

Die Trennung von Bentley und Rolls-Royce

424



ARNOLD F. RUSCH

PD Dr. iur., Rechtsanwalt, LL.M., Zürich

Rolls-Royce Motors stellte während Jahrzehnten Fahrzeuge der Marken Rolls-Royce und Bentley her, die man äußerlich nur am Kühlergrill unterscheiden konnte. 1998 erwarb Volkswagen nach einem harten Übernahmekampf zwar Rolls-Royce Motors, durfte aber nur noch die Marke Bentley verwenden und bekam für die wichtigsten Modelle keine Motoren mehr geliefert. Die besonders wertvolle Marke Rolls-Royce ging an BMW – ein Lehrstück für alle M&A-Anwälte. Wie kam es dazu?

Der Schlüssel liegt in der Geschichte. Rolls-Royce Limited als Fahrzeugherstellerin existiert schon seit 1906. Seit dem ersten Weltkrieg stellt sie auch Flugzeugmotoren her. 1931 erfolgte die Übernahme der konkursiten Fahrzeugherstellerin Bentley Motors. Vierzig Jahre später musste Rolls-Royce Limited selbst Konkurs anmelden – die schwierige Entwicklung eines Flugzeugmotors brach dem Unternehmen das Genick. Die britische Regierung verstaatlichte den Betrieb 1971 und teilte ihn 1973 in zwei unabhängige Gesellschaften auf: Rolls-Royce

Limited und Rolls-Royce Motors. Der Staat privatisierte die Automobilherstellerin *Rolls-Royce Motors* sogleich, die 1980 Tochter des Vickers-Rüstungskonzerns wurde. Die Regierung Thatcher privatisierte im Jahre 1987 auch die Flugzeugmotorenherstellerin Rolls-Royce Limited, die sich fortan *Rolls-Royce PLC* nannte.

Im Oktober 1997 verkündete Vickers die Absicht, Rolls-Royce Motors zu verkaufen. Eigentlich hatte BMW im Übernahmekampf die Nase vorn, denn der Münchener Autobauer lieferte bereits die V8- und V12-Motoren der neuen Schwestermodelle *Bentley Arnage* und *Rolls-Royce Silver Seraph*. Volkswagen übertrumpfte aber mit £ 430 Mio. das BMW-Angebot von £ 340 Mio. deutlich und kaufte von Vickers fast zeitgleich noch den Motorenhersteller *Cosworth* für £ 120 Mio¹. BMW drohte schon im Übernahmekampf, keine Motoren mehr zu liefern, falls Volkswagen den Zuschlag für Rolls-Royce erhielte. Tatsächlich sah der Liefervertrag das Recht zur Kündigung innert zwölf Monaten vor – für die Entwicklung eigener Motoren zu knapp. Volkswagen machte dennoch das Rennen, doch hatte BMW noch einige Pfeile mehr im Köcher.



Bei der *Due Diligence* von Rolls-Royce Motors und den späteren Übernahmeofferten waren sich die Anwälte oder Manager von Volkswagen ihrer Sache wohl etwas zu sicher. Rolls-Royce Motors war lediglich Eigentümerin der Rechte am tempelförmigen Kühlergrill und der Kühlerfigur. Für den Namen und die Marke *Rolls-Royce* und das Logo mit dem Doppel-R hatte sie lediglich eine *Lizenz* der Flugzeugmotorenherstellerin Rolls-Royce PLC. Der Lizenzvertrag ermöglichte Rolls-Royce PLC die Kündigung, falls ein *nicht-englischer Käufer* die Kontrolle über Rolls-Royce Motors übernimmt – ein Schritt, den die Flugzeugmotorenherstellerin schon im Übernahmekampf androhte. Sie unterstützte die ebenfalls nichtenglische Unternehmung BMW und begründete dies mit der Sorge um die Werthaltigkeit der gemeinsamen Marke². Der wahre Grund lag eher in der bewährten Zusammenarbeit mit BMW im Flugzeugmotorenbereich. Volkswagen gab dennoch Übernahmeofferten ab, ohne die endgültige Übertragung der Markenrechte zur Bedingung zu machen oder mit Rolls-Royce PLC zu verhandeln – sie waren überzeugt, dass die Kündigungsmöglichkeit nicht rechtens war.



Nur am Kühlergrill zu unterscheiden: Bentley S1 (links) und Rolls-Royce Silver Cloud der Fünfziger-Jahre (Bilder Bull-Doser/Rico Heil).

¹ BBC, 4.6.1998, *Volkswagen in the driving seat*, Internet: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/106424.stm> (6.2.2014); Case No IV/M.1283 – Volkswagen/Rolls-Royce/Cosworth, Commission of the European Communities, 24.8.1998, E. 4.

² Commission looking into Vickers/Rolls-Royce row, 10.1.1998, Internet: <http://www.europolitics.info/competition-commission-looking-into-vickers-rolls-royce-row-artr162011-3.html> (6.2.2014).



Dieselbe Ähnlichkeit 20 Jahre später: Bentley T2 (oben) und Rolls-Royce Silver Spirit (Bilder Charles01/Mr.choppers).



