

Inhaltsübersicht

Inhaltsverzeichnis	9
Abkürzungsverzeichnis	19
A. Einleitung	27
I. Wachstum von Schiffen, Wasserstraßen und Häfen	27
II. Konkretisierung der Fragestellung	31
B. Grundlegung	41
I. (Maritime) Verwaltung in den USA und in der EU	41
II. Häfen als zentrale Infrastrukturen	64
III. Übertragbarkeit einer Größenbeschränkung in andere Sektoren	123
IV. Auswertung der Erkenntnisse	125
C. Wettbewerbs- und Beihilferecht der Europäischen Union	129
I. Überblick	129
II. Übertragung staatlicher Aufgaben auf einen privaten Akteur	129
III. Kartellrechtliche Prüfung der Zusammenschlüsse von Reedereien	153
IV. Auswertung der Erkenntnisse	236
D. Das europäische Wettbewerbsrecht als staatliches Abwehrrecht?	241
I. Einführung	241
II. Die Rolle von Staat und EU in Wettbewerb und Wirtschaft	242
III. Korrektur des Beihilferechts	261
IV. Korrektur des Kartellrechts	307
V. Umsetzbarkeit der Korrektive	321
VI. Auswertung der Erkenntnisse	342

Inhaltsübersicht

E. Schlussteil	345
I. Aktuelle Entwicklungen	345
II. Ergebnis der Analyse	346
III. Fazit	356
Literatur- und Materialverzeichnis	357

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	19
A. Einleitung	27
I. Wachstum von Schiffen, Wasserstraßen und Häfen	27
1. Herausforderungen für Natur und Infrastrukturen	27
2. Reedereiallianzen und Häfen	29
II. Konkretisierung der Fragestellung	31
1. Problemaufriss	31
2. Forschungsvorhaben	34
3. Ziel der Untersuchung	36
4. Juristische Arbeitsmethode	37
B. Grundlegung	41
I. (Maritime) Verwaltung in den USA und in der EU	41
1. Der US Shipping Act als maritimes Kartellrecht	41
a) Regelungsgegenstand des US Shipping Acts	41
b) Die Federal Maritime Commission als Vollzugsbehörde	45
c) Größenbeschränkung der Containerschiffe durch den Shipping Act	46
2. Vergleichbarkeit von FMC und Kommission	48
a) Die FMC: US-amerikanische Verwaltung durch IRAs	48
b) Regulierungs- und Exekutivagenturen in der EU	51
c) Unterschiede und Gemeinsamkeiten von Kommission und FMC	56
d) Zwischenergebnis	61
3. Übertragbarkeit des Ansatzes in das europäische Recht	62
II. Häfen als zentrale Infrastrukturen	64
1. Das europäische Hafenrecht	64
a) Rechtsgrundlagen eines europäischen Hafenrechts	64
b) Die Rechtsentwicklung hin zum Port Package III – VO (EU) Nr. 2017/352	66

c) Regelungsumfang des Port Package III	68
d) Zwischenergebnis	70
2. Deutsches Wasser- und Wasserstraßenrecht	71
a) Planungsrechtliche Kompetenzen für Wasser- und Hafenflächen	71
b) Vorprüfung des EU-Beihilferechts im Planungsstadium	74
c) Bewirtschaftungsrechtliche Kompetenzen für Wasser- und Hafenflächen	75
3. Häfen als Teil des Verwaltungsprivatrechts	76
a) Rechtsgrundlagen der bremischen Häfen	76
b) Hafenbetrieb durch die „bremenports GmbH & Co. KG“	78
c) Kosten- und Gebührenstruktur	78
d) Aufgabenfelder der bremenports	79
e) Zwischenergebnis	80
4. Überblick über die Finanzierungsmöglichkeiten von Häfen	81
a) Öffentlich finanzierte Häfen („Landlord-Modell“)	81
b) Privat finanzierte Häfen	82
c) Zwischenergebnis	83
5. Formen hafenbezogener Infrastrukturen	83
a) Hafenzugangs- und Schutzinfrastrukturen	84
b) Hafeninfrastruktur	87
c) Zwischenergebnis	90
6. Externalität und Marktversagen	91
a) Reeder als Teil der Hafenbetreiber	92
b) Betreiberstrukturen in den Bremer Häfen	93
aa) NTB North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. KG	94
(1) Eurogate mit den Gesellschaftern Eurokai und BLG Logistics	95
(2) APM Terminals bzw. A.P. Møller-Mærsk A/S	96
(3) Zwischenergebnis	97
bb) Eurogate Container Terminal Bremerhaven	97
cc) MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG	97
dd) Zwischenergebnis Betreiberstruktur	98
c) Hafen(zugangs)infrastrukturen	99
7. Häfen als <i>essential facilities</i>	100
a) Volkswirtschaftliche Betrachtung von <i>essential facilities</i>	100

