

Zusammenschlussfall Rohrdorfer / Asamer - Prüfbericht

Freigabe des Zusammenschlusses Rohrdorfer/Asamer mit Verpflichtungszusagen (Auflagen) in Phase 1

BWB/Z-6472, Z-6752 und Z-6776

Wien, 07.01.2025

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundeswettbewerbsbehörde

Radetzkystrasse 2, 1030 Wien

Stand: Jänner 2025

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Bundeswettbewerbsbehörde und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an wettbewerb@bwb.gv.at.

Inhalt

1 Die Zusammenschlussvorhaben	4
2 Verfahrensgang	6
3 Relevante Märkte.....	8
3.1 Transportbeton.....	8
3.1.1 Vorbringen der Anmelderinnen.....	9
3.1.2 Entscheidungspraxis	10
3.1.3 Erkenntnisse aus der Marktbefragung	12
3.1.4 Lieferdatenanalyse	16
3.1.5 Einschätzung der BWB.....	20
3.2 Zement und Zuschlagstoffe	23
4 Wettbewerbliche Beurteilung	27
4.1 Hohe Marktanteile und Konzentrationszunahme.....	27
4.2 Befragte Marktteilnehmer erwarteten Preiserhöhungen und eine Abschwächung des Wettbewerbs	32
4.3 Kapazitäten und Markteintritte.....	33
4.4 Schlussfolgerungen.....	34
5 Abhilfemaßnahmen.....	36
5.1 Simulation der Abhilfemaßnahmen	36
5.2 Wortlaut der Verpflichtungszusagen	41
6 Zusammenfassung.....	44

1 Die Zusammenschlussvorhaben

- (1) Gegenstand dieses Prüfberichts sind insgesamt drei Zusammenschlussvorhaben der Südbayerischen Portland-Zementwerk Gebr. Wiesböck & Co GmbH („**Rohrdorfer**“ oder „**Erwerberin**“). Die Erwerbsvorgänge betreffen zwei Unternehmen mit dem Namen „Asamer“: Zum einen ASAMER Kies- und Betonwerke GmbH („**AKB**“ oder „**Asamer OÖ**“) und zum anderen Asamer Baustoffe Holding GmbH & Co. KG (zusammen mit seiner Komplementärin „**ABHO**“ oder „**Asamer Wien**“). Eine kartellrechtliche Verbundenheit gem § 7 Abs 1 Z 4 KartG zwischen diesen beiden Asamer-Unternehmen wurde unter BWB/Z-6748¹ angemeldet. Rohrdorfer beabsichtigte jeweils gemeinsame Kontrolle an diesen beiden Asamer-Unternehmen (auch „**Zielunternehmen**“) zu erwerben. Gemeinsam werden Rohrdorfer und die Zielunternehmen im Folgenden als „**Anmelderinnen**“ oder „**Parteien**“ bezeichnet.
- (2) Erwerberin ist Rohrdorfer, ein deutsches Unternehmen, welches in den Bereichen Herstellung und Vertrieb von Zement, Transportbeton, Sand und Kies (Zuschlagstoffe) sowie Betonfertigteilen und Betonwaren tätig ist. In Österreich ist Rohrdorfer insbesondere mit zahlreichen Transportbeton- und Kieswerken sowie einem Zementwerk in Gmunden tätig.
- (3) Die Zielunternehmen sind jeweils Unternehmen der Asamer Stränge in Oberösterreich bzw Wien: AKB ist insbesondere in den Bereichen Herstellung und Vertrieb von Zuschlagstoffen und Transportbeton tätig und erbringt darüber hinaus Leistungen in den Bereichen Erdbau, Verfüllung, Abbruch von Bauwerken und im Recycling von Bauschutt. AKB verfügt über mehrere Transportbeton- und Kieswerke in Oberösterreich. Auf der Wiener Seite ist ABHO ebenfalls in der Herstellung und dem Vertrieb von Transportbeton tätig und verfügt über ein Zementwerk in der Slowakei.
- (4) Die Bundeswettbewerbsbehörde („**BWB**“) hat daher folgende Zusammenschlussvorhaben geprüft:

¹ <https://www.bwb.gv.at/zusammenschlusse/2024/6794>.

- Die Anmeldung vom 10.01.2024 (BWB/Z-6472) des beabsichtigten Erwerbs durch Rohrdorfer von 49% der Anteile an und gemeinsamer Kontrolle über AKB²;
 - Die Anmeldung vom 28.10.2024 (BWB/Z-6752) des beabsichtigten Erwerbs von 49% der Anteile und gemeinsamer Kontrolle über die ABHO, bestehend aus den Unternehmen der Asamer Wien-Seite.³
 - Die Anmeldung vom 21.11.2024 (BWB/Z-6776) des (erneuten) beabsichtigten Erwerbs durch Rohrdorfer von 49% der Anteile an und gemeinsamer Kontrolle über AKB.⁴
- (5) Das Zusammenschlussvorhaben BWB/Z-6472 hätte nach Ansicht der BWB insbesondere höhere Preise oder schlechtere Konditionen für Abnehmer von Transportbeton in Oberösterreich zu Folge gehabt. Auch bezüglich möglicher koordinierter Effekte dieses Vorhabens hatte die BWB Bedenken. Nachdem sich die wettbewerblichen Bedenken der BWB im kartellgerichtlichen Verfahren bestätigten und auch etwaige koordinierte Effekte vom Sachverständigen nicht ausgeschlossen werden konnten, zogen die Anmelderinnen die Anmeldung (BWB/Z-6472) zurück und bekundeten ihr weiterhin bestehendes Interesse an der Durchführung dieses Vorhabens sowie ihre Pläne bezüglich Asamer Wien (sh dazu unter Punkt 2).
- (6) In der Folge kam es zu weiteren Transaktionen im Rahmen dieser geplanten Kontrollenerwerbe bei Asamer OÖ und Asamer Wien durch Rohrdorfer, welche als Voraussetzung für deren Freigabe bzw als Konsequenz der Ermittlungen der BWB angemeldet wurden: (i) eine Entflechtung zwischen Asamer Wien und der Strabag SE (BWB/Z-6698⁵, „**Strabag-Entflechtung**“) und (ii) eine Veräußerung der Rohrdorfer Transportbetonwerke in Linz und Wels an die Ing. Hans Bodner Baugesellschaft mbH & Co KG („**Bodner**“) (BWB/Z-6766⁶, „**Bodner Transaktion**“). Diese strukturellen Maßnahmen senkten die gemeinsamen Marktanteile der beteiligten Unternehmen auf den relevanten Transportbetonmärkten signifikant.

² <https://www.bwb.gv.at/zusammenschluesse/2024/6518>.

³ <https://www.bwb.gv.at/zusammenschluesse/2024/6798>.

⁴ <https://www.bwb.gv.at/zusammenschluesse/2024/6822>.

⁵ <https://www.bwb.gv.at/zusammenschluesse/2024/6744>.

⁶ <https://www.bwb.gv.at/zusammenschluesse/2024/6812>.

2 Verfahrensgang

- (7) Das „erste“ Zusammenschlussvorhaben wurde am 10.01.2024 bei der BWB unter BWB/Z-6472 angemeldet. Bei diesem Zusammenschlussvorhaben beabsichtigte Rohrdorfer den Erwerb von 49% der Anteile an und gemeinsamer Kontrolle über AKB. Am 31.01.2024 beantragte Rohrdorfer gem § 11 Abs 1 KartG die Verlängerung der Frist zur Stellung eines Prüfungsantrages um zwei Wochen, die Frist verlängerte sich sohin bis 21.02.2024. Die BWB stellte am 21.02.2024 nach umfangreichen Ermittlungen und Marktbefragungen einen Antrag auf Prüfung des Zusammenschlusses durch das Kartellgericht. Im folgenden Verfahren (25 Kt 2/24t und 25 Kt 3/24) beauftragte das Gericht einen wettbewerbsökonomischen Sachverständigen, welcher die wettbewerblichen Bedenken der BWB grundsätzlich bestätigte und in der Folge auch Stellung zu möglichen Abhilfemaßnahmen bezog. Rohrdorfer zog die Anmeldung daraufhin am 12.07.2024 zurück und kündigte an, das Vorhaben (sowie das Vorhaben bezüglich Asamer Wien) in modifizierter Form erneut anmelden zu wollen.
- (8) In weiterer Folge wurden Pränotifikationsgespräche zwischen den Anmelderinnen, der BWB und dem Bundeskartellanwalt (zusammen „**die Amtsparteien**“) geführt. Die Anmelderinnen schlugen – in Anknüpfung an das Gerichtsverfahren – weitere Auflagenszenarien vor, um die wettbewerblichen Bedenken auszuräumen und eine Freigabe der Zusammenschlussvorhaben in Oberösterreich und Wien zu erreichen. Die BWB hatte insbesondere bei den gemeinsamen Marktanteilen der beteiligten Unternehmen auf den Transportbetonmärkten in Oberösterreich und Wien Bedenken.
- (9) Auf Basis dieser Pränotifikationsgespräche wurde am 28.08.2024 bei der BWB die Strabag-Entflechtung angemeldet (BWB/Z-6698). Im Rahmen dieser Transaktion erwarb die Strabag SE die alleinige Verfügungsgewalt über die zuvor von Asamer Wien betriebenen Transportbetonwerke in Simmering (Wildpretstraße 5, 1110 Wien), auf Basis eines asset deals, und Gerasdorf (Viktor Kaplan-Straße 2, 2201 Gerasdorf bei Wien), durch Beendigung eines Pachtvertrags; im Gegenzug übernahm Asamer Wien die 30,93% der Anteile an der ABHO, die von der Strabag SE und Strabag AG gehalten wurden. Diese Entflechtung hatte eine dekonzentrierte Wirkung auf dem Wiener Markt für Transportbeton.
- (10) Vor diesem Hintergrund wurde am 28.10.2024 das „zweite“ Zusammenschlussvorhaben Rohrdorfer/Asamer Wien (BWB/Z-6752) bei der BWB angemeldet. Die

Strabag-Entflechtung sowie die Verpflichtungszusagen der Anmelderinnen im Rahmen dieser Anmeldung ermöglichten die Freigabe dieses Vorhabens. Das Durchführungsverbot ist mit Wirkung vom 26.11.2024 weggefallen, die Transaktion unterliegt allerdings einer zeitlichen Beschränkung (sh dazu unter Punkt (73)).

- (11) Am 15.11.2024 wurde bei der BWB der Erwerb der von Rohrdorfer betriebenen Transportbetonwerke in Linz (Aigengutstraße 26, 4020 Linz) und Wels (Albrechtstraße 100, 4600 Wels) durch Bodner unter BWB/Z-6766 angemeldet. Die Amtsparteien haben keinen Prüfungsantrag gestellt und das Durchführungsverbot ist somit mit Wirkung vom 13.12.2024 weggefallen. Durch dieser Transaktion fallen die gemeinsamen Marktanteile von Rohrdorfer und AKB in Linz und Wels deutlich geringer aus (sh Punkt 5.1).
- (12) Am 21.11.2024 wurde schließlich das „erste“ Zusammenschlussvorhaben Rohrdorfer/Asamer OÖ unter BWB/Z-6776 erneut angemeldet (vormals BWB/Z-6472). Vor dem Hintergrund der Veräußerung der Rohrdorfer Transportbetonwerke in Linz und Wels (BWB/Z-6766) sowie der Verpflichtungszusagen der Anmelderinnen im Rahmen der Anmeldung (sh dazu Kapitel (73)) wurde das Zusammenschlussvorhaben in Phase I freigegeben, unterliegt jedoch ebenfalls einer zeitlichen Beschränkung.

3 Relevante Märkte

- (13) Sowohl Rohrdorfer als auch Asamer produzieren und vertreiben Transportbeton und Zuschlagstoffe in Oberösterreich bzw in und um Wien. Rohrdorfer betreibt zudem ein Zementwerk in Österreich.
- (14) Auf den Märkten für Transportbeton wäre es durch die ursprünglich angemeldeten (bzw angekündigten) Zusammenschlussvorhaben zu hohen gemeinsamen Marktanteilen gekommen (sh 4.1). Die BWB hat bei der Prüfung der Zusammenschlussvorhaben daher insbesondere die horizontalen Marktverhältnisse bei Transportbeton näher ermittelt.
- (15) Durch die Aktivität der Erwerberin im Bereich Zement waren auch vertikale Effekte zu prüfen, darunter insbesondere mögliche Abschottungswirkungen hinsichtlich des Bezugs von Zement für die Herstellung von Transportbeton. Daher ermittelte die BWB auch zur Marktabgrenzung bei Zement.
- (16) Auch die Märkte für Zuschlagstoffe wurden aufgrund potentieller vertikaler Abschottungswirkungen im Rahmen der umfangreichen Ermittlungen der BWB geprüft. Die Ermittlungen ergaben dabei ua Hinweise für eine engere geographische Marktabgrenzung, als diese von den Anmelderinnen vorgenommen wurde.

3.1 Transportbeton

- (17) Transportbeton ist ein Baustoff, der aus einem Gemisch aus Zement, Gesteinskörnungen, Wasser und Zuschlagstoffen hergestellt wird und im Hoch- und Tiefbau Verwendung findet. Transportbeton ist außerhalb der Baustelle hergestellter Beton, der in flüssigem Zustand mittels Mischfahrzeugen zu den Baustellen gefahren und vor Ort in die Baustelle eingebracht wird, wo er sich verfestigt. Da sich Transportbeton aus technischer Sicht innerhalb von ein bis zwei Stunden nach der Herstellung verfestigt, muss er innerhalb kurzer Zeit verarbeitet werden.⁷ Daraus

⁷ Gemäß ÖNORM B4710-1 beträgt die Verarbeitungszeit von Transportbeton 105 Minuten.

ergibt sich, dass Transportbeton nur begrenzt weit lieferbar ist und daher auf lokalen Märkten verkauft wird.

- (18) Die Parteien sind in ihren Anmeldungen jeweils von einem einheitlichen Produktmarkt für Transportbeton ausgegangen, welcher nicht weiter nach Qualitätsklassen zu segmentieren ist. Die ständige Rechtsprechung der Europäischen Kommission („EK“), die Ermittlungen der BWB und der Befund des Sachverständigen untermauern diese sachliche Marktabgrenzung. Es bestand daher zwischen den Anmelderinnen und der BWB Einigkeit über den sachlich relevanten Markt.
- (19) Zur Ermittlung der Wettbewerbskräfte, denen die an diesen Zusammenschlüssen beteiligten Unternehmen ausgesetzt sind, musste der Markt daher in räumlicher Hinsicht abgegrenzt werden. Diesbezüglich gab es eine Abweichung zwischen den Angaben der Anmelderinnen und den Ermittlungsergebnissen der BWB, welche im Folgenden dargestellt werden.

