II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION
vom 21. Dezember 1993
betreffend ein Verfahren nach Artikel 86 EG-Vertrag
(IV/34.689 — Sea Containers gegen Stena Sealink — Einstweilige Maßnahmen)
(Nur der englische Text ist verbindlich)

(94/19/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962 — Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages [1], zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Spaniens und Portugals, insbesondere auf die Artikel 3 und 16,

im Hinblick auf den Antrag von Sea Containers Ltd vom 15. April 1993, mit dem die Kommission ersucht wird, einstweilige Maßnahmen im Zusammenhang mit einem behaupteten Verstoß seitens Stena Sealink Ports und Stena Sealink Line gegen Artikel 86 EG-Vertrag zu erlassen,

im Hinblick auf die Entscheidung der Kommission vom 16. Juli 1993 zur Eröffnung eines Verfahrens in dieser Sache,

nachdem Stena Sealink Ports und Stena Sealink Line Gelegenheit gegeben wurde, sich gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 und gemäß Verordnung Nr. 99/63/EWG der Kommission vom 25. Juli 1963 über die Anhörung nach Artikel 19 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 17 des Rates [2] zu den von der Kommission in Betracht gezogenen Beschwerdepunkten zu äußern,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. SACHVERHALT

A. Art der Entscheidung

(1) Mit dieser Entscheidung wird ein auf das Vorliegen einer Verletzung von Artikel 86 EG-Vertrag gestützter Antrag auf einstweilige Maßnahmen bis zum Erlaß einer endgültigen Entscheidung über den Antrag von Sea Containers Ltd gemäß Artikel 3 der Verordnung Nr. 17 gegen Stena Sealink Ports und Stena Sealink Line zurückgewiesen.

B. Die Unternehmen

(2) Sea Containers Ltd („SC") ist eine auf den Bermudas eingetragene rechtsfähige Gesellschaft. Ihre Hauptgeschäftsadresse im Vereinigten Königreich ist Sea Containers House, 20, Upper Ground, London SE1 9PF. Hauptgeschäftstätigkeiten des Unternehmens sind Verkauf und Leasing besonderer Typen von Seefrachtcontainern sowie Besitz und Betrieb von Häfen. Über ihre Tochtergesellschaft Sea Containers Ferries Limited betreibt das Unternehmen Passagier-, Auto- und Frachtfährdienste.

(3) Stena Sealink Line („SSL") ist eine im Vereinigten Königreich eingetragene rechtsfähige Gesellschaft mit Sitz unter der Adresse Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24 8EX. Hauptgeschäftstä-

[1] ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.
[2] ABl. Nr. 127 vom 20. 8. 1963, S. 2268/63.

tigkeit des Unternehmens ist der Betrieb von Fährdiensten zwischen dem Vereinigten Königreich, Irland und Frankreich.

(4) Stena Sealink Ports („SSP") ist eine im Vereinigten Königreich eingetragene rechtsfähige Gesellschaft mit Sitz unter der Adresse Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24 8EX, obgleich sie ihren Hauptgeschäftssitz unter der Adresse Sealink House, Holyhead, Gwynedd LL85 1DQ, hat. SSP ist Eigentümerin und Betreiberin des Hafens Holyhead in Anglesey, Wales. Vor dem 16. November 1992 lautete ihre Firmenbezeichnung Sealink Harbours Limited.

(5) SSL hält eine 55 %ige Beteiligung an SSP ; die restlichen 45 % der Anteile hält Stena Sealink (Holdings) Limited („SSLH").

(6) SSL und SSP gehören zur Unternehmensgruppe Stena Line AB („Stena-Gruppe"), und dies seit 1990.

(7) SSL und SSP bilden eine Wirtschaftseinheit, da sie den gleichen „Company Secretary" und dieselben Mitglieder des „Board of Directors" haben und SSL-Experten beträchtliche Kontrolle über die Geschäftstätigkeiten von SSP ausüben. Die Angestellten unterscheiden nicht immer zwischen den beiden Unternehmen und verwechseln sie oft.

(8) Sofern nicht zwischen beiden Unternehmen unterschieden werden muß, wird auf sie durchgängig unter der Bezeichnung „Sealink" verwiesen.

C. Die Beschwerde

(9) Am 15. April 1993 erhielt die Kommission von Sea Containers Limited eine Beschwerde nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 17 des Rates gegen SSL und SSP. Die Beschwerde wurde damit begründet, daß SSP ihre beherrschende Stellung als Eigentümerin und Betreiberin des Hafens Holyhead unter Verletzung von Artikel 86 EG-Vertrag mißbräuchlich ausgenutzt hat, indem sie es unterlassen hat, SC unter vertretbaren Bedingungen Zugang zu einer wesentlichen Einrichtung oder Infrastruktur zu gewähren, und ihre ausschließlichen Rechte dazu genutzt hat, ihre kommerziellen Interessen als Fährbetreiber ohne objektiven Grund zu schützen. Von SSL, einem Mitglied der Sealink-Unternehmensgruppe (siehe vorstehenden achten Erwägungsgrund), wurde behauptet, daß sie eine beherrschende Stellung im Markt für Passagier- und Autofährdienste in der sogenannten „Zentralpassage" zwischen Großbritannien und Irland (siehe weiter unten Erwägungsgründe 11 bis 14) einnimmt und gegenüber neu in den Markt eintretenden Fährdienstbetreibern geschützt würde. Das Argument von SC lautet, daß Sealink ihre beiden Funktionen als Hafen- und als Fährdienstbetreiberin nicht angemessen getrennt hat.

(10) In der Beschwerde wurde die Kommission ersucht, aus Gründen der Dringlichkeit einstweilige Maßnahmen anzuordnen, mit denen unter anderem

(a) Sealink untersagt wird, den Hafen Holyhead in einer Weise zu entwickeln, die eine Verringerung der derzeitigen Hafenkapazität bewirken würde ;

(b) Sealink aufgegeben wird, mit SC eine Vereinbarung zu schließen, die es SC erlauben würde, im Mai 1994 einen Schnellfährdienst in der Zentralpassage zwischen Holyhead und Dun Laoghaire aufzunehmen.