Vickers als Verkäuferin ersuchte angesichts der Drohungen schon im April 1998, also noch während des Übernahmekampfes, um Erlass vorsorglicher Massnahmen. Die europäische Kommission sollte Rolls-Royce PLC die Kündigung des Lizenzvertrages verbieten. Vickers argumentierte, das Kündigungsrecht verstosse gegen das in Art. 101 Abs. 1 des EU-Vertrages statuierte Kartellverbot, indem es einen fairen Übernahmekampf verhindere und die Erzielung eines optimalen Verkaufspreises vereitle. Die Kommission schmetterte das Gesuch ab – die Kündigungsmöglichkeit beim Kontrollwechsel sei mit einem zulässigen Übertragungs- oder Unterlizenzierungsverbot einer Marke gleichzusetzen. Weiter verneinte die Kommission die Dringlichkeit und Erheblichkeit der angeblichen Verletzung, da es auch andere Wege als den Kauf eines bestehenden Anbieters gebe, um in den Markt für Luxusfahrzeuge einzusteigen. Die Kommission zweifelte überdies an der Bedeutung der Klausel, wenn sogar der Markeninhaber die Lizenzierung eines ausländischen Lizenznehmers beabsichtige³.

Die kartellrechtliche Begründung des Begehrns und die Einschaltung der Kommission waren tatsächlich verfehlt. Die in Art. 63 des EU-Vertrages statuierte Kapitalverkehrsfreiheit war ebenfalls nicht betroffen, da die Betriebe längst nicht mehr im staatlichen Besitz waren. Irritierend bleibt höchstens, dass Rolls-Royce PLC die Kündigung der Markenlizenz auf die Nationalitätsklausel stützte, um die Marke gleich selber an eine ausländische Gesellschaft zu übertragen, doch muss dies nicht rechtsmissbräuchlich sein.

Nach dem Sieg Volkswagens im Übernahmekampf folgten *drei harte, aber angekündigte Schläge*. Rolls-Royce PLC kündigte den Lizenzvertrag aus dem Jahre 1973 und übertrug den Namen und die Marke Rolls-Royce für den Automobilbereich an BMW – zum Schnäppchenpreis von £ 40 Mio. BMW kündigte mit nur zwölfmonatiger Frist den Motorenliefervertrag. Die Situation war für BMW nicht ungefährlich. Ein Produktionsstopp hätte die neuerworbene Marke beschädigt. Für Volkswagen war es ein totales Fiasko, denn dort verblieben lediglich die Marke Bentley, eine veraltete Fabrik und ein Volumenfahr-

zeug ohne Motor. Die einhellige Meinung war, dass Volkswagen für Bentley alleine einen viel zu hohen Preis bezahlt hat⁴. Der Verlust der Marke Rolls-Royce war trotz geringer Stückzahlen *besonders schmerzvoll*, weil Volkswagen damit die bewährte Strategie der Marken Bentley und Rolls-Royce *mit geringer Unterscheidung* nicht weiterführen konnte: Spätestens ab 1955 konnte man die meisten neuen Modelle als Rolls-Royce oder als Bentley erwerben. Die praktisch identischen Fahrzeuge liessen sich nur *über die Form des Kühlergrills* unterscheiden. Der Bentley-Kühlergrill ist rund und manchmal sogar in Wagenfarbe lackiert, während der Kühlergrill des Rolls-Royce wie ein Tempel aussieht, auf dem die berühmte Kühlerfigur *Spirit of Ecstasy* thront.

Volkswagen und BMW konnten den Streit noch im Sommer 1998 beilegen, doch kam es zur endgültigen



Getrennte Wege ab 2003, auch im Design: Bentley Continental GT (oben) und Rolls-Royce Ghost (Bilder The Car Spy/Thesupermat)



³ Vgl. European Commission, XXVIIIth Report on Competition Policy 1998, 168 f.; vgl. HANNS ULLRICH/ANDREAS HEINEMANN, in: Ullrich/Immenga/Ernst-Joachim Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 5. A., München 2012, VII.B N 32.

⁴ TOM BUERKLE, BMW Wrests Rolls-Royce Name Away From VW, New York Times, July 29, 1998, Internet: <http://www.nytimes.com/1998/07/29/news/29iht-rolls.t.html> (6.2.2014); TERENCE LAU, Caveat Emptor: Lessons from Volkswagen's lemon purchase, 12 Currents Int'l Trade L.J. 3 ff., 4.

Trennung von Rolls-Royce und Bentley. Sie einigten sich darauf, dass BMW auch noch die Rechte am Rolls-Royce-Kühlergrill und der Kühlerfigur erhält. Im Gegenzug durfte Volkswagen weiterhin die Motoren von BMW beziehen und bis Ende 2002 die Markenrechte von Rolls-Royce benützen⁵. Rolls-Royce Motors firmiert seither als Bentley Motors Limited im Besitze von Volkswagen, während BMW neu Rolls-Royce Motor Cars Limited gründete und seit 2003 eigenständige Modelle in der neuen Fabrik in Goodwood produziert. Volkswagen hat im Vertrauen auf die Nichtigkeit der Kündigungsklausel und auf die Gerichte zu hoch gepokert. Auch wenn die Klausel keinen Bestand gehabt hätte, hätten Marken und Betriebe in einem langjährigen Streit garantiert Schaden genommen. Letztlich hat also die Markenlizenz die Übernahme vorgespurt und entschieden!

⁵ Case IV/M.1283 (FN 1), E. 5.