

**Abschlussbericht
der Landeskartellbehörde Niedersachsen**

**zur Marktuntersuchung des Inselversorgungsverkehrs zu den
Ostfriesischen Inseln im Jahr 2008 nach § 32 e Abs. 1, Abs. 3 GWB¹**

I. Inhalt der Untersuchung

Die Niedersächsische Landeskartellbehörde beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hatte im Rahmen ihrer Zuständigkeit nach § 48 Abs. 2 S. 2 GWB am 22.12.2008 ein Verfahren nach § 32 e Abs. 1 GWB zur Untersuchung des Wirtschaftszweiges „Inselversorgungsverkehr zu den Inseln Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge“ eingeleitet.

1. Der Inselversorgungsverkehr zu den ostfriesischen Inseln stellt einen Wirtschaftszweig i.S.d. § 32 e GWB dar, der die Reedereien umfasst, die die wesentliche Anbindung der Inseln über eigene Fährverbindungen an das niedersächsische Festland gewährleisten.

Der untersuchte Wirtschaftszweig umfasst somit die Fährlinien derjenigen Unternehmen, die von den niedersächsischen Küstenhäfen die ostfriesischen Inseln im Linienverkehr ansteuern. Die folgende Darstellung gibt eine Übersicht darüber, durch welche Fährlinie die einzelnen ostfriesischen Inseln versorgt werden und welches Unternehmen die Fährlinie betreibt.

Fährlinie		Reederei
Inselhafen	Küstenhafen	
Borkum	Emden	AG Ems
Juist	Norddeich	AG Reederei Norden-Frisia
Norderney	Norddeich	AG Reederei Norden-Frisia
Baltrum	Neßmersiel	Reederei Baltrum-Linie GmbH & Co. KG
Langeoog	Bensersiel	Schiffahrt der Inselgemeinde Langeoog
Spiekeroog	Neuharlingersiel	Nordseebad Spiekeroog GmbH
Wangerooge	Harlesiel	DB Autozug GmbH

¹ Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen

2. Die Vermutung einer Einschränkung des Wettbewerbs auf diesem Sektor gründete die Landeskartellbehörde auf die Preisgestaltung der von der Marktuntersuchung erfassten Reedereien hinsichtlich ihrer Fährtarife für die einzelnen Inselverbindungen zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung sowie eingegangene Verbraucher- und Wirtschaftsverbandsbeschwerden. Hier wurden schon bei einem ersten indikativen Vergleich der öffentlich bekannten Tarife erhebliche Preisunterschiede zwischen den einzelnen Fährlinien unter Berücksichtigung der zu bewältigenden Fahrtstrecke festgestellt. Ein ähnliches sehr uneinheitliches Bild ergab sich bei einem Vergleich der Frachttarife der ostfriesischen Fährlinien untereinander und der Personentarife ostfriesischer Fährlinien mit nordfriesischen Fährverbindungen, die jedoch nicht in die Zuständigkeit der Niedersächsischen Landeskartellbehörde fallen.

Die Vermutung einer Wettbewerbseinschränkung i.S.d. § 32 e GWB wurde dadurch bestärkt, dass es sich beim Fährbetrieb der Reedereien auf ihrer jeweiligen Inselversorgungsverbindung um Alleinanbieter auf dieser Strecke handelt. Damit haben diese Unternehmen mangels konkurrierender Marktteilnehmer eine marktbeherrschende Stellung i.S.d. § 19 Abs. 2 GWB auf jeder einen eigenen Markt darstellenden Fährverbindung und unterfallen folglich grundsätzlich der kartellrechtlichen Missbrauchsaufsicht nach § 19 Abs. 1 und Abs. 4. GWB. Daher ist funktionierender Wettbewerb auf diesen Einzelmärkten, die in ihrer Gesamtheit den untersuchten Wirtschaftszweig abbilden, von vornherein nicht gegeben und scheidet als marktwirtschaftlicher Preisbildungsmechanismus aus. Diese branchenspezifische Situation stellt sich somit als „anderer Umstand“ gemäß § 32 e GWB dar, der einen zusätzlichen Anlass zur Vermutung einer Wettbewerbsbeschränkung bietet.

