



Bußgelder gegen Hafenschleppdienstleister

Branche: Schlepp- und Bugsierdienste in Häfen

Aktenzeichen: B9-44/14

Datum der Entscheidung: 09.10.2017, 13.11.2017, 04.12.2017, 06.02.2018

Das Bundeskartellamt hat im Zeitraum von Oktober 2017 bis Februar 2018 Geldbußen in Höhe von rund 17,5 Mio. Euro gegen vier Anbieter von Hafenschleppleistungen sowie deren verantwortliche Mitarbeiter wegen der Vereinbarung von Quotenkartellen für verschiedene deutsche Häfen verhängt.

Bei den bebußten Unternehmen handelt es sich um die Fairplay Schleppdampfschiffsreederei Richard Borchard GmbH, Hamburg (Fairplay), die Bugsier-, Reederei- und Bergungs GmbH & Co. KG, Hamburg (Bugsier), die Petersen & Alpers GmbH & Co. KG, Hamburg (P&A), sowie die Schleppreederei Kotug GmbH, Hamburg (Kotug). Gegen die Neue Schleppdampfschiffsreederei Louis Meyer GmbH & Co. KG (Louis Meyer) hat das Bundeskartellamt aus Ermessensgründen kein Bußgeld verhängt.

Das Verfahren war im Jahr 2014 infolge des Kronzeugenantrags der ebenfalls an den Absprachen und abgestimmten Verhaltensweisen beteiligten Unternehmen Unterweser Reederei GmbH, Bremerhaven (URAG), sowie dessen Tochtergesellschaft Lütgens & Reimers GmbH & Co. KG, Hamburg (L&R), eingeleitet worden.

Von den Absprachen betroffen ist im Wesentlichen der sachliche Markt für Schleppleistungen in verschiedenen deutschen Häfen. Hafen-, Assistenz- oder Bugsierschlepper sind relativ kleine, sehr wendige Schiffe mit leistungsstarker Antriebsanlage, die größere Schiffe in einem Hafen zum Liegeplatz hin und aus dem Hafen wieder hinaus bugsieren. Nachfrager nach dieser Leistung sind die den jeweiligen Hafen anlaufenden Reedereien – vor allem auch die regelmäßig verkehrenden Linienreedereien.

I. Absprachen über Hafenschleppleistungen für Elbe und Weser

In den Jahren 1996 und 1999 traten niederländischen Schleppreedereien erstmals mit ihrem Angebot in Wettbewerb zu den in Hamburg und Bremerhaven tätigen Schleppreedereien, die in sog. Arbeitsgemeinschaften zusammenarbeiteten. Die Auseinandersetzung um diese Markteintritte wurde in der Branche als sog. „Schlepperkrieg“ bezeichnet.

Schließlich vereinbarten die nachfolgend genannten Unternehmen ca. 2000/2001, für jeden Hafen die zum damaligen Zeitpunkt bestehenden Marktanteile als feste Umsatzquoten festzulegen. Die Kunden jedes einzelnen der im jeweiligen Hafen tätigen Unternehmen sollten geschützt sein und von den anderen an der Absprache Beteiligten nicht abgeworben werden. Bei Abweichungen von den Quoten sollten Kunden nach Absprache durch Abgabe von Schutzangeboten oder durch Zurückhaltung von Angeboten übergeleitet werden.

Für Hamburg vereinbarten die dort tätigen Unternehmen eine Quote von ca. 30% für Kotug. Die restlichen 70% der insgesamt in Hamburg erzielten Schleppumsätze teilten die Anbieter Fairplay, Bugsier, L&R, P&A und Louis Meyer unter sich auf, indem sie für jeden dieser Anbieter individuelle Umsatzquoten für vier geographisch getrennte Hafengebiete identifizierten. Sie erfassten für jedes dieser Hafengebiete ihre jeweiligen Brutto- und Netto-Umsätze sowie ihre Arbeitsleistung und stellten dann monatsweise die faktische Arbeitsleistung (Ist) der laut vereinbarter individueller Quote zu erbringenden Arbeitsleistung (Soll) gegenüber. Mehr- oder Minderarbeit sollte in der Folgeperiode über die Einsatzpläne der gemeinsamen Einsatzzentrale abgebaut werden. Wertmäßige Salden der Quoten über alle Hafengebiete hinweg haben die Unternehmen im Folgemonat durch Zahlungen untereinander ausgeglichen.

Für Bremerhaven vereinbarten die dort tätigen Unternehmen eine Quote von 51,67% für Kotug. Auf Bugsier und URAG entfielen gemeinsam noch 48,33% der für Bremerhaven insgesamt anfallenden Umsätze. Bugsier und URAG teilten den auf sie entfallenden Anteil an den in den Weserhäfen insgesamt erwirtschafteten Schleppumsätzen ebenfalls nach Umsatzquoten auf und hatten dabei für die Häfen Bremerhaven, Nordenham und Blexen einerseits und für die Häfen Bremen und Brake andererseits unterschiedliche Umsatzquoten vereinbart.

