

Monopolkommission

Sondergutachten 18

Zusammenschlußvorhaben der  
DAIMLER-BENZ AG mit der  
MESSERSCHMITT-BÖLKOW-BLOHM  
GmbH

Sondergutachten der Monopolkommission  
gemäß § 24 b Abs. 5 Satz 7 GWB

B48 328  
Juristische Gesamtbibliothek  
der Technischen Hochschule  
Darmstadt



Nomos Verlagsgesellschaft  
Baden-Baden

# Inhaltsverzeichnis

I.	Der Auftrag und seine Durchführung	9
II.	Die am Zusammenschluß beteiligten Unternehmen	11
	1. Die Daimler-Benz AG	11
	2. Die Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH	14
	3. Das Zusammenschlußvorhaben	24
III.	Die Entscheidung des Bundeskartellamtes	31
	1. Wehrtechnik	31
	1.1 Strukturelle Merkmale der Rüstungswirtschaft	31
	1.1.1 Beschaffungsverfahren	31
	1.1.2 Wettbewerb auf dem Markt für Rüstungsgüter	32
	1.1.3 Bedeutung des Generalunternehmers	33
	1.2 Marktabgrenzung	34
	1.2.1 Räumliche Marktabgrenzung	34
	1.2.2 Künftige Entwicklung	36
	1.2.3 Marktübergreifende Betrachtung	37
	1.2.4 Sachliche Marktabgrenzung	38
	1.3 Wettbewerbswirkungen des Zusammenschlusses	38
	2. Raumfahrttechnik	40
	2.1 Marktabgrenzung	40
	2.1.1 Sachliche Marktabgrenzung	40
	2.1.2 Räumliche Marktabgrenzung	42
	2.1.3 Marktstrukturelle Aspekte	43
	2.2 Entstehung einer marktbeherrschenden Stellung	43
	3. Lastkraftwagen	45
	3.1 Marktabgrenzung	45
	3.2 Bestehen einer marktbeherrschenden Stellung	45
	3.3 Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung	46
	4. Abwägungsklausel	47

IV.	Der Antrag auf Erlaubnis durch den Bundesminister für Wirtschaft	49
	1. Die besondere öffentliche Bedeutung der Luft- und Raumfahrtindustrie	50
	2. Die Bedeutung des Zusammenschlusses für die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie (ohne Airbus)	51
	3. Die Bedeutung des Zusammenschlusses für die deutsche zivile Flugzeugindustrie	51
	3.1 Struktur- und Organisationsprobleme beim Airbus	51
	3.2 Die Gemeinwohlvorteile bezüglich Airbus	52
	4. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Unternehmen auf Auslandsmärkten	53
	5. Keine Gefährdung der marktwirtschaftlichen Ordnung	53
	6. Ergänzung des Antrags auf Ministererlaubnis	54
	Hinweis auf das Sondervotum des Kommissionsmitglieds Immenga	55
V.	Gemeinwohlvorteile des Zusammenschlusses	57
	1. Die öffentliche Bedeutung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie	57
	1.1 Wachstum und Beschäftigung in der Luft- und Raumfahrtindustrie	58
	1.2 Erhaltung von Technologie-Know-how und Vermeidung potentieller ausländischer Monopolstellungen	59
	1.3 Die Bedeutung von Abstrahleffekten	63
	1.4 Außerökonomische Faktoren	67
	1.5 Ergebnis	68
	2. Die Eignung des Zusammenschlusses zur Stärkung der deutschen Airbus-Aktivitäten	68
	2.1 Verlagerung des unternehmerischen Risikos auf die Industrie (Verringerung des Subventionsbedarfs)	69
	2.1.1 Die gegenwärtige Situation	69
	2.1.2 Würdigung des Zusammenschlusses	73
	2.2 Verlagerung der unternehmerischen Verantwortung auf die Industrie (Rationalisierung der deutschen Airbus-Organisation)	78
	2.2.1 Die gegenwärtige Situation	78
	2.2.2 Würdigung des Zusammenschlusses	79
	2.3 Stärkung der deutschen Position im Airbus-Kon- sortium	82

2.3.1	Die gegenwärtige Situation	82
2.3.2	Würdigung des Zusammenschlusses	84
2.4	Rationalisierung der europäischen Airbus-Organisation	85
3.	Die Eignung des Zusammenschlusses zur Stärkung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (einschließlich Wehrtechnik, ohne Airbus)	87
3.1	Rationalisierungseffekte des Zusammenschlusses	88
3.1.1	Die Anerkennung von Rationalisierungswirkungen als Gemeinwohlvorteil	88
3.1.2	Rationalisierungspotential	89
3.1.3	Würdigung des Zusammenschlusses	90
3.2	Verbesserung der Systemfähigkeit und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie	91
3.2.1	Anforderungen an die Systemführerschaft	92
3.2.2	Die Bedeutung der Systemführerschaft	93
3.2.3	Kriterien der internationalen Arbeitsteilung	94
3.2.4	Die gegenwärtige Situation	96
3.2.5	Würdigung des Zusammenschlusses	100
3.2.5.1	Finanzkraftwirkungen des Zusammenschlusses	100
3.2.5.2	Steigerung der Unternehmensgröße durch die Zusammenlegung der Systemführungskapazitäten	102
3.2.5.3	Verbesserung der Managementfähigkeiten	104
3.3	Konsequenzen der verbesserten Systemfähigkeit für die Ausrüstungs- und Zulieferindustrie sowie für die Verwertung von Spin-off-Potentialen	104
3.3.1	Verbesserung der Position der nationalen Zuliefer- und Ausrüstungsindustrie	105
3.3.2	Spin-off-Wirkungen des Zusammenschlusses	105
VI.	Gemeinwohlnachteile des Zusammenschlusses	109
1.	Die Problematik weiteren externen Wachstums von Daimler-Benz	109
2.	Die Problematik der Beteiligung der Deutschen Bank an Daimler-Benz	114

VII.	Das Gewicht der Wettbewerbsbeschränkungen	117
	1. Wettbewerbswirkungen des Zusammenschlusses auf der Systemebene	117
	2. Wettbewerbswirkungen des Zusammenschlusses auf der Ausrüsterebene	120
	3. Weitere Wettbewerbswirkungen	122
VIII.	Abwägung und Empfehlung	125
IX.	Sondervotum des Kommissionsmitglieds Immenga	133
	1. Zur Mitwirkung der Bundesregierung an dem Zusammenschlußvorhaben	134
	2. Wettbewerbswirkungen	136
	2.1 Die beherrschten Märkte	136
	2.2 Die zeitliche Perspektive	137
	2.3 Auswirkungen auf die tatsächlichen Wettbewerbsverhältnisse	138
	2.4 Kumulation von Wettbewerbsbeschränkungen	140
	2.5 Wettbewerbswirkungen der Unternehmensgröße	141
	3. Unternehmensgröße und Allgemeininteresse	142
	4. Bankeneinfluß	145
	5. Industriepolitische Erwägungen	146
	5.1 Zur Bedeutung der Industriepolitik	146
	5.2 Auswirkungen auf die Luft- und Raumfahrtindustrie insgesamt	149
	5.3 Der Zusammenschluß und die Airbus-Produktion	151
	5.4 Zur Bedeutung von Abstrahleffekten	153
	5.5 Außenpolitische Gesichtspunkte	153
	5.6 Das verteidigungspolitische Gewicht	153
	5.7 Internationale Wettbewerbsfähigkeit	154
	6. Abwägung	156
	7. Zur Möglichkeit von Auflagen	158