

Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission
vom 6. Februar 2019
zur Feststellung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem
EWR-Abkommen

(Sache M.8677 — Siemens/Alstom)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019) 921)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2019/C 300/07)

Am 6. Februar 2019 erließ die Kommission einen Beschluss über einen Unternehmenszusammenschluss nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁽¹⁾, insbesondere Artikel 8 Absatz 3. Eine nichtvertrauliche Fassung des vollständigen Wortlauts des Beschlusses (ggf. in Form einer vorläufigen Fassung) kann in der verbindlichen Sprachfassung der Wettbewerbsache auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb unter folgender Adresse eingesehen werden: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN

- (1) Die Siemens AG (Deutschland, im Folgenden „Siemens“ oder „Anmelderin“) ist eine deutsche Kapitalgesellschaft und die oberste Muttergesellschaft der Siemens-Gruppe mit Sitz in München, die an den Börsen Frankfurt am Main und XETRA notiert ist. Siemens ist in einer Reihe von Industriebereichen tätig. So bietet die Mobilitätssparte des Unternehmens ein breites Portfolio an, zu dem Rollmaterial, Bahnautomatisierungs- und Signaltechniklösungen, Bahnelektrifizierungssysteme, Straßenverkehrstechnik, IT-Lösungen sowie verschiedene Produkte und Dienstleistungen für die Beförderung von Personen und Gütern im Schienen- und Straßenverkehr gehören.
- (2) Alstom SA (Frankreich, im Folgenden „Alstom“) ist ein französisches Unternehmen mit Sitz in der Region Paris, das an der Börse Euronext Paris notiert ist. Alstom ist weltweit mit einer breiten Palette von Fahrzeugen (Hochgeschwindigkeitszüge, U-Bahnen und Straßenbahnen) und personalisierten Dienstleistungen (Instandhaltung und Modernisierung) sowie Angeboten für Fahrgäste und Infrastruktur, digitale Mobilität und Signaltechnik in der Schienenverkehrsindustrie vertreten.

II. DAS VORHABEN

- (3) Am 8. Juni 2018 ist bei der Kommission die förmliche Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates (im Folgenden „Fusionskontrollverordnung“) eingegangen, durch den Siemens die alleinige Kontrolle über Alstom übernehmen würde, mittels Beitrag des Siemens-Mobilitätsgeschäfts zugunsten von Alstom im Gegenzug für neu ausgegebene Alstom-Aktien (im Folgenden „Vorhaben“). Siemens und Alstom werden zusammen als „beteiligte Unternehmen“ bezeichnet.
- (4) Das Vorhaben betrifft die Übernahme der alleinigen Kontrolle von Alstom durch Siemens. Es umfasst die Zusammenlegung des Mobilitätsgeschäfts von Siemens, einschließlich der Sparte Bahnantriebe und damit verbundener Dienstleistungen (im Folgenden „zusammengeschlossenes Unternehmen“), mit Alstom.

III. UNIONSWEITE BEDEUTUNG

- (5) Die beteiligten Unternehmen erzielen zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR. Jedes von ihnen hat einen EU-weiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. EUR, erzielt jedoch nicht mehr als zwei Drittel seines EU-weiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Das Vorhaben hat daher unionsweite Bedeutung.

IV. VERFAHREN

- (6) Am 26. September 2017 wurde der Zusammenschluss des Mobilitätsgeschäfts (Bahn) von Siemens mit Alstom angekündigt.
- (7) Am 8. Juni 2018 ging die förmliche Anmeldung des Vorhabens bei der Kommission ein.
- (8) Am 13. Juli 2018 stellte die Kommission fest, dass das Vorhaben Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt gab, und erließ einen Beschluss zur Einleitung einer eingehenden Prüfung. Die Anmelderin übermittelte ihre schriftliche Stellungnahme zum Beschluss der Kommission zur Einleitung einer eingehenden Prüfung am 6. August 2018.
- (9) Am 16. Juli 2018 verlängerte die Kommission mit Zustimmung der beteiligten Unternehmen nach Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Fusionskontrollverordnung die Frist um 20 Arbeitstage.

