht der geringen Größe, der in Aussicht genommenen Geschäftstätigkeit und der vorhandenen alternativen Anbieter keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken hinsichtlich der vorgelegten Märkte für: (ii) Die Belieferung von Großkunden mit Energie; und (iii) Für die Herstellung, Lieferung und Installation von Ladeinfrastruktur für Elektromobilitätsdienstleistungen.

*(i) Der Markt für die Bereitstellung von Elektromobilitätsdienstleistungen*

- (34) Gemäß den Angaben der Parteien und den Ergebnissen der Marktuntersuchung weist der österreichische Markt für die Bereitstellung von Elektromobilitätsdienstleistungen gegenwärtig die folgenden Charakteristika auf:
- (35) Momentan sind 989 Elektroautos in Österreich registriert. Dennoch ist der Markt für die Bereitstellung von Elektromobilitätsdienstleistungen äußerst fragmentiert. Zahlreiche regionale Energieproduzenten bieten Elektromobilitätsdienstleistungen auf regionaler Ebene an (Salzburg AG, KELAG, TiWAG, Energie Steiermark, Wien Energie, Linz AG, BEWAG, EVN, etc.). Salzburg AG hat beispielsweise eine eigene Tochtergesellschaft gegründet, die auf Elektromobilitätsdienstleistungen spezialisiert ist (ElectroDrive Salzburg). VLOTTE, eine Tochtergesellschaft der Illwerke/VKW, hat eine starke Marktposition im Bundesland Vorarlberg. Zusätzlich bestehen einige Modellregionen, die mit öffentlichen Geldern gefördert Elektromobilitätsdienstleistungen erbringen (teilweise in Kooperation mit regionalen Energieerzeugern).
- (36) Der Kärntner Energieversorger KELAG kooperiert mit dem deutschen Energiekonzern RWE und bietet dessen Ladeinfrastruktur an (Wien Energie bietet ebenfalls Technologie von RWE an). Es kann überdies davon ausgegangen werden, dass KELAG ein überregionaler Anbieter ist.
- (37) Der Elektromobilitätsdienstleister The Mobility House ist Kooperationsvereinbarungen mit ElectroDrive, Linz AG, Energie AG, BEWAG und ElectroDrive Tirol, einer Tochtergesellschaft der Innsbrucker Kommunalbetriebe, eingegangen. The Mobility House bietet u.a. Ladeinfrastruktur und Kooperationsvereinbarungen mit Fahrzeugherstellern an. Den regionalen Energieerzeugern steht es frei, dieses Angebot mit eigenen Leistungen zu komplementieren (z.B. verleast ElectroDrive Elektrofahrzeuge und betreibt öffentlich zugängliche Ladestationen). The Mobility House gibt überdies eine "DriveCard" an seine Kunden aus, die es diesen ermöglicht, Energie an den Ladestationen von Partnerunternehmen zu beziehen, und ist damit ein überregional tätiger Anbieter.
- (38) Des Weiteren lädt die große Mehrheit aller Elektromobilitätskunden, nach den Ergebnissen der Marktuntersuchung zumindest 80%,<sup>26</sup> ihr Fahrzeug zuhause oder in der Arbeit und nicht an öffentlichen zugänglichen Ladestationen. Fahrzeuge mit Schnellladefähigkeit werden frühestens 2013 Marktreife erlangen.

---

<sup>26</sup> Antworten auf Frage 13 des Fragebogens vom 22. August 2012.

