

Beiträge zum Europäischen Wirtschaftsrecht

Band 91

**Norddeutsche Hafenkooperationen als Problem
des europäischen Wettbewerbsrechts**

Von

Rowena Korten



Duncker & Humblot · Berlin

ROWENA KORTEN

Norddeutsche Hafenkooperationen als Problem
des europäischen Wettbewerbsrechts

Beiträge zum Europäischen Wirtschaftsrecht

Begründet von Professor Dr. Wolfgang Blomeyer † und
Professor Dr. Karl Albrecht Schachtschneider

Band 91

Norddeutsche Hafenkooperationen als Problem des europäischen Wettbewerbsrechts

Von

Rowena Korten



Duncker & Humblot · Berlin

Die Rechtswissenschaftliche Fakultät
der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel hat diese Arbeit
im Jahre 2024 als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten
© 2025 Duncker & Humblot GmbH, Berlin
Satz: 3w+p GmbH, Rimpau
Druck: CPI books GmbH, Leck
Printed in Germany

ISSN 0947-2452
ISBN 978-3-428-19330-1 (Print)
ISBN 978-3-428-59330-9 (E-Book)

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☺

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

Meinem Großvater

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Wintersemester 2023/2024 von der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel als Dissertation angenommen. Literatur und Rechtsprechung wurden bis November 2023 berücksichtigt.

Mein außerordentlicher Dank gilt Herrn Professor Dr. *Florian Becker* für die lehrreiche Zeit, die ich als studentische Hilfskraft an seinem Lehrstuhl verbringen durfte und für die engagierte Betreuung und Unterstützung bei der Anfertigung dieser Arbeit. Zugleich möchte ich Herrn Professor Dr. *Joachim Jickeli* für das zügige Erstellen des Zweitgutachtens und die darin enthaltenen wertvollen Anmerkungen herzlich danken.

Besonders dankbar bin ich zudem der Kanzlei *Chatham Partners* für das bereichernde und herzliche Arbeitsumfeld, das ich während meiner promotionsbegleitenden Zeit als wissenschaftliche Mitarbeiterin erleben durfte. Die tiefen Einblicke in die Praxis haben sich vielfach in dieser Arbeit niedergeschlagen. Diese Arbeit ist zudem nicht denkbar ohne die vielen großartigen Menschen, die mich auf diesem ereignisreichen Weg in Kiel, Hamburg, Paris und Frankfurt begleitet haben, wofür ihnen der allerliebste Dank gebührt.

Der größte Dank gilt allerdings meiner wundervollen Familie, zuvörderst meinen Eltern, die mir durch ihre bedingungslose, liebevolle Unterstützung unerschöpfliche Kraft- und Motivationsquelle in allen Lebenslagen sind. Gewidmet ist die Arbeit meinem Großvater. Gleich dem homerischen Mentor begleitet und prägt er seither meinen Lebensweg; er ist mein wichtigster Lehrer, ehrlichster Kritiker und größtes Vorbild. Ohne seine unermüdliche Ermutigung und Förderung wäre diese Arbeit nicht zustande gekommen.

Frankfurt, im Juli 2024

Rowena Korten

Inhaltsverzeichnis

<i>Teil 1</i>	
Einleitung	17
<i>Teil 2</i>	
Grundlagen	20
A. Rahmenbedingungen der Hafenwirtschaft und des Hafenwettbewerbs	20
I. Funktion und Struktur der europäischen Seehäfen	21
1. Wesen und Definition der Seehäfen	21
2. Klassifizierung der Seehäfen	23
a) Geografische Lage	23
b) Hinterlandanbindung	24
c) Leistungsspektrum	25
d) Zwischenergebnis	25
3. Modelle der rechtlichen Organisationsstruktur	26
a) Landlord-Port-Modell	27
b) Toolport-Modell	28
c) Service-Port-Modell	29
4. Organisationsstruktur der norddeutschen Häfen	31
a) Hafenbetreiber	31
aa) Begriffsverständnis	31
bb) Hafenbetreiber der norddeutschen Häfen	32
(1) Hamburger Hafen	33
(2) Bremerhaven	34
(3) Jade-Weser-Port	34
b) Terminalbetreiber	35
aa) Begriffsverständnis	35
bb) Terminalbetreiber in den norddeutschen Häfen	37
c) Reedereien und Spediteure	38