D. Der Markt

(11) Zwischen Großbritannien und Irland werden gegenwärtig auf folgenden Seerouten Passagier- und Autofährdienste betrieben :

a) in der Nordpassage zwischen dem Hafen Stranraer in Schottland und Belfast und Larne in Nordirland ;

b) in der Zentralpassage zwischen dem Hafen Holyhead in Wales und Dublin und Dun Laoghaire in Irland ;

c) in der Südpassage zwischen den Häfen Swansea, Pembroke und Fishguard in Wales und Cork und Rosslare in Irland.

(12) Relevanter Markt in dieser Sache ist der Markt für die Erbringung von Hafendiensten für Passagier- und Autofähren durch die Zentralpassage.

(13) Inwieweit die drei Passagen durch die Irische See für Reisende substituierbar sind, hängt vom Ausgangs- und Zielort der Reise ab. Die Nord- und die Südpassage für den Fährdienst zwischen Schottland und Nordirland bzw. zwischen Süd-Wales und Irland sind für die Mehrzahl der als Touristen reisenden Benutzer mit und ohne Auto keine akzeptable Alternative für die Zentralpassage. Fast ein Drittel der Bevölkerung Irlands lebt im Großraum Dublin, und Holyhead ist für Bewohner von Städten wie Birmingham, Manchester und Liverpool leicht erreichbar. Die irischen Häfen der Nord- und der Südpassage sind von Dublin als dem wichtigsten Reiseziel auf irischer Seite weit entfernt. Die Straßen von Dublin zu allen übrigen Teilen Irlands sind schneller und die öffentlichen Verkehrsmittel effizienter als die Straßen oder öffentlichen Verkehrsmittel von Larne, Belfast oder Rosslare.

(14) Über die Zentralpassage gehen zwischen 50 und 60 % des Verkehrs zwischen dem Vereinigten Königreich und Irland; diese Passage ist somit zweifellos eine herausragende Route.

E. Der Hafen Holyhead

(15) Holyhead ist derzeit der einzige Hafen im Vereinigten Königreich für Passagier- und Autofährdienste in der Zentralpassage zwischen dem Vereinigten Königreich und Irland. Von Holyhead aus werden derzeit Fährdienste von B&I (nach Dublin) und von Sealink (nach Dun Laoghaire) betrieben. B&I Line PLC ist eine Reederei mit Sitz in Irland, die einen Fährdienst zwischen Holyhead und Dublin betreibt. Das jährliche Verkehrsaufkommen des Hafens Holyhead beträgt 2 Millionen Passagiere und 330 000 Autos.

(16) Der Hafen ist durch eine enge Zufahrt in einem Zugangskanal geringer Wassertiefe gekennzeichnet. Das ganze Hafengelände mit Ausnahme einiger nicht genutzter Gleisanlagen der Britischen Eisenbahnen gehört Sealink. Der Hafen hat fünf Anlegeplätze. Sealink betreibt konventionelle Fährdienste von der „Station Berth" und B&I von der „Outer Harbour Berth" aus. Eine dritte Anlegestelle an der „Admiralty Pier" wird seit dem 16. Juli 1993 von Sealink für den eigenen Schnellfährdienst benutzt; zuvor, d. h. zum Zeitpunkt des ursprünglichen Antrags von SC auf Zugang zum Hafen, war diese Anlegestelle von B&I genutzt worden. Die verbleibenden Anlegestellen sind der East Quay (heute nicht mehr genutzte Anlegestelle für den Containerumschlag) bzw. die Repair Berth (auch „Refit-Berth" und „Lay-By Berth" genannt).

F. Der Hintergrund des Streits

(17) Sowohl Sealink als auch SC sind sich in der Beurteilung einig, daß die vorhandenen Hafeneinrichtungen in Holyhead nicht zufriedenstellend sind. So hat die Westseite des Hafens ein unzureichendes Straßennetz mit häufigen Verkehrsstaus, während die Station Berth und die Admiralty Pier jeweils nur Einzelrampen haben.

(18) Sealink hat gemeinsam mit der Welsh Development Agency, verschiedenen Regionalräten und den Britischen Eisenbahnen Pläne zum Ausbau beider Hafenseiten ausgearbeitet. Das Entwicklungsprojekt würde im wesentlichen bedeuten, daß der Fährschiffbetrieb an die Ostseite verlegt und die Westseite als Geschäftszentrum für die Stadt Holyhead entwickelt wird. Es wird erwartet, daß das westliche Hafengebiet in Zukunft für Einzelhandelsgeschäfte, Hotels und Wohnungen genutzt wird. Die Arbeiten im Osthafen würden beispielsweise die Abtragung der alten Gleisanlagen der Britischen Eisenbahnen, den Bau eines neuen Bahnhofs, den Bau eines neuen Passagier- und Frachtterminals sowie die Vertiefung des Hafens umfassen.

(19) Sealink plant für die Ostseite des inneren Hafens zwei neue Mehrzweck-Anlegestellen für ro-ro-Fähren und Schnellfähren des von SC anderweitig genutzten Typs (SeaCat). In ihrer Erwiderung auf die Beschwerde trägt Sealink vor, daß sie am geplanten Hafenausbau festhält, daß aber der Zeitplan von der Höhe der finanziellen Förderung abhängen wird. Nach dem neuesten Vorschlag von Sealink soll 1994 mit dem Hafenausbau begonnen werden. Laut Sealink werden nach erfolgtem Hafenausbau mehr Fährdienstbetreiber Fährdienste vom Hafen Holyhead aus anbieten können, da der effizientere Hafenbetrieb eine Verkürzung der Liege- und Manövrierzeiten erlauben wird. SC trägt vor, daß der Hafenausbau die Kapazität des Hafens verringern wird.

G. Der Streit

(20) 1992 plante SC die Aufnahme eines Schnellfährdienstes in der Zentralpassage ab Mai 1993 unter Einsatz einer Fähre vom Typ SeaCat. SeaCat ist ein leichter Hochgeschwindigkeits-Katamaran für die Beförderung von Passagieren und Autos. SC war und ist der Ansicht, daß Holyhead der einzige für einen solchen Fährdienst in der Zentralpassage geeignete Hafen ist.