3.1.1 Vorbringen der Anmelderinnen

- (20) Die Anmelderinnen stellten in den jeweiligen Anmeldungen in räumlicher Hinsicht auf den oberösterreichischen Zentralraum (dh Raum Linz-Wels, sh Abbildung 1) bzw den Großraum Wien ab. Diese geographische Marktabgrenzung ergebe sich aus einer Radienziehung mit jeweils 25 bzw 40 km Luftlinie rund um die Transportbeton-Werke von Rohrdorfer und AKB bzw ABHO.

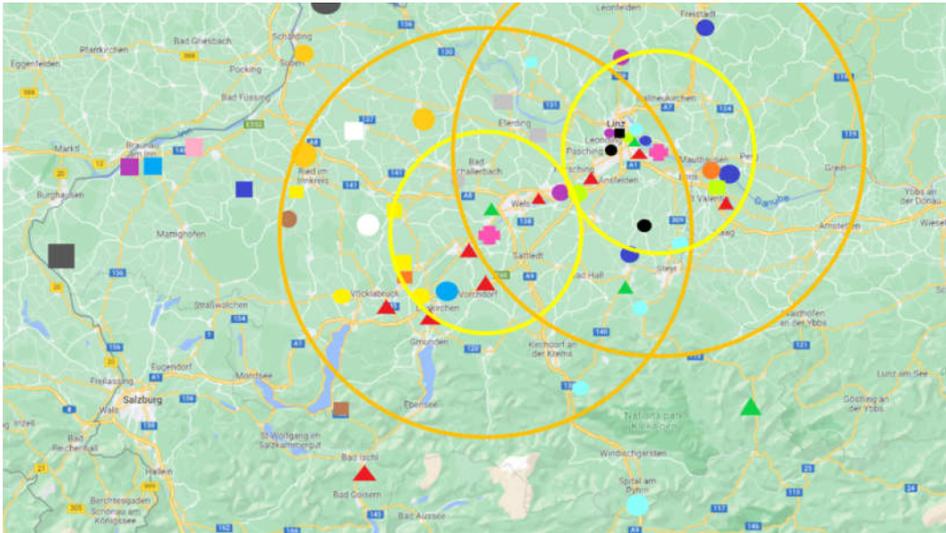


Abbildung 1: Geographische Marktabgrenzung in Linz-Wels lt Anmelderinnen (Darstellung Anmelderinnen)

3.1.2 Entscheidungspraxis

- (21) Die EK berücksichtigte bei der Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes für Transportbeton in ihren bisherigen Entscheidungen diverse Faktoren: Die technisch begrenzte Haltbarkeitsdauer von Transportbeton iVm den Straßenverbindungen im Umkreis der Werke und der Fließgeschwindigkeit des Verkehrs, den klimatischen Bedingungen und den steigenden Lieferkosten. Da diese Faktoren die maximale Lieferdistanz begrenzen, nahm die EK in der bisherigen Entscheidungspraxis lokale Marktabgrenzungen vor.⁸ Die genaue Abgrenzung variiere dabei je nach Einzelfall: Beispielsweise sei in Stadtgebieten bzw in dicht besiedelten Gebieten verkehrsbedingt von engeren Radien und in weniger dicht besiedelten Gebieten von weiteren Radien um ein Werk auszugehen.⁹
- (22) In diversen von der EK durchgeführten Marktbefragungen wurde von befragten Herstellern und Abnehmern diesbezüglich bestätigt, dass Transportbeton nicht über bestimmte Distanzen hinaus geliefert werden könne und dass der Großteil der Lieferungen innerhalb eines Radius von 25 km ab Werk erfolge.¹⁰

⁸ COMP/M.7054 – *Cemex/Holcim*, Rz 320; COMP/M.4719 – *Heidelbergcement/Hanson*, Rz 29.

⁹ COMP/M.9316 – *Peab/Yit's Paving and Mineral Aggregates Business*, Rz 96.

¹⁰ COMP/M.7054 – *Cemex/Holcim*, Rz 322-324.

- (23) Ähnliche Erhebungen wurden vom Bundeskartellamt („**BKartA**“) in einer 2017 durchgeführten Sektoruntersuchung¹¹ vorgenommen. Das BKartA untersuchte dabei die tatsächlichen Ausweichmöglichkeiten der Verbraucherinnen und Verbraucher, geographische und verkehrstechnische Gegebenheiten und die tatsächlichen Lieferströme in ausgewählten Gebieten. Je nach Werksstandort ergaben die genannten Faktoren voneinander abweichende Einzugsgebiete für Transportbetonwerke, die oftmals mit einem 25 Luftlinienkilometer-Radius ab Werk abgegrenzt wurden, in Ausnahmefällen wurden 50 km-Radien um die Werke gezogen.¹²
- (24) In rezenten Fällen wurden Märkte auch anhand von Einzugsgebieten (*catchment areas*) – auf welche auch typischerweise bei der Marktabgrenzung bei Transportbeton abgestellt wird – basierend auf einer bestimmten Entfernung (Isodistance; bspw Straßenkilometer) oder Wegzeit (Isochrone; bspw Fahrzeit in Minuten) ermittelt.¹³
- (25) Die EK tendiert dabei auf Märkten mit kundenspezifisch unterschiedlichen Preisen dazu, die Lieferradien ausgehend von den betroffenen Kundenstandorten abzugrenzen. Gleichsam wird festgehalten, dass dies in manchen Fällen schwierig ist, zB weil die Kundinnen und Kunden zahlreich und ihre Standorte verstreut sind,

¹¹ BKartA, Sektoruntersuchung Zement und Transportbeton (Aktenzeichen: B1-73/13), 2017.

¹² BKartA, Sektoruntersuchung, Rz 114; zu vergleichbaren Ergebnissen kam die britische Competition Commission in ihrem Report „Aggregates, cement and ready-mix concrete market investigation“ aus dem Jahr 2014, Rz 5.104; größere Distanzen von zB 50 km sind bspw in Gebieten wie Norwegen/Schweden möglich.

¹³ Bspw grenzte die CMA 2020 die lokalen Transportbetonmärkte anhand von Einzugsgebieten anhand der Fahrzeit ab, innerhalb welcher 80% der durchschnittlichen Verkäufe erzielt wurden. Die relevanten lokalen Märkte lagen demnach innerhalb von 29 Minuten Fahrtzeit, sh CMA/ME/6862-19 - *Breedon Group plc/Cemex*, Rz 112-114. Auch in anderen Sektoren wurde zuletzt häufig auf Einzugsgebieten auf Basis von Straßenkilometern oder Fahrminuten abgestellt. Einen Überblick der bisherigen Entscheidungspraxis bei Supermärkten findet sich bspw in BWB, Branchenuntersuchung Lebensmittel, Abschnitt 6.1.3.1; Sh dazu auch *Erharter in Egger/Harsdorf* (Hrsg), Kartellrecht (2022) § 23, Rz 31.

weshalb ggf annäherungsweise Lieferradien anhand von Anbieterstandorten abgegrenzt werden.¹⁴ Auch das Bundeskartellamt nimmt als Ausgangspunkt vereinfachend an, dass sich der räumlich relevante Markt auf einen Umkreis von etwa 25 km um das bzw die zu erwerbenden Transportbetonwerke erstreckt.¹⁵

- (26) Zusammenfassend gehen also sowohl die EK als auch nationale Kartellbehörden davon aus, dass der geographische Markt grundsätzlich lokal abzugrenzen ist und approximativ mit einem Radius von 25 km-Luftlinie bzw Straßenkilometern um das jeweilige Werk abgebildet werden kann, eine endgültige Abgrenzung jedoch einzelfallabhängig ist.¹⁶

3.1.3 Erkenntnisse aus der Marktbefragung

- (27) Im Zuge ihrer Ermittlungen zu BWB/Z-6472 hat die BWB Wettbewerberinnen und Wettbewerber und Abnehmerinnen und Abnehmer auf dem Markt für Transportbeton in Oberösterreich befragt (sh dazu auch Rz (66)). Im Folgenden werden die für die geographische Marktabgrenzung des Transportbetonmarktes relevanten Erkenntnisse geschildert.

Befragung der Mitbewerberinnen und Mitbewerber

- (28) Befragt nach den ausschlaggebenden Faktoren der Lieferdistanz für Transportbeton, wurden am häufigsten die begrenzte Haltbarkeit und Lieferkosten genannt. Übereinstimmend gaben die Mitbewerberinnen und Mitbewerber an, dass Lieferkosten eine Lieferung über weitere Distanzen unwirtschaftlich machen würden. Zusammen mit den technischen Voraussetzungen von Transportbeton seien die

¹⁴ Sh Mitteilung der Kommission - Bekanntmachung der Kommission über die Abgrenzung des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Union, ABl. C, C/2024/1645, 22.2.2024 („MDN“), Rz 73.

¹⁵ BKartA, Sektoruntersuchung, Rz 112 ff.

¹⁶ COMP/M.7252 – *Holcim/Lafarge*, Rz 286; ebenso das BKartA in seiner Sektoruntersuchung, Rz 112; ebenso COMP/M.7054 – *Cemex/Holcim Assets*, Rz 325; eine engere Abgrenzung (15km ab Werk) wurde bspw im Stadtgebiet von Barcelona von der spanischen Wettbewerbsbehörde in C/1249/21 – *Grupo Cemento Molins S.A./J. Riera S.A./Hanson Hispania Hormigones S.A./Hanson Hispania S.A.U*, Rz 27, vorgenommen.

Lieferkosten also die Hauptgründe dafür, möglichst kurze Lieferwege anzustreben.¹⁷

- (29) Befragt nach der Maximaldistanz für die Lieferung von Transportbeton gaben die Befragten an, dass die Maximalentfernung zwischen Transportbetonwerk und Projektstandort 38,5 km (Durchschnitt) betrage. Ein Mitbewerber führte ergänzend beispielsweise aus, dass man ab einer Entfernung von über 40 Straßenkilometern zwischen Werksstandort und Projektstandort aufgrund der hohen Lieferkosten nicht mehr konkurrenzfähig sei. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit des Mischwagens von 35-40 km/h sowie der Beladung am Werk und Verarbeitung des Betons auf der Baustelle ergäben sich maximal 40 km. Eine technisch mögliche Erstreckung dieser Distanz durch Zugabe von Zusatzstoffen sei aufgrund der Zusatzstoff-, Personal- und Anfahrtkosten wirtschaftlich nicht sinnvoll. Andere Mitbewerberinnen und Mitbewerber gaben an, dass die Distanz von 40 Kilometern nur dann erreichbar sei, wenn das Straßennetz dies zulasse.
- (30) Die befragten Transportbetonproduzentinnen und -produzenten setzen durchschnittlich [80-85]% ihrer ausgelieferten Menge an Transportbeton in einem Umkreis von 25 Straßenkilometern ab Werk ab. Beinahe die gesamte gelieferte Menge der Transportbetonwerke wird innerhalb eines Radius von 40 Straßenkilometern abgesetzt ([95-100]%). Diese Anteile weisen Unterschiede zwischen den einzelnen Gebieten in Oberösterreich auf. Aus Tabelle 1 geht hervor, dass der Anteil der abgesetzten Mengen innerhalb eines Radius von 25 Straßenkilometern in urbanen Gebieten (in der NUTS-3-Region Linz-Wels mit [85-90]%) höher ausfällt als in ländlichen/gebirgigen Gebieten (Steyr-Kirchdorf mit [60-65]%) und Traunviertel mit [75-80]%). Die Transportbetonwerke im Stadtgebiet Linz weisen zudem einen nochmals höheren Anteil der abgesetzten Mengen innerhalb von 40 Straßenkilometern auf als das NUTS-3-Gebiet Linz-Wels ([95-100]%).¹⁸

¹⁷ Folgende Aussagen wurden von Konkurrentinnen und Konkurrenten getätigt: „Technische Anforderungen (Verarbeitbarkeit des Frischbetons) schränken die maximale Transportentfernung ein“; „Die maximale Entfernung hängt stark von der Dichte der Transportbetonwerke und der Besiedlung ab. [...] Die Transportkosten im Stadtgebiet liegen bei ca EUR 20/m³ und können bis auf EUR 30/m³ je nach Entfernung und Auslastung des LKWs betragen“; „Bei größeren Stecken werden die Lieferungen aus unserer Sicht durch die höheren Transport- und Betonchemiekosten unwirtschaftlich.“

¹⁸ Antworten zur Befragung der Wettbewerberinnen und Wettbewerber.

Gebiet	NUTS-3-Code	25KM	40KM	Anzahl Werke
Innviertel	AT311	[75-80]%	[95-100]%	10
Linz-Wels	AT312	[85-90]%	[90-95]%	15
Linz	-	[85-90]%	[95-100]%	4
Mühlviertel	AT313	[90-95]%	[95-100]%	5
Steyr-Kirchdorf	AT314	[60-65]%	[95-100]%	6
Traunviertel	AT315	[75-80]%	[95-100]%	3

Tabelle 1: Anteil der abgesetzten Mengen innerhalb von 25 bzw. 40 Straßenkilometern
(Antworten Befragung Wettbewerberinnen und Wettbewerber)

- (31) Angebotsseitig lässt sich aus der Befragung zusammenfassend ableiten, dass die maximale Entfernung zwischen Transportbetonwerk und Projektstandort in Oberösterreich etwa bei 40 Straßenkilometern liegen dürfte, aber der Großteil des Absatzes innerhalb von 25 Straßenkilometern abgesetzt wird. Neben der mit der Distanz zunehmenden Lieferkosten stellten sich vor allem das Verkehrsaufkommen, die Besiedlungsdichte und die Straßenverbindungen als wesentliche Faktoren heraus.