II.	Seehäfen in der nationalen und europäischen Rechts- und Verkehrspolitik	42
1.	Europäische Union	42
a)	Verkehrspolitik der EU	43
aa)	Entwicklung der europäischen Verkehrspolitik	43
bb)	Der Verkehr im Primärrecht der EU	44
cc)	Der Verkehr im Sekundärrecht der EU	46
(1)	Verkehrspolitische Leitlinien	47
(2)	Transeuropäische Netze	49
b)	Seeverkehrspolitik und Seehafenpolitik der EU	50
aa)	Seeverkehr in der EU	50
(1)	Seeverkehr im Primärrecht der EU	50
(2)	Seeverkehr im Sekundärrecht der EU	51
bb)	Seehäfen in der EU	53
(1)	Seehäfen im Primärrecht der EU	54
(2)	Seehäfen im Sekundärrecht der EU	56
(3)	Zwischenergebnis: Auf dem Weg zur europäischen Seehafenpolitik?	58
2.	Bundesebene	59
a)	Wasserstraßen- und Wasserwegerecht	59
b)	Planungsrecht	60
c)	Wasserhaushaltsrecht	61
d)	Zwischenergebnis	62
3.	Länderebene	63
a)	Gesetzgebungskompetenzen der Länder	63
b)	Sicherheits- und Ordnungsrecht einschließlich der Gefahrenabwehr	64
c)	Planungsrecht und Finanzierung	64
d)	Verwaltung und Kontrolle der Häfen	66
4.	Zusammenfassung	66
III.	Wettbewerbssituation der europäischen Seehäfen	67
1.	Ebenen des Seehafenwettbewerbs	67
a)	Erste Ebene: Wettbewerb zwischen Seehäfen und anderen Umschlagsplätzen	68
b)	Zweite Ebene: Wettbewerb zwischen den sog. „port ranges“	68
c)	Dritte Ebene: Wettbewerb zwischen Hafengruppen und Häfen innerhalb einer „port range“	69
d)	Vierte Ebene: Wettbewerb zwischen den Häfen und Terminalbetreibern innerhalb einer Hafengruppe	70
e)	Fünfte Ebene: Wettbewerb zwischen Unternehmen innerhalb eines Hafens	71
2.	Wettbewerb und Regulierung der europäischen Seehäfen	71
a)	Wettbewerb und Regulierung der Netzindustrien	71
b)	Häfen als natürliches Monopol	72
c)	Irreversible Kosten	75

d) Monopolistischer Engpass	76
e) Zwischenergebnis	77
IV. Ergebnis	77
B. Kooperationsmodelle der norddeutschen Seehäfen	79
I. Sachlage und Notwendigkeit einer norddeutschen Hafenkooperation	79
II. Der konzeptionelle Kooperationsansatz nach Ordemann	80
1. Hafenkooperation der Terminalbetreiber	83
2. Hafenkooperation der Hafenbetreiber	84
3. Hafenkooperation auf politischer Ebene: Bund und Länder	86