b) Rechtliche Betrachtung von <i>essential facilities</i>	102
aa) Ursprung im US-amerikanischen Recht	102
bb) Unterschiedliche Rechtsauffassung in den USA und der EU	103
cc) Entwicklung des Konzepts: Abbruch von Geschäftsbeziehungen	104
dd) <i>Essential facilities</i> in Rechtsprechung und Verwaltungspraxis	106
c) <i>Essential facilities</i> und begrenzte Kapazitäten	113
aa) Ansatz des Art. 102 AEUV	113
bb) Ansatz des deutschen GWBs	114
d) Zwischenergebnis	116
8. Möglichkeiten zur Begrenzung des Schiffsgrößenwachstums	116
a) Einleitung	116
b) Machtbegrenzung der Reedereien durch die Gruppenfreistellungsverordnung	117
c) Vertiefte Hafenzusammenarbeit als „Konzeptalternative“	120
III. Übertragbarkeit einer Größenbeschränkung in andere Sektoren	123
1. Begrenzung der Flugzeuggrößen	123
2. Begrenzung der Tonnagen von Lastkraftwagen	124
IV. Auswertung der Erkenntnisse	125
C. Wettbewerbs- und Beihilferecht der Europäischen Union	129
I. Überblick	129
II. Übertragung staatlicher Aufgaben auf einen privaten Akteur	129
1. Ansatz: Betrieb einer staatlichen Einrichtung durch einen privaten Akteur	129
2. Überblick über die anwendbaren Vorschriften des europäischen Beihilferechts	130
3. Vergabe einer Lizenz als Beihilfe im Sinne des Art. 107 I AEUV?	133
a) Hafenbetreiber als Unternehmen oder Produktionszweig	133
aa) Hoheitliche vs. wirtschaftliche Tätigkeit	134
bb) Tätigkeiten im Zusammenhang mit Infrastrukturmaßnahmen	135
cc) Zwischenergebnis	136

b) Begünstigung	137
aa) Der <i>private-investor-test</i>	137
bb) Angemessene Gegenleistung	140
cc) Häfen als Unternehmen von allgemeinem wirtschaftlichem Charakter	143
(1) Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse	143
(a) Allgemeinwirtschaftlichkeit von Häfen	143
(b) Betrauungsakt	145
(2) Verhältnis von Vergütung und Dienstleistung	147
(3) Zwischenergebnis	150
c) Ergebnis der Prüfung des Art. 107 I AEUV	150
d) Vergleich des Ergebnisses mit VO (EU) Nr. 2017/1084	151
III. Kartellrechtliche Prüfung der Zusammenschlüsse von Reedereien	153
1. Reedereiallianzen	153
2. Fragestellung: Was genau ist das kartellrechtswidrige Verhalten?	154
a) Kartellrechtswidrigkeit der Produktion von Containerschiffen?	154
b) Kartellrechtswidrigkeit des Anlaufens europäischer Häfen?	155
c) Kartellrechtswidrigkeit des Ausübens unzulässigen Drucks auf die Hafenbetreiber?	155
3. Art. 101 I AEUV	156
a) Regelungsumfang des Art. 101 AEUV	156
b) Wettbewerbswidriges Verhalten: Abgestimmte Verhaltensweise	156
aa) Reedereikonsortien als Vereinigungen von Unternehmen	156
bb) Kartellrechtlich relevantes Verhalten	157
(1) Gründung von Linienschiffahrtsskonferenzen	158
(2) Daten- und Informationsaustausch	159
(3) Pool-Agreements	162
c) Bezweckte oder bewirkte Wettbewerbsbeschränkung?	163
aa) Gründung von Linienschiffahrtsskonferenzen	165
bb) Daten- und Informationsaustausch	165
cc) Pool-Agreements	167

