

DE

***Fall Nr. IV/M.987 -
ADTRANZ / SIEMENS
/ THYSSEN -
TRANSRAPID INT***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EWG) Nr. 4064/89
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 009/03/1998

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentenummer 398M0987*



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 09-03-1998

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

Betrifft : Sache Nr. IV/M.987 - Adtranz/Siemens/Thyssen - Transrapid Int
Anmeldung vom 06.02.1998 gemäß Artikel4 der Verordnung (EWG)
Nr. 4064/89 des Rates

1. Am 6. Februar 1998 erhielt die Kommission gemäß Artikel4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates eine Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens, aufgrund dessen die Unternehmen Thyssen Transrapid System GmbH ("Thyssen"), ABB Daimler-Benz Transportation GmbH ("Adtranz") und Siemens Aktiengesellschaft ("Siemens") die gemeinsame Kontrolle über die neugegründete Transrapid International GmbH & Co KG ("Transrapid") erwerben wollen.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr.4064/89 des Rates fällt und hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem Funktionieren des EWR-Abkommens keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken gibt.

I. DIE TÄTIGKEITEN DER PARTEIEN UND DAS VORHABEN

3. Thyssen entwickelt, produziert und vertreibt Produkte der Magnetschwebbahntechnik und gehört zu dem hauptsächlich im Bereich Stahlherstellung und -verarbeitung tätigen Thyssen-Konzern.

4. Adtranz ist ein Gemeinschaftsunternehmen der ABB Asea Brown Boveri AG und der Daimler-Benz AG (siehe Entscheidung Fall Nr. IV/M.580 - ABB/Daimler-Benz). Adtranz beschäftigt sich mit Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Erzeugnissen der Bahntechnik.
5. Siemens ist in zahlreichen Bereichen der Industrie und Elektronik tätig. Zu den Tätigkeitsbereichen gehören u.a. Energieerzeugung, Energieübertragung und -verteilung, Automatisierungs- und Antriebstechnik und Verkehrstechnik.
6. Das Gemeinschaftsunternehmen Transrapid soll die Aktivitäten der Muttergesellschaften im Bereich Magnetschwebebahnen zusammenfassen.

II. ZUSAMMENSCHLUSS

7. Die Gründung von Transrapid stellt einen Zusammenschluß im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Buchst. b der Fusionskontrollverordnung dar. Das Gemeinschaftsunternehmen wird von Thyssen, Adtranz und Siemens gemeinsam kontrolliert. Im übrigen wird das Gemeinschaftsunternehmen auf Dauer alle Funktionen einer selbständigen Wirtschaftseinheit erfüllen, und seine Gründung wird keinen Anlaß zur Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens der Vertragsparteien untereinander oder zwischen ihnen und dem Gemeinschaftsunternehmen geben.

a) Gemeinsame Kontrolle

8. An dem GU werden die Unternehmen Thyssen, Adtranz und Siemens zu jeweils einem Drittel beteiligt sein. Entsprechend der Gesellschaftervereinbarung, der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung und der Geschäftsordnung für den Beirat der Transrapid können gegen den Willen eines Gesellschafters bzw. der von ihm in die Organe entsandten Vertreter keine wesentlichen Entscheidungen getroffen werden. Außerdem kann ein faktisches gemeinsames Handeln schon deshalb erwartet werden, weil jeder einzelne Gründer einen wichtigen technologischen Beitrag zum GU leistet und das GU nur bei uneingeschränkter Zusammenarbeit betrieben werden kann.

b) Vollfunktions-GU

9. Der Bestand des GU ist zeitlich nicht beschränkt. Der Umstand, daß das GU selbst über keine wesentlichen Produktionsanlagen verfügt ändert nichts an der Möglichkeit von Transrapid, auf dem zu entwickeltem Markt der Magnetschwebebahnentechnik aufzutreten. Transrapid als Systemlieferant muß nicht zwangsweise über die Fähigkeit zur Eigenfertigung aller notwendigen Teile verfügen¹. Ausschlaggebend für die Annahme eines VollfunktionsGU ist der im Fall Transrapid zu erwartende hohe Wertschöpfungsanteil des GU's am derzeit weltweit einzigen Magnetschwebebahnprojekt und eventuellen weiteren Projekten.

¹ Vgl. Fall Nr. IV/M.685 - Siemens / Lagardere (MatrãTransport)

10. Auch die abzusehenden umfangreichen Komponentenkäufe bei den Gründern stehen der Annahme eines Vollfunktions-GU's nicht entgegen. Etwaige kooperative Aspekte des Zusammenschlusses auf Komponentenebene können als nachrangig betrachtet werden. Eine Koordinierungsrisiko zwischen den Gründerunternehmen ist unwahrscheinlich, da derzeit keine Wechselwirkung zwischen den Märkten, auf denen die Gründerunternehmen und das GU tätig sind, existiert. Dies gilt auch aller Wahrscheinlichkeit nach für die Zukunft.