Befragung der Abnehmerinnen und Abnehmer von Transportbeton

- (32) Im Zuge ihrer Ermittlungen hat die BWB auch 109 der wichtigsten Kundinnen und Kunden von Rohrdorfer und/oder AKB für Transportbeton in Oberösterreich befragt. Auch nachfrageseitig wurde die Distanz zum Transportbetonwerk sowie die damit in Verbindung stehende zeitgerechte Lieferung als wesentliche Faktoren für den Bezug angegeben.¹⁹ Unmittelbar in der Nähe gelegene Transportbetonwerke seien im Raum Linz/Wels wichtig, da zeitgerechte und verlässliche Lieferung bei Abnehmern eine große Rolle bei der Auswahl spielt (siehe Abbildung 2).
- (33) Die befragten Abnehmerinnen und Abnehmer von Transportbeton gaben im Durchschnitt eine Maximalentfernung von 37,81 Straßenkilometern zwischen Transportbetonwerk und Lieferort an (Median 40 Straßenkilometer). In Gebieten

¹⁹ Ein Kunde gab bspw an: „Die Entfernung spielt insbesondere im Zusammenhang mit dem Abbindeprozess des Betons eine wesentliche Rolle.“; Ein anderer gab an: „Im Zentralraum ist es gut, wenn der Beton nicht so weit geliefert werden muss. Das ist mir deshalb wichtig, weil viel Verkehr bedeutet meistens Verzögerungen. Hierbei entstehen dann unnötige Stehzeiten und zusätzlich Kosten.“

mit höherem Verkehrsaufkommen seien aufgrund verkehrsbedingter Lieferverzögerungen eher kürzere Distanzen erforderlich. Dies betreffe insbesondere das Stadtgebiet Linz und dessen Umland.²⁰ Umgekehrt ermöglichen höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten (bspw auf Autobahnen/Bundesstraßen ohne Stau) längere Distanzen. Längere Fahrtzeiten als max. 1 - 2 Stunden seien aufgrund der Kosten allerdings unwirtschaftlich.

- (34) Befragt nach den Faktoren, die bei der Wahl des Transportbetonanbieters eine Rolle spielen, wurde die zeitgerechte Lieferung als wesentlichster Faktor angegeben. Daneben wurden Qualität, Preis und Verfügbarkeit als besonders wichtig eingestuft (siehe Abbildung 2).

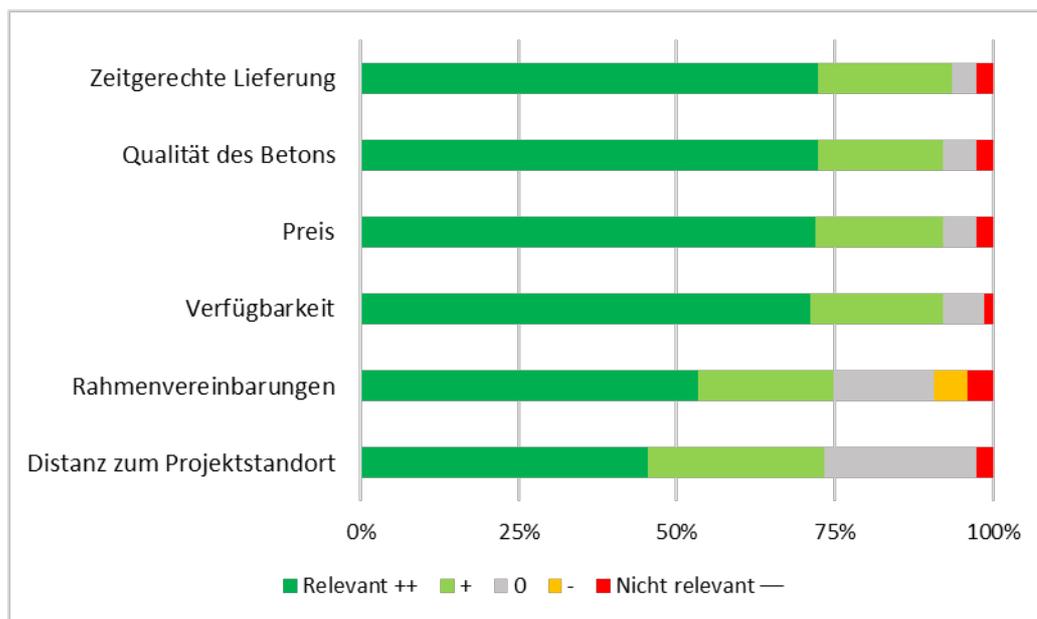


Abbildung 2: Relevante Faktoren bei der Wahl eines Transportbetonwerkes (Antworten Kundenbefragung; N=[75;76])

²⁰ Beispielhaft führte ein Kunde an: „Unsere Antwort von 40 Kilometern ist für den Zentralraum OÖ realistisch angegeben, allerdings kann es im Stadtgebiet und im nahen Umland von Linz verkehrsbedingt zu Verzögerungen kommen.“

3.1.4 Lieferdatenanalyse

- (35) Bei großvolumigen und verderblichen Gütern, wie Transportbeton, werden typischerweise lokale geographische Märkte anhand von Einzugsgebieten abgegrenzt. Während in der Vergangenheit dafür häufig kreisförmige Einzugsradien²¹ herangezogen wurden, wurde zuletzt auch auf Einzugsgebiete auf Basis der Fahrtentfernung (bspw Straßenkilometer eines Mischwagens) oder Fahrzeit abgestellt (siehe auch Abschnitt 3.1.2).²²
- (36) Diese Einzugsgebiete können auf Basis einer Analyse der Lieferdaten ermittelt werden. Die BWB analysierte dazu die von den Parteien übermittelten Lieferdaten für Oberösterreich sowie Wien und Niederösterreich. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass 25 Straßenkilometer um ein Werk als Ausgangspunkt für eine wettbewerbliche Beurteilung herangezogen werden sollten. In Oberösterreich werden innerhalb 20 Straßenkilometern (ausgehend von den Transportbetonwerken) mehr als 80% der Mengen abgesetzt. Bei 70% bzw 90% sind es 15 bzw 25 Straßenkilometer. Ähnliche Distanzen weisen die Werke in Niederösterreich auf, wobei die Distanzen in städtischeren Gebieten (bspw in St. Pölten oder im Umland Wiens) geringer ausfallen. In Wien wird hingegen Transportbeton innerhalb weitaus geringerer Distanzen abgesetzt, 80% (90%) der gesamten Menge wird nicht weiter als 10 Straßenkilometer (15 Straßenkilometer) geliefert (Abbildung 3 verdeutlicht dies anhand von Rohrdorfer Transportbetonwerken im Oberösterreichischen Zentralraum, in Niederösterreich und in Wien).

²¹ COMP/M.7878, *Heidelberg Cement/Schwenk/Cemex Hungary/Cemex Croatia*, Rz 164.

²² CMA/ME/6862-19 - *Breedon Group plc/Cemex*, Rz 112-114; KG 28.04.2009, 27 Kt 45, 46/08 STRABAG/CEMEX (unveröffentlicht); BKartA15.11.2017, B1-47/17, *Schwenk/Opterra*; vgl dazu auch *Erharter* in *Egger/Harsdorf*, § 23, Rz 31.

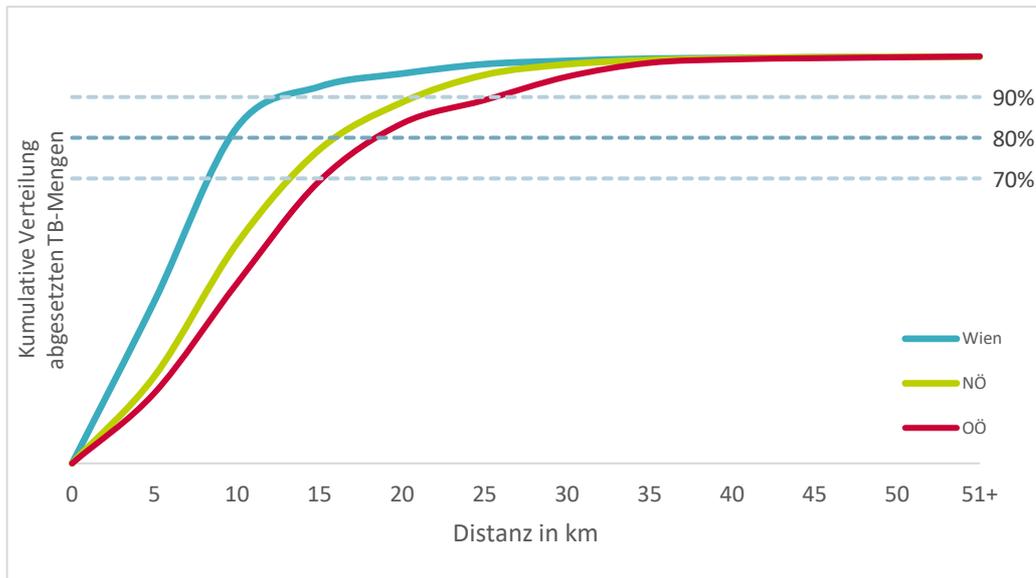


Abbildung 3: Lieferdistanz der Rohrdorfer Transportbetonwerke in den Jahren 2019 bis 2023 (Berechnung der BWB basierend auf Lieferdaten der Parteien)²³

- (37) Die Ergebnisse der Lieferdatenanalyse bekräftigen somit einerseits, dass in den relevanten Regionen Transportbeton hauptsächlich innerhalb einer Entfernung von weniger als 25 Straßenkilometern abgesetzt wird. Andererseits geht daraus auch deutlich hervor, dass in städtischen Gebieten Transportbeton in kürzeren Distanzen geliefert wird als in ländlicheren Gegenden. Dies wird zudem von den unterschiedlichen Aufschlägen für die gefahrenen Kilometer mit einem Mischwagen untermauert. In ländlichen Gegenden fallen diese idR deutlich niedriger aus. Dies veranschaulichen beispielhaft die Zonenaufschläge von Rohrdorfer für Wien, Niederösterreich, Burgenland-Nord/Mitte (siehe Abbildung 4).

²³ Distanzen basieren auf den Liefer-/Frachtzonen, innerhalb welcher die entsprechenden Mengen geliefert wurden. Folglich stellen die in der angezeigten Distanzen Maximalwerte dar. „Wien“ umfasst die Rohrdorfer Transportbetonwerke Kagran, Erdberg Liesing und Stadlau; „NÖ“ die Werke Klosterneuburg, Spillern, Markgrafneusiedl, Wilfersdorf, Traiskirchen, Rohrbach, Bad Fischau, St. Pölten und Michelhausen; „OÖ“ die Werke Wels und Sierning. Werte für das Rohrdorfer Transportbetonwerk in Linz konnten hier nicht berücksichtigt werden, weil die in den übermittelten Daten angeführten Frachtzonen erhebliche Unterschiede zu den Frachtzonen auf der Rohrdorfer Webseite (<https://www.rohrdorfer.at/frachtzonen/>) aufweisen.

Zone	gefährte Kilometer mit Fahrmischer	Aufpreis gültig für die Werke:	
		Grafenwörth Michelhausen Mauer bei Amstetten St. Pölten Rohrbach a. d. Gölßen Melk Erdberg Kagran Klosterneuburg Liesing Stadlau	Spillem Retz Wiflersdorf Traiskirchen Bad Fischau Eisenstadt Markt St. Martin Markgrafeusiedl
1	bis 5 km	€ 0,00 / m ³	€ 0,00 / m ³
2	bis 10 km	€ 2,30 / m ³	€ 0,00 / m ³
3	bis 15 km	€ 4,60 / m ³	€ 0,00 / m ³
4	bis 20 km	€ 6,90 / m ³	€ 2,30 / m ³
5	bis 25 km	€ 9,20 / m ³	€ 4,60 / m ³
6	bis 30 km	€ 11,50 / m ³	€ 6,90 / m ³
7	bis 35 km	€ 13,80 / m ³	€ 9,20 / m ³
8	bis 40 km	€ 16,10 / m ³	€ 11,50 / m ³
9	bis 45 km	€ 18,40 / m ³	€ 13,80 / m ³
10	bis 50 km	€ 20,70 / m ³	€ 16,10 / m ³
11	bis 55 km	€ 23,00 / m ³	€ 18,40 / m ³
12	über 55 km	Preis auf Anfrage	Preis auf Anfrage

Abbildung 4: Zonenaufschläge Rohrdorfer Transportbetonwerke für Wien, Niederösterreich, Burgenland-Nord/Mitte²⁴

- (38) In Oberösterreich ergab die Lieferdatenanalyse zudem signifikante Überlappungen zwischen Rohrdorfer und AKB (anhand der mit 25-Straßenkilometern gebildeten Lieferradien; hellblau markierte Gebiete in Abbildung 5), insbesondere im Raum Linz-Wels. Es handelt sich hierbei um das von der Transaktion BWB/Z-6472 besonders betroffene Einzugsgebiet.²⁵ Überlappungsgebiete zwischen den Parteien ergeben sich jedoch über dieses Gebiet hinaus auch im Traunviertel, im Salzkammergut und im Mühlviertel.

²⁴ Siehe Rohrdorfer Preisliste 2024 Transportbeton für Wien, Niederösterreich und Burgenland-Nord/Mitte, S 10 - zuletzt abgerufen am 09.12.2024.

²⁵ Vgl die Vorgehensweise der Europäischen Kommission in COMP/M.7252 – *Holcim/Lafarge*, Rz 290; vgl hierfür auch die Vorgehensweise des Sachverständigen im Verfahren 27 Kt 45, 46/08-13, 2009 (unveröffentlicht).