Teil 3

Hafenkooperationen und Wettbewerbsrecht	89
A. Wettbewerb als Vertragsziel	89
B. Anwendbarkeit des europäischen Wettbewerbsrechts auf die Hafenwirtschaft	90
I. Anwendbarkeit der Wettbewerbsregeln auf den Verkehrssektor	91
II. Anwendbarkeit der Wettbewerbsregeln auf die Hafenwirtschaft	92
III. Auswirkungen der Rechtsprechung des EuGH	94
C. Die wettbewerbsrechtliche Relevanz von Hafenkooperationen auf Ebene der Terminalbetreiber	96
I. Kartellverbot, Art. 101 Abs. 1 AEUV	96
1. Adressaten des Kartellverbotes	97
2. Horizontale Verhaltenskoordinierung	98
a) Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen	98
b) Ladungslenkung durch die Terminalbetreiber	100
c) Informationsaustausch der Terminalbetreiber	101
d) Preisabsprachen der Terminalbetreiber	103
3. Bewirken oder Bezwecken einer Wettbewerbsbeschränkung	106
a) Marktanalyse	107
aa) Der Seehafensektor in der Entscheidungspraxis von EuGH und Europäischer Kommission	109
bb) Sachlich relevanter Markt der Terminaldienste	112
(1) Sachliche Marktabgrenzung in der Kommissionspraxis	113
(2) Sachliche Marktabgrenzung zu anderen Verkehrsmärkten	116
(3) Ergebnis	121
cc) Räumlich relevanter Markt der Terminaldienste	121
(1) Räumlicher Hinterlandverkehrsmarkt	121
(2) Räumlicher Transshipmentverkehrsmarkt	126
(3) Sonderfall: Forschung und Entwicklung	129

dd) Zeitlich relevanter Markt der Terminaldienste	130
ee) Ergebnis der Marktanalyse	132
b) Wettbewerbsbeschränkung	132
aa) Ladungslenkung	133
bb) Preisabsprachen	135
cc) Vereinbarungen über Forschung und Entwicklung	139
dd) Informationsaustausch	142
ee) Gesamtbetrachtung und Ergebnis	144
4. Spürbarkeit	144
5. Zwischenstaatlichkeit	146
6. Freistellung, Art. 101 Abs. 3 AEUV	148
a) Gruppenfreistellung	149
aa) Analoge Anwendung der besonderen Gruppenfreistellungsverordnungen	150
bb) Anwendung der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnungen	153
(1) VO (EU) Nr. 2023/1067 (Spezialisierungs-GVO) und VO (EU) Nr. 316/2014 (Technologietransfer-GVO)	153
(2) VO (EU) Nr. 2023/1066 (F&E-GVO)	154
b) Freistellung im Einzelfall	157
aa) Effizienzgewinn	157
(1) Kernbeschränkungen	157
(2) Ladungslenkung und Informationsaustausch	158
(3) Umweltschutz als Freistellungsgrund	160
(4) Resilienz kritischer Infrastrukturen als Freistellungsgrund	165
(5) Nachweis der Effizienzgewinne	168
(6) Ergebnis	173
bb) Verbraucherbeteiligung	174
(1) Ladungslenkung und Informationsaustausch	174
(2) Umweltschutz	177
(3) Resilienz der Infrastruktur	178
(4) Kollektive Vorteile	178
cc) Unerlässlichkeit	180
dd) Keine Möglichkeit zur Ausschaltung des Wettbewerbs	181
ee) Ergebnis der Freistellungsprüfung	185
II. Art. 102 AEUV	186
III. Fusionskontrollverordnung	189
IV. Chancen, Risiken und Grenzen einer Kooperation der Terminalbetreiber – Schlussbetrachtung und Ergebnis	190

D. Die wettbewerbsrechtliche Relevanz von Hafenkooperationen auf Ebene der Hafenbetreiber	193
I. Kartellverbot, Art. 101 Abs. 1 AEUV	194
1. Adressaten des Kartellverbots	194
a) Abgrenzung zwischen hoheitlichen und wirtschaftlichen Tätigkeiten	197
b) Sicherheit und Ordnung	198
c) Dienstleistungen, Marketing, Liegenschaftsverwaltung	200
d) Hafeninfrastruktur	201
aa) Hafenzugangsinfrastruktur	203
bb) Hafenschutzinfrastruktur	206
cc) Bewertung der Entscheidungspraxis zur Hafenzugangs- und Schutzinfrastruktur	207
dd) Sonstige Hafeninfrastruktur	210
(1) Nutzerspezifische Infrastruktur	210
(2) Öffentliche Infrastruktur	211
e) Ergebnis	214
2. Horizontale Verhaltenskoordinierung	215
3. Bewirken oder Bezwecken einer Wettbewerbsbeschränkung	218
a) Marktanalyse	218
aa) Sachlich relevanter Markt der Hafenbetreiber	219
(1) Hafenflächen	219
(2) Allgemeine Hafendienste	220
(3) Besondere Hafendienste	222
(4) Ergebnis	222
bb) Räumlich relevanter Markt der Hafenbetreiber	222
(1) Hafenflächen	223
(2) Allgemeine Hafendienste	224
(3) Besondere Hafendienste	225
(4) Ergebnis	225
b) Wettbewerbsbeschränkung	225
4. Spürbarkeit und Zwischenstaatlichkeit	230
5. Freistellung, Art. 101 Abs. 3 AEUV	231
a) Effizienzgewinn	231
aa) Kernbeschränkungen	231
bb) Digitale Systeme	233
cc) Umweltschutz	234
dd) Resilienz der Infrastruktur	235
b) Verbraucherbeteiligung	236
c) Unerlässlichkeit	238
d) Keine Möglichkeit zur Ausschaltung des Wettbewerbs	238

