

**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, Rimpf  
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

## *Teil 1*

<b>Einleitung</b>	17
-------------------	----

## *Teil 2*

<b>Grundlagen</b>	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) Wasserverkehrs- 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 Hafenvirtschaft .....	90
I. Anwendbarkeit der Wettbewerbsregeln auf den Verkehrssektor .....	91
II. Anwendbarkeit der Wettbewerbsregeln auf die Hafenvirtschaft .....	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 Verhaltenskoordination .....	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) Ladungsenkung .....	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) Ladungsenkung 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) Ladungsenkung 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 Hafensbetreiber ..... 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 Hafensbetreiber ..... 219

            (1) Hafenflächen ..... 219

            (2) Allgemeine Hafendienste ..... 220

            (3) Besondere Hafendienste ..... 222

            (4) Ergebnis ..... 222

        bb) Räumlich relevanter Markt der Hafensbetreiber ..... 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 Hafenebetreiber – Schluss- betrachtung und Ergebnis .....	249
E. Die wettbewerbsrechtliche Relevanz von Hafenkooperationen auf Ebene der Bun- desländer .....	251
I. Kartellverbot .....	251
1. Adressaten des Kartellverbots .....	251
a) Bund und Länder als Unternehmen .....	252
aa) Hafenenwicklungsdialog 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 Hafenebetreiberunternehmen .....	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
 <b>Literaturverzeichnis</b> .....	 269
<b>Stichwortverzeichnis</b> .....	281

## Abkürzungsverzeichnis

a. A.	andere Ansicht
ABl.	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 Hafenebetriebsgesetz
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-foot 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 1

# 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 Europäischen 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,<sup>1</sup> Hafene-

---

<sup>1</sup> *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.

wirtschaft<sup>2</sup> und Interessenverbände<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> 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. Hafenkooperation 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,<sup>5</sup> 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

---

<sup>2</sup> 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-kooperationsgesprachen/>, zuletzt abgerufen am 12. 11. 2023.

<sup>3</sup> WWF mit *Ordemann*, Seehafenkooperation.

<sup>4</sup> *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-Gespraecher-ueber-Fusion-auf-Eis,hhla426.html>, zuletzt abgerufen am 12. 11. 2023.

<sup>5</sup> 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 aufgezeigt.

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.