3. Ziel der nun abgeschlossenen Marktuntersuchung war es, aufgrund der genannten Auffälligkeiten und sektorspezifischen Besonderheiten nähere Einblicke in die Wettbewerbssituation des untersuchten Sektors und damit in die Preisgestaltung und -kalkulation der dem Sektor zuzurechnenden Unternehmen zu erhalten. Insbesondere sollten Erkenntnisse darüber erlangt werden, ob die Preisgestaltung hinsichtlich der Beförderung von Personen und Frachten auf nachvollziehbaren wirtschaftlichen Erwägungen beruht oder möglicherweise auf die Tatsache zurückzuführen ist, dass die Unternehmen auf den jeweiligen Fährlinien eine marktbeherrschende Stellung einnehmen. Damit bezweckte die Landeskartellbehörde ferner, den kartellrechtlichen Wettbewerbsregeln zur Geltung zu verhelfen soweit hier Defizite identifizierbar sind; ein kartellrechtliches (Preis-)Missbrauchsverfahren gegen einzelne oder mehrere Unternehmen des untersuchten Wirtschaftszweigs hat nicht stattgefunden und war auch nicht Ziel der nun abgeschlossenen Marktuntersuchung.

4. Für die Marktuntersuchung hat die Landeskartellbehörde folgendes dreistufiges Vorgehen gewählt:

- Zunächst erfolgte eine detaillierte Erhebung und Analyse der Tarifstruktur der einzelnen Fährlinien für die Geschäftsjahre 2006 bis 2009. Der Tarifvergleich erfolgte hierbei basierend auf der Kennzahl Tarif pro Streckenkilometer, um eine Vergleichbarkeit der Tarife von Fährlinien unterschiedlicher Fahrtstrecke zu gewährleisten.
- Auf die Tarifbetrachtung folgte eine kennzahlenbasierte Jahresabschlussanalyse der Reedereien, die die untersuchten Fährlinien betreiben. Bei der Jahresabschlussanalyse lag der Schwerpunkt auf Ergebnis- und Rentabilitätskennzahlen.
- Abschließend erfolgte eine detaillierte Erhebung und Analyse der Umsatzerlöse und Kostendaten der einzelnen Fährlinien für die Geschäftsjahre 2006 bis 2008. Der Erlös- und Kostenvergleich basierte vor allem auf einem Vergleich der Fährlinien anhand der Kennzahl Umsatzrentabilität, die basierend auf den erhobenen Daten ermittelt wurde.

Gleichzeitig hat die Landeskartellbehörde die wettbewerblichen Rahmenbedingungen dieses Wirtschaftszweigs untersucht, um hier mögliche Marktbarrieren oder Wettbewerbsbeschränkungen zu identifizieren.

II. Ergebnisse der Untersuchung

1. Vorbemerkungen

Die aktuelle rechtliche Situation des Inselversorgungsverkehrs ist dadurch gekennzeichnet, dass der Schiffsverkehr zu den Ostfriesischen Inseln nicht reguliert ist. Eine Genehmigung oder der Erwerb einer Konzession ist demnach nicht mehr notwendig, um eine Fährlinie zu betreiben².

² Zuvor bestanden sog. Inselversorgungsverträge, die einzelvertraglich zwischen den Inselreedereien und dem Land Niedersachsen, vertreten durch das jeweilige Hafen- und Schiffahrtsamt, abgeschlossen wurden und Seeverkehrsdienste und Hafennutzungsentgelte regelten. Diese Inselversorgungsverträge wurden aber 2002 nach Kritik der EU-Kommission an diesen Verträgen wegen fehlender Transparenz und fehlender Nichtdiskriminierung aufgehoben. Die EU-Kommission hatte insbesondere die Vertragsdauer und den Linienschutz mit europäischem Recht für unvereinbar gehalten, da dadurch andere Unternehmen vom Inselverkehr ausgeschlossen würden.

Zudem besteht seit 1997 keine staatliche Genehmigungspflicht mehr für die Tarife der Fährlinien; die Tarife unterliegen der freien Kalkulation der einzelnen Reedereien.

Durch den Fährbetrieb im Linienverkehr wird eine ganzjährige und unabhängig vom Verkehrsaufkommen fahrplanmäßige Beförderung von Personen und Gütern zwischen den niedersächsischen Küstenhäfen und den ostfriesischen Inselhäfen sichergestellt.