II. Art. 102 AEUV	239
III. Art. 106 Abs. 2 AEUV	241
1. Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse	243
2. Betrauung	246
3. Verhinderung, Art. 106 Abs. 2 S. 1 AEUV	246
4. Unionsinteresse, Art. 106 Abs. 2 S. 2 AEUV	248
5. Ergebnis	249
IV. Chancen, Risiken und Grenzen einer Kooperation der Hafenbetreiber – Schlussbetrachtung und Ergebnis	249
E. Die wettbewerbsrechtliche Relevanz von Hafenkooperationen auf Ebene der Bundesländer	251
I. Kartellverbot	251
1. Adressaten des Kartellverbots	251
a) Bund und Länder als Unternehmen	252
aa) Hafenentwicklungsdialog der norddeutschen Länder	252
bb) Maritime Clusterbildung	253
cc) Politische Kooperationen der Länder	254
dd) Zwischenergebnis	255
b) Mittelbare Bindung des hoheitlich handelnden Staates an Art. 101 Abs. 1 AEUV	255
aa) Gesetzliche Kooperationspflicht	257
bb) Koordinierte Preispolitik	258
cc) Beteiligungen an Hafenbetreiberunternehmen	261
c) Ergebnis	261
2. Übriger Tatbestand und Freistellung, Art. 101 AEUV	262
3. Ergebnis	263
II. Art. 106 Abs. 1 AEUV	263
1. Adressaten des Art. 101 Abs. 1 AEUV	264
2. Den Verträgen widersprechende Maßnahmen	265
3. Rechtfertigung durch Art. 106 Abs. 2 AEUV	265
4. Ergebnis	266
III. Schlussbetrachtung und Ergebnis	266
F. Fazit	267
Literaturverzeichnis	269
Stichwortverzeichnis	281

Abkürzungsverzeichnis

a. A.	andere Ansicht
ABI.	Amtsblatt der Europäischen Union/Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
Abs.	Absatz
a. E.	am Ende
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
allg.	allgemein
ANB-JWP	Allgemeine Nutzungsbedingungen der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG
Art.	Artikel
Aufl.	Auflage
ausf.	ausführlich
Bd.	Band
BHafenBetrG	Bremisches Hafenbetriebsgesetz
BHGebO	Bremische Hafengebührenordnung
BSIG	Gesetz über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik
bspw.	beispielsweise
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
CEF	Connecting Europe Facility
dagg.	dagegen
ders.	derselbe
dies.	dieselbe(n)
ebd.	ebenda
EEA	Einheitliche Europäische Akte
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EGIM	Eurogate Intermodal
EG-Vertrag	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
endg.	endgültig
engl.	englisch
et al.	et alii
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EuG	Gericht der Europäischen Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EUV	Vertrag über die Europäische Union
EWG-Vertrag	Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft
f., ff.	folgend(e)
FEU	Fourty Foot Equivalent Unit (Vierzig-Fuß-Container)
FKVO	Fusionskontrollverordnung
gem.	gemäß