III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

11. Die Unternehmen Thyssen, Adtranz und Siemens haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. ECU (Thyssen 18 Mrd. ECU in 1996, Adtranz 3,2 Mrd. ECU in 1996 und Siemens 54 Mrd. ECU in 1996). Jedes von ihnen hat einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. ECU (Thyssen 14305 Mio. ECU, Adtranz 2328 Mio. ECU und Siemens 30992 Mio. ECU). Allerdings erzielen sie nicht mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in einem und demselben Mitgliedstaat. Das Vorhaben hat folglich gemeinschaftsweite Bedeutung, stellt aber keinen Kooperationsfall aufgrund des EWR-Abkommens dar.

IV. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

A. Sachlich relevante Märkte

12. Nach Auffassung der Parteien ist der sachlich relevante Markt die Magnetschwebbahntechnik und zwar als Gesamtsystem. Vor und nachgelagerte Märkte, die spezifische Subsysteme und Komponenten der Magnetschwebbahntechnik beisteuern sowie der kommerzielle Betrieb, werden als künftig entstehende Märkte betrachtet. Dies wird damit begründet, daß bei der Magnetschwebbahntechnik eine völlig neuartige Technologie zum Einsatz kommt, die wenig Gemeinsamkeiten mit der bestehenden Rad/Schiene-Technologie aufweist.
13. Die Kommission ist der Auffassung, daß der sachlich relevante Markt in dem betroffenen Vorhaben die Magnetschwebbahntechnik als Gesamtes ist. Aufgrund der Neuartigkeit dieser Technologie kann davon ausgegangen werden, daß neben der Magnetschwebbahntechnik als solche auch die dafür erforderlichen Komponenten und Subsysteme auf diese Technologie abgestimmt sein müssen und daher nicht, oder nur im geringen Umfang, auf bestehenden Technologien wie Rad/Schiene oder Flugtechnik aufbauen. Auf eine weitere Abgrenzung der sachlich relevanten Märkte kann daher verzichtet werden. Im übrigen ist noch zu erwähnen, daß das geplante GU den Schwerpunkt seiner Aktivität in der Einführung und der Vermarktung dieser Technologie sieht, wogegen die Entwicklung und die Produktion von Subsystemen und Komponenten im Auftrag des GU ausgeführt werden sollen.

B. Räumlich relevante Märkte

14. Nach Ansicht der Kommission kann von einem, sich gegebenenfalls noch zu entwickelnden, weltweiten Markt für Magnetschwebbahntechnik ausgegangen werden, da zur Zeit weder öffentliche Verkehrssysteme noch dahingehend erteilte Aufträge auf dieser Technologie basieren.
15. Der Bau einer Magnetschwebbahn zwischen Hamburg und Berlin, Deutschland, ist derzeit das einzige Projekt. Auch nach der geplanten Inbetriebnahme im Jahre 2005 ist mit der Vergabe von Folgeprojekten in Deutschland voraussichtlich nicht zu rechnen. Jedoch erscheint aufgrund dieses Referenzprojektes die Realisierung weiterer Projekten außerhalb Deutschlands und Europas nachvollziehbar.

C. Auswirkungen des Zusammenschlusses

16. Der beabsichtigte Zusammenschluß schafft oder verstärkt keine beherrschende Stellung, da die Muttergesellschaften ihre jeweiligen Aktivitäten auf dem Gebiet der Magnetschwebbahntechnik vollständig auf das GU übertragen. Die Möglichkeit, daß durch das beabsichtigte Vorhaben wichtige Technologien der Magnetschwebetechnik exklusiv dem GU zur Verfügung stehen kann ausgeschlossen werden, da zur Zeit Projekte mit vergleichbarem technischen Reifegrad auch in anderen Ländern, bspw. Japan, realisiert werden. Darüber hinaus ist eine Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens der Muttergesellschaften auf dem Gebiet der Rad/Schiene Technik ausgeschlossen, da die Magnetschwebbahntechnik auf vollständig anderen Technologien aufbaut. Das Vorhaben hat daher keine Auswirkungen auf den Wettbewerb im EWR.

V. NEBENABREDEN

17. In §14 der Gesellschaftervereinbarung ist ein unbefristetes Wettbewerbsverbot der Gründerunternehmen auf dem Gebiet der Magnetschwebbahntechnik festgeschrieben. Diese Nebenabrede gewährleistet den vollständigen Technologietransfer auf das GU. Es steht daher in unmittelbarer Verbindung mit dem Zusammenschluß.

VI. ERGEBNIS

18. Die Kommission ist aufgrund der oben getroffenen Feststellungen zu dem Ergebnis gelangt, daß das Zusammenschlußvorhaben keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken mit dem Gemeinsamen Markt gibt.
19. Aus diesen Gründen hat die Kommission beschlossen, dem angemeldeten Zusammenschluß nicht zu widersprechen und ihn für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Vertrag zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Artikel 6 (1) b der Fusionsverordnung und Artikel 57 des EWR-Vertrages.

Für die Kommission