- (39) Die Parteien schätzen, dass The Mobility House und KELAG auf einem angenommenen nationalen Markt Marktanteile von [20-30]% respektive von [10-20]%<sup>27</sup> aufweisen. Die Parteien konnten keine Marktanteilszahlen auf regionaler Ebene beibringen. Das GU ist noch nicht auf dem Markt aktiv, strebt jedoch gemäß seinem Geschäftsplan an, 2012 [0-5]% aller österreichischen Elektromobilitätskunden (Besitzer elektrischer Fahrzeuge) zu versorgen; im Jahr 2013 soll sich der Marktanteil des GU auf [10-20]% erweitern, 2014 dann auf [10-20]% und 2015 schließlich auf [20-30]%. Für das Jahr 2020 strebt das GU einen Gesamtmarktanteil von [30-40]% aller österreichischen Elektromobilitätskunden an.
- (40) Auf die Frage nach ihren eigenen Marktanteilen bestätigten die Wettbewerber des GU einhellig, dass aufgrund der Unsicherheit eines gerade erst im Entstehen begriffenen Marktes für Elektromobilitätsdienstleistungen die Berechnung von Marktanteilen auf nationaler Ebene nicht möglich sei, zumal Elektromobilitätsdienstleister zurzeit eher auf regionaler oder sogar lokaler Ebene operierten.<sup>28</sup> Dennoch gab Eisenstadt e-mobilisiert GmbH an, einen fünfzigprozentigen Marktanteil in der Region um Eisenstadt zu haben, und VLOTTE erklärte, die Mehrheit aller öffentlichen Ladestationen in der Modellregion Vorarlberg zu betreiben.
- (41) Anstatt die Marktanalyse auf Marktanteile auf nationaler Ebene zu fokussieren, schlugen einige Wettbewerber vor, mögliche negative Effekte durch Marktabschottungsstrategien zu untersuchen. Diese Wettbewerber äußerten die Befürchtung, die Parteien würden ihre beachtliche Marktmacht dazu ausnützen, kleinere Anbieter aus dem Markt zu drängen, indem sie diesen den Zugang zu dem geplanten österreichweiten Netzwerk von Ladestationen über mögliche Roaming Vereinbarungen verwehrten. Überdies entwickelte Siemens im Rahmen von *Austrian Mobile Power*<sup>29</sup> und *EMPORA*<sup>30</sup> gemeinsamen mit anderen Mitgliedern dieser Vereinigungen Ladetechnologien, insbesondere das RFID System, das gegenwärtig von KELAG und The Mobility House eingesetzt wird. Vor diesem Hintergrund wurde die Befürchtung geäußert, dass das Know-how, das in diesen Vereinigungen gemeinsam erworben wurde, nunmehr ausschließlich durch das GU unter Ausschluss der anderen Mitglieder zur Anwendung gebracht würde.<sup>31</sup> Schließlich fungieren sowohl Verbund als auch Siemens als wichtige Zulieferer für Elektromobilitätsdienstleister und regionale Energieversorger, was zu unvorteilhaften Preisen für Wettbewerber führen könnte.

---

<sup>27</sup> Nach der Antwort von KELAG auf Frage 1.2 des Fragebogens vom 22. August 2012 ist deren Marktanteil auf dem Markt für öffentliche Ladestationen "klein"; KELAG betreibt 100 öffentliche Ladestationen im Bundesland Kärnten.

<sup>28</sup> Antworten auf Frage 1.2 des Fragebogens 22. August 2012.

<sup>29</sup> Austrian Mobile Power ist eine intersektorale Plattform, die 2009 von Siemens, Verbund und einem dritten Unternehmen mit dem Ziel gegründet wurde, Elektromobilität in Österreich zu fördern; Quelle: [www.austrian-mobile-power.at](http://www.austrian-mobile-power.at) und Antwort von Austrian Mobile Power auf den Fragebogen vom 22. August 2012.

<sup>30</sup> EMPORA ist ein österreichisches Forschungsprojekt, an dem 22 Partner aus unterschiedlichen Sektoren teilhaben. Das Projekt steht unter der Führung von Verbund und erforscht Fahrzeugtechnik, Infrastruktur und Anwendungen für Endbenutzer im Bereich Elektromobilität; Quelle: [www.empora.eu](http://www.empora.eu) und Antwort von EMPORA auf den Fragebogen vom 22. August 2012.

<sup>31</sup> Antworten auf Frage 25.2.b des Fragebogens vom 22. August 2012.