GG	Grundgesetz
GVO	Gruppenfreistellungsverordnung
HHafen-AGB	Allgemeine Bedingungen für die Nutzung des Hamburger Hafens durch Wasserfahrzeuge
HHafenEG	Hafenentwicklungsgesetz Hamburg
HHafenGebO	Gebührenordnung für den Hamburger Hafen
HHLA	Hamburger Hafen und Logistik AG
HPA	Hamburger Port Authority
HPAG	Gesetz über die Hamburg Port Authority
Hrsg.	Herausgeber/Herausgebende
Hs.	Halbsatz
HVCC	Hamburg Vessel Coordination Center
i. d. F.	in der Fassung
i. H. v.	in Höhe von
IMO	International Maritime Organisation
insb.	insbesondere
i. S. d.	im Sinne der/des
i. V. m.	in Verbindung mit
JWP	Jade-Weser-Port Wilhelmshaven
Kap.	Kapitel
krit.	kritisch
lit.	litera
MSC	MSC Mediterranean Shipping Company S.A.
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
NPorts	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Nr.	Nummer
RL	Richtlinie
Rn.	Randnummer
Rs.	Rechtssache
S.	Seite; Satz
s.	siehe
SeeAufgG	Seeaufgabengesetz
Slg.	Sammlung
sog.	sogenannte (r/s)
TEU	Twenty-food Equivalent Unit (Zwanzig-Fuß-Standardcontainer)
THC	Terminal Handling Charge
u. a.	unter anderem
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
usw.	und so weiter
Verb. Rs.	Verbundene Rechtssache
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WWF	World Wide Fund For Nature
z. B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
zit.	zitiert
z. T.	zum Teil

Teil I

Einleitung

Die norddeutschen Häfen sind in einer jahrhundertelangen Geschichte durch Konkurrenz und strategische Zusammenarbeit miteinander verbunden. Als Mitglieder der mächtigen Hanse dominierten sie den Handel auf Nord- und Ostsee. Im Verbund konnten sie die sichere Überfahrt ihrer Schiffe gewährleisten, neue Handelsrouten erschließen und ihre wirtschaftlichen Interessen gegenüber Handelspartnern gemeinsam vertreten. Mit dem Niedergang der Hanse waren die Häfen wieder auf sich allein gestellt. Im marktwirtschaftlichen System der Europäischen Union sind die Häfen heute Konkurrenten, die im Wettbewerb zueinanderstehen, um Marktanteile ringen und sich bemühen, für Konsumenten attraktiver zu sein als die anderen Marktteilnehmer. Das Europäische Wettbewerbsrecht schützt den Wettbewerb innerhalb des Binnenmarktes vor Verfälschungen. Kooperationen widersprechen diesem Leistungsprinzip grundsätzlich. Dennoch sind durch die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte Hafenkooperationen zwischen den norddeutschen Häfen immer populärer geworden. Die Frage, ob diese Kooperationen mit dem europäischen Wettbewerbsrecht vereinbar sind, wird in der vorliegenden Arbeit beantwortet.

Die Häfen in Hamburg, Wilhelmshafen und Bremerhaven, die den Untersuchungsgegenstand bilden, sind für die im- und exportorientierten Volkswirtschaften der Europäische Union (EU) und besonders Deutschlands von essenzieller Bedeutung. Als Schnittstellen zwischen Land und Wasser bilden sie ein wesentliches Bindeglied der internationalen Logistikketten. Sie sind Umschlagsplätze in den Warenströmen und bestimmender Faktor in der Entwicklung des Hinterlandes. Infrastrukturell vernetzt sind die Mitgliedstaaten das Rückgrat eines integrierten, offenen Binnenmarktes. Trotz der Relevanz der Häfen als Knotenpunkte im logistischen Netz müssen sie zunehmend um ihre Position im Transportmarkt kämpfen. Hochkonzentrierte maritime Märkte, geopolitische Spannungen und eingebrochene Transportströme in Folge von Wirtschafts-, Covid- und Ukraine-Krise haben zu Routenverschiebungen, gestiegenen Preisen und ungenutzten Kapazitäten in den Häfen geführt.