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

- (10) Am 8. August 2018 erließ die Kommission einen Beschluss nach Artikel 11 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung, mit dem sie die Frist für die Prüfung des Zusammenschlusses aufgrund des Versäumnisses der beteiligten Unternehmen, bestimmte angeforderte Unterlagen zur Verfügung zu stellen, aussetzte. Die Aussetzung dauerte vom 7. August 2018 bis zum 4. September 2018, dem Tag, an dem die angeforderten Unterlagen vorgelegt wurden.
- (11) Am 29. Oktober 2018 nahm die Kommission eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an. Die Anmelderin nahm am 14. November 2018 zu der Mitteilung der Beschwerdepunkte Stellung. Die Anmelderin beantragte keine mündliche Anhörung.
- (12) Am 12. Dezember 2018 übermittelte die Anmelderin Verpflichtungsangebote (im Folgenden „erste Verpflichtungsangebote“). Am 17. Dezember 2018 leitete die Kommission in Bezug auf die am 12. Dezember 2018 übermittelten Verpflichtungsangebote einen Markttest ein.
- (13) Am 9. Januar 2019 übermittelte die Anmelderin eine erste geänderte Fassung der Verpflichtungsangebote (im Folgenden „zweite Verpflichtungsangebote“). Am 25. Januar 2019 übermittelte die Anmelderin eine zweite geänderte Fassung der Verpflichtungsangebote (im Folgenden „endgültige Verpflichtungsangebote“).
- (14) Die Sitzung mit dem Beratenden Ausschuss fand am 31. Januar 2019 statt.

V. RELEVANTE MÄRKTE

a) Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge

- (15) Die Kommission ist der Auffassung, dass Züge, die Geschwindigkeiten von mindestens 250 km/h erreichen (im Folgenden „Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge“), einen gesonderten sachlich relevanten Markt darstellen. Außerdem belegen sowohl angebots- als auch nachfrageseitige Aspekte (bestätigt durch ein geteiltes branchenweites Verständnis), Verkäufe und technische Anforderungen sowie die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (Züge, die eine Geschwindigkeit von 250 km/h bis 299 km/h erreichen) und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge (Züge, die auf speziellen Gleisen Geschwindigkeiten von mindestens 300 km/h erreichen) nicht untereinander substituierbar sind. Höchstgeschwindigkeitszüge stellen daher potenziell einen eigenständigen Markt dar. Da der Zusammenschluss jedoch ungeachtet der genauen Marktabgrenzung Wettbewerbsbedenken aufwirft, werden die Auswirkungen auf der Grundlage beider denkbarer Marktabgrenzungen geprüft. Die Kommission ist der Auffassung, dass Untergliederungen auf der Grundlage der Art des Antriebssystems, der Bauweise oder der Anzahl der Stockwerke nicht relevant sind.
- (16) Nach Ansicht der Kommission ist der räumlich relevante Markt mindestens EWR-weit abzugrenzen und schließt angesichts der gemeinsamen geltenden Vorschriften und dem Fehlen von Marktzutrittsschranken die Schweiz ein. Die Kommission kann nicht ausschließen, dass es sich bei dem räumlich relevanten Markt — unter Ausschluss von China, Japan und Südkorea, da es in diesen Ländern, wie von der Anmelderin erläutert und durch die Marktuntersuchung bestätigt, unüberwindbare Zutrittsschranken gibt — um den Weltmarkt handelt.
- (17) Nach Auffassung der Kommission ist der relevante Markt der Markt für Hochgeschwindigkeitszüge, einschließlich des kleineren Marktes für Höchstgeschwindigkeitszüge im EWR (einschließlich der Schweiz) und weltweit (ohne China, Japan und Südkorea).

b) Hauptbahn-Signaltechnik

- (18) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Hauptbahn-Signaltechnik und die städtische Signaltechnik gesonderte Märkte darstellen. Innerhalb des Bereichs der Signaltechnik stellen Signaltechnikprojekte und Signaltechnikprodukte gesonderte Märkte dar. Darüber hinaus sollte der Bereich Hauptbahn-Signaltechnikprojekte in Teilsysteme (Stellwerke, automatische Zugsicherung (ATP) sowie Systeme für Betrieb und Kontrolle), in Projekte für Altsysteme und Europäische Zugsicherungs- und Zugsteuerungssysteme (ETCS) sowie in fahrzeugseitige und fahrweg-/streckenseitige Lösungen wie folgt weiter unterteilt werden:
 - a) Altsystem-OBU-Projekte;
 - b) ETCS-OBU-Projekte;
 - c) Projekte für streckenseitige ATP-Altsysteme;
 - d) eigenständige Projekte für streckenseitige ETCS-ATP-Anlagen (als sogenanntes Overlay-System);
 - e) eigenständige Stellwerkprojekte;
 - f) Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik (Kombination von streckenseitigen ETCS-ATP-Anlagen und Stellwerken).
- (19) Die Kommission unterteilt die Märkte nicht weiter nach Projektgröße oder ETCS-Anwendungsstufen (ETCS-Anwendungsstufe 1, ETCS-Anwendungsstufe 2).
- (20) Außerdem stellt der Markt in Bezug auf Signaltechnikprodukte für Stellwerksausrüstung einen gesonderten Markt dar.