- (42) Diese Bedenken sind jedoch aus den folgenden Gründen nicht gerechtfertigt:
- (43) Erstens ermöglicht die vom GU eingesetzte Technologie prinzipiell einen offenen Zugang für andere Anbieter ermöglicht. Das GU wird Technologie einsetzen, die gemeinsam mit anderen Wettbewerbern im Rahmen des EMPORA Projekts<sup>32</sup> entwickelt wurde und die daher auch von Wettbewerbern des GU eingesetzt wird und werden kann (die eingesetzten Kabel und Stecker sind universell standardisiert, die eingesetzte Firmware wird auf der "Radio Frequency Identification" Technologie basieren, die momentan bereits von RWE/KELAG oder The Mobility House verwendet wird, wie weiter oben bereits erwähnt). Daraus ist zu schließen, dass Roaming technisch möglich ist.
- (44) Zweitens bestehen auch aus ökonomischer Sicht keinerlei Anreize für das GU, Roaming-Vereinbarungen mit Wettbewerbern zu hintertreiben. So unterstrichen die von der Kommission befragten Unternehmen und Organisationen fast einhellig die Wichtigkeit einer österreichweit einheitlichen Infrastruktur für öffentliche und halb-öffentliche Ladestationen.<sup>33</sup> "Range anxiety", also die Furcht, mit dem Elektrofahrzeug ohne Energie liegen zu bleiben, bevor das endgültige Ziel der Fahrt erreicht ist, gilt als unter potentiellen Käufern von Elektroautos weit verbreitet. Der bloßen Existenz adäquater Infrastruktur von öffentlichen Ladestationen wird gemeinhin ein wichtiger psychologischer Effekt auf Kunden zugeschrieben und gilt daher als weiterer Anreiz für einen Wechsel zu Elektromobilität.<sup>34</sup>
- (45) Daraus ergibt sich, dass Fahrzeughersteller ein starkes Interesse daran haben, dass Ladesysteme einen möglichst universellen Zugang ermöglichen, um den Erwerb von Elektrofahrzeugen für ihre Kunden attraktiv zu machen. Fahrzeughersteller werden daher auf offene Systeme drängen und ihren Einfluss nutzen, um einen offenen universellen Standard zu schaffen.<sup>35</sup>
- (46) Drittens ist in diesem Zusammenhang auch auf das regulatorische Umfeld, vor allem den Umsetzungsplan "Elektromobilität in und aus Österreich" der österreichischen Bundesregierung einzugehen, in dem ein grundsätzliches Bekenntnis zu allfälliger staatlicher Regulierung festgehalten wird: *"Um ein offenes Wettbewerbsmodell zu ermöglichen, sind unter Berücksichtigung der Mobilitätsanforderungen Rahmenbedingungen für Roaming und Clearing zu klären."* Das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend ist daher mit der *"Analyse und Darstellung von Systemlösungen und Abrechnungsmodellen für Ladestationen, in Zusammenarbeit mit Betreibern und Nutzerinnen und Nutzern von*

---

<sup>32</sup> Antwort auf Frage 17 des Fragebogens vom 22. August 2012 von The Mobility House: "Im Rahmen der Bestrebungen, die Entwicklung der Elektromobilität weiter zu treiben, sind regional Ladesysteme mit unterschiedlichen Zugangssystemen entstanden. Unter anderem auch das von TMH gemeinsam mit Siemens Bacon entwickelte, auf RFID und Kundenkarte basierende System von TMH. Im Rahmen des Projektes EmporA hat Siemens ein entsprechendes System umgesetzt. Die Kelag und Wien Energie setzt im Rahmen ihrer Zusammenarbeit mit RWE ebenfalls auf ein entsprechendes System. Die Vlotte setzt derzeit noch auf ein Sperrsystem mittels Schlüssel."

<sup>33</sup> Antworten auf Frage 14 des Fragebogens vom 22. August 2012.

<sup>34</sup> Antworten auf Frage 14 des Fragebogens vom 22. August 2012 von Klima- und Energiefonds, Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend und EMPORA mit einem Hinweis auf Forschungsergebnisse von TEPCO; Antwort auf Frage 4 von Hubeject.