Vor diesem Hintergrund wird die Forderung lauter, dass die norddeutschen Häfen sich diesen Herausforderungen nur gemeinsam stellen können. Politik,¹ Hafen-

¹ Bündnis 90/Die Grünen, Positionspapier „Raus aus der Konkurrenzfalle“ vom 6. September 2022, abrufbar unter <https://www.gruene-fraktion-bremen.de/positionspapiere/fuer-eine-koordinierte-hafenpolitik-in-norddeutschland/>, zuletzt abgerufen am 12.11.2023; HK Bremen/HK Hamburg, Positionspapier Hafenkooperation.

wirtschaft² und Interessenverbände³ entwickeln neue Pläne; praktische Vorstöße sind indes selten. Zuletzt stoppten die Terminalbetreiber Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und Eurogate langjährige Gespräche über eine mögliche Fusion.⁴ Ausgearbeitete Kooperationskonzepte sind ebenfalls rar und fokussieren sich überwiegend auf die logistisch-ökonomische Implementierung. Die Frage, ob Hafenkooperationen mit dem Wettbewerbsrecht vereinbar sind, wird – wenn überhaupt – nur in einem Nebensatz thematisiert. Hafenkooperationen sind aber nur dann umsetzbar und langfristig erfolgsversprechend, wenn sie rechtlich zulässig sind.

Die vorliegende Arbeit greift dieses offene Problem auf und sucht Antworten auf die wettbewerbsrechtlichen Fragen einer norddeutschen Hafenkooperation. Vorab ist die Analyse der strukturellen und rechtlichen Rahmenbedingungen der Hafenwirtschaft erforderlich. Zu diesem Zweck wird im ersten Teil der Arbeit das Marktumfeld, die Organisationsstruktur und der landes-, bundes- und europarechtliche Rahmen von Hafenwirtschaft und Hafenwettbewerb dargestellt. Im Anschluss werden die verschiedenen Kooperationsmöglichkeiten erläutert. Im ersten Kapitel dieses Teils richtet sich der Fokus auf die Klassifizierung und Organisationsstruktur der norddeutschen Häfen. Da der Hafen Plattform für eine Vielzahl von Märkten und Unternehmen ist, werden die wichtigsten Akteure kurz skizziert. Danach wird der Hafen in das europäische und nationale Rechtsgefüge eingeordnet und ein Blick auf die Seeverkehrspolitik der Europäischen Union und in Deutschland geworfen. Die verschiedenen Ebenen, auf denen der Hafen am Wettbewerb teilnehmen kann, sollen anschließend betrachtet werden.

Im zweiten Kapitel des ersten Teils stehen die verschiedenen Kooperationsansätze im Mittelpunkt der Betrachtung. Den äußeren Rahmen bildet ein von Prof. Dr. Frank Ordemann entworfenes Konzept,⁵ das um weitere Kooperationsmöglichkeiten ergänzt wird. Kooperationen werden auf drei Ebenen der Hafenwirtschaft geprüft: Auf der Ebene der Terminalbetreiber, die die Umschlagsanlagen in den Häfen betreiben, auf der Ebene der Hafenbetreiber, die für das Management des Hafens zuständig sind und auf politischer Ebene von Bund und den beteiligten Bundesländern. An diesem Dreiklang orientiert sich der weitere Aufbau der Arbeit.

Der zweite Teil der Untersuchung stellt sich der Frage, ob die skizzierten Kooperationsmodelle mit dem europäischen Wettbewerbsrecht vereinbar sind. In den ersten beiden Kapiteln werden die wettbewerbsrechtlichen Grundlagen erläutert. Ob das Wettbewerbsrecht Anwendung auf die Hafenwirtschaft als Bereich der kritischen

² Gemeinsame Erklärung von HHLA und Eurogate zu den Fusionsgesprächen vom 4. Juli 2022, abrufbar unter <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/news/gemeinsame-erklaerung-von-hhla-und-eurogate-zu-den-kooperationsgespraechen/>, zuletzt abgerufen am 12.11.2023.

³ WWF mit *Ordemann*, Seehafenkooperation.