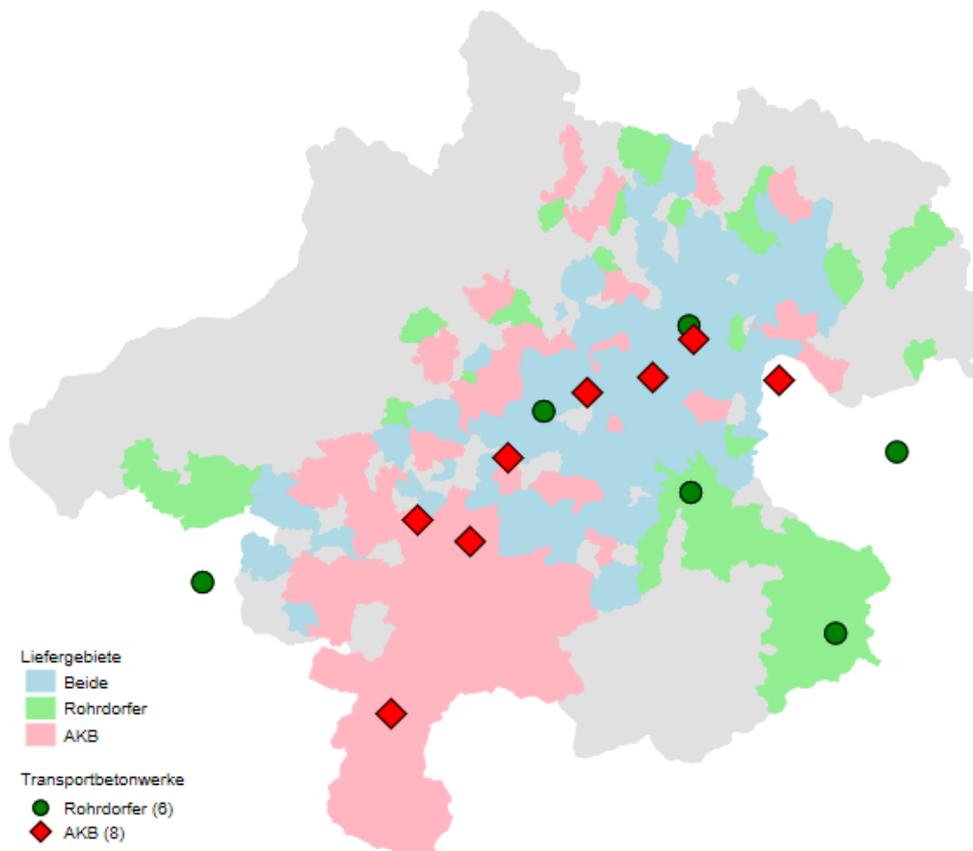


Abbildung 5: AKB/Rohrdorfer-Werke in Oberösterreich und ihre Liefergebiete (Darstellung der BWB der Gebiete mit signifikanten Liefermengen basierend auf Lieferdaten der Parteien)

- (39) Im Raum Wien und Umgebung ergab die Lieferdatenanalyse, dass es auch hier zwischen Rohrdorfer und ABHO zu Überlappungen der Liefergebiete der Werke kommt (sh Abbildung 6). Es handelt sich hierbei um das von der Transaktion BWB/Z-6752 besonders betroffene Einzugsgebiet. Die Überlappungen der Liefergebiete von Rohrdorfer und ABHO ergeben dabei ein ähnliches Gebiet wie die Kernzone der „Stadtregion Wien“.²⁶

²⁶ Sh <https://www.stadtregionen.at/wien>.

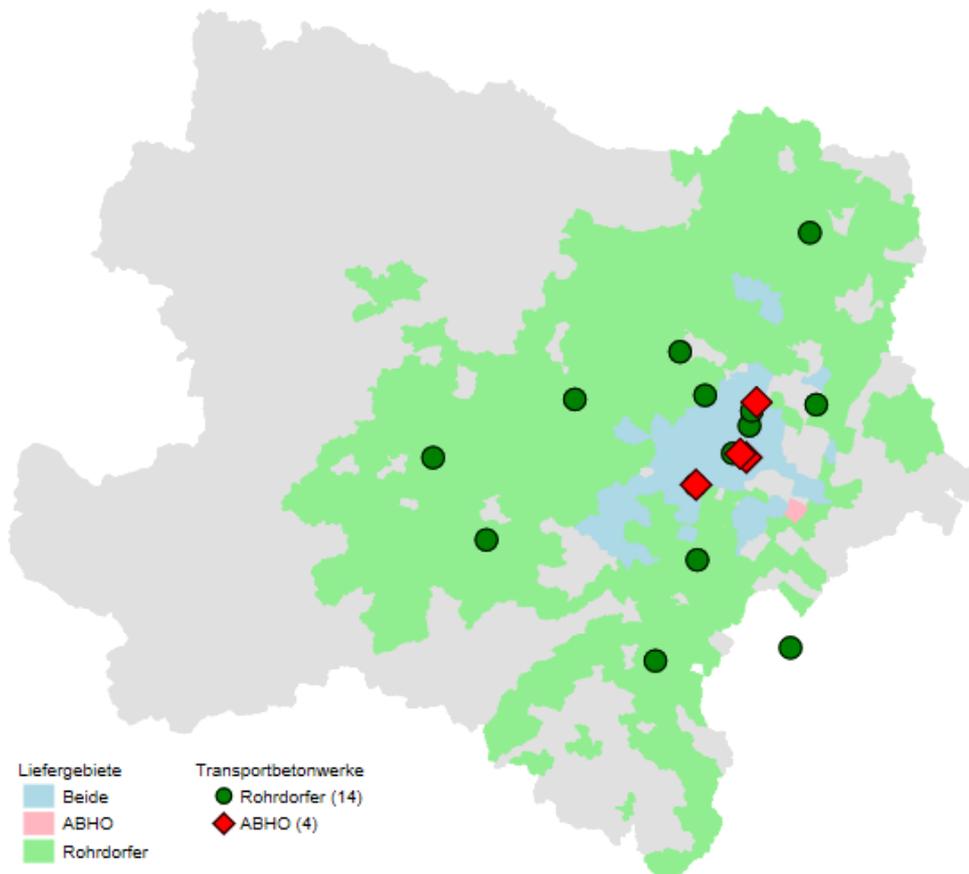


Abbildung 6: ABHO/Rohrdorfer-Werke in und um Wien und ihre Liefergebiete (Darstellung der BWB der Gebiete mit signifikanten Liefermengen basierend auf Lieferdaten der Parteien)

3.1.5 Einschätzung der BWB

- (40) Vor dem Hintergrund der Ermittlungsergebnisse sowie der ständigen Entscheidungspraxis der EK und anderer nationaler Kartellbehörden geht die BWB davon aus, dass bezüglich des räumlich relevanten Marktes für die Herstellung und den Vertrieb von Transportbeton von lokalen Märkten auszugehen ist.
- (41) Der geographisch relevante Markt ist bei Transportbeton primär ausgehend vom Standort der Kundinnen und Kunden abzugrenzen und die Wettbewerbsbedingungen an verschiedenen Kundenstandorten zu beurteilen, da der Standort der Kundinnen und Kunden mitentscheidend für ihre Einkaufskonditionen ist.²⁷ Für die Zwecke der Zusammenschlusskontrolle ist zunächst auf jene Kundenstandorte

²⁷ vgl MDN, Rz 41 und 73; vgl auch Merger Guidelines, U.S. Department of Justice and the Federal Trade Commission (2023), S 46.

abzustellen, auf denen vor der Transaktion die stärksten Berührungspunkte der Parteien bestehen.

- (42) Die stärksten Berührungspunkte der Parteien ergeben sich vor den Zusammenschlüssen im Raum Linz-Wels (auch „**Fokusregion Linz-Wels**“) sowie im Raum Wien und Umgebung (sh Abschnitt 3.1.4 sowie die Analyse der Überlappungsgebiete in Abbildung 5 und Abbildung 6).

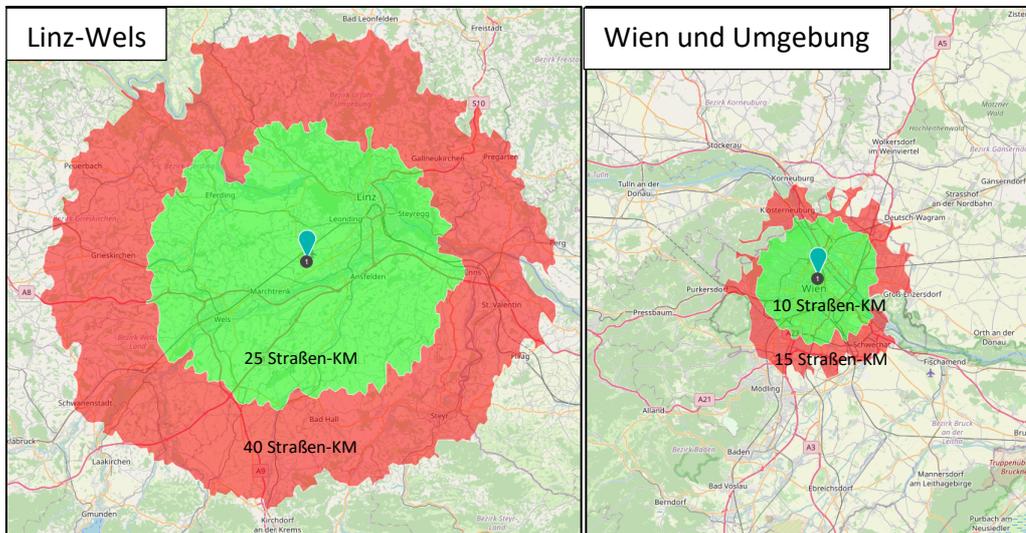


Abbildung 7: Relevante Märkte Linz-Wels (25/40 Straßenkilometer) sowie Wien und Umgebung (10/15; Darstellung BWB)²⁸

- (43) Im Ergebnis war bei den Zusammenschlüssen BWB/Z-6472 (bzw BWB/Z-6776) und BWB/Z-6752 auf einen Lieferradius von **25 Straßenkilometern im Raum Linz-Wels** und **10-15 Straßenkilometern im Raum Wien und Umgebung** als relevanten geographischen Märkten abzustellen (sh Abbildung 7). Dies aus den folgenden Gründen:

- *Erstens*, bestätigen die Erkenntnisse der Marktbefragung und der Lieferdatenanalyse im Wesentlichen die ständige Entscheidungspraxis sowie deren zugrundeliegende Faktoren: Zwar kann in einigen Fällen ein Maximalradius von 40-50 km um ein Werk gezogen werden,²⁹ der Großteil der

²⁸ Die dargestellten Lieferradien wurden mit „Openrouteservice.org“ mit der Option „Gütertransport“ erstellt.

²⁹ Um (potentiellen) Wettbewerbsdruck von Werken innerhalb – zumindest der technisch möglichen – Distanzen zu berücksichtigen, erweiterte die BWB aus diesem Grund in der wettbewerblichen Beurteilung das Gebiet Linz-Wels auf 40 Straßenkilometer.

Umsätze der Transportbetonwerke erfolgt aber innerhalb eines Lieferradius von 10-15 (Wien) bzw 25 (Linz-Wels) Straßenkilometern um das jeweilige Werk. Die Europäische Kommission stellt in ihrer Bekanntmachung über die Abgrenzung des relevanten Marktes in der Regel auf jene geographischen Einzugsgebiete ab, auf die 80 % des Absatzes oder der Kundinnen und Kunden entfallen, wenn entfernungsabhängige Faktoren (wie bspw Transportkosten) eine wichtige Rolle spielen³⁰. Im vorliegenden Fall stützt dies eine enge geographische Marktabgrenzung. In allen untersuchten Regionen liegt der Umsatzanteil in einem Lieferradius von 25 Straßenkilometern bei rund 80%, mit Ausnahme des Raums Steyr-Kirchdorf (sh Tabelle 1 und Abbildung 3). In den Räumen Wien und Linz-Wels liegt der Anteil deutlich darüber bzw werden die 80% bereits innerhalb kürzerer Lieferdistanzen erzielt. Die Rohrdorfer-Werke in Wien erzielen bspw mehr als 80% innerhalb von 10 Straßenkilometern (sh Abbildung 3).

- *Zweitens*, das Heranziehen von Luftlinien-Radien ist im gegenständlichen Fall ungeeignet, um den wirksamen und unmittelbaren Wettbewerbsdruck auf die beteiligten Unternehmen zu erfassen.³¹ Transportbeton wird grundsätzlich auf der Straße transportiert, daher sind Radien auf Basis von Straßenkilometern heranzuziehen.³² Das Ziehen von Kreisen mit 40 km-Luftlinien-Radien um die Mittelpunkte der Werke in Linz und Wels – wie von den Parteien vorgenommen (siehe Abbildung 1) – führt dazu, dass Randwettbewerb in unsachgerechter Weise abgebildet wird, insbesondere wenn die Produktion von Werken in den Außengebieten dieser Kreise zur Gänze dem Markt zugerechnet wird, obwohl diese größtenteils andere Gebiete beliefern (siehe dazu auch Abschnitt 4.1).
- *Drittens*, die geografische Ausdehnung des relevanten Marktes unterscheidet sich zwischen Ballungsräumen und ländlichen Regionen. Die Ver-

³⁰ MDN, Rz 74.

³¹ sh MDN, Rz 6 zum Zweck der Marktdefinition.

³² Erfahrungsgemäß sind tatsächliche Wegstrecken durchschnittlich in etwa 50% weiter als Luftlinien-Distanzen. Je nach Verkehrsinfrastruktur und Topographie können diese Unterschiede jedoch variieren. Folgende Beispiele verdeutlichen diese Unterschiede: Rohrdorfer Linz - Asamer St. Valentin (18 km-Luftlinie, 27 Straßenkilometer, 50% weiter), Rohrdorfer Leogang - Asamer Bad Ischl (75 km-Luftlinie, 140 Straßenkilometer, 87% weiter), Rohrdorfer Weyer - Asamer St. Valentin (45 km-Luftlinie, 65 Straßenkilometer, 44% weiter); gemessen anhand der schnellsten Verbindung lt Google Maps.

kehrsinfrastruktur und die Besiedlungsdichte verringern die Lieferdistanzen in Ballungsräumen signifikant. Dies wird durch die von den Parteien übermittelten Daten zu ihren Absatzmengen getrennt nach Werk und Postleitzahl bestätigt. Sie zeigen engere Lieferradien der Werke in Linz-Wels sowie in und um Wien, und etwas weitere Lieferradien für Werke in Steyr-Kirchdorf, im Traunviertel oder im Weinviertel. Somit erscheint für die Zwecke der Analyse des Wettbewerbs in den Ballungsräumen Wien und Linz-Wels ein weiterer Lieferradius als 25 Straßenkilometer nicht überzeugend. In manchen städtisch geprägten Gebieten ist auf einen engeren Lieferradius abzustellen, dies insbesondere in Wien und Umgebung.³³ In einigen vom Zusammenschluss betroffenen ländlicheren Regionen ist grundsätzlich ein weiterer Lieferradius als 25 Straßenkilometer denkbar, dies aufgrund höherer technisch möglicher Durchschnittsgeschwindigkeiten. Auch die deutlich niedrigeren Aufschläge für die gefahrenen Kilometer eines Mischwagens in ländlicheren Regionen (im Vergleich zu urbanen Gebieten) weisen auf weitere Lieferdistanzen in ländlicheren Gebieten hin (vgl. Abbildung 4).