Die Höhe der Hafennutzungsentgelte ist in einem für alle Nutzer geltenden, also abstrakt-generellen, Hafentarifwerk geregelt. Beim Fährbetrieb im Linienverkehr muss die Reederei für das Fahrgastschiff ein deutlich geringeres Hafengeld entrichten als für Fahrgastschiffe im Gelegenheitsverkehr³. Die konkrete Höhe des Hafengeldes richtet sich nach dem Raumgehalt des Schiffs in BRZ (Bruttoreaumzahl) und unterscheidet sich nach der jeweils befahrenen Insellinie⁴. Hierbei bestehen erhebliche Tariffdifferenzen zwischen den Fährlinien. Das Hafengeld pro BRZ für die Fährlinie Harlesiel-Wangerooge ist beispielsweise doppelt so hoch wie das Hafengeld für die Fährlinie Emden-Borkum. Dies führt zu unterschiedlichen Betriebskosten der betrachteten Reedereien, die sich auch auf den Fahrpreis auswirken können. Bei Fahrgastschiffen im Linienverkehr wird die ganzjährige und fahrplanmäßige Gewährleistung des Linienverkehrs von Mitarbeitern der niedersächsischen Hafenaufsicht überprüft.

2. Unternehmensanalyse

Im Rahmen des Tarifvergleichs kommt die Landeskartellbehörde zu folgenden Feststellungen:

Sowohl bei der Personen- als auch bei der Güterbeförderung liegt eine sehr kleinteilige Tarifstruktur der einzelnen Fährlinien vor. Neben Tarifen für Einzel- und Tagesrückfahrttickets wird unter anderem auch zwischen Tarifen für Haupt- und Nebensaison sowie zwischen Tarifen für Insulaner und Touristen differenziert. Der Grund hierfür liegt vermutlich in der stark saisonal schwankenden Auslastung des Linienverkehrs im Jahresverlauf. Eine Subventionierung der Tarife für Insulaner und für Fahrten zur Nebensaison aus Tarifen für Touristen und für Fahrten zur Hauptsaison ist zu vermuten.

³ Für die von NPorts betriebenen Häfen siehe § 3 b 1 a) des Hafentarif Preis- und Konditionenverzeichnis für die Häfen Baltrum, Bengersiel, Langeoog, Norddeich, Norderney und Wangerooge gültig vom 01.01.2011, sowie des Hafentarif Preis- und Konditionenverzeichnis für den Hafen Emden gültig vom 01.01.2010, verfügbar unter: <http://www.nports.de/downloads/>

⁴ Ebenda.

Aus diesem Grund hat die Landeskartellbehörde als „repräsentativen“ Tarif den jeweiligen Preis für ein Tagesrückfahrtticket eines Touristen ausgewählt. Um eine Vergleichbarkeit von Tarifen für unterschiedlich lange Fahrtstrecken zu ermöglichen, werden in der folgenden Auswertung die Tarife jeweils auf einen Streckenkilometer (EUR pro 1 km) angegeben.