⁴ NDR, HHLA und Eurogate legen Gespräche über Fusion auf Eis vom 1. Juli 2022, abrufbar unter <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/HHLA-und-Eurogate-legen-Gespraechen ueber-Fusion-auf-Eis,hhla426.html>, zuletzt abgerufen am 12.11.2023.

⁵ WWF mit *Ordemann*, Seehafenkooperation.

Infrastruktur der Mitgliedstaaten findet, war lange umstritten. Dem historischen Abriss folgt eine Einordnung der Häfen in das System des Arbeitsvertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) unter Berücksichtigung der wegweisenden Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs (EuGH).

Die wettbewerbsrechtliche Prüfung einer Kooperation der norddeutschen Terminalbetreiber bildet den Inhalt des dritten Kapitels. Im Mittelpunkt steht das Kartellverbot aus Art. 101 AEUV. Mithilfe der Entscheidungspraxis von EuGH und Europäischer Kommission wird der relevante Markt der Terminalbetreiber ermittelt. Aktuelle Entwicklungen auf den Verkehrsmärkten, wie der Brexit oder die veränderte Konkurrenz der Verkehrsträger untereinander, gehen in die Betrachtung ein. Die in Teil 1 dargestellten Formen möglicher Zusammenarbeit werden wettbewerbsrechtlich eingeordnete und danach untersucht, ob sie rechtlich zulässig sind. Ein besonderer Schwerpunkt dieses Abschnitts sind die Freistellungsmöglichkeiten vom Kartellverbot. Aktuelle Krisen und Herausforderungen, wie der Klimawandel und die Gefährdung kritischer Infrastrukturen, haben dazu geführt, dass die Europäische Kommission und der EuGH Kooperationen im Infrastruktursektor neu bewerten. Es wird untersucht, inwieweit diese Neubewertungen zu einer Freistellung von tatbestandlich wettbewerbsbeschränkenden Kooperationen im Bereich der Terminalbetreiber führen kann. Abschließend wird noch ein kurzer Blick auf das Missbrauchsverbot des Art. 102 AEUV sowie die Fusionskontrollverordnung geworfen, ein Fazit gezogen und Chancen, Risiken und Grenzen einer Kooperation der Terminalbetreiber aufzeigt.

Die Kooperationsmöglichkeiten der norddeutschen Hafenbetreiber werden im nachfolgenden vierten Kapitel des zweiten Teils analysiert. Erneut bildet das Kartellverbot den Kern der Prüfung, wobei die besondere Stellung der Hafenbetreiber als öffentliche Unternehmen Fragen aufwirft, die genauer untersucht werden. Anders als die Terminalbetreiber erfüllen die Hafenbetreiber neben wirtschaftlichen auch hoheitliche Aufgaben, die aus dem Anwendungsbereich des Wettbewerbsrechts herausfallen. Es gilt zu ermitteln, welche Aufgaben einer wettbewerbsrechtlichen Bewertung zugänglich sind und welche Tätigkeiten im Souveränitätsbereich der Mitgliedstaaten verbleiben. Der relevante Markt und die mögliche Freistellung vom Kartellverbot werden ebenfalls genauer beleuchtet. Aufgrund der Aufgabenvielfalt der Hafenbetreiber soll anschließend ein besonderes Augenmerk auf Art. 106 Abs. 2 AEUV gerichtet werden. Auch hier wird die Prüfung mit einer umfassenden Schlussbetrachtung abgeschlossen.

Das fünfte und letzte Kapitel widmet sich der Thematik politischer Kooperationen im Hafenbereich. Fraglich ist bereits, ob die einzelnen Mitgliedstaaten überhaupt an die Wettbewerbsregeln gebunden sein können. Neben der unmittelbaren Bindung der Mitgliedstaaten an die Art. 101 ff. AEUV wird auch der Sachstand im Hinblick auf eine mittelbare Bindungswirkung erläutert. In diesem Kontext soll auch Art. 106 Abs. 1 AEUV, der öffentliche und vom Staat privilegierte Unternehmen zum Gegenstand hat, nicht unerwähnt bleiben.