3.2 Zement und Zuschlagstoffe

Zement

- (44) Zement ist ein feines Pulver, das aus Kalkstein, Aluminosilikat und anderen Bestandteilen hergestellt wird. Zement ist eines der wichtigsten Bindemittel in der Baustoffindustrie und wird insbesondere für die Herstellung von Transportbeton benötigt. Zement wird grundsätzlich in zwei Stufen hergestellt: Normalzemente („Grauzemente“) und Sonderzemente (zB „Weißzement“). Grauzemente machen dabei den Großteil des Absatzes aus, lt. Angaben der Anmelderrinnen ca. 98% des gesamten Zementverbrauchs in Europa.

³³ Im Gespräch mit dem Zielunternehmen wurde die BWB über die durchschnittliche Lieferdistanz von Transportbeton im Raum Linz-Wels informiert, welche 17 km betrage; weiters ist die NUTS-3-Region Linz-Wels österreichweit der Raum mit der höchsten Dichte an Groß- bzw. Mittelstädten (Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Ober%C3%B6sterreichischer_Zentralraum).

- (45) Die Anmelderinnen gingen bei den Zusammenschlussvorhaben jeweils von getrennten sachlichen Märkten für Grauzement und Weißzement aus. In geographischer Hinsicht gingen die Anmelderinnen von einem österreichischen Grauzementmarkt aus.
- (46) Die EK hat in der Vergangenheit getrennte sachliche Märkte für Grauzement und Weißzement definiert und diesen in Kreisen mit Radien von 150 km um ein Zementwerk abgegrenzt, in einigen Fällen wurden auch Radien von bis zu 250 km um ein Zementwerk angenommen.³⁴
- (47) Die BWB befragte im Rahmen der Zusammenschlussprüfung BWB/Z-6472 sowohl Mitbewerberinnen und Mitbewerber als auch Abnehmerinnen und Abnehmer auf dem Markt für Zement. Dabei gaben Erstere an, dass Zement aufgrund steigender Lieferkosten nur begrenzt weit geliefert werde. Hohe Lieferkosten wurden auch nachfrageseitig wiederholt als ausschlaggebende Faktoren genannt. Basierend auf diesen Aussagen der Befragten wurden von der BWB die Lieferkosten von Zement als essentieller Faktor bei der Lieferdistanz für Zement identifiziert. Eine von der BWB durchgeführte Lieferdatenanalyse ergab zudem, dass mehr als 80% der Mengen innerhalb 100 km-Luftlinie abgesetzt werden, wobei der Anteil beim Vertrieb an Dritte nochmals deutlich höher ist.
- (48) Vor diesem Hintergrund scheint eine engere – als von den Parteien vorgenommene – geographische Marktabgrenzung naheliegend. Die genaue geographische Marktabgrenzung wurde aber letztlich seitens der BWB in diesem Fall offengelassen.

Zuschlagstoffe

- (49) Zuschlagsstoffe sind Materialien, die einem Hauptwerkstoff beigemischt werden. Sie werden als Grundstoffe für den Bau von Straßen, Gebäuden und anderen Infrastrukturen und als Rohstoffe für die Herstellung von Produkten wie Beton, Asphalt und Mörtel verwendet. Sie können an Land oder aus dem Meer abgebaut werden („primäre Zuschlagstoffe“), aus Abfallprodukten anderer Bergbau- oder industriellen Dienstleistungen gewonnen („sekundäre Zuschlagstoffe“) oder aus recycelten Quellen wie Abbruchmaterial und Bauabfällen („recycelte Zuschlagstoffe“) hergestellt werden. Primäre Zuschlagsstoffe können in (i) gebrochenes

³⁴ COMP/M.7054 – *Cemex/Holcim Assets*, Rz 39; COMP/M. 7252 – *Holcim/Lafarge*, Rz 56.

Gestein und (ii) Schotter und Sand unterteilt werden. Spezialzuschlagstoffe sind darüber hinaus davon zu unterscheiden.

- (50) Eine abschließende sachliche Marktabgrenzung wurde von den Anmelderinnen jeweils offengelassen, jedoch wurden die Marktanteile für einen gemeinsamen Markt für Zuschlagstoffe angegeben. Auch die BWB hat eine (mögliche) engere sachliche Marktabgrenzung offengelassen.
- (51) Die geographische Marktabgrenzung nahmen die Anmelderinnen dergestalt vor, dass sie als Ausgangspunkt den geographischen Mittelpunkt der AKB-Werke in Oberösterreich bzw der Stadt Wien herangezogen haben, und ausgehend davon Kreise mit einem Radius von 50km/80km (Luftlinie) gezogen haben. So kamen sie zum Ergebnis, dass das Bundesland Oberösterreich bzw der Großraum Wien den geographisch relevanten Markt darstellen (sh Abbildung 8).

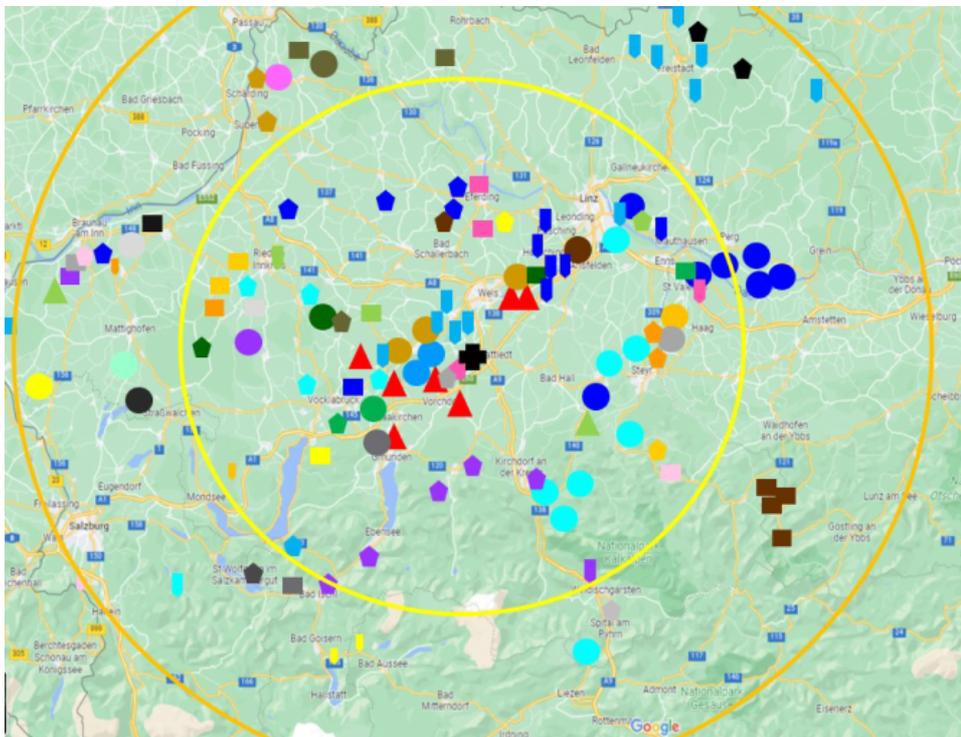


Abbildung 8: Geographische Marktabgrenzung in OÖ für Zuschlagstoffe lt Anmelderinnen (Darstellung Anmelderinnen)

- (52) Die ständige Entscheidungspraxis der EK weist darauf hin, dass die geographische Marktabgrenzung im Einzelfall vorgenommen werden sollte und als Gebiet, in das wirtschaftlich geliefert werden kann, angesehen werden sollte. Dabei kommt es

auch auf die spezifischen geographischen Faktoren und Straßenanbindungen im Umfeld der Werke an.³⁵

- (53) Die Ermittlungen der BWB zu BWB/Z-6472 ergaben, dass die Lieferdistanzen auch bei Zuschlagstoffen aufgrund der Lieferkosten so gering wie möglich gehalten werden. Im Optimalfall stehe ein Transportbetonwerk in bzw nahe einer Kiesgrube. Üblich sei es auch, dass Zuschlagstoffe von nahegelegenen Werken Dritter bezogen werden, wenn diese näher an den Transportbetonwerken liegen als weiter entfernte eigene Kieswerke. Ebenso indizierte die Marktbefragung der BWB kürzere Lieferdistanzen als von den Anmelderinnen vorgebracht.
- (54) Vor diesem Hintergrund erwog die BWB, eine engere geographische Marktabgrenzung vorzunehmen, hat eine genaue Abgrenzung aber letztlich offengelassen.

³⁵ COMP/M.7550 – *CRH/Holcim Lafarge Divestment Business*, Rz 140; COMP/M.9316 – *Peab/Yit's Paving and Mineral Aggregates Business*, Rz 38-48.

4 Wettbewerbliche Beurteilung

- (55) Die Zusammenschlussvorhaben warfen einerseits wettbewerbliche Bedenken aufgrund horizontaler Überschneidungen bei Transportbeton auf, andererseits warfen Zuschlagstoffe und Zement aufgrund (potentieller) vertikaler Beziehungen für die Herstellung von Transportbeton Abschottungsgefahren auf. Der Fokus der Ermittlungen der BWB lag auf den horizontalen Auswirkungen der Vorhaben. Im Folgenden wird daher nur die wettbewerbliche Beurteilung der horizontalen Überschneidungen bei Transportbeton dargestellt, und zwar ohne Rücksichtnahme auf die Strabag-Entflechtung bzw die Veräußerung der Werke in Linz und Wels. Die Auswirkungen jener Transaktionen werden unter 5.1 beschrieben.
- (56) Die Ermittlungen der BWB erhärteten die horizontale Schadenstheorie bei Transportbeton, wonach der Verlust des direkten Wettbewerbs zwischen den fusionierenden Unternehmen zu höheren Preisen und einer eingeschränkten Wechselmöglichkeit für Transportbetonkundinnen und -kunden in den relevanten Märkten geführt hätte.
- (57) Die von den Anmelderinnen vorgenommenen Abhilfemaßnahmen (sh unter Kapitel 5) schwächten die vertikalen Bedenken der BWB hinsichtlich Zement und Zuschlagstoffe ab, da diese aufgrund ihrer dekonzentrativen Wirkung auf der Nachfrageebene möglichen Anreizen einer potentiellen Abschottungsstrategie entgegenwirken. Eine weitere Analyse war deshalb nicht erforderlich.

4.1 Hohe Marktanteile und Konzentrationszunahme

- (58) Üblicherweise erfolgt mithilfe von Marktanteilen und den davon ableitbaren Marktkonzentrationsindizes eine Ersteinschätzung der Marktstruktur und der Marktposition der fusionierenden Unternehmen. Nach § 4 Abs 2 Z 1 KartG trifft das Unternehmen die Beweislast des Nichtvorliegens einer marktbeherrschenden Stellung, wenn es auf einem relevanten Markt einen Anteil von zumindest 30% aufweist.
- (59) Die Anmelderinnen legten in der Zusammenschlussanmeldung Rohrdorfer/AKB (BWB/Z-6472) Marktanteile anhand von Produktionsmengen vor. Dazu summierten sie die *gesamten* Produktionsmengen aller Transportbetonwerke innerhalb

der von ihnen gezogenen Kreise (sh Abbildung 1) um ein geschätztes Marktvolumen zu erhalten. Daraus folgte nach Angabe der Zusammenschlussanmeldung ein gemeinsamer Marktanteil der Parteien von [30-35]%. Dieser Ansatz der Marktanteilsberechnung, insbesondere der vollständigen Zurechnung der Produktionsmengen wurde weder von der BWB geteilt noch konnte er im kartellgerichtlichen Verfahren überzeugen.

- (60) Bei der Berechnung der Marktvolumina war im vorliegenden Fall vielmehr auf die Gesamtnachfrage nach Transportbeton im relevanten Markt abzustellen, daher nicht auf die geschätzte Gesamtproduktion oder Produktionskapazitäten der in den Lieferradius fallenden Werke.³⁶ Da exakte Daten über die Gesamtnachfrage in den relevanten Märkten nicht verfügbar waren, folgte die BWB zur Schätzung des Gesamtmarktvolumens dem methodischen Ansatz der bisherigen Entscheidungspraxis.³⁷ Das Gesamtmarktvolumen basiert bei der Berechnung der BWB auf dem entsprechenden Pro-Kopf-Verbrauch und der Einwohnerzahl in den definierten relevanten Märkten.³⁸ Zusammen mit den von den Anmelderinnen übermittelten Daten der tatsächlich gelieferten Mengen³⁹ ergeben sich die Marktanteile. Zudem ermittelte die BWB ergänzend dazu Marktanteile unter Berücksichtigung von Regionaldaten der Bauwirtschaft.⁴⁰
- (61) In Oberösterreich kamen Rohrdorfer und AKB in der relevanten Fokusregion Linz-Wels gemeinsam auf Marktanteile von [40-45]% (ohne die Veräußerung Linz-Wels). Eine für die wettbewerbliche Beurteilung erforderliche Berücksichtigung weiterer (potentieller) Wettbewerbskräfte erfolgt anhand einer Erweiterung des geographischen Marktes. Aus Tabelle 2 geht hervor, dass die gemeinsamen Marktanteile bei einer Erweiterung auf 40 Straßenkilometer sowie in der NUTS-3-Region Linz-Wels nur geringe Unterschiede zum 25-Straßenkilometer-Gebiet aufwiesen. Die gemeinsamen Marktanteile lagen somit in der Fokusregion Linz-Wels

³⁶ Sh auch MDN, Rz 105 und 109; „[...] die Gesamtgröße des Marktes und den Marktanteil jedes Anbieters in der Regel auf der Grundlage der Verkäufe [...] der relevanten Produkte in dem relevanten geografischen Gebiet berechnen.“; Vgl dazu auch Erharter in Egger/Harsdorf, § 21, Rz 2.

³⁷ Ua Comp/M.7252 - Holcim/Lafarge, ua Rz 289; CMA/ME/6862-19 - Breedon Group plc/Cemex, Rz 161ff.

³⁸ Vgl Erharter in Egger/Harsdorf, § 21, Rz 10.

³⁹ Vgl MDN, Rz 105. Vgl dazu auch Erharter in Egger/Harsdorf, § 21, Rz 2.

⁴⁰ Bei den verwendeten Zahlen für die Bauwirtschaft handelt es sich um die von der Statistik Austria veröffentlichte regionale Bruttowertschöpfung in der Bauwirtschaft gem ÖNACE-2008-Klassifikation F (Bau), welche nach Ansicht der BWB dafür die besten verfügbaren Daten sind.

– unabhängig von der Radiusziehung – deutlich über 30%, wodurch die Marktherrschungsvermutung jedenfalls erfüllt war.