- (21) Die Kommission ist der Auffassung, dass der räumlich relevante Markt für ETCS-OBU-Projekte, für Projekte im Zusammenhang mit streckenseitigen ETCS-ATP-Anlagen (als Overlay-System) und für Projekte im Zusammenhang mit der Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik der EWR ist.
- (22) Nach Ansicht der Kommission handelt es sich bei dem räumlich relevanten Markt für Altsystem-OBU-Projekte, für eigenständige Stellwerkprojekte und für Stellwerksausrüstung um einen nationalen Markt.

VI. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

a) Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge

- (23) Die beiden beteiligten Unternehmen sind Hersteller und Anbieter von Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeugen.
- (24) Die Beurteilung der Kommission erfolgte auf der Grundlage der für den Zeitraum 2008-2018 ermittelten Marktanteile (wertmäßiger Auftragseingang). Das zusammengeschlossene Unternehmen hätte auf dem Gesamtmarkt für Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge im EWR (einschließlich der Schweiz) einen gemeinsamen Marktanteil von [70-80] % und weltweit [60-70] % (ohne China, Japan und Südkorea). Auf dem kleineren Markt für Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge hätte das zusammengeschlossene Unternehmen im EWR (einschließlich der Schweiz) einen gemeinsamen Marktanteil von [70-80] % und von [60-70] % weltweit (ohne China, Japan und Südkorea).
- (25) Die sehr hohen Marktanteile der beteiligten Unternehmen auf dem Gesamtmarkt für Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge sowie auf dem kleineren Markt für Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge stellen ein Indiz für das Vorhandensein einer beherrschenden Marktstellung dar. Wettbewerbsrechtliche Bedenken sind umso wahrscheinlicher, als der Zusammenschluss eine Marktkonzentration verstärken wird. Der HHI-Wert nach dem Zusammenschluss liegt somit in allen Segmenten deutlich über 2 000 und der Deltawert weit über 250.

i) Die Wettbewerber der beteiligten Unternehmen

- (26) Im Gegensatz zu den beteiligten Unternehmen erzielen die Wettbewerber keinen oder nur äußerst geringen Absatz von Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeugen an andere EWR-Kunden als an in ihrem jeweiligen Heimatland ansässige Betreiber. Insbesondere bei Höchstgeschwindigkeitsfahrzeugen ist aufgrund gemeinsamer Angebotsstrategien und Portfoliobeschränkungen die Zahl der tatsächlichen Wettbewerber, denen das zusammengeschlossene Unternehmen nach dem Zusammenschluss gegenübersteht, im Wesentlichen auf zwei Anbieter beschränkt, nämlich Talgo und ein zwischen Bombardier und Hitachi-Ansaldo gebildetes Konsortium. Die CAF hat keine Höchstgeschwindigkeitszüge verkauft.
- (27) Die Anmelderin ist der Auffassung, dass neben im EWR ansässigen Anbietern CRRC, Hyundai Rotem und Kawasaki weltweit Wettbewerbsdruck ausüben. CRRC hat jedoch nie bei einer Ausschreibung im Hoch- oder Höchstgeschwindigkeitsbereich den Zuschlag erhalten. Die Stellung von CRRC auf dem Weltmarkt bleibt unbedeutend und basiert auf einem einzigen Verkauf, nämlich einem indonesischen Eisenbahnauftrag aus dem Jahr 2017, der nicht über ein Ausschreibungsverfahren, sondern infolge von Verhandlungen auf Regierungsebene vergeben wurde. Dementsprechend bleibt CRRC in Ausschreibungen gegen die großen internationalen Anbieter von Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeugen außerhalb Chinas unerprobt. Im EWR wurde CRRC nicht eingeladen, bei der bevorstehenden HS2-Ausschreibung (Vereinigtes Königreich) ein Angebot einzureichen. Folglich hat CRRC bisher keine Hoch- oder Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge unter normalen Wettbewerbsbedingungen verkauft und wurde auch nicht dazu eingeladen. Es kann daher nicht die Ansicht vertreten werden, dass CRRC außerhalb Chinas, Japans und Südkoreas auf dem Weltmarkt einen erheblichen Wettbewerbsdruck ausübt.