<sup>35</sup> Antworten auf Fragen 20 und 21 des Fragebogens vom 22. August 2012.

*Ladestationen, sowie Reflexion mit zukünftigen Anforderungen des Daten- und Konsumentenschutzes"* beauftragt.<sup>36</sup> Im Bedarfsfall sollen Vorgaben für Roaming und Clearing erlassen werden.<sup>37</sup> Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist u.a. mit den folgenden Aufgaben betraut:<sup>38</sup>

- (a) Spezifikation von Funktionalitäten und systemische Anforderungen für überregional interoperable Mobilitätskarten, beispielsweise hinsichtlich der Identifikation, Buchung sowie Zahlung und Verrechnung für Elektromobilitätsangebote sowie Integration in die Clearingstelle für Mobilitätsservices.
  - (b) Ausarbeitung von Empfehlungen und Richtlinien zur Errichtung öffentlicher und halböffentlicher Ladestellen mit Fokus auf die nutzergerechten Mobilitätsbedürfnisse (ergänzend zum Anforderungskatalog an die Ladeinfrastruktur).
  - (c) Ausarbeitung von Empfehlungen zu Schnellladepunkten in Österreich hinsichtlich frequenter und nutzergerechter Standorte.
- (47) Gleichermaßen ist in diesem Zusammenhang auf "VIBRATE – Vienna Bratislava e-mobility", eine grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich Elektromobilität hinzuweisen. Dieses Projekt hat die Entwicklung standardisierter Ladeinfrastruktur zwischen Österreich und der Slowakei zum Ziel und soll in Zukunft barrierefreies, grenzüberschreitende Nutzung und Abrechnung ermöglichen. Dieses Projekt darf damit als weiterer Beleg für das gemeinsame Vorhaben aller Beteiligten gelten, die Elektromobilitätsinfrastruktur offen und zugänglich für sämtliche Wettbewerber zu halten. Verbund ist an diesem Projekt als Förderer beteiligt.<sup>39</sup>
- (48) Schließlich bestehen auf dem Markt für Elektromobilitätsdienstleistungen auch keine substantiellen Eintrittsbarrieren. Installationskosten für Ladeinfrastruktur sind relative niedrig: das GU plant beispielsweise [...] Schnellladestationen in Österreich zu errichten zu einem Gesamtstückpreis von EUR [...]; Ladestationen für den privaten und den halböffentlichen Bereich kosten nur einen Bruchteil dieser Summe: zwischen EUR [...] und EUR [...].<sup>40</sup>
- (49) Es sind zahlreiche alternative Anbieter von Hard- und Software, wie Schneider Electric, ABB, Mennekes, Pod Point, im Markt aktiv und alle Energieerzeuger können österreichweit Strom liefern.
- (50) Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass seine sehr große Mehrheit von Kunden und anderen mit Elektromobilität befassten Organisationen während der Marktuntersuchung die Meinung vertreten hat, dass regionale Elektromobilitätsanbieter oder Elektromobilitätsprojekte in der Lage sein werden, mit dem GU auf nationaler Ebene in

---

<sup>36</sup> *Umsetzungsplan "Elektromobilität in und aus Österreich"*, June 2012, S. 16.

<sup>37</sup> Ebd., S. 14.

<sup>38</sup> Ebd., S. 12.

<sup>39</sup> Quelle: [http://clusterwien.at/files/epaper/epaper/elektromobilitaet\\_2012.pdf](http://clusterwien.at/files/epaper/epaper/elektromobilitaet_2012.pdf).

<sup>40</sup> Gemäß einer Studie u.a. erstellt von DG MOVE (Infrastruktur für alternative Treibstoffe, Dezember 2011), kostet eine Schnellladestation zwischen EUR 10.000 und EUR 25.000, eine Wallbox für den Heimgebrauch bei Privatkunden kostet nur EUR 400, womit die potentiellen Markteintrittskosten sich noch niedriger gestalten.

effektive Konkurrenz zu treten, und keinerlei Bedenken bezüglich des angemeldeten Zusammenschlusses hegt. Der Zusammenschluss löst daher auf dem Markt für Elektromobilitätsdienstleistungen keine erheblichen Bedenken in Bezug auf seine Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt aus.