(21) SC und Sealink nahmen im Juni 1992 Sondierungsgespräche über den geplanten Fährdienst auf. Nach anfänglichen Verzögerungen fand am 17. August 1992 ein Treffen statt.

Demnach ging es auf dem Treffen vor allem um folgende Fragen:

(a) SC erklärte, sie würde über eine SeaCat verfügen, um am 1. Mai 1993 einen Fährdienst von Holyhead nach Dublin oder Dun Laoghaire aufzunehmen, und unterrichtete Sealink über den in Aussicht genommenen Fahrplan.

(b) SC erläuterte ihre technischen Erfordernisse und erklärte sich bereit, in der Frage der Anlegestelle flexibel zu sein. Auch erklärte sie sich bereit, für etwa erforderlich werdende Behelfseinrichtungen zu zahlen. SC gab ihren Bedarf an Hafendienstleistungen mit einer Autoverladerampe, einer Gangway für Passagiere, einer Standfläche für mindestens 150 Autos, einem Passagier-Terminal, ausreichenden Zufahrten für abfahrende und ankommende Passagiere und einigen Büroräumen an.

(c) Sealink erklärte, in der Vergangenheit Probleme aufgrund der im Hafen manövrierenden Schiffe gehabt zu haben, und befürchtete, B&I könnte sich über die Behinderungen beschweren, die das Vorbeifahren der SeaCat für ihr an der eigenen Anlegestelle vertäutes Schiff verursachen würde (die Kommission hatte am 11. Juni 1992 aufgrund einer Beschwerde aus Artikel 86 EG-Vertrag einstweilige Maßnahmen verfügt, um Sealink zu zwingen, ihren eigenen Fahrplan so zu ändern, daß es während der Liegezeit eines B&I-Schiffes nicht zu mehr als einer Vorbeifahrt eines anderen Schiffes kommt).

(d) Der von Sealink geplante Hafenausbau sollte Ende 1992 beginnen und Anfang 1994 beendet sein. Dies würde bedeuten, daß das Gebiet um die frühere „Container Berth" während dieser Zeit Baustelle wäre und nichts zugelassen werden darf, was die Einhaltung des Fertigstellungstermins gefährden könnte. Sealink würde jedoch alle Vorschläge von SC ihrer Bauberatungsfirma vorlegen.

(22) SC und Sealink trafen sich erneut am 1. September 1992 und erörterten verschiedene von SC vorgetragene Optionen für die Aufnahme des Fährbetriebs. Diese Optionen betrafen im wesentlichen die mögliche Nutzung eines der vier Plätze im Hafen durch SC. Eine Option betraf die Nutzung der „Refit Berth" des Westhafens, die übrigen Optionen betrafen Variationen in der Nutzung der „Container Berth" des Osthafens.

Sealink erklärte, daß vom Standpunkt des Hafenbetriebs aus die Option „Refit Berth" vorzuziehen wäre, daß es aber schiffahrtstechnische Auswirkungen sowie Folgen für andere Benutzer und den Zeitplan für den Ausbau des Westhafens zu berücksichtigen gelte. Die gleichen Auflagen gelte es im Osthafen zu beachten. Der Antrag von SC komme zu einem Zeitpunkt nie dagewesener Veränderungen im Hafen Holyhead, und die vielen geplanten Veränderungen hätten auch für verschiedene andere Parteien Folgen. Sealink habe daher nicht die volle Kontrolle über den Fortgang und Zeitplan der Ausbauarbeiten.

(23) Sealink führte in einem Schreiben an SC vom 29. September 1992 im einzelnen auf, welche schiffahrtstechnischen Auswirkungen eines SeaCat-Fährbetriebs im Hafen Holyhead zuvor geprüft werden müßten, so

— die Folgen, die die Vorbeifahrt einer SeaCat für ein an der Admiralty Pier liegendes Schiff hätte;

— die Folgen, die die Vorbeifahrt eines traditionellen Fährschiffs für eine an ihrer Anlegestelle liegende SeaCat hätte;

— die Folgen, die das Manövrieren einer SeaCat in unmittelbarer Nähe zu am „East Dock" liegenden Schiffen hätte;

— die Notwendigkeit einer Reparatur-Anlegestelle im Hafen;

— die enge Durchfahrt für ein- oder auslaufende Schiffe zu bzw. von der „Station Berth";

— die Zeit, die das Manövrieren einer SeaCat bei schlechtem Wetter in Anspruch nimmt.

Diese Gesichtspunkte müßten anhand von Sachverständigengutachten sorgfältig geprüft werden. Gleichzeitig wurde SC gefragt, ob sie wünsche, daß Sealink — auf Kosten von SC — eine mathematische Studie über die Folgen des Manövrierens einer SeaCat unternimmt. Andererseits sei Sealink noch nicht in der Lage, Einzelheiten bekanntzugeben, wann im Westhafen Gelände für das Entwicklungsprojekt abgetreten werden muß.

(24) Am 5. Oktober 1992 erwiderte SC, Sealink habe lediglich einen Katalog von Unsicherheitsfaktoren vorgelegt, ohne positive Lösungen vorzuschlagen. Sie selbst sehe keine unüberwindlichen technischen Schwierigkeiten für das Manövrieren einer SeaCat. In einem weiteren Schreiben an Sealink vom 13. Oktober wies SC darauf hin, daß ihre vorgeschlagenen Optionen betreffend den Osthafen nicht vergessen werden sollten.

(25) In ihrer Erwiderung vom 15. Oktober 1992 bat Sealink SC, den in Aussicht genommenen Fahrplan für den Fährdienst zu bestätigen, und äußerte Bedenken, ob die SeaCat insbesondere bei Schlechtwetter den Fahrplan einzuhalten imstande wäre. Sealink empfahl erneut ein mathematisches Modell zur Prüfung der Folgen des von SC in Aussicht genommenen Fahrplans.