ii) Wettbewerbsintensität

- (28) Die Kommission ist der Auffassung, dass die beteiligten Unternehmen enge Wettbewerber sind, und zwar auf der Grundlage: i) ihres Produktangebots und ihrer geografischen Präsenz, ii) der Angebotsdatenanalyse und iii) interner Unterlagen der beteiligten Unternehmen.
- (29) Was die geografische Präsenz anbelangt, sind sowohl Siemens als auch Alstom mit Verkäufen an Kunden in Italien (NTV/Alstom), Belgien/Frankreich/Niederlande/Vereinigtes Königreich (Eurostar/Siemens), Finnland (Karelian/Alstom) und Polen (PKP/Alstom) außerhalb Deutschlands und Frankreichs tätig. Außerhalb des EWR sind die beteiligten Unternehmen in Marokko (ONCF/Alstom), den USA (Amtrak/Alstom), Russland (RZD/Siemens) und der Türkei (TCDD/Siemens) tätig.
- (30) Die Teilnehmer der Marktuntersuchung bestätigten, dass die Produktangebote der beteiligten Unternehmen in engem Wettbewerb stehen. Verschiedene Kunden bestätigten, dass die Produktangebote der beteiligten Unternehmen im Höchstgeschwindigkeitsbereich die beste Alternative zueinander darstellen.
- (31) Aus der Analyse der Ausschreibungen, bei denen eines der beiden beteiligten Unternehmen ein Angebot abgegeben hat (2008-2018), geht hervor, dass die beiden beteiligten Unternehmen bei Ausschreibungen für Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge die häufigsten Wettbewerber des jeweils anderen Unternehmens sind. Darüber hinaus zeigt die Analyse der Angebotsdaten, dass die Teilnahme an Ausschreibungen im Allgemeinen beschränkt ist, wobei bei den meisten Ausschreibungen für Hoch- und Höchstgeschwindigkeitszüge im EWR und auf weltweiter Ebene zwei oder weniger Teilnehmer (d. h. Anbieter, die ein Angebot einreichen) gezählt werden.