Tarif: Tagesrückfahrt-Tourist, Geschäftsjahr 2008⁵

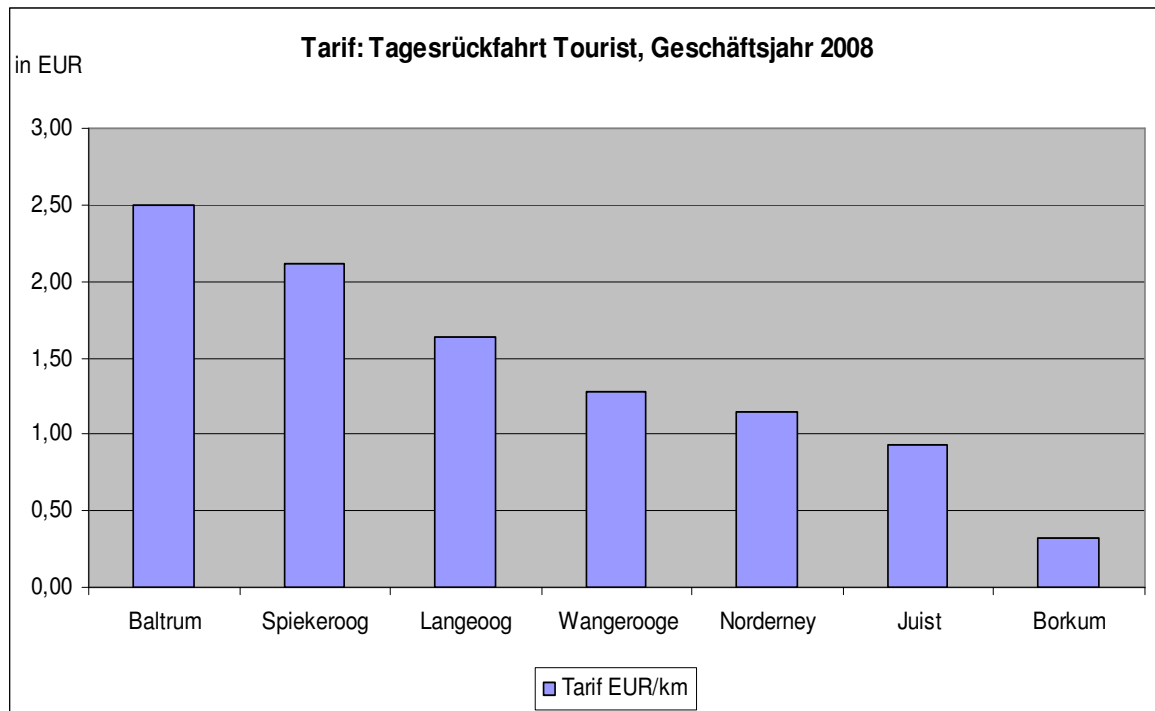
Reederei	Fährlinie	Tarif in EUR/km	Tarif * in EUR	Fahrtstrecke in km
Reederei Baltrum-Linie GmbH & Co. KG	Neßmersiel-Baltrum	2,50	15,00	6
Nordseebad Spiekeroog GmbH	Neuharlingersiel-Spiekeroog	2,11	19,00	9
Schiffahrt der Inselgemeinde Langeoog	Bensersiel-Langeoog**	1,63	19,50	12
DB Autozug GmbH	Harlesiel-Wangerooge**	1,30	18,20	14
AG Reederei Norden-Frisia	Norddeich-Norderney	1,14	13,70	12
AG Reederei Norden-Frisia	Norddeich-Juist	0,73	17,50	24
AG Ems	Emden-Borkum**	0,32	16,50	51

* Angaben inklusive Umsatzsteuer

** Tarif und Fahrtstrecke jeweils für Schiffahrt und Inselbahn

In der obigen Darstellung sind die Tarife für ein Tagesrückfahrtticket für einen Touristen im Geschäftsjahr 2008 dargestellt. Die Auswahl des Tarifs Tagesrückfahrt für einen Touristen erfolgte, um einen typischen Tarif auszuwählen, der von möglichst vielen Personen genutzt wird. In der obigen Auswertung erfolgt eine absteigende Sortierung der jeweiligen Tarife pro Streckenkilometer. Hierbei wird deutlich, dass die Fährlinien Neßmersiel-Baltrum und Neuharlingersiel-Spiekeroog die höchsten Tarife pro Streckenkilometer aufweisen. Das sind gleichzeitig die Fährlinien, die die kürzesten Fahrtstrecken zu bewältigen haben.

⁵ Gemäß Unternehmensangaben.



Um den Tarifunterschieden weiter nachzugehen, hat die Landeskartellbehörde mit der Analyse der Jahresabschlüsse der Fährlinienbetreiber die Grundlage für den nächsten Analyse-schritt, den Erlös- und Kostenvergleich für die einzelnen Fährlinien, gelegt. Hierbei hat die Landeskartellbehörde anhand eines Fragebogens die Umsatzerlöse u.a. für den Personen- und Güterverkehr abgefragt. Außerdem erfolgte eine Erhebung der detaillierten Kostenposi-tionen für den Betrieb der Fährlinie. Basierend auf den erhobenen Daten erfolgte die Ermittlung des EBIT⁶, d.h. des Betriebsergebnisses vor Zinsen und Steuern. Dieses wurde ins Verhältnis zu den erzielten Umsatzerlösen gesetzt und somit die Umsatzrendite ermittelt. Die Ermittlung der Umsatzrendite erfolgte für jede der oben genannten Fährlinien. Von einer Veröffentlichung der von den Unternehmen erhobenen Erlösdaten hat die Landeskartellbe-hörde abgesehen, da diese Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse beinhalten.