*(ii) Der vorgelagerte Markt für die Belieferung von Großkunden mit Elektrizität*

- (51) Die Parteien machen geltend, dass der voraussichtliche Energieverbrauch des GU so geringfügig sein wird, dass wettbewerbsrechtliche Bedenken von vornherein auszuschließen sind.
- (52) Der geschätzte Energieverbrauch des GU im Jahr 2018 beläuft sich auf [...] MWh. Dies entspricht [...] % des gesamten österreichischen Energieverbrauchs des Jahres 2011 oder [...] % der geschätzten Gesamtenergieproduktion von Verbund im Jahre 2018. Überdies ist zu beachten, dass sämtliche regionalen Energieversorger in der Lage sind, Strom auf nationaler Ebene zu liefern.
- (53) Aus diesen Gründen ist nicht vom Vorliegen ernsthafter Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der Transaktion mit dem Gemeinsamen Markt auszugehen.

*(iii) Der vorgelagerte Markt für die Herstellung, Lieferung und Installation von Ladeinfrastruktur für Elektromobilitätsdienstleistungen*

- (54) Die Parteien argumentieren, dass Siemens' [...] Position auf diesem Markt sämtlichen, möglichen wettbewerblichen Bedenken vorbeugen sollte.
- (55) Gemäß den Angaben der Parteien ist der Ladeinfrastrukturmarkt überaus fragmentiert und weist zahlreiche Wettbewerber auf. Eine von IMS research 2012 durchgeführte Studie weist als die drei weltweit größten Produzenten von Ladeinfrastruktur Schneider Electric mit [20-30] % aller verkauften Ladestationen ([...] insgesamt), Pod Point mit [10-20] % und ABB mit [10-20] % aus; Siemens kommt demnach nur auf [0-5] %, was die Parteien für einen zu hoch geschätzten Wert halten.
- (56) Die Ergebnisse der Marktuntersuchung haben gezeigt, dass es sich bei Siemens um einen wichtigen Anbieter in den Segmenten "Wall Boxes" und "öffentliche Ladestationen" handelt, während ABB der Marktführer im Bereich "Schnellladestationen" ist. Im Segment "Wall Boxes" wurden Schneider Electric, Pod Point und Mennekes am häufigsten als enge Konkurrenten von Siemens genannt, während es im Segment "öffentliche Ladestationen" Schneider Electric, Mennekes und ABB waren.<sup>41</sup>
- (57) Die Parteien schätzen, dass Siemens 2011 bei unter [0-5] % Marktanteil in Bezug auf weltweite Gesamtumsätze liegt, bei [0-5] % im EWR und bei [0-5] % in Österreich; 2012 wird Siemens bei unter [0-5] % weltweit, bei [0-5] % im EWR und bei [0-5] % in Österreich liegen. Nach eigenen Schätzungen wird Siemens 2012 weltweit überschlagsweise etwa [...] Ladestationen absetzen.
- (58) Würde der Markt stärker eingegrenzt, so käme Siemens 2012 in einem fiktiven Hardware Markt auf [5-10] % Marktanteil im EWR und auf [0-5] % in Österreich. Für das

---

<sup>41</sup>

Antworten auf Frage 12 des Fragebogens vom 22 August 2012.

Segment Software gibt Siemens an, einen Marktanteil von [0-5]% zu haben, [...].<sup>42</sup> Im Segment Dienstleistungen hat Siemens im Jahr 2012 Anteile von [0-5]% im EWR und [5-10]% in Österreich (alle Zahlen beziehen sich auf Umsätze).

- (59) In Anbetracht der geringen Marktanteile und der Präsenz starker Wettbewerber ist daher nicht vom Vorliegen ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Gemeinsamen Markt auszugehen.

## V.SCHLUSSFOLGERUNG

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*

---

<sup>42</sup> Bisher hat Siemens seine Software[...].