- (32) Aus der Analyse der Teilnahme an Ausschreibungen geht hervor, dass sich die Interaktion der beteiligten Unternehmen in erster Linie auf Ausschreibungen im Höchstgeschwindigkeitsbereich konzentriert, während die Interaktion der beteiligten Unternehmen bei Ausschreibungen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge deutlich weniger häufig ist.
- (33) Die Ausschreibungsanalyse zeigt, dass die beteiligten Unternehmen vor allem bei den Höchstgeschwindigkeitsfahrzeugen untereinander die wettbewerblich nächsten Wettbewerber sind und den größten Wettbewerbsdruck ausüben. Darüber hinaus zeigt die Ausschreibungsanalyse, dass Talgo und das Konsortium Bombardier/Hitachi-Ansaldo auf Alstom Druck als weniger enge Wettbewerber ausüben und praktisch keinen auf Siemens. CAF und Stadler üben keinerlei Wettbewerbsdruck im Bereich der Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge aus.
- (34) Insgesamt bestätigen die internen Unterlagen der beteiligten Unternehmen den Druck, den die beteiligten Unternehmen als enge Wettbewerber vor dem Vorhaben untereinander ausgeübt haben, und den als weniger enge Wettbewerber durch konkurrierende Anbieter ausgeübten Druck.
- iii) *Marktzutrittsschranken*
- (35) Im Rahmen der Marktuntersuchung wurden mehrere Schranken für den Zutritt zu den Märkten für Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge ermittelt. Einige von den ermittelten Marktzutrittsschranken betreffen, unabhängig vom Standort, allgemein jede Tätigkeit im Bereich der Hoch- oder Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge. Dazu gehören die Kosten für die Entwicklung von Schienenfahrzeugen und die Anforderung, eine entsprechende Erfolgsbilanz vorweisen zu können, um bei Ausschreibungen als ernsthafter Anbieter aufzutreten. Andere Marktzutrittsschranken sind spezifisch für den EWR und umfassen das europäische Genehmigungsverfahren für Schienenfahrzeuge, das Erfordernis einer EWR-spezifischen Erfolgsbilanz, informelle Lokalisierungsauflagen und die privilegierten Beziehungen zwischen einer Reihe von im EWR ansässigen Anbietern und den nationalen Betreibern in ihren Heimatländern.
- (36) Diese Marktzutrittsschranken wurden vom Unternehmen CRRC anerkannt, das einräumt, derzeit außerhalb Chinas kein ernst zu nehmender Bieter zu sein. Gleiches gilt für andere asiatische Anbieter, die nach Ansicht der beteiligten Unternehmen potenzielle neue Marktteilnehmer sind, derzeit jedoch im EWR nicht tätig sind und keinen Wettbewerbsdruck ausüben.
- iv) *Schlussfolgerung*
- (37) Aus den oben dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass das Vorhaben aufgrund nichtkoordinierter horizontaler Effekte auf dem Markt für Hochgeschwindigkeitszüge, einschließlich des kleineren Marktes für Höchstgeschwindigkeitszüge im EWR (einschließlich der Schweiz) und weltweit (ohne China, Japan und Südkorea), den wirksamen Wettbewerb erheblich behindern wird.
- b) **Hauptbahn-Signaltechnik**
- i) *ETCS-OBU-Projekte — einseitige horizontale Effekte*
- (38) Das Vorhaben würde in Bezug auf ETCS-OBU-Projekte im EWR aufgrund nichtkoordinierter horizontaler Effekte zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen.
- (39) Die Beurteilung der Kommission erfolgte auf der Grundlage der für den Zeitraum 2008-2018 ermittelten Marktanteile (wertmäßiger Auftragseingang). Das zusammengeschlossene Unternehmen hätte einen gemeinsamen Marktanteil von [70-80] %, also weit vor seinen Wettbewerbern.
- (40) Die beteiligten Unternehmen sind, wie aus der Analyse der Ausschreibungsdaten für den Zeitraum 2008-2018, den Ansichten der Kunden und den internen Unterlagen der beteiligten Unternehmen hervorgeht, enge Wettbewerber. Die beteiligten Unternehmen sind bei ETCS-OBU wichtige Innovatoren, und durch das Vorhaben würde einer wegfallen. Das zusammengeschlossene Unternehmen hätte einen Wettbewerbsvorteil, was die Wettbewerber schwächen und den Wettbewerb nach Abschluss des Vorhabens erheblich beschränken würde, da die beteiligten Unternehmen Zugang zu bestehenden Signalsystemen und eine stärkere Position in Bezug auf grenzübergreifende Korridore innehaben. Nach Auffassung der Kommission sind neue Markteintritte in den EWR-Markt, auch von chinesischen Anbietern, in absehbarer Zukunft unwahrscheinlich. Bislang haben chinesische Anbieter für kein ETCS-OBU-Projekt im EWR ein Angebot eingereicht.
- ii) *Altsystem-OBU-Projekte in Belgien — einseitige horizontale Effekte*
- (41) Das Vorhaben würde in Bezug auf Altsystem-OBU-Projekte in Belgien aufgrund nichtkoordinierter horizontaler Effekte zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen.
- (42) Im Zeitraum 2008-2018 war Alstom der einzige Anbieter in Bezug auf Altsystem-OBU-Projekte in Belgien. Siemens ist der einzige andere Anbieter, der in Belgien über ein zugelassenes Stellwerk verfügt. Siemens übt auf der Grundlage dieses zugelassenen Stellwerks Wettbewerbsdruck aus, der nach Abschluss des Vorhabens verloren gehen würde.
- iii) *Stellwerkprojekte (eigenständig) — einseitige horizontale Effekte*
- (43) Das Vorhaben würde in Bezug auf eigenständige Stellwerkprojekte in Belgien, Griechenland, Kroatien, Portugal, Rumänien, Spanien, Ungarn und dem Vereinigten Königreich aufgrund nichtkoordinierter horizontaler Effekte zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen.