(26) In einem erneuten Schreiben an Sealink vom 28. Oktober 1992 äußerte SC ihre Besorgnis über den schleppenden Gang der Dinge und warf Sealink vor, zum Schutz des eigenen Fährgeschäfts zu Verzögerungstaktiken Zuflucht zu nehmen. SC erklärte, sie beabsichtige, auf dem World Travel Market am 17. November 1992 öffentlich die Aufnahme eines Fährdienstes ab Holyhead für 1993 anzukündigen.

(27) Am 3. November 1992 erwiderte Sealink, daß in Holyhead zuvor eine Reihe von Fragen wie schiffahrtstechnische Aspekte, Folgen für andere Kunden, Vereinbarkeit mit den Ausbauplänen, Verhandlungen über Investitionen und Kosten und Einholung der Zustimmung von Banken und Dritten geregelt werden müßten. Sie bestätigte jedoch ihre grundsätzliche Bereitschaft, SC den Fährbetrieb mit der SeaCat unter Nutzung der im Hafen vorhandenen Einrichtungen zu den verfügbaren „Zeitnischen" (= für eine Schiffsbewegung verfügbare oder zugewiesene fahrplanmäßige

Ankunfts- oder Abfahrtszeiten) für 1993 zu genehmigen. Weiterhin erklärte Sealink ihre Bereitschaft, nach Abschluß der Ausbaumaßnahmen SC im Osthafen einen Platz zuzuweisen; SC gehe es jedoch darum, für 1993 behelfsmäßige Anlegemöglichkeiten zu erhalten. Dies werfe Probleme unter allen vorgenannten Gesichtspunkten auf, die Sealink angesprochen habe, die aber von SC in Abrede gestellt worden seien.

(28) Am 11. November 1992 fand ein Treffen zwischen den Parteien statt, auf dem die Nutzung der bestehenden Hafeneinrichtungen erörtert wurde. Folgenden Tages legte SC Sealink eine Liste der Basis-Einrichtungen vor, die sie benötigen würde, wenn sie den Fährbetrieb unter den gegebenen Bedingungen aufnehmen würde. Diese Liste umfaßte eine angepaßte Autoverladerampe, Standfläche für mindestens 90 Autos, ein Passagier-Terminal mit Zufahrtsmöglichkeiten für abreisende und ankommende Passagiere sowie eine Gangway für Passagiere. SC legte Sealink weiterhin einen Vorschlag zu den Bedingungen vor, unter denen sie Zugang zum Osthafen zu erhalten wünschte. Unter anderem machte sie den Vorschlag, daß sie auf eigene Kosten behelfsmäßige Einrichtungen (die sich binnen vierzehn Tagen demontieren lassen würden) bauen würde, falls Sealink ihr einen anderweitigen Platz garantieren würde, wenn die Zeit für die Umbaumaßnahmen im Osthafen gekommen ist. SC wünschte für zehn Jahre garantierten Zugang zum Hafen mit der Möglichkeit einer Kündigung mit einmonatiger Kündigungsfrist sowie Priorität bei der Nutzung der zu schaffenden Einrichtungen bzw. der Alternativeinrichtungen während der Umbauarbeiten.

(29) Am 13. November 1992 gab Sealink SC die für 1993 verfügbaren Zeitnischen für die verschiedenen Anlegeplätze im Hafen Holyhead bekannt. Im einzelnen bot sie folgende Zeitnischen an:

— Station Berth:
  04.30 bis 12.00 Uhr
  17.30 bis 24.00 Uhr,

— Admiralty Pier Berth:
  03.30 bis 09.30 Uhr
  17.00 bis 21.30 Uhr,

— Outer Harbour Berth:
  04.30 bis 13.00 Uhr
  16.00 bis 00.30 Uhr.

Am gleichen Tag beantragte SC per Telefax Anlegemöglichkeiten an der Station Berth für folgende Zeiten:

— 06.35 bis 07.15 Uhr,
— 11.35 bis 12.15 Uhr,
— 16.35 bis 17.15 Uhr,
— 21.35 bis 22.15 Uhr.

SC begründete ihren Antrag damit, daß sie davon ausgehe, daß der zeitliche Abstand zwischen der Abfahrt eines Schiffes und der Ankunft des nächsten Schiffes nicht 30, sondern 15 Minuten betragen müßte. SC machte gleichzeitig geltend, daß die Beantragung von Zeitnischen für die Station Berth unbeschadet ihres Standpunkts erfolgt, daß Sealink keinen triftigen Grund hat, die Unterbringung der von SC vorgeschlagenen behelfsmäßigen Einrichtungen am East Quay zu verweigern.

(30) Am 16. November 1992 schrieb SC an Sealink dahingehend, daß die beantragten Zeitnischen nicht als optimal gelten können und daß SC für 1994 nach vollendetem Hafenausbau die Zuteilung ihr mehr zusagender Zeitnischen erwarten würde.

(31) Am 17. November 1992 kündigte SC öffentlich die Aufnahme eines Fährdienstes von Holyhead im Frühjahr 1993 mit Abfahrtszeiten ab Holyhead um 9.00, 14.00, 19.00 und 24.00 Uhr an. SC setzte Sealink davon folgenden Tags in Kenntnis und warf Sealink zugleich vor, auf ihren Antrag auf Zuweisung von Zeitnischen für die Station Berth nicht geantwortet zu haben.

(32) Sealink erwiderte am 20. November mit dem Hinweis, sie müsse erst die Frage der von SC geforderten technischen Einrichtungen in bezug auf die Station Berth (siehe weiter oben Erwägungsgrund 29) prüfen.

(33) Am 26. November schrieb SC an Sealink dahingehend, daß die für die Station Berth angebotenen Zeitnischen für sie kommerziell inakzeptabel sind, weil

a) keine geeigneten Eisenbahnanschlüsse gegeben sind;

b) die Abfahrtszeit auf irischer Seite zu früh liegen würde;

c) die Abfahrtszeit in Holyhead ein Passagieraufkommen aus großen Städten Großbritanniens ausschließen würde;

d) die Anlegeregelung keine zeitliche Sicherheitsspanne bei wetterbedingten Schwierigkeiten erlaubt;

e) die Nutzung der Station Berth Sealink die Möglichkeit geben würde, die Geschäftstätigkeit von SC zu sehr unter Kontrolle zu haben.