		Marktanteile			HHI Delta
		Rohrdorfer	AKB	Gemeinsam	
Fokusregion Linz-Wels	25 Straßen-KM	[10-20]%	[30-40]%	[40-50]%	[700-750]
	40 Straßen-KM	[10-20]%	[20-30]%	[40-50]%	[650-700]
NUTS3-Region Linz-Wels (AT312)		[10-20]%	[30-40]%	[40-50]%	[700-750]

Tabelle 2: Gemeinsame Marktanteile und HHI-Delta-Werte in Linz-Wels (Berechnungen der BWB auf Basis der Lieferdaten der Parteien)

- (62) Ein häufig verwendetes Maß zur Messung des Konzentrationsgrades ist der Herfindahl-Hirschman-Index (HHI). Der HHI wird durch die Summe des Quadrates der jeweiligen Marktanteile sämtlicher Unternehmen in einem Markt errechnet. Während die absolute Höhe des HHI eine erste Aussage über den Wettbewerbsdruck in dem betreffenden Markt nach dem Zusammenschluss machen kann, ist die Veränderung im Index (als „Delta“ bezeichnet) ein nützlicher Hinweis für die durch den Zusammenschluss unmittelbar herbeigeführten Änderungen in der Konzentration. Das HHI Delta von [700-750] in der Fokusregion Linz-Wels ist als starke Zunahme der Konzentration im relevanten Markt zu werten. Der HHI und dessen Veränderungen sind insbesondere bei relativ homogenen Gütern – wie bei den gegenständlichen Produkten teilweise der Fall – und mengen/kapazitätsbasiertem Wettbewerbsverhalten aussagekräftig für die Präsenz oder Verstärkung von Marktmacht.⁴¹
- (63) Abbildung 9 bildet alle Gemeindegebiete Oberösterreichs ab, in denen die Transaktion zu Marktanteilsadditionen geführt hätte. Der Kategorisierung der Kommission⁴² folgend, sind die einzelnen Gebiete entsprechend ihrer damit hergeleiteten HHI-Delta-Werte in grün (HHI-Delta größer als null und kleiner als 150), gelb (zwischen 150 und 250) und rot (über 250) eingefärbt. Im Raum Linz-Wels hätte die

⁴¹ ua *Davis/Garcés*, *Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis* (2010), S 286ff.

⁴² Die Europäische Kommission klassifiziert eine Fusion ua als unbedenklich, wenn ein HHI nach dem Zusammenschluss zwischen 1000 und 2000 liegt und der Delta-Wert unterhalb von 250. Dasselbe gilt für einen HHI oberhalb von 2000 mit einem HHI-Delta-Wert unterhalb von 150; sh Horizontal-LI, Rz 19-20.

Transaktion Rohrdorfer/AKB insbesondere in und um Linz sowie in und um Wels zu einer starken Konzentrationszunahme (gemessen am HHI-Delta) geführt.

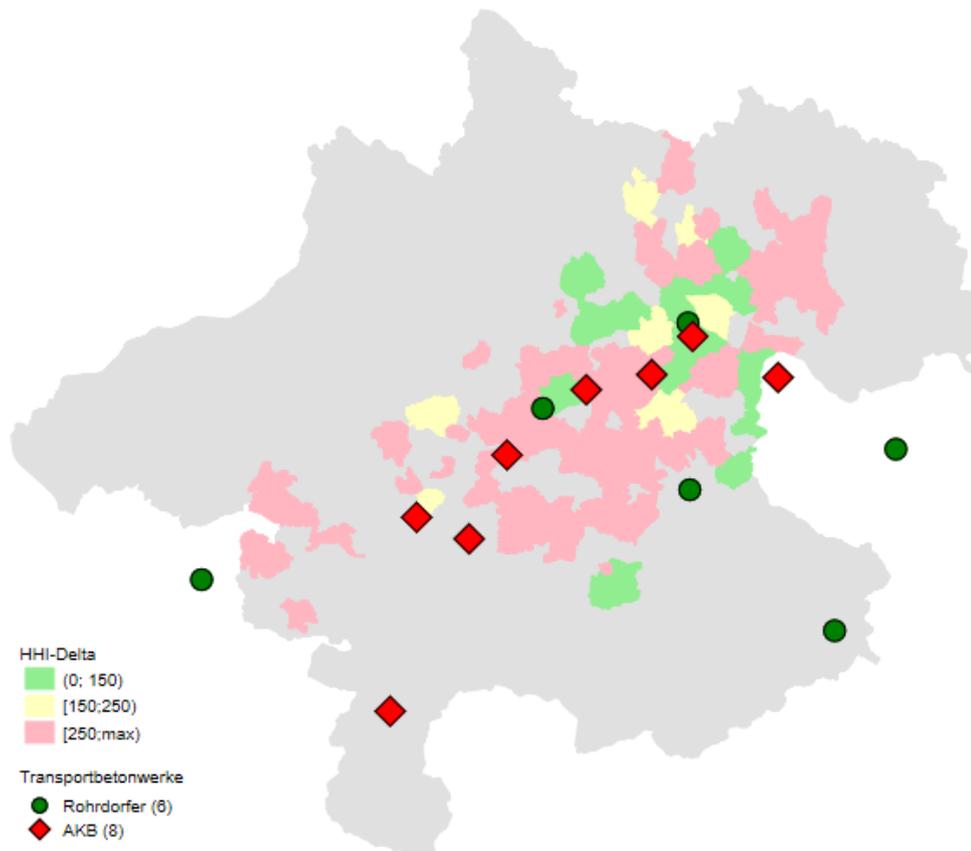


Abbildung 9: AKB/Rohrdorfer-Werke und HHI-Delta-Werte in Oberösterreich (Darstellung der BWB der Gebiete mit signifikanten Liefermengen basierend auf Lieferdaten der Parteien)

- (64) Im Stadtgebiet Wien (in etwa 10 Straßenkilometer) und im Wiener Raum (in etwa 15 Straßenkilometer) lagen die gemeinsamen Marktanteile von Rohrdorfer und ABHO (vor der Strabag-Entflechtung) bei [25-30]%. Eine Erweiterung der räumlichen Abgrenzung auf die Stadtregion Wien, führte zu ähnlichen Werten (siehe Tabelle 3). Die Marktbeherrschungsvermutung war damit nicht erfüllt. Die Konzentrationsveränderung fiel mit einem HHI-Delta-Wert von [350-400] jedoch eher hoch aus.

		Marktanteile			HHI Delta
		Rohrdorfer	ABHO	Gemeinsam	
Stadtgebiet Wien		[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[350-400]
Wiener Raum (lt Anmeldung)		[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[350-400]
Stadtregion Wien	Kernzone	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[350-400]
	Kernzone + Außenzone	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[400-450]

Tabelle 3: Gemeinsame Marktanteile und HHI-Delta-Werte in und um Wien (Berechnungen der BWB auf Basis der Lieferdaten der Parteien)

- (65) Analog zu Oberösterreich zeigt Abbildung 10 alle Gebiete in und um Wien, in denen die Transaktion zu Marktanteilsadditionen geführt hätte. Vereinzelt wiesen auch hier Gebiete HHI-Delta-Werte auf, welche die als von vornherein wettbewerbslich unbedenklich eingestuften Werte deutlich überschreiten.

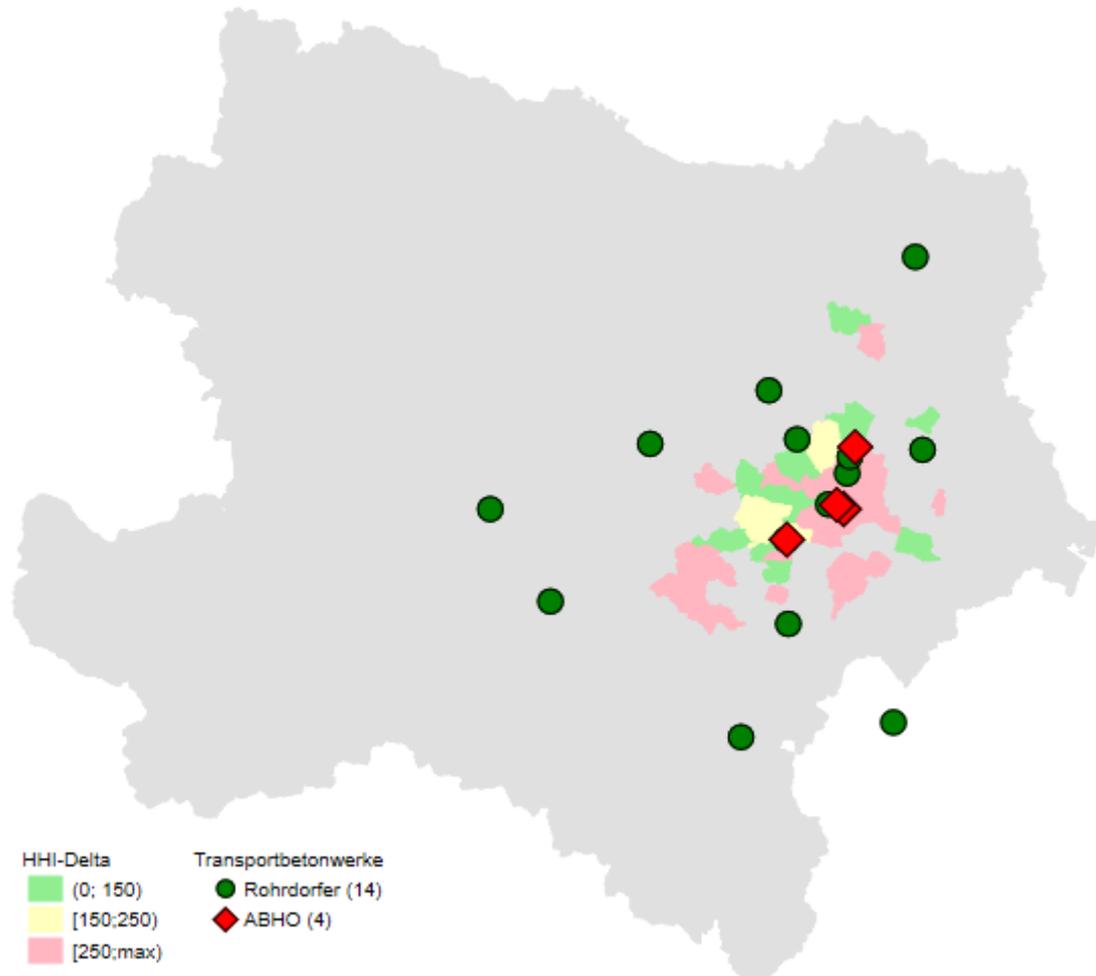


Abbildung 10: ABHO/Rohrdorfer-Werke und HHI-Delta-Werte in und um Wien (Darstellung der BWB der Gebiete mit signifikanten Liefermengen basierend auf Lieferdaten der Parteien)

4.2 Befragte Marktteilnehmerinnen und -teilnehmer erwarteten Preiserhöhungen und eine Abschwächung des Wettbewerbs

- (66) Die BWB führte im Rahmen der Prüfung des Zusammenschlusses zwischen Rohrdorfer und AKB (BWB/Z-6472) Befragungen in Form von Auskunftsverlangen durch. Zum einen wurden 109 Transportbetonkundinnen und -kunden von Rohrdorfer und AKB in Oberösterreich befragt (bereinigte Rücklaufquote 73%). Zum anderen übermittelte die BWB Fragen an 58 Wettbewerberinnen und Wettbewerber in den Bereichen Transportbeton, Zuschlagstoffe sowie Zement (bereinigte Rücklaufquote 97,9%). Die Rücklaufquote fiel bei beiden Befragungen überaus hoch aus.

- (67) Zusammengefasst ergab die Befragung der Kundinnen und Kunden, dass die (relative) Mehrzahl der Kundinnen und Kunden mit einer Verschlechterung der Preise als Folge der Transaktion rechneten. Insbesondere kleinere und große Abnehmerinnen und Abnehmer ohne Rahmenvertrag sahen das geplante Zusammenschlussvorhaben tendenziell kritisch. Zudem führte eine Reihe der Befragten an, keine bzw nur beschränkte Möglichkeiten zu haben, Transportbeton von anderen Anbieterinnen und Anbietern zu beziehen.
- (68) Eine ähnliche Einschätzung der Effekte des Zusammenschlussvorhabens ergab sich aus der Befragung der Wettbewerberinnen und Wettbewerber. Diese führten mehrheitlich an, mit einer Abschwächung des Wettbewerbs zu rechnen. In den gemeinsamen Liefergebieten komme es nach Ansicht von Wettbewerberinnen und Wettbewerber zu einer „Marktberuhigung“, wodurch mit einer Preissteigerung für Transportbeton zu rechnen sei.

4.3 Kapazitäten und Markteintritte

- (69) Die von den Parteien vorgebrachten freien Kapazitäten im Markt und niedrigen Markteintrittsbarrieren konnten die wettbewerblichen Bedenken nicht ausräumen. Während temporäre Überkapazitäten die Wahrscheinlichkeit für Preiserhöhungen unmittelbar nach der Transaktion reduzieren können, ist anhand der zyklischen Fluktuationen im Baugewerbe, davon auszugehen, dass in Zukunft wieder Zeiten eines Anstiegs der Nachfrage folgen und die Überkapazitäten abnehmen. Vor dem Hintergrund der Zusammenschlusskontrolle als Marktstrukturkontrolle mit einer permanenten, nicht temporären Wirkung, können temporäre Überkapazitäten wettbewerbliche Bedenken nur geringfügig abschwächen.
- (70) Zudem handelt es sich bei Transportbeton um ein verderbliches Produkt, welches zu einem bestimmten Zeitpunkt an eine Baustelle geliefert werden muss. Daraus ergibt sich, dass die – rein technisch möglichen – „Überkapazitäten“ der Transportbetonwerke nur dann Zusammenschlusseffekte abdämpfen können, wenn sie hinsichtlich der Auslastung der eigenen Logistik, der Verkehrssituation, der Witterung, der Baustellenarbeitszeiten etc auch tatsächlich genutzt und nachgefragt werden können. Diese „freien Kapazitäten“ bedeuten daher keineswegs, dass jederzeit Kapazitäten im Transportbetonwerk sowie die erforderliche Logistik etc zur Verfügung stehen, um auf einen Nachfragewechsel zu reagieren.