- (44) In Ländern mit betroffenen Märkten, nämlich Kroatien, Portugal, Spanien und Vereinigtes Königreich, hätte das zusammengeschlossene Unternehmen hohe gemeinsame Marktanteile (auf der Grundlage des wertmäßigen Auftragseingangs im Zeitraum 2008-2018) von [90-100] % in Kroatien, [50-60] % in Portugal, [40-50] % in Spanien und [70-80] % im Vereinigten Königreich. Die beteiligten Unternehmen sind enge Wettbewerber, und die potenzielle Nachfragemacht des Infrastrukturbetreibers wäre nicht ausreichend, um den durch den Abschluss des Vorhabens bedingten Verlust an Wettbewerb auszugleichen.
- (45) Zusätzlich zu den Ländern, in denen es im Zeitraum 2008-2018 tatsächlich Überschneidungen bei den Verkäufen der beteiligten Unternehmen gab, würde das Vorhaben auch zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs in Ländern führen, in denen die beteiligten Unternehmen aufgrund der sehr geringen Zahl von Bietern einen starken Wettbewerbsdruck ausüben, indem sie sich an Ausschreibungen für eigenständige Stellwerke oder Ausschreibungen, die Stellwerke einschließen, beteiligen. Bei diesen Ländern handelt es sich um Griechenland, Rumänien, Belgien und Ungarn. Die beteiligten Unternehmen sind enge Wettbewerber, und die potenzielle Nachfragemacht des Infrastrukturbetreibers wäre nicht ausreichend, um den durch den Abschluss des Vorhabens bedingten Verlust an Wettbewerb auszugleichen.
- iv) *Projekte für streckenseitiges ETCS-ATP als Overlay-System — einseitige horizontale Effekte*
- (46) Die Kommission ist der Auffassung, dass das Vorhaben in Bezug auf Projekte für streckenseitiges ETCS-ATP als Overlay-System im EWR aufgrund nichtkoordinierter horizontaler Effekte zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen würde.
- (47) Die Beurteilung der Kommission erfolgte auf der Grundlage der für den Zeitraum 2008-2018 ermittelten Marktanteile (wertmäßiger Auftragseingang). Das zusammengeschlossene Unternehmen würde mit einem gemeinsamen Marktanteil von [30-40] %, weit vor den Wettbewerbern, zum Marktführer werden.
- (48) Die beteiligten Unternehmen sind enge Wettbewerber, neue Markteintritte (insbesondere von chinesischen Anbietern) sind unwahrscheinlich und die potenzielle Nachfragemacht der Kunden wäre nicht ausreichend, um den durch den Abschluss des Vorhabens bedingten Verlust an Wettbewerb auszugleichen.
- v) *Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik — einseitige horizontale Effekte*
- (49) Die Kommission ist der Auffassung, dass das Vorhaben in Bezug auf Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik im EWR zu einer durch nichtkoordinierte horizontale Effekte ausgelösten erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen würde.
- (50) Die Beurteilung der Kommission erfolgte auf der Grundlage der für den Zeitraum 2008-2018 ermittelten Marktanteile (wertmäßiger Auftragseingang). Das zusammengeschlossene Unternehmen würde mit einem gemeinsamen Marktanteil von [50-60] %, weit vor den Wettbewerbern, zum Marktführer werden.
- (51) Die beteiligten Unternehmen sind enge Wettbewerber, neue Markteintritte (insbesondere von chinesischen Anbietern) sind unwahrscheinlich und die potenzielle Nachfragemacht der Kunden wäre nicht ausreichend, um den durch den Abschluss des Vorhabens bedingten Verlust an Wettbewerb auszugleichen.
- vi) *Stellwerksausrüstung — einseitige horizontale Effekte*
- (52) Die Kommission ist der Auffassung, dass das Vorhaben zu einer durch nichtkoordinierte horizontale Effekte auf dem Markt für Stellwerksausrüstung im Vereinigten Königreich ausgelösten erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen würde.
- (53) Das zusammengeschlossene Unternehmen hätte auf der Grundlage der für den Zeitraum 2015-2017 berechneten Marktanteile (wertmäßiger Auftragseingang) einen gemeinsamen Marktanteil von [90-100] %. Es gäbe nach dem Abschluss des Vorhabens keine leistungsfähigen alternativen Anbieter von für das Vereinigte Königreich spezifischer Stellwerksausrüstung, und die potenzielle Nachfragemacht der Kunden wäre nicht ausreichend, um den durch den Abschluss des Vorhabens bedingten Verlust an Wettbewerb auszugleichen.
- vii) *Vertikale Effekte — Abschottung des britischen Markts für eigenständige Stellwerkprojekte*
- (54) Die Kommission ist der Auffassung, dass das Vorhaben zu einer durch nichtkoordinierte vertikale Effekte auf dem Markt für eigenständige Stellwerkprojekte im Vereinigten Königreich ausgelösten erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen würde.
- (55) Nach Auffassung der Kommission wird das zusammengeschlossene Unternehmen nach Abschluss des Vorhabens in der Lage sein und den Anreiz haben, nachgelagerte Wettbewerber im Vereinigten Königreich, mit denen das zusammengeschlossene Unternehmen im Hinblick auf die Belieferung eigenständiger Stellwerkprojekte im Wettbewerb steht, vom Zugang zu Stellwerksausrüstung auszuschließen.
- (56) Erstens wird das zusammengeschlossene Unternehmen in der Lage sein, den Zugang zu Stellwerksausrüstung abzuschotten, indem es die Preise erhöht oder die Möglichkeit der auf dem Markt für eigenständige Stellwerkprojekte aktiven Wettbewerber, bei Ausschreibungen, für die sie auf die Stellwerksprodukte der beteiligten Unternehmen angewiesen sind, konkurrenzfähige Angebote abzugeben, auf andere Weise vereitelt. Dies ist der Fall, da die Stellwerksprodukte der beteiligten Unternehmen eine entscheidende Komponente bei der Belieferung eigenständiger Stellwerkprojekte im Vereinigten Königreich darstellen und das zusammengeschlossene Unternehmen auf dem vorgelagerten Markt für die Lieferung von Stellwerksausrüstung im Vereinigten Königreich über erhebliche Marktmacht verfügt.