Der Vergleich der Umsatzrenditen der Fährlinien zeigt, dass die beiden Fährlinien mit den höchsten Tarifen pro Streckenkilometer (Neßmersiel-Baltrum und Neuharlingersiel-Spiekeroo) jeweils eine Umsatzrendite im marktüblichen Rahmen aufweisen.

Insgesamt zeigt der Vergleich aber auch, dass einzelne Fährlinien negative Umsatzrenditen aufweisen und somit nicht kostendeckend betrieben werden und dass andere Fährlinien mit sehr hohen Umsatzrenditen betrieben werden. Das Bild, das sich durch den Erlös- und Um-satzrenditenvergleich ergeben hat, ist somit sehr uneinheitlich.

⁶ Earnings Before Interests and Taxes.

3. Herausforderungen bei der Unternehmensanalyse

a) Die kleinteilige Tarifstruktur erschwert eine systematische Übersicht und Vergleichbarkeit der Tarife der einzelnen Fährlinien erheblich. Zudem weisen die einzelnen Fährlinien sehr unterschiedliche Fahrtauern (zwischen 30 und 130 Minuten) und Fahrtstrecken (zwischen 6 und 51 km) auf, wodurch die direkte Vergleichbarkeit wiederum erschwert wird.

Die erfolgte Auswertung der Tarife pro Streckenkilometer ist grundsätzlich geeignet, um eine Vergleichbarkeit der untersuchten Fährlinien trotz ihrer unterschiedlichen Fahrtstrecken zu ermöglichen. Aufgrund der sog. Fixkostendegression kann es hierbei aber unter Umständen dazu kommen, dass Fährlinien mit einer langen Fahrtstrecke einen geringeren Tarif pro km aufweisen als Fährlinien mit kurzer Fahrtstrecke. Der Grund hierfür liegt darin, dass bestimmte Fixkosten beim Betrieb der Fährlinie unabhängig von der Länge der Fahrtstrecke anfallen. Bei zunehmender Fahrtstrecke werden diese Fixkosten auf eine größere Kilometeranzahl verteilt und senken somit den Wert der Kennzahl Tarif pro Streckenkilometer.

Darüber hinaus wird die Vergleichbarkeit der verschiedenen Fährtarife durch einen unterschiedlichen, mit der Fahrkarte erworbenen Leistungsumfang erschwert. So umfassen die Tarife der Fährlinien zu den Inseln Borkum, Langeoog und Wangerooge neben dem Schiffsfahrtsanteil auch eine Preiskomponente für die Inselbahn.

Ferner weicht das von den Reedereien für den Fährbetrieb im Linienverkehr zu entrichtende Hafennutzungsentgelt für Fahrgastschiffe, abhängig von den angesteuerten Häfen, bei den einzelnen Fährlinien zum Teil stark von einander ab (s.o.). Das Hafennutzungsentgelt ist eine Kostenposition bei der Ermittlung des Betriebsergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Fährlinien und eine Position der Preiskalkulation für die Fährtarife.

Die Auslastung der Fährlinien unterliegt zudem saisonal bedingt einer starken unterjährigen Schwankung. Daher setzen einzelne Reedereien für den Betrieb einer Fährlinie im Jahresverlauf verschiedene Fährschiffe unterschiedlicher Größe ein. Auch hieraus können sich Auswirkungen auf die Tarifkalkulation der jeweiligen Unternehmen ergeben.

b) Insbesondere die Jahresabschlussanalyse und der Erlösvergleich, die zur Hinterfragung des mit den oben genannten Unsicherheiten behafteten Tarifvergleichs notwendig wurden, haben sich als sehr aufwändig erwiesen.

So unterscheidet sich die Anzahl der beförderten Passagiere innerhalb eines Geschäftsjahres deutlich zwischen den einzelnen Fährlinien (zwischen ca. 200.000 und ca. 2.000.000 Passagieren im Geschäftsjahr 2008). Dies erschwert die Vergleichbarkeit von absoluten Finanzkennzahlen (z.B. Umsatzerlöse, Abschreibungen) der Fährlinien. Mit hohen Passagierzahlen werden höhere Umsatzerlöse erzielt. Durch erforderliche Investitionen in größere oder mehrere Fährschiffe steigen aber auch die Anlagenintensität der Fährlinienbetreiber und somit auch die handelsrechtlichen Abschreibungen. Zum Vergleich der Fährlinien eignen sich daher besonders relative Finanzkennzahlen. Im Erlös- und Kostenvergleich dieser Marktuntersuchung wurde daher auf die Umsatzrentabilität (EBIT / Umsatzerlöse) abgestellt.