- (71) Die vorgebrachten niedrigen Markteintrittsbarrieren konnten ebenfalls nicht überzeugen. So besteht zum einen bereits ein dichtes Netz an Transportbetonwerken. Zum anderen ist die Errichtung neuer Transportbetonwerke nur dann wirtschaftlich sinnvoll, wenn auch –zB durch räumliche Nähe zu einem Transportbetonwerk) – gesicherter Zugang zu Zuschlagstoffen gewährleistet ist. Vor allem aber erfordert der Betrieb von Transportbetonwerken den Aufbau von Distributionssystemen und Logistik, was vergleichsweise zeitintensiv und teuer ist.⁴³
- (72) Auch baute Rohrdorfer erst mithilfe mehrerer Übernahmen von bzw Beteiligungen an Transportbetonwerken seine gegenwärtige marktführende Stellung bei Transportbeton in Österreich⁴⁴ auf. Hervorzuheben ist hier insb die Übernahme von Cemex im Jahr 2015, wodurch Rohrdorfer seine aktuelle Marktstellung in Ostösterreich und damit auch auf nationaler Ebene begründete.⁴⁵ Weiters erwarb bzw beteiligte sich Rohrdorfer ua an Werken in der Region Kirchdorf-Steyr,⁴⁶ wo Rohrdorfer aktuell eine bedeutende Marktstellung aufweist, in der Steiermark⁴⁷ und in Tirol.⁴⁸ Das Transportbetonwerk in Henndorf am Wallersee, welches Überlappungen bei den Liefergebieten mit Werken von AKB aufweist,⁴⁹ wurde 2014 übernommen.⁵⁰

4.4 Schlussfolgerungen

- (73) Zusammenfassend ergaben die Ermittlungen der BWB, dass aufgrund der hohen gemeinsamen Marktanteile bzw Konzentrationszunahme (mitunter bedingt durch eine engere geographische Marktabgrenzung) und der beschränkten Möglichkeit auf alternative Anbieterinnen und Anbietern zu wechseln, von negativen wettbewerblichen Auswirkungen der Transaktionen auszugehen war. Als Folge

⁴³ Branchenradar Transportbeton in Österreich 2023, S 66-67.

⁴⁴ Rohrdorfer liegt in Österreich mit weitem Abstand auf Platz eins bei den Produktionsmengen, sh Branchenradar Tabellenteil S 8.

⁴⁵ Sh BWB/Z-2797 Rohrdorfer / Cemex; laut Eigenaussagen handelt es sich dabei um einen „*der größten Meilensteine der Unternehmensgeschichte*“, Unternehmenshomepage <https://www.rohrdorfer.eu/unternehmen/>.

⁴⁶ Sh BWB/Z-4372 Rohrdorfer / Transportbetonwerke in Weyer (OÖ) und Turnau (Stmk).

⁴⁷ Sh BWB/Z-4372 Rohrdorfer / Transportbetonwerke in Weyer (OÖ) und Turnau (Stmk); BWB/Z-3820 Rohrdorfer / ALAS / Betonexpress.

⁴⁸ Sh BWB/Z-3271 Rohrdorfer / Betonwerke Unterland GmbH.

⁴⁹ Sh Abbildung 5.

⁵⁰ Sh Unternehmenshomepage, <https://www.rohrdorfer.eu/unternehmen/>.

der Zusammenschlussvorhaben (ohne Strabag-Entflechtung und Werksveräußerungen Linz-Wels) war mit einer Abschwächung des Wettbewerbs und steigenden Preisen zu rechnen. Die von den Parteien vorgebrachten Punkte konnten diese Bedenken weder im Ermittlungsverfahren der BWB noch im nachfolgenden kartellgerichtlichen Verfahren vollumfänglich ausräumen. Vor diesem Hintergrund war eine Freigabe nur unter der Voraussetzung struktureller Auflagen möglich, welche von den Parteien in Form „vorbereitender“ Transaktionen und Verpflichtungszusagen umgesetzt wurden. Diese Verpflichtungszusagen werden in Abschnitt (73) dargestellt und ihre Wirksamkeit anhand von Simulationen analysiert.

5 Abhilfemaßnahmen

- (74) Um die wettbewerblichen Bedenken auf den von den Transaktionen betroffenen relevanten Märkten auszuräumen, wurden strukturelle Abhilfemaßnahmen (Veräußerung und Entflechtung) gefunden, welche in Verbindung mit den Verpflichtungszusagen in den Anmeldungen BWB/Z-6752 und BWB/6776 nach Ansicht der BWB geeignet sind, die wettbewerblichen Bedenken in Oberösterreich sowie in Wien und Umgebung auszuräumen. In die Ausgestaltung der Abhilfemaßnahmen war auch der gerichtlich bestellte Sachverständige eingebunden.
- (75) Die Verpflichtungszusagen verpflichten die Parteien zu einer zeitlichen Beschränkung der angemeldeten Zusammenschlussvorhaben, welche erst nach den strukturellen Abhilfen durch die vorbereitenden Transaktionen durchgeführt werden dürfen:
- Rohrdorfer verpflichtet sich, die Beteiligung bzw Einflussrechte bei AKB erst zu erwerben, nachdem die Bodner die Transportbetonwerke in Linz und Wels in ihre Verfügungsgewalt übernommen hat. Um die strukturellen Auflagen in ihrer Wirksamkeit nicht zu gefährden, verpflichtet sich Rohrdorfer darüber hinaus, auf den betroffenen Liegenschaften für 20 Jahre keinen Transportbeton herzustellen oder zu vertreiben.
 - Weiters verpflichtet sich Rohrdorfer, dass die Übertragung der Anteile bzw die Ausübung der damit verbundenen Einflussrechte an ABHO erst erfolgen, nachdem die Strabag aus der ABHO ausgeschieden ist und die Transportbetonwerke in Simmering und Gerasdorf in ihre alleinige Verfügungsgewalt übernommen hat.

5.1 Simulation der Abhilfemaßnahmen

- (76) Zur Überprüfung der Wirksamkeit der von den Parteien vorgebrachten Abhilfemaßnahmen, führte die BWB Simulationen zu den gemeinsamen Marktanteilen – nach den Veräußerungen der Rohrdorfer-Werke in Linz und Wels sowie nach der Strabag-Entflechtung – durch. Die Simulationen zeigen, dass mit diesen Zusagen die gemeinsamen Marktanteile und die Marktanteilsaddition deutlich geringer ausfallen. Auch die Konzentrationszunahmen weisen entsprechend geringere Werte aus.

(77) Die Veräußerungen der Rohrdorfer-Werke in Linz und Wels verringern die gemeinsamen Marktanteile in der Fokusregion Linz-Wels (25 Straßenkilometer) um [5-10] Prozentpunkte. Der HHI-Delta-Wert sinkt auf [0-50] und liegt damit im Bereich, der grundsätzlich als unbedenklich betrachtet wird.⁵¹ Auch bei einer Erweiterung des Marktes auf 40 Straßenkilometer und auf die NUTS-3-Region Linz-Wels reduzieren sich die gemeinsamen Marktanteile erheblich. Die HHI-Delta-Werte lassen auch hier die Transaktion unter Berücksichtigung der Verpflichtungszusagen als grundsätzlich unbedenklich erscheinen. Diese Werte sind in folgender Tabelle 4 darstellt.

		Marktanteile			HHI Delta
		Rohrdorfer	AKB	Gemeinsam	
Fokusregion Linz-Wels	25 Straßen-KM	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-50]
	40 Straßen-KM	[0-5]%	[20-30]%	[30-40]%	[100-150]
NUTS3-Region Linz-Wels (AT312)		[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-50]

Tabelle 4: Gemeinsame Marktanteile und HHI-Delta-Werte nach Veräußerung der Rohrdorfer Werke in Linz und Wels (Berechnungen der BWB basierend auf Lieferdaten der Parteien)

(78) Abbildung 11 stellt die Konzentrationszunahmen in Oberösterreich unter Berücksichtigung der Veräußerungen der Rohrdorfer-Werke in Linz und Wels (gelbe Punkte) dar. Diese wird anhand der HHI-Delta-Werte in den Gemeindegebieten Oberösterreichs abgebildet. Im Vergleich zur Konzentrationszunahme ohne Verpflichtungszusagen (sh Abbildung 9) geht daraus ein deutlicher Rückgang der Konzentrationszunahme in Oberösterreich hervor. Die Anzahl der Gebiete mit erhöhten HHI-Delta-Werten (250 und mehr, rot eingefärbt) reduziert sich insgesamt deutlich: Von 82 auf 28. Die Gebiete in der Fokusregion Linz-Wels weisen nach Veräußerung der Rohrdorfer-Werke in Linz und Wels überwiegend unproblematische Werte auf.⁵²

⁵¹ Sh Horizontal-LL, Rz 19-20.

⁵² Um möglichst alle wettbewerblichen Bedenken ausräumen zu können, stellen die in Abbildung 11 abgebildeten Werte die obere Schranke der von der BWB berechneten Werte dar.

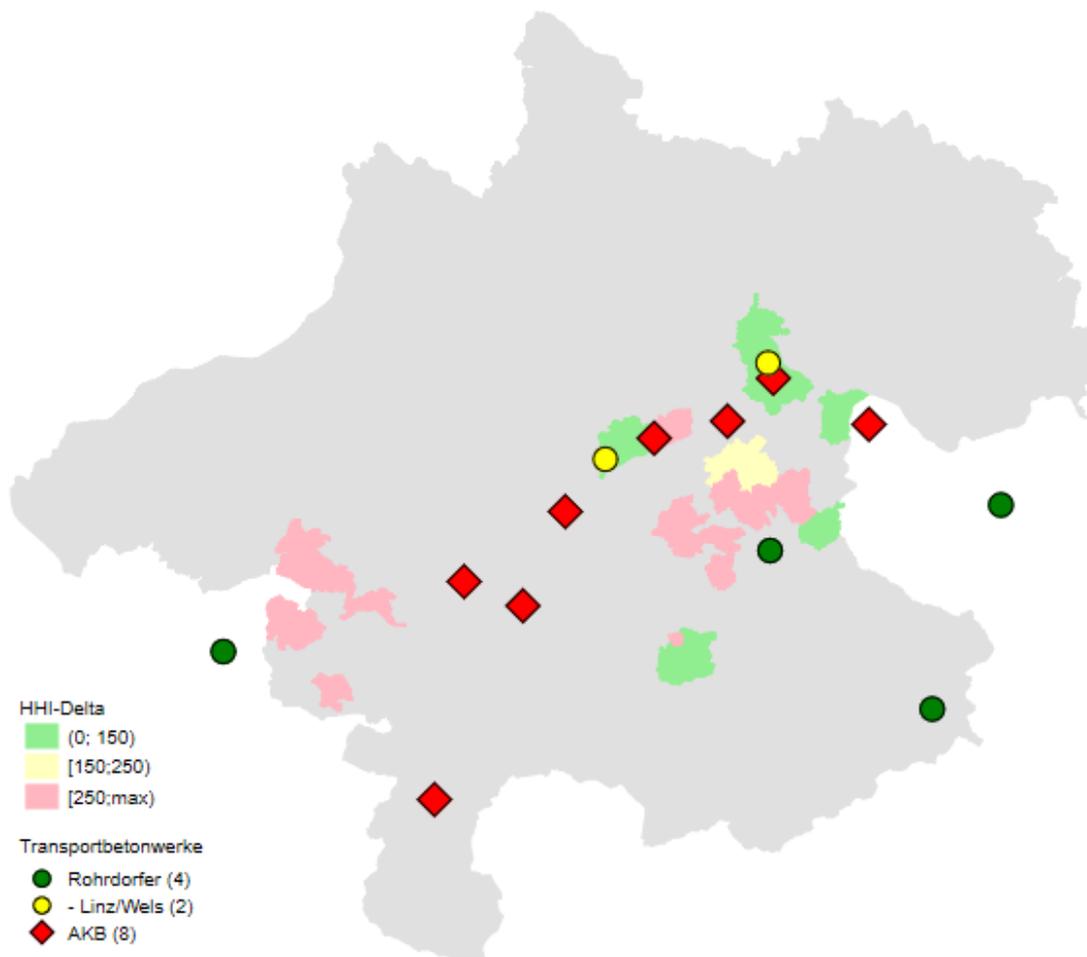


Abbildung 11: AKB/Rohrdorfer-Werke und HHI-Delta-Werte in Oberösterreich nach Veräußerung der gelb eingezeichneten Werke (Darstellung der BWB der Gebiete mit signifikanten Liefermengen basierend auf Lieferdaten der Parteien)

- (79) Durch die Veräußerungen der Rohrdorfer-Transportbetonwerke in Linz und Wels an Bodner kommt es in der Fokusregion Linz-Wels zu einem neuen Markteintritt. Dadurch verringert sich nicht nur die Konzentration im Markt, sondern es erweitert sich auch die Anzahl alternativer Anbieter:innen von Transportbeton in der Region.

- (80) In Summe sind die Abhilfemaßnahmen geeignet, die wettbewerblichen Bedenken im relevanten Markt für die Herstellung und den Vertrieb von Transportbeton in der Fokusregion Linz-Wels ausräumen zu können.⁵³

		Marktanteile			HHI Delta
		Rohrdorfer	ABHO	Gemeinsam	
Stadtgebiet Wien		[10-20]%	[5-10]%	[10-20]%	[150-200]
Wiener Raum (lt Anmeldung)		[10-20]%	[5-10]%	[10-20]%	[150-200]
Stadtregion Wien	Kernzone	[10-20]%	[5-10]%	[10-20]%	[150-200]
	Kernzone + Außenzone	[10-20]%	[5-10]%	[20-30]%	[150-200]

Tabelle 5: Gemeinsame Marktanteile und HHI-Delta-Werte in und um Wien (Berechnungen der BWB basierend auf Lieferdaten der Parteien)

- (81) Nach der Strabag-Entflechtung hält ABHO statt vier nur noch zwei Transportbetonwerke in und um Wien. Diese Entflechtung führt zu einer Verringerung der gemeinsamen Marktanteile von Rohrdorfer und ABHO um [5-10] Prozentpunkte. Der HHI-Delta-Wert sinkt auf [150-200]. Auch bei einer räumlichen Erweiterung des Marktes reduzieren sich die gemeinsamen Marktanteile und die HHI-Delta-Werte erheblich (siehe Tabelle 5).
- (82) Abbildung 12 stellt die Konzentrationszunahmen in und um Wien durch den Zusammenschluss Rohrdorfer/ABHO nach der Strabag-Entflechtung (gelbe Raute) dar. Auch hier zeigt ein Vergleich zur Konzentrationszunahme vor der Strabag-Entflechtung (sh Abbildung 10), dass sich dadurch die Konzentrationszunahme in und um Wien deutlich reduziert. Die Anzahl der Gebiete mit erhöhten HHI-Delta-Werten (250 und mehr, rot eingefärbt) reduziert sich von 19 auf 11.