- (57) Zweitens wird das zusammengeschlossene Unternehmen einen Anreiz haben, den Zugang zu vorgelagerten Signaltechnikprodukten nach Abschluss des Vorhabens abzuschotten, da es für das Unternehmen profitabel wäre.
- (58) Schließlich zeigt das Verhalten der beteiligten Unternehmen in der Vergangenheit, dass sie bereits versucht haben, die Möglichkeit von Wettbewerbern zu vereiteln, Angebote für Hauptbahn-Signaltechnikprojekte im Vereinigten Königreich einzureichen.

viii) *Schlussfolgerung*

- (59) Aus den oben genannten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass das Vorhaben auf folgenden Märkten zu einer durch horizontale und/oder nichthorizontale nichtkoordinierte Effekte ausgelösten erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen würde:
- Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge, einschließlich des kleineren Marktes für Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge im EWR und weltweit (ohne China, Japan und Südkorea);
 - ETCS-OBU-Projekte im EWR;
 - Altsystem-OBU-Projekte in Belgien;
 - eigenständige Stellwerkprojekte in Belgien, Griechenland, Kroatien, Portugal, Rumänien, Spanien, Ungarn und dem Vereinigten Königreich;
 - Projekte für streckenseitige ETCS-ATP-Anlagen (als Overlay-System) im EWR;
 - Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik im EWR;
 - Stellwerksausrüstung im Vereinigten Königreich.

VII. ABHILFEMAßNAHMEN

- (60) Um die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission auszuräumen, übermittelten die beteiligten Unternehmen am 12. Dezember 2018 die ersten Verpflichtungsangebote, die von der Kommission am 17. Dezember 2018 einem Markttest unterzogen wurden.
- (61) Am 9. Januar 2019 legten die beteiligten Unternehmen die zweiten Verpflichtungsangebote vor. Am 25. Januar 2019 übermittelten die Parteien weitere Änderungen in den endgültigen Verpflichtungsangeboten. Die zweiten und die endgültigen Verpflichtungsangebote wurden keinem Markttest unterzogen.
- (62) Die ersten, die zweiten und die endgültigen Verpflichtungsangebote umfassten insbesondere Maßnahmen zur Ausräumung der wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission in Bezug auf die Märkte für i) Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge (im Folgenden „Verpflichtungsangebote in Bezug auf Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge“) und ii) die Hauptbahn-Signaltechnik (im Folgenden „Verpflichtungsangebote in Bezug auf die Hauptbahn-Signaltechnik“).

a) **Verpflichtungsangebote in Bezug auf Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge**

i) *Beschreibung*

- (63) Die Verpflichtungsangebote in Bezug auf Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge bestehen aus zwei alternativen Paketen:
- Das Velaro-Paket umfasst i) die Übertragung des Rechts, die dritte Generation der „Velaro Plattform“ von Siemens („Velaro 3G“) zu entwickeln, zu verbessern, herzustellen und zu vermarkten, und ii) einen Technologietransfer der zentralen technologischen Bausteine des „Velaro Novo“-Konzepts von Siemens (im Folgenden „Velaro-Novo-Lizenz“), das dem Käufer unter bestimmten Bedingungen zur Verfügung gestellt wird; oder
 - Das Pendolino-Paket sieht die Veräußerung der Pendolino-Plattform von Alstom („Pendolino-Veräußerung“) vor, die dem Käufer unter bestimmten Bedingungen zur Verfügung gestellt wird.

ii) *Bewertung*

- (64) Die Kommission ist der Auffassung, dass beide Pakete nicht ausreichen, um die oben dargelegten wettbewerbsrechtlichen Bedenken in Bezug auf Höchstgeschwindigkeitszüge auszuräumen:
- Das Velaro-Paket umfasst keine Vermögenswerte in den Bereichen Produktion, Fertigung sowie Forschung und Entwicklung. Darüber hinaus ist die Velaro-Novo-Lizenz ebenfalls zu restriktiv in Bezug auf den Umfang (10 Jahre ausschließliche Lizenz im EWR und nichtausschließliche Lizenz weltweit) und enthält wichtige Ausnahmen, die verhindern würden, dass der Käufer wesentlichen Wettbewerbsdruck ausübt;
 - Das Pendolino-Paket ist unzureichend, da es sich bei der Pendolino-Plattform um eine Hochgeschwindigkeitsplattform handelt, die nicht geeignet ist, die von der Kommission in Bezug auf den Höchstgeschwindigkeitsbereich geäußerten Bedenken auszuräumen. Sie ist auch aufgrund der geplanten Ausgliederungen, erforderlicher Vereinbarungen mit Dritten und der Rücklizenzierung bestimmter Aspekte begrenzt.