Zudem wurden von den befragten Unternehmen zum Teil nicht vollständige Angaben bei der Datenerhebung gemacht, was ein teilweise mehrfaches Nachfordern der Landeskartellbehörde notwendig machte und erheblichen Zeitaufwand verursachte. Die angeforderte Preiskalkulation basierend auf einer Kostenträgerrechnung sowie das zugehörige Mengengerüst pro Tarif konnten in vielen Fällen nicht vorgelegt werden. Auch bei der Erhebung der Erlös- und Kostendaten konnten einzelne Unternehmen keine vollständigen bzw. nicht die im Fragebogen genannten Daten liefern. Ein Grund hierfür ist, dass die Kostenrechnung einzelner Reedereien offenbar bezogen auf die eingesetzten Schiffe (Kostenträger) und nicht auf die hiermit bedienten Fährlinien erfolgt und die Schiffe teilweise auf verschiedenen Routen eingesetzt werden. Diese unvorhersehbaren Schwierigkeiten der Unternehmen, die von der Landeskartellbehörde geforderten Daten zu liefern, haben die Auswertung der Marktuntersuchung zusätzlich behindert und zeitlich verzögert.

Bei der Auswertung der Ergebnisse des Erlös- und Kostenvergleichs sind, speziell bei der Ermittlung der Umsatzrentabilität, bei einzelnen Fährlinien Unstimmigkeiten aufgetreten, die nicht ausgeräumt werden konnten. Zur Ermittlung der Umsatzrentabilität der Fährlinien waren die Jahresabschlussdaten der Fährlinienbetreiber nur teilweise geeignet. Die meisten Fährlinien werden von Unternehmen betrieben, die neben dem Fährlinienverkehr zusätzliche Geschäftsfelder bzw. Unternehmenssparten erschlossen haben, wie z.B. Ausflugsschifffahrten, die Versorgung von Offshore Windparks oder Strandkorbverleih. Die Unternehmensergebnisse werden in den Jahresabschlüssen zumeist lediglich aggregiert ausgewiesen, so dass sich die Kennzahlen der einzelnen Fährlinie in diesen Fällen nicht eindeutig aus dem Jahresabschluss ableiten ließen. Daher wurde ein zusätzlicher Erlös- und Kostenvergleich,

bezogen auf die einzelne Fährlinie, erforderlich. Dieser erfolgte auf Grundlage einer strukturierten Abfrage von Erlös- und Kostendaten nach einem von der Landeskartellbehörde vorgegebenen Schema. Dies führte bei den Unternehmen zu den o.g. Schwierigkeiten bei der Datenermittlung. Die Landeskartellbehörde musste speziell im Erlös- und Kostenvergleich auf Daten der unternehmensinternen Kostenrechnung zurückgreifen. Insbesondere der Detaillierungsgrad der Kostenrechnung und die zum Teil kalkulatorischen Wertansätze bestimmter Kosten folgen unternehmensspezifischen Anforderungen und erschweren somit eine Vergleichbarkeit der Daten verschiedener Fährlinien. Außerdem hat der Renditevergleich bei einzelnen Fährlinien negative Renditen für das betrachtete Geschäftsjahr 2008 ergeben, was wiederum die Vergleichbarkeit beeinträchtigte.

III. Rückschlüsse auf die Wettbewerbssituation

1. In Bezug auf die Tarifgestaltung der einzelnen Fährlinien des untersuchten Wirtschaftszweigs lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

Im ersten Analyseschritt des Tarifvergleichs hatte die Landeskartellbehörde die Fährlinien Neßmersiel-Baltrum und Neuharlingersiel-Spiekeroog als die Fährlinien mit den höchsten Tarifen pro Streckenkilometer (für den Tarif Tagesrückfahrt Tourist) im Geschäftsjahr 2008 identifiziert. Dieses Zwischenergebnis steht jedoch unter dem Vorbehalt der o.g. branchenspezifischen Besonderheiten (vgl. II. 3. a).