Weiterhin führte SC aus, ihr beratender Ingenieur habe die Nutzung der Admiralty Pier Berth durch die SeaCat aus technischen Gründen verworfen; die Outer Harbour Berth wiederum käme wegen ihrer den Nord- und Nordostwinden ausgesetzten Lage nicht in Betracht. Ihr bleibe daher nur, auf Zugang zum East Quay zu drängen.

(34) Am 3. Dezember 1992 schrieb SC an Sealink dahingehend, daß schon seit einiger Zeit feststeht, daß der East Quay der einzige Platz ist, der 1993 vernünftigerweise für einen SeatCat-Fährdienst genutzt werden könnte. Sealink erwiderte am 4. Dezember, sie betrachte unter diesen Umständen den Antrag von SC auf Zuweisung von Zeitnischen für die Station Berth als zurückgezogen. Gleichzeitig wies sie die Vorschläge von SC vom 11. November für behelfsmäßige Anlegemöglichkeiten am East Quay mit dem Argument zurück, sie seien „anmaßend, einseitig und mit potentiellen Problemen beladen, die das Hafenausbauprogramm gefährden würden".

(35) Am 4. Januar 1993 schrieb SC an Sealink dahingehend, daß es wegen der nicht zustandegekommenen Einigung mittlerweile zu spät ist, 1993 einen SeaCat-Fährdienst aufzunehmen, daß sie aber eine Vereinbarung zu schließen wünscht, die es ihr erlauben würde, den Fährdienst 1994 aufzunehmen.

(36) Auf einem Treffen zwischen den Parteien am 20. Januar 1993 erläuterte Sealink ihre Entwicklungspläne für die Ostseite des Hafens. Am folgenden Tag überreichte SC Sealink eine detaillierte schriftliche Beschreibung ihrer technischen und sonstigen Erfordernisse für einen SeaCat-Fährdienst ab 1994.

(37) Am 22. Februar 1993 teilte Sealink SC mit, daß verschiedene ihrer technischen Forderungen erfüllt werden könnten, daß aber eine Hafenvereinbarung nicht wie von SC gewünscht vor Ostern 1993 getroffen werden könnte und daß ihre Planung für 1994 nicht vor September 1993 beginnen würde.

(38) Nach weiterem fruchtlosem Briefwechsel erhob SC am 15. April 1993 Beschwerde bei der Kommission.

H. Entwicklungen seit Einreichung der Beschwerde

(39) Am 24. Mai 1993 „beantragte" SSL bei SSP die Zuweisung von Zeitnischen für die Aufnahme eines Schnellfährdienstes unter Nutzung der Admiralty Pier Berth in Holyhead ab 1. Juli 1993. Dies wurde am 28. Mai zusammen mit den Fahrplänen für 1993 und 1994 genehmigt. Am 27. Mai 1993 kündigte Sealink in einer Pressemitteilung die Aufnahme eines neuen Fährdienstes von Holyhead nach einem nicht näher bezeichneten Ort in der Dubliner Bucht für Juli an. Am 5. Juni 1993 erschienen in der britischen Presse Annoncen, die die Aufnahme des Fährdienstes von Holyhead nach Dun Laoghaire ab 16. Juli 1993 ankündigten.

(40) Am 21. Juni 1993 erläuterte Sealink in einem Schreiben an die Kommission, welche Bedingungen sie SC im Hinblick auf die Nutzung der vorhandenen Hafeneinrichtungen in Holyhead für 1994 bieten könnte. Beigefügt war eine Übersicht über die verfügbaren Zeitnischen für die Anlegestellen Station Pier, Admiralty Pier und Outer Harbour. Außerdem glaube sie allen „vernünftigen" Forderungen von SC, wie sie in den früheren Anträgen auf Zuweisung von Zeitnischen vorgetragen wurden, stattgeben zu können, wobei die Zeitnische 13.20 — 14.00 Uhr allerdings die Probleme der Hafenüberlastung vergrößern würde. Sealink könne nicht garantieren, daß die von ihr vorgeschlagenen Maßnahmen alle Probleme der Hafenüberlastung lösen könnten. Gleichzeitig informierte Sealink die Kommission über die Hafengebühren für ihren eigenen Schnellfährdienst 1993 und erklärte, daß die Gebühren für 1994 im Herbst 1993 festgelegt würden, daß sie aber nicht merklich höher ausfallen dürften.

Zu dem Vorschlag von SC, für ihren Fährdienst neue oder zusätzliche Einrichtungen zu nutzen, führte Sealink aus, daß in Anbetracht der beträchtlichen freien Kapazitäten an den vorhandenen Anlegeplätzen des Hafens, die es SC erlauben würden, die meisten und möglicherweise alle beantragten Zeitnischen zu nutzen, keine Notwendigkeit besteht, neue Einrichtungen zu schaffen. In jedem Fall müsse laut Sealink 1994 mit umfassenden Ausbauarbeiten an der Ostseite begonnen werden, wenn die neuen Anlagen für 1995 betriebsbereit sein sollen. Bezüglich der Westseite lasse sich das Problem der Überlastung des Hafens um die Mittags-Zeitnische durch neue Einrichtungen nicht umgehen.

(41) In Erwiderung auf das Schreiben von Sealink schrieb SC am 25. Juni 1993 an die Kommission dahingehend, daß Sealink keine präzisen Bedingungen genannt habe und daß nicht erwiesen sei, daß beträchtliche freie Kapazitäten bei den vorhandenen Einrichtungen (auf der Westseite des Hafens) vorhanden sind. Sie verfüge nicht über die Flexibilität, um ihren Fahrplan zu ändern; außerdem habe Sealink zugegeben, daß es wegen Überlastung, Schlechtwetter oder anderer Gründe zu Betriebsunterbrechungen kommen könnte. Außerdem seien die Hafengebühren im Vergleich beispielsweise mit Dun Laoghaire sehr hoch, und dies käme Sealink selbst zugute, da die von ihr als Fährgesellschaft gezahlten Gebühren von ihr als Hafenbetreiberin vereinnahmt werden.