Zur Vereinbarung dieser Quotenkartelle sowie zur Erörterung von Überleitungen von Kunden, Anpassungsbedarfen und das Funktionieren der Quotenabrechnungen trafen sich die Verantwortlichen der o.g. Unternehmen zu verschiedenen Zeitpunkten. Regelmäßig mindestens einmal jährlich glichen Verantwortliche von Kotug, Fairplay und Bugsier ihre Umsatzzahlen ab, um die Einhaltung der Quotenabsprache verfolgen und prüfen zu können. Diese Vereinbarungen wurden bis Ende 2013 praktiziert.

II. Absprachen über Hafenschleppleistungen für Rostock und Wismar

Bugsier und Fairplay haben einen Vertrag über die Quotierung von Arbeitsleistung und Umsatz ihrer Hafenschleppaktivitäten in den Häfen Rostock und Wismar geschlossen und jedenfalls von 2000 bis 2013 praktiziert. Bugsier und Fairplay haben sich in diesem Vertrag darauf geeinigt, dass für beide Häfen vier Schleppschiffe ausreichend sind und dass Fairplay hiervon drei und Bugsier ein Schiff stellen soll. Arbeitsleistung und Umsatzerlöse haben sie sodann im Verhältnis 3:1 untereinander aufgeteilt.

III. Absprachen betreffend Festmacherleistungen

Bugsier und L&R haben darüber hinaus eine Gebietsschutzabsprache über Festmacherleistungen in den Häfen Hamburg und Bremerhaven getroffen, die ab spätestens 2004 bis mindestens 2013 praktiziert wurde. Sie vereinbarten, dass Bugsier nicht in Hamburg und L&R nicht in Bremerhaven tätig werden sollte.

IV. Absprachen betreffend Hilfeleistungen und Bergungen auf Teilen der Weser und Jade

In einem vertraglich beschriebenen Revier haben Bugsier und URAG Umsatzquoten, eine Gebietsaufteilung sowie Wettbewerbsverbote – letztere auch außerhalb der definierten Gebiete - bei Hilfeleistungen und Bergungen auf Teilen der Weser und Jade vereinbart. Diese Vereinbarung haben die Verantwortlichen beider Unternehmen ab spätestens 2004 bis mindestens 2014 auch umgesetzt.

Die individuellen Geldbußen wurden jeweils unter Anwendung der Bußgeldleitlinien des Bundeskartellamtes¹ anhand der Umsatzerlöse bemessen. Bei der Höhe der Geldbußen hat das Bundeskartellamt unter anderem die Art und Schwere sowie die Dauer des Kartellverstoßes berücksichtigt.

Zudem hat das Bundeskartellamt zugunsten der Kartellanten vor allem auch die starke Nachfragerposition durch die großen Linienreedereien mit einbezogen.

Des Weiteren wurde in Anwendung der Bonusregelung des Amtes bei der Bußgeldzumessung berücksichtigt, dass insgesamt drei der bebußten Unternehmen im Verlauf des Verfahrens mit dem Bundeskartellamt im Rahmen der Bonusregelung kooperiert haben. Darüber hinaus haben sich alle vier bebußten Unternehmen und deren persönlich Betroffene zu einer einvernehmlichen Verfahrensbeendigung (sog. Settlement) bereit erklärt, was sich für die Unternehmen und Betroffenen zum Teil nochmals bußgeldmindernd ausgewirkt hat.

In Anwendung der Bonusregelung des Bundeskartellamtes² wurde gegen die URAG (und deren Tochterunternehmen L&R) kein Bußgeld verhängt, obwohl diese ebenfalls an den Absprachen beteiligt waren.

Die Bußgeldbescheide sind inzwischen rechtskräftig. Damit ist das Verfahren abgeschlossen.

Personen, denen aus den Verstößen ein Schaden entstanden ist, können diesen bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen von den Beteiligten ersetzt verlangen (§ 33a GWB). Den rechtskräftigen Bußgeldbescheiden kommt in Hinblick auf die Feststellung des Verstoßes eine Bindungswirkung nach § 33b GWB zu.

Der Fallbericht gibt den Stand vom 23. Februar 2018 wieder und trägt etwaigen späteren Ereignissen keine Rechnung.

¹ Leitlinien für die Bußgeldzumessung in Kartellordnungswidrigkeitenverfahren vom 25. Juni 2013.

² Bundeskartellamt, Bekanntmachung Nr. 9/2006 über den Erlass und die Reduktion von Geldbußen in Kartellsachen vom 7. März 2006 – Bonusregelung.