Um das Zwischenergebnis weiter zu beleuchten und die Preisgestaltung betriebswirtschaftlich zu hinterfragen, hat die Landeskartellbehörde eine aufwändige Jahresabschluss- und Erlösanalyse der Unternehmen, die die verschiedenen Fährlinien betreiben, vorgenommen. Insbesondere der Analyseschritt des Erlös- und Kostenvergleichs hat gezeigt, dass die beiden Fährlinien mit den höchsten Tarifen pro Streckenkilometer jedoch ausweislich ihrer Erlössituation marktübliche Umsatzrentabilitäten aufweisen.

Insgesamt fällt jedoch auf, dass auch die Umsatzrentabilität der untersuchten Unternehmen / Unternehmenssparten sehr unterschiedlich ausgefallen ist. Negative Renditen von Fährverbindungen lassen die Quersubvention durch andere Unternehmenssparten vermuten; besonders hohe Renditen von Fährverbindungen wiederum scheinen auf die Marktmacht und Monopolstellung zurückzuführen zu sein. Beides bestätigt die Landeskartellbehörde in ihrer Vermutung, dass der untersuchte Wirtschaftszweig wettbewerblich eingeschränkt ist.

2. Die Untersuchungsergebnisse der Landeskartellbehörde in Bezug auf die Struktur des Wirtschaftszweiges führen zu folgenden Erkenntnissen, die zum Teil die schon vor Untersuchungsbeginn getätigten Vermutungen bestätigen: Die Linienfäherverbindungen zu den Ostfriesischen Nordseeinseln werden jeweils von nur einer Reederei betrieben. Damit sind diese Unternehmen als Alleinanbieter der jeweiligen Fährlinie zu betrachten (s.o.). Da in der teilweise möglichen Nutzung einer Flugverbindung aus Nachfragesicht keine gleichwertige Alternative besteht, sind die Reedereien auf dem sachlich und örtlich abgegrenzten Markt der Linienfäherverbindung als marktbeherrschende Unternehmen i.S.d. § 19 Abs. 2 GWB zu betrachten⁷. Und da die Unternehmen aufgrund der festgestellten Marktbeherrschung keinem Wettbewerb ausgesetzt sind und ihre Tarife keiner staatlichen Genehmigung unterliegen, besteht in der kartellrechtlichen Missbrauchsaufsicht nach § 19 Abs. 1 und Abs. 4 GWB das einzige mögliche Korrektiv im Falle überhöhter Preise. Eine kartellrechtliche Missbrauchsunteruchung der Preisgestaltung der Unternehmen, die dieser Wirtschaftszweiguntersuchung unterfallen, hat die Landeskartellbehörde nicht vorgenommen. Der hierfür erforderliche Anfangsverdacht gegen ein Unternehmen besteht derzeit nicht: Die Tarifgestaltung pro Streckenkilometer beinhaltet unter dem Gesichtspunkt der kartellrechtlichen Vergleichbarkeit die o.g. Schwierigkeiten, außerdem hat die Erlösanalyse etwaige Anfangsverdachtsmomente widerlegt.

3. Grundsätzlich lässt die Marktuntersuchung vermuten, dass die monopolistische Struktur des Wirtschaftszweigs, die insbesondere auf branchenspezifische Besonderheiten zurückzuführen ist, Auswirkungen auf die Preiskalkulationen der Unternehmen hat. Aufgrund der festgestellten Unregelmäßigkeiten bei der Ermittlung der Umsatzrentabilitäten einzelner Fährlinien behält sich die Landeskartellbehörde vor, zu einem späteren Zeitpunkt diesen Punkt durch weitergehende Ermittlungen zu beleuchten. Auch die unter III.2. dargestellten strukturellen Umstände des untersuchten Wirtschaftszweigs sprechen für eine fortlaufende kartellrechtliche Beobachtung der betroffenen Märkte. Aus wettbewerblicher Sicht wäre es jedoch in erster Linie zu begrüßen, wenn die Marktmacht der Unternehmen auf den jeweiligen Fährverbindungen abgemildert und durch Wettbewerb belebt würde, so dass die Preisbildung durch die gängigen Marktmechanismen erfolgen könnte.

⁷ Nach dem sog. Bedarfsmarktkonzept bestimmt sich der sachlich relevante Markt i.S.d. § 19 GWB aus Sicht der Marktgegenseite (hier: der Nachfrager), die entscheidet, ob bestimmte Waren oder gewerblichen Leistungen gegeneinander austauschbar sind und somit marktgleichwertig - also einem gemeinsamen Markt zuzurechnen sind - oder nicht.