SC trug vor, daß es mehr als ausreichende Kapazität im Ostteil des Hafens gibt und es deshalb nicht notwendig ist, alle Fährdienstbetreiber an den vorhandenen Anlegestellen im Westteil mit den sich daraus ergebenden Problemen der Zeitnischenzuweisung und Überlastung zusammenzufassen. Sealink habe zu verstehen gegeben, daß der Hafenausbau, der ursprünglich bis Frühjahr 1994 beendet sein sollte und jetzt offenbar 1995 abgeschlossen werden soll, alles andere als sicher ist, da er von der Gewährung von Beihilfen abhängt. SC

habe ihre Bereitschaft bekundet, für die notwendigen behelfsmäßigen Einrichtungen zu zahlen und sie mit 14-tägiger Kündigungsfrist wieder abzubauen, sobald Sealink den Platz für den Hafenausbau benötigen würde. SC behauptet, die Haltung von Sealink sei nicht die eines unabhängigen Hafenbetreibers und erkläre sich aus dem Wunsch, die eigenen Fährdienste vor Wettbewerb zu schützen. Ein unabhängiger Hafenbetreiber hätte sich aktiv um neue Hafenbenutzer bemüht und in einem konstruktiven Geist versucht, Lösungen für etwaige technische Probleme zu finden.

(42) In ihrer Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte der Kommission hat Sealink vorgetragen, daß SC eine Zeitnische zwischen 12.30 und 13.15 Uhr im Westhafen zur Verfügung steht. Sealink erklärte sich weiterhin bereit, SC zu gestatten, behelfsmäßige Einrichtungen zu bauen und den Osthafen, sobald gewünscht, für einen Schnellfährdienst zu benutzen, vorausgesetzt, daß diese behelfsmäßigen Einrichtungen mit 14-tägiger Kündigungsfrist wieder entfernt werden, wenn der Ausbau des Osthafens beginnt (später ergab sich, daß Sealink mit dem Hafenausbau vor Mai 1994, wenn SC ihren Fährbetrieb aufnehmen will, zu beginnen wünschte). SC würde die Kosten für solche Behelfseinrichtungen tragen und normale Hafengebühren zahlen. Sealink vermochte SC für die Zeit nach dem Umzug in den Westhafen nach Beginn der Ausbauarbeiten im Osthafen nicht die gleichen Zeitnischen zu garantieren.

(43) Bei der mündlichen Anhörung trug SC vor, daß die Zeitnische 12.30 — 13.15 Uhr im Westhafen ihren täglichen Fahrplan in unzumutbarer Weise durcheinanderbringen würde, da in diesem Fall die erste Abfahrt von Dun Laoghaire um 05.45 Uhr erfolgen müßte ; also zu früh, um kommerziell tragfähig zu sein, so daß der gesamte Fährdienst kommerziell nicht tragfähig sein würde.

(44) Die Kommission lud B&I Line PLC ein, als voraussichtlich von einer Entscheidung über einstweilige Maßnahmen betroffene Drittbeteiligte an der mündlichen Anhörung teilzunehmen. B&I unterstützte die Behauptung von Sealink, daß eine SC im Westhafen gewährte Zeitnische 13.20 — 14.00 Uhr zu einer unvertretbaren Überlastung des Hafens führen würde, und wünschte sich ihre Haltung bezüglich der vorgeschlagenen alternativen Zeitnische im Lichte der 1994 anfallenden Erfahrungen vorzubehalten. Zum Ausbau des Hafens führte B&I aus, sie sei von Sealink nicht zu deren Plänen gehört worden und könne zu der Frage, ob behelfsmäßige Einrichtungen für SC für sie von Nachteil wären, ohne zusätzliche Informationen nicht Stellung nehmen. B&I vertrat die Auffassung, daß sie zu allen etwaigen einstweiligen Maßnahmen der Kommission, die sich nachteilig auf ihren Fährbetrieb auswirken könnten, in vollem Umfang gehört werden sollte.

(45) Am 1. Oktober 1993 bot Sealink SC eine Zeitnische im Westhafen zwischen 13.20 und 14.00 Uhr an, die laut Sealink durch verschiedene Verbesserungen der Hafeneinrichtungen gefunden werden könnte. Laut Darstellung von Sealink waren diese Verbesserungen der Hafeneinrichtungen dadurch möglich geworden, daß Sealink am 18. Juni 1993 einige im Westhafen gelegene unbewohnte Einfamilienhäuser erwerben und durch deren Abriß Platz für eine Reihe von Verbesserungen schaffen konnte, mit denen sich das Problem der Verkehrsüberlastung besser in den Griff bekommen lassen würde. Die SC jetzt angebotene Zeitnische würde bedeuten, daß SC alle Zeitnischen erhalten würde, die laut Darstellung von SC für einen rentablen Fährdienst mit Abfahrtszeiten von Holyhead um 9.00, 14.00, 19.00 und 24.00 Uhr erforderlich sind.

(46) In ihrer Erwiderung auf dieses Angebot meldete SC am 13. Oktober 1993 erhebliche Zweifel an, ob das Problem der Verkehrsüberlastung durch die von Sealink vorgeschlagenen Verbesserungen gelöst werden könnte ; eine zufriedenstellende Abwicklung des Verkehrs für die Fährdienste von SC zu den vorgeschlagenen Zeiten sei äußerst unwahrscheinlich. Am 8. November 1993 erklärte jedoch SC in einem Schreiben an Sealink, daß sie nach weiterem Überdenken des Angebots beschlossen habe, es ungeachtet ihrer Bedenken anzunehmen. SC beabsichtigt nun, im Mai 1994 einen Fährdienst von Holyhead nach Dun Laoghaire aufzunehmen.