⁵³ Der von der BWB durchgeführte Merger-Screening-Test Gross Upward Pricing Pressure Index (GUPPI) indiziert zudem einen signifikanten Rückgang möglicher Preisanstiege nach der Veräußerung der Rohrdorfer-Werke in Linz und Wels. Aufgrund einiger Limitationen (Unterschiede bei den übermittelten Daten als Grundlage zur Berechnung der Margen und den von den Marktanteilen abgeleiteten Diversion Ratios) können diese Ergebnisse jedoch nur als unterstützende Hinweise zu den strukturellen Indikatoren und Einschätzungen der befragten Marktteilnehmerinnen und -teilnehmer gewertet werden.

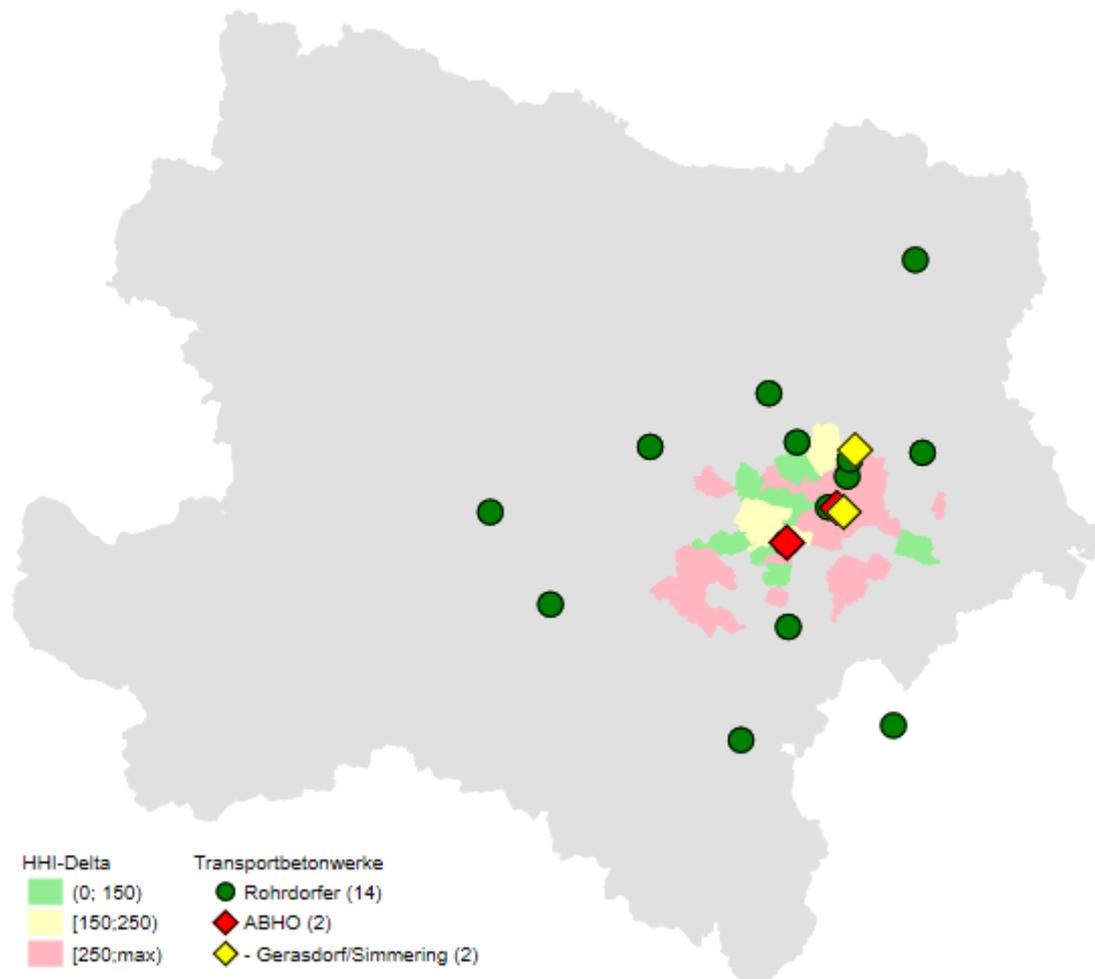


Abbildung 12: ABHO/Rohrductor-Werke und HHI-Delta-Werte in und um Wien nach Entflechtung der gelb eingezeichneten Werke (Darstellung der BWB der Gebiete mit signifikanten Liefermengen basierend auf Lieferdaten der Parteien)

- (83) Die gemeinsamen Marktanteile, die Marktanteilsadditionen und die HHI-Delta-Werte lassen den Zusammenschluss nach der Strabag-Entflechtung im relevanten Markt für die Herstellung und den Vertrieb von Transportbeton im Raum Wien und Umgebung als grundsätzlich unbedenklich erscheinen.
- (84) Bei den von den Parteien vorgebrachten Verpflichtungszusagen in den Anmeldungen BWB/Z-6752 und BWB/6776 handelt es sich um zeitliche Beschränkungen, welche eine Durchführung der Rohrductor/Asamer-Transaktionen erst nach der Durchführung der strukturellen Abhilfen erlauben (Strabag-Entflechtung und Veräußerung der Werke in Linz-Wels). Diese strukturellen Abhilfen in Kombination mit den Verpflichtungszusagen stellen nach Ansicht der BWB in dieser Fallkonstellation bei Transportbeton eine geeignete und wirksame Maßnahme für eine zeitnahe, effektive und nachhaltige Ausräumung der wettbewerblichen Bedenken

dar. Auch bedürfen sie keiner fortdauernden Überwachung oder Intervention durch die BWB und stellen eine transparente Lösung dar.⁵⁴

- (85) Zusammenfassend zeigt die Simulation und Analyse der Wirksamkeit der Verpflichtungszusagen, dass die Veräußerungen der Rohrdorfer-Werke in Linz und Wels sowie die Strabag-Entflechtung in der Lage sind, die wettbewerblichen Bedenken in der Region Linz-Wels sowie in und um Wien auszuräumen.

5.2 Wortlaut der Verpflichtungszusagen

Verpflichtungszusagen idS Rohrdorfer/Asamer Wien (BWB/-6752)

Rohrdorfer und ABHO KG [erklären], dass die folgenden Verpflichtungszusagen, welche im Wesentlichen eine zeitliche Beschränkung des angemeldeten Zusammenschlusses zum Inhalt haben, ein unabdingbarer Bestandteil des angemeldeten Zusammenschlusses sind. Den Anmeldern ist bewusst, dass eine Durchführung des Vorhabens anders als unter Einhaltung dieser Beschränkung und den damit verbundenen Auflagen gegen das Durchführungsverbot nach § 17 Abs 2 2. Satz KartG verstößt. Dies vorausgeschickt, verpflichten sich Rohrdorfer und ABHO KG zu Folgendem:

1. Die Übertragung der Anteile und die Einräumung der Möglichkeit zur Ausübung der damit verbundenen Einflussrechte aus dem gegenständlichen Erwerb einer Beteiligung durch Rohrdorfer an ABHO KG und/oder ABHO GmbH wird erst erfolgen, nachdem
 - (i) sowohl die STRABAG AG als auch die STRABAG SE vollständig aus dem Kreis der Gesellschafter der ABHO WIEN KG und der ABHO WIEN GmbH ausgeschieden sind, und nachdem
 - (ii) (ii) die STRABAG SE oder ein mit STRABAG SE konzernverbundenes Unternehmen (a) die Betonmischanlage Simmering (Wildpretstraße 5, 1110 Wien) von (indirekt) ABHO WIEN KG im Wege eines *asset deals* oder auf andere Weise, und (b) die Betonmischanlage Gerasdorf (Viktor Kaplan-

⁵⁴ Sh dazu auch Europäische Kommission, Mitteilung der Kommission über nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 802/2004 der Kommission zulässige Abhilfemaßnahmen (2008), Rz 15; BKartA, Leitfaden Zusagen in der Fusionskontrolle (2017), Rz 23.

Straße 2, 2201 Gerasdorf bei Wien) durch Beendigung des derzeit bestehenden Pachtvertrags mit (indirekt) ABHO WIEN KG, wie in der Zusammenschlussanmeldung zu BWB/Z-6698 beschrieben, in ihre alleinige Verfügungsgewalt übernommen haben.

2. ABHO KG wird die Amtsparteien (mit Kopie an Rohrdorfer) unverzüglich verständigen, nachdem die beiden oben in Pkt 1.ii angeführten TB-Werke an STRABAG übergeben wurden. ABHO KG wird die Amtsparteien (mit Kopie an Rohrdorfer) zudem unverzüglich verständigen, nachdem STRABAG AG und STRABAG SE aus dem Gesellschafterkreis der ABHO WIEN KG und der ABHO Wien GmbH ausgeschieden sind.
3. Rohrdorfer und ABHO KG nehmen zur Kenntnis und stimmen zu, dass diese Verpflichtungszusagen auf der Webseite der BWB veröffentlicht werden.

Verpflichtungszusagen idS Rohrdorfer/Asamer OÖ (BWB/Z-6472 bzw BWB/Z-6776)

Rohrdorfer [erklärt], dass die folgenden Verpflichtungszusagen, welche insbesondere eine zeitliche Beschränkung des angemeldeten Zusammenschlusses zum Inhalt haben, ein unabdingbarer Bestandteil des angemeldeten Zusammenschlusses sind. Rohrdorfer ist bewusst, dass eine Durchführung des Vorhabens anders als unter Einhaltung dieser Beschränkung und den damit verbundenen Auflagen gegen das Durchführungsverbot nach § 17 Abs 2 2. Satz KartG verstoßen würde. Dies vorausgeschickt, verpflichtet sich Rohrdorfer zu Folgendem:

1. Die Übertragung der Anteile und die Einräumung der Möglichkeit zur Ausübung der damit verbundenen Einflussrechte aus dem gegenständlichen Erwerb einer Beteiligung durch Rohrdorfer an AKB wird erst erfolgen, nachdem die Ing. Hans Bodner Baugesellschaft m.b.H. & Co. KG (i) das Rohrdorfer-Werk in Linz (Aigen-gutstr. 26, 4020 Linz) und (ii) das Rohrdorfer-Werk in Wels (Albrechtstraße 100, 4600 Wels) von Rohrdorfer, wie in der Zusammenschlussanmeldung zu BWB/Z-6766 und oben in Rz 16-21 beschrieben, in ihre alleinige Verfügungsgewalt übernommen hat.
2. Rohrdorfer wird die Amtsparteien (mit Kopie an AKB) unverzüglich verständigen, nachdem die beiden oben in Pkt 1. angeführten TB-Werke an die Ing. Hans Bodner Baugesellschaft m.b.H. & Co. KG übergeben wurden.
3. Um die strukturellen Marktwirkungen der Übergabe der TB-Werke in Linz und Wels an Bodner aufrechtzuerhalten, darf Rohrdorfer (weder selbst noch durch verbundene Unternehmen, einschließlich AKB) während eines Zeitraums von 20

Jahren nach der Übergabe der beiden Werke auf den Liegenschaften, auf denen sich die TB-Werke Linz und Wels befinden, keinen Transportbeton erzeugen und/oder vertreiben.

Rohrdorfer nimmt zur Kenntnis und stimmt zu, dass diese Verpflichtungszusagen auf der Webseite der BWB veröffentlicht werden.

6 Zusammenfassung

Die BWB hat drei Erwerbsvorgänge zwischen Rohrdorfer und Asamer sowie mehrere mit diesen Vorhaben zusammenhängende Transaktionen geprüft. Im Rahmen ihrer Ermittlungen – insbesondere zu BWB/Z-6472 – erhob die BWB dabei umfangreiche Daten und führte Marktbefragungen durch: Über hundert Kundinnen und Kunden und zahlreiche Wettbewerberinnen und Wettbewerber auf den relevanten Märkten wurden befragt. Dabei ergaben sich Zweifel an den von den Anmelderinnen vorgenommenen Marktabgrenzungen in den Bereichen Transportbeton, Zuschlagstoffe und Zement. Insbesondere ergaben sich horizontale Bedenken hinsichtlich hoher gemeinsamer Marktanteile der beteiligten Unternehmen und einer Konzentrationszunahme auf den Märkten für Transportbeton in Oberösterreich und Wien, welche sich negativ auf den Wettbewerb ausgewirkt hätten, etwa durch höhere Preise und schlechteren Konditionen für Abnehmer. Im Ergebnis war der Zusammenschluss BWB/Z-6472 (Rohrdorfer/AKB) nach Auffassung der BWB in seiner ursprünglich angemeldeten Form daher nicht freigabefähig, sondern bedurfte einer vertieften Prüfung durch das Kartellgericht. Die BWB stellte daher vor Ablauf der Frist einen Prüfungsantrag an das Kartellgericht.

Der im Rahmen dieses Verfahrens bestellte Sachverständige bestätigte die wettbewerblichen Bedenken der BWB, woraufhin die Anmelderinnen die Anmeldung zurückzogen und gleichzeitig ihr weiterhin bestehendes Interesse an der Durchführung dieser Vorhaben bekundeten. Auf Basis der Ermittlungsergebnisse der BWB und den Erkenntnissen des Sachverständigen wurden schließlich strukturelle Abhilfen gefunden, welche in der Lage sind, die wettbewerblichen Bedenken auszuräumen: Die Veräußerung der Rohrdorfer Transportbetonwerke in Linz und Wels (hinsichtlich des oberösterreichischen Transportbetonmarktes) und die Strabag-Entflechtung (hinsichtlich des Wiener Transportbetonmarktes). Diese „vorbereitenden“ Transaktionen wurden in der Folge bei der BWB angemeldet und freigegeben. Die Auswirkungen dieser Transaktionen wurden von der BWB mittels Simulationen geprüft und führten in Verbindung mit den Verpflichtungszusagen (in Form zeitlicher Beschränkungen der primären Zusammenschlussvorhaben) letztlich zur Freigabe der Rohrdorfer-Asamer Transaktionen in Phase I.

Bundeswettbewerbsbehörde

Radetzkystrasse 2, 1030 Wien

+43 1 245 08 - 0

wettbewerb@bwb.gv.at

bwb.gv.at