b) Verpflichtungsangebote in Bezug auf die Hauptbahn-Signaltechnik*i) Beschreibung*

- (65) Die Verpflichtungsangebote in Bezug auf die Hauptbahn-Signaltechnik bestehen aus dem „Verpflichtungsangebot in Bezug auf ETCS-OBUs“ und dem „Verpflichtungsangebot in Bezug auf streckenseitiges ETCS und Stellwerke“.
- (66) Das Verpflichtungsangebot in Bezug auf ETCS-OBUs beinhaltet den Zugang zur ETCS-OBUs-Technologie von Siemens im Wege einer Übertragung der ETCS-OBUs-Softwareanwendung von Siemens, jedoch nur eine Lizenz-/Liefer- und Leistungsvereinbarung für die zugrunde liegende Sicherheitsplattform, die zeitlich auf 4 Jahre begrenzt ist und nach deren Ablauf der Käufer die OBUs-Anwendung auf seine eigene Sicherheitsplattform migrieren müsste. Der Vorschlag umfasst eine Lizenz-, Liefer- und Leistungsvereinbarung, die zusammen mit Class B-STMs, die sich vollständig im Eigentum von Siemens befinden, bereitzustellen ist.
- (67) Der Vorschlag sieht auch eine Übertragung der belgischen OBUs-Anwendung des bestehenden Systems (TBL+) von Siemens, ohne die zugrunde liegende Plattform, und eine Lizenz in Bezug auf Class B-STMs von Siemens vor. In den endgültigen Verpflichtungsangeboten wird die Plattformlizenz von 4 auf 6 Jahre verlängert, um die Migration auf die eigene Plattform des Käufers zu erleichtern, und ist vorgesehen, dass der Käufer im Rahmen einer Liefer- und Leistungsvereinbarung zu ausgehandelten Preisen Anspruch auf die Bereitstellung von Class B-STMs von Alstom hat.
- (68) Das Verpflichtungsangebot in Bezug auf streckenseitiges ETCS und Stellwerke besteht aus einer Mischung aus Eigentumsübertragungen und Lizenzvereinbarungen in Bezug auf Alstom-Technologie, insbesondere:
- a) für streckenseitige ETCS-ATP-Anlagen: Übertragung des Eigentums an den Software-Anwendungen für die ETCS-Anwendungsstufen 1 und 2 von Alstom, eine Lizenz-, Liefer- und Leistungsvereinbarung für die Plattformen, auf denen die Softwareanwendungen laufen, und ein Technologietransfer, bei dem es sich um eine andere Form von Lizenzvereinbarung handelt, für eine dieser Plattformen;
 - b) für Stellwerke: Eine Mischung aus einem Technologietransfer und einer Lizenzvergabe für den Zugang zu der wichtigsten derzeit im EWR installierten Stellwerktechnologie von Alstom. Das zusammengeschlossene Unternehmen behält sich das Recht vor, außerhalb des EWR mit derselben Technologie zu konkurrieren. In Bezug auf bestimmte andere Stellwerktechnologien von Alstom sehen die Verpflichtungsangebote eine Mischung aus Eigentumsübertragung, Technologietransfer und Lizenzvergabe vor.

ii) Bewertung

- (69) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Verpflichtungsangebote in Bezug auf die Hauptbahn-Signaltechnik nicht ausreichen, um die Wettbewerbsbedenken im Hinblick auf die Märkte für die Hauptbahn-Signaltechnik auszuräumen.
- a) Das Verpflichtungsangebot in Bezug auf ETCS-OBUs beinhaltet eine befristete Technologielizenz, die nicht ausreicht, um die Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit des Geschäfts sicherzustellen. Darüber hinaus wird der Käufer für die Bereitstellung von Schnittstellentechnik von dem zusammengeschlossenen Unternehmen abhängen, was seine Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen könnte.
 - b) Das Verpflichtungsangebot in Bezug auf streckenseitiges ETCS und Stellwerke ist aufgrund seiner Komplexität und der Mischung aus Vermögenswerten und Lizenzvereinbarungen unzureichend, die Umsetzungsrisiken mit sich bringen dürften, die die Rentabilität des zu veräußernden Geschäfts beeinträchtigen. Darüber hinaus ist das Paket insofern beschränkt, als die Fertigungs- sowie die Forschungs- und Entwicklungsstandorte, die Pipeline-Technologie und das betreffende Personal ausgenommen sind.

VIII. SCHLUSSFOLGERUNG

- (70) Auf der Grundlage ihrer Analyse und verfügbarer Nachweise gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das Vorhaben mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen unvereinbar ist.
-