d) Marktdefinition	168
aa) Sachlicher Markt	168
bb) Räumlicher Markt	170
cc) Potenzieller Wettbewerb	171
e) Spürbarkeit der Beeinträchtigung	172
f) De minimis-Ausnahme (Bagatellgrenze)	174
g) Zwischenergebnis des Art. 101 I AEUV	176
4. Freistellungsfähigkeit des Betriebs von Mega Boxern	177
a) Rechtsgrundlage Art. 101 III AEUV	177
b) Anwendbarkeit auf die Vorstufe der Marktmacht: Art. 101 I AEUV	177
c) Freistellung durch Art. 101 III AEUV	178
aa) Technologischer oder wirtschaftlicher Vorteil	178
bb) Verbraucher partizipiert mit einem fairen Anteil	179
(1) Unmittelbarer Einfluss auf den Verbraucher	180
(2) Mittelbarer Einfluss auf den Verbraucher	186
(3) Gesamtbetrachtung	186
cc) Wettbewerbsbeschränkung ist proportional	187
dd) Wettbewerb kommt nicht vollständig zum Erliegen	188
ee) Zwischenergebnis Art. 101 III AEUV	189
d) Seeschiffahrtgruppenfreistellungsverordnung Nr. 2020/436 bzw. 906/2009	190
aa) Allgemeiner Charakter von Gruppenfreistellungsverordnungen	190
bb) Historische Entwicklung der GVOen des maritimen Sektors	191
cc) GVO Nr. 2020/436 bzw. Nr. 906/2009 und <i>Mega Boxer</i>	193
(1) Anwendungsbereich und Definitionen (Art. 1 und 2 GVO)	193
(2) Erlaubtes Verhalten der Konsortien (Art. 3 GVO)	194
(3) Einsatz der Mega Boxer als Verstoß gegen Art. 4 GVO?	194
(4) Bestimmung des Marktanteils der Konsortien (Art. 5 GVO)	195

dd) Reformbedürftigkeit	196
(1) Ansichten der Reedereien und Interessenvertreter	196
(2) Ansichten der Hafenbetreiber	199
(3) Ansichten der Praxisvertreter und Kunden der Reedereien	200
(a) Verband der Chemischen Industrie (VCI)	200
(b) European Shippers's Council (ECS)	202
(4) Evaluierung der Kritik	203
e) GVO für Forschung und Entwicklung (EU) 2023/1066	205
aa) Regelungsumfang der GVO für Forschung und Entwicklung	205
bb) Freistellungsfähigkeit des Verhaltens unter der GVO	207
cc) Zwischenergebnis	207
f) Zwischenergebnis Art. 101 III AEUV und GVOen	208
5. Art. 102 AEUV	209
a) Regelungsumfang des Art. 102 AEUV	209
b) Anwendbarkeit des Art. 102 AEUV neben Art. 101 AEUV (Sperrwirkung)	209
c) Wettbewerbswidriges Verhalten: Druck auf Häfen	210
aa) Ein oder mehrere Unternehmen	210
bb) Marktbeherrschung	212
(1) Relevanter Markt	213
(a) Sachlicher Markt	213
(aa) Austauschbarkeit auf der Anbieterseite	214
i) Austauschbarkeit der Häfen untereinander	214
ii) Austauschbarkeit der Häfen für Frachtdienstleister	216
iii) Austauschbarkeit der Staaten (regulatorischer Wettbewerb)	217
iv) Zwischenergebnis	219
(bb) Austauschbarkeit auf der Abnehmerseite	219
(cc) Zwischenergebnis	220
(b) Räumlicher Markt	220
(c) Zeitlicher Markt	221

(2) Beherrschende Stellung	221
(a) Marktstruktur	221
(b) Marktverhalten	225
(c) Beherrschung eines wesentlichen Teils des gemeinsamen Marktes	227
cc) Missbrauchsverhalten	228
(1) Begriff der missbräuchlichen Ausnutzung	228
(2) Ausüben von Druck auf Hafenbetreiber als kollektiver Missbrauch	229
(3) Besondere Verantwortung	233
(4) Missbrauch ohne Vorsatz	235
d) Zwischenergebnis des Art. 102 AEUV	235
6. Zwischenergebnis kartellrechtliche Würdigung	236
IV. Auswertung der Erkenntnisse	236
D. Das europäische Wettbewerbsrecht als staatliches Abwehrrecht?	241
I. Einführung	241
II. Die Rolle von Staat und EU in Wettbewerb und Wirtschaft	242
1. Wettbewerbstheorien im Spiegel von Reedereien und Häfen	242
a) Die unsichtbare Hand des Marktes	242
b) Wettbewerbstheorien im Laufe der Zeit	244
c) Das Verständnis vom Wettbewerb nach dem Zweiten Weltkrieg	246
2. Die Bedeutung Europas im Wettbewerbsrecht	249
a) Grundgedanken des europäischen Wettbewerbsrechts	249
b) Funktionsverständnis des Wettbewerbsrechts	250
c) Verbraucherschutz durch Wettbewerbsrecht – the „ <i>more economic approach</i> “	252
3. Modernes Kartellrecht und öffentliche Interessen	255
4. Hat das europäische (maritime) Wettbewerbsrecht versagt?	258
5. Kompetenzen im europäischen Hafenausbau vs. Umweltverträglichkeit	260
III. Korrektur des Beihilferechts	261
1. Einleitung	261
2. Eigeninteresse des Staates am Wettbewerb	262