(47) Da SC jetzt die ihr von Sealink angebotenen Zeitnischen akzeptiert hat, stellt sich die Frage, ob eine Entscheidung über ihren Antrag auf einstweilige Maßnahmen getroffen werden sollte. SC hat ihren Antrag aufrecht erhalten und auch die britischen Behörden haben die Kommission um eine Entscheidung gebeten. Die Kommission muß deshalb prüfen, ob weiter ein ausreichendes öffentliches Interesse an einer Entscheidung besteht. Obgleich sich die Parteien über einen Zugang für SC zum Hafen Holyhead für die Saison 1994 verständigt haben, nehmen sie unterschiedliche Standpunkte bezüglich ihrer jeweiligen Rechte ein. So behauptet Sealink weiterhin, sie habe in ihrer Eigenschaft als Hafeneigentümerin keine besonderen Verpflichtungen. Wenn in dieser Phase eine Entscheidung zu dem Antrag auf einstweilige Maßnahmen ergeht, hilft dies die rechtliche Stellung der Parteien jetzt und für ihre künftigen Beziehungen klären. Außerdem kann dies verhindern, daß die Kommission in einer späteren Phase insbesondere im Zusammenhang mit dem Zugang zu den im Osthafen bereitzustellenden neuen Einrichtungen erneut intervenieren muß. Außerdem kann dies richtungweisend bei der künftigen Behandlung dieser und ähnlicher Situationen sein. Unter diesen Umständen hält es die Kommission deshalb für angezeigt, eine Entscheidung in diesem Fall zu treffen.

(48) Die Kommission hat von den britischen Behörden erfahren, daß Sealink aller Voraussicht nach die benötigten Zuschüsse erhalten wird und daß der Ausbau des Ostteils des Hafens Holyhead 1994 wie geplant vonstatten gehen wird.

I. Die hauptsächlichen Argumente der Parteien

(49) Das Argument von SC lautet, Sealink habe zumindest bis zum 1. Oktober 1993 ihre beherrschende Stellung als Hafenbehörde von Holyhead und auf dem Markt für Fährdienste in der Zentralpassage unter Verletzung von Artikel 86 mißbräuchlich ausgenutzt.

(50) SC behauptet, Sealink habe sie absichtlich an der Aufnahme eines Schnellfährdienstes gehindert, um auf diese Weise die eigene Position auf dem Markt für Fährdienste in der Zentralpassage zu schützen.

(51) Sealink vertritt die Auffassung, daß es SC hätte möglich sein müssen, bis zum Abschluß des Hafenausbauprojekts die im Hafen vorhandenen Einrichtungen für ihren neuen Fährdienst zu nutzen. Sealink behauptet, SC habe die ausschließliche Nutzung eines eigenen Anlegeplatzes und Terminals beansprucht, und spricht SC dieses Recht ab. Jedenfalls seien SC Zeitnischen zwecks Aufnahme des Fährbetriebs angeboten worden, so daß ihr zu keiner Zeit der Zugang zu wesentlichen Einrichtungen verwehrt worden sei. SC hätte 1993 ihren Fährdienst in Holyhead aufnehmen können, wenn sie dies gewünscht hätte, und es stehe ihr jetzt frei, einen solchen Dienst 1994 aufzunehmen. Sealink sieht den Antrag auf einstweilige Maßnahmen für unbegründet an.

(52) Die Gesellschaften sind mithin gegenteiliger Auffassung in der Frage,

— ob die vorhandenen Einrichtungen (im West Dock) ausreichende freie Kapazität ohne Verkehrsüberlastung boten, damit SC 1994 einen kommerziell tragfähigen Fährdienst hätte aufnehmen können ;

— ob Sealink berechtigte Gründe hatte, die Vorschläge von SC, 1993 behelfsmäßig den East Quay für ihren Fährbetrieb zu nutzen, abzulehnen ;

— ob es im Lichte des Hafenausbauplans für SC möglich war, im Osthafen behelfsmäßige Einrichtungen zwecks Nutzung im Jahre 1994 zu errichten.

(53) SC behauptet, bis 1. Oktober 1993 hätten es ihr die für die vorhandenen Einrichtungen angebotenen Zeitnischen nicht erlaubt, einen kommerziell rentablen Fährdienst zu betreiben. SC argumentierte auch damit, daß sie Zugang zum East Quay beanspruchen konnte, da dort freie Kapazität vorhanden war, und daß Sealink ihr den Zugang deshalb verweigert habe, weil sie den eigenen Fährdienst vor Wettbewerb schützen wollte.

(54) Sealink behauptet, der Grund für ihre Weigerung, SC die Nutzung des East Quay zu gestatten, habe darin gelegen, Störungen des geplanten Hafenausbaus, mit dem sie jetzt 1994 beginnen will, zu vermeiden. Sealink behauptet ferner, SC sei nur an der ausschließlichen Nutzung eigener Einrichtungen in Holyhead interessiert gewesen und habe kein ernsthaftes Interesse daran gehabt, ihren Fährdienst von den vorhandenen Einrichtungen aus zu betreiben.

II. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

A. Bedingungen für einstweilige Anordnungen

(55) Die Kommission muß im Rahmen der ihr in Artikel 3 der Verordnung Nr. 17 übertragenen Befugnis, die Abstellung einer Zuwiderhandlung gegen die Wettbewerbsvorschriften zu verlangen, „auch sichernde Maßnahmen ergreifen können, sofern diese als unerläßlich erscheinen, um zu vermeiden, daß die Ausübung der in Artikel 3 vorgesehenen Entscheidungsbefugnis durch das Verhalten gewisser Unternehmen unwirksam oder sogar illusorisch gemacht wird" (Rechtssache Nr. 792/79 R, Camera Care gegen Kommission (1)).

(56) Damit einstweilige Anordnungen getroffen werden können, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein :

— Vorliegen eines Verstoßes gegen den Vertrag nach dem ersten Anschein und

— Dringlichkeit wegen des Gebots der Vermeidung einer Situation, die der die einstweilige Maßnahme beantragenden Partei voraussichtlich ernsten und nicht wiedergutzumachenden Schaden zufügen würde oder im öffentlichen Interesse unvertretbar wäre.