3. Beihilferecht als staatliches Abwehrrecht?	265
a) Ist der Staat zur Beihilfe verpflichtet?	265
aa) Prinzip der Unionstreue	266
bb) Bindungswirkung von Erwägungsgründen	269
cc) Pflicht zur Investition aus VO (EU) Nr. 1315/2013	270
b) Unverletzlichkeit des Haushaltsrechts der Mitgliedstaaten	271
c) Kann der Staat Investitionen verweigern?	272
aa) Schuldenbremse (Art. 109, 115 GG)	273
bb) Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen	277
(1) Art. 20a GG	277
(2) Richtlinie 92/43/EWG („Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie“)	282
(3) Zwischenergebnis	285
cc) Umweltpolitische Ziele und Maßnahmen der Europäischen Union	285
(1) Funktion und Rolle der Artt. 11, 191 AEUV	286
(a) Art. 11 AEUV – Querschnittsklausel des Umweltschutzes	286
(b) Art. 191 AEUV – Umweltpolitische Ziele und Maßnahmen	288
(aa) Vorsorge- und Vorbeugeprinzip	289
(bb) Ursprungsprinzip	291
(cc) Verursacherprinzip	291
(2) Beihilferecht und Umweltrecht – „Hinkley Point C“	292
(aa) Neuinterpretation des Art. 107 III lit. b) und c) AEUV	293
(bb) EU-Umweltrecht und Art. 107 III lit. c) AEUV	294
(cc) Zwischenergebnis	296
(3) Art. 107 III lit. c) AEUV als Korrektiv für das Beihilferecht?	296
(4) Zwischenergebnis	298
4. Analyse der Konsequenzen	299
a) Übertragung der Entscheidungskompetenz zur Kommission	300
b) Kompensation überlanger Verfahrensdauer	301
c) Kollision europäischer und nationaler Kompetenzen	302

d) Entlastung von Häfen und Staaten	304
5. Zwischenergebnis	305
IV. Korrektur des Kartellrechts	307
1. Notwendigkeit eines Korrektivs	307
2. Neuinterpretation der <i>essential facilities</i> -Doktrin	309
a) Überblick über die Konzeption des JadeWeserPorts	309
b) Häfen und Reedereien – Zugang zu einem nachgelagerten Markt?	309
c) Rückkehr zur ursprünglichen Idee der Doktrin	311
d) Die <i>essential facilities</i> -Doktrin als Abwehrrecht	313
3. Vertiefte Kooperation der Häfen	315
4. Anpassung der Gruppenfreistellungsverordnung	316
a) Größengrenze oder Beschränkung der anlaufbaren Häfen?	316
b) GVO als passendes Vehikel?	317
5. Zwischenergebnis	320
V. Umsetzbarkeit der Korrekturen	321
1. Umsetzbarkeit im Beihilferecht	322
a) Betrachtung der Umsetzbarkeit der Korrekturen	322
b) Verordnungsentwurf zur Implementierung einer UVP in das Notifizierungsverfahren	325
2. Umsetzbarkeit im Kartellrecht	332
a) Ermöglichung von Hafenkartellen – Korrektur des Art. 101 I, III AEUV	332
b) Abwehrrecht der Häfen – Korrektur des Art. 102 I AEUV	334
c) Verordnungsentwurf für eine GVO zur vertieften Hafenkooperation	335
VI. Auswertung der Erkenntnisse	342
E. Schlussteil	345
I. Aktuelle Entwicklungen	345
II. Ergebnis der Analyse	346
III. Fazit	356
Literatur- und Materialverzeichnis	357