Jede Maßnahme, die die Kommission ergreift, muß befristeten und Sicherungscharakter haben und auf das beschränkt sein, was in der gegebenen Situation notwendig ist. Die Kommission muß außerdem den berechtigten Interessen des Unternehmens Rechnung tragen, gegen das die einstweiligen Maßnahmen erlassen werden. Die einstweiligen Maßnahmen dürfen nicht über die Befugnisse der Kommission, in der abschließenden Entscheidung die Abstellung einer Zuwiderhandlung anzuordnen, hinausgehen.

(57) Selbst in den Fällen, in denen der Betreiber einer wesentlichen Einrichtung Zugang unter nichtdiskriminierenden Bedingungen zu bieten hat, erfordern einstweilige Maßnahmen, mit denen einem

(1) Slg. 1980, 119, 131, Ziffer 18.

neuen Wettbewerber der Eintritt in einen Markt ermöglicht werden soll, eine stärkere Rechtfertigung als Maßnahmen, die die Situation eines bereits etablierten Wettbewerbers sichern sollen.

(58) Wenn einem Unternehmen die Möglichkeit verwehrt wird, ein neues Produkt oder eine neue Dienstleistung auf einem Markt anzubieten, und diese Gelegenheit ohne einstweilige Maßnahmen beträchtlich an Wert zu verlieren droht, ist hinreichende Dringlichkeit gegeben, um einstweilige Maßnahmen zu rechtfertigen, sofern die übrigen Bedingungen für deren Gewährung erfüllt sind.

(59) Andernfalls würde eine abschließende Entscheidung der Kommission zur Unterbindung einer mißbräuchlichen Ausnutzung einer beherrschenden Stellung, die die „Entwicklung von Wettbewerb" (1) behinderte, „unwirksam oder sogar illusorisch" (2) gemacht werden.

B. Anwendung dieser Grundsätze auf den vorliegenden Fall

(1) *Vertragsverletzung nach dem ersten Anschein*

a) Artikel 86

(60) Die entscheidende Frage lautet hier, i) ob Sealink eine beherrschende Stellung einnimmt und ii) ob das Verhalten von Sealink eine mißbräuchliche Ausnutzung dieser beherrschenden Stellung darstellt. In einem Fall, in dem es um einstweilige Maßnahmen geht, braucht die Kommission nicht zu einem abschließenden Urteil über diese beiden Punkte zu gelangen, muß aber dennoch entscheiden, ob dies nach dem ersten Anschein hinreichend sicher erscheint.

b) Beherrschende Stellung

(61) Zur Beurteilung der Frage, ob ein Unternehmen eine marktbeherrschende Stellung einnimmt, muß zuerst der „relevante Markt" bestimmt werden, d. h. der relevante räumliche und der relevante Dienstleistungsmarkt, auf denen die Marktstärke des Unternehmens, dem eine marktbeherrschende Stellung unterstellt wird, zu beurteilen ist.

(62) Im Kern geht es bei der Beschwerde darum, daß die Verweigerung eines angemessenen und nichtdiskriminierenden Zugangs zum Hafen Holyhead dazu führen würde, die Stellung von Sealink auf dem Markt für Auto- und Passagierfährdienste in der Zentralpassage zwischen dem Vereinigten Königreich und Irland (siehe weiter oben Erwägungsgrund 11) zu schützen und letztendlich zu stärken.

(63) Der Hafen Holyhead ist der einzige britische Hafen, von dem aus dieser Markt gegenwärtig bedient wird. Der nächste als Alternative zu Holyhead in Betracht kommende Hafen ist Liverpool; die Überfahrt von Dublin nach Liverpool dauert aber annähernd doppelt so lang wie die Überfahrt von Dublin nach Holyhead. Damit kommt Liverpool als Hafen für Passagier- und Autofährdienste nicht als Alternative zu Holyhead in Betracht.

(64) Unter diesen Umständen könnte SC einen Fährdienst in der Zentralpassage nur aufnehmen, wenn sie erheblich längere Überfahrtszeiten in Kauf nehmen oder selbst einen neuen Hafen bauen würde. Letzteres wäre wirtschaftlich wie auch materiell keine realistische Alternative.

(65) Unter diesen Umständen hat Sealink als Hafenbehörde eine beherrschende Stellung auf dem Markt für Auto- und Passagierfährdienste in der Zentralpassage zwischen dem Vereinigten Königreich und Irland.

c) Mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung

(66) Ein Unternehmen, das für die Gestellung einer wesentlichen Einrichtung (d. h. einer Einrichtung oder Infrastruktur, ohne deren Nutzung ein Wettbewerber seinen Kunden keine Dienste anbieten kann) marktbeherrschend ist und diese Einrichtung selbst nutzt und anderen Unternehmen den Zugang zu dieser Einrichtung ohne sachliche Rechtfertigung verweigert oder nur unter Bedingungen, die ungünstiger sind als für seine eigenen Dienste, gewährt, verstößt gegen Artikel 86, sofern die übrigen Voraussetzungen dieses Artikels erfüllt sind (3). Ein Unternehmen mit marktbeherrschender Stellung darf auf einem verbundenen Markt nicht zugunsten der eigenen Tätigkeiten diskriminierende Handlungen vornehmen. Der Eigentümer einer wesentlichen Einrichtung, der seine Macht auf dem Markt dazu nutzt, seine Stellung auf einem anderen, zu diesem in Bezug stehenden Markt zu stärken, indem er insbesondere einem Wettbewerber den Zugang verweigert oder den Zugang unter weniger günstigen Bedingungen als für die eigenen Dienste gewährt und damit seinem Wettbewerber einen Wettbewerbsnachteil aufzwingt, verstößt gegen Artikel 86.

(1) Rechtssache 85/76, Hoffmann-La Roche gegen Kommission, Slg. 1979, 461, 541 (Ziffer 91). Siehe auch die Anordnungen des Vorsitzenden des Gerichts erster Instanz in den Rechtssachen T-24/92 R und T-28/92 R, Langnese-Iglo und Schöller gegen Kommission, Slg. 1992, II, 1839, und T-7/93 R und T-9/93 R (gleiche Parteien), Slg. 1993, II, 131.

(2) Siehe weiter oben Erwägungsgrund Nr. 55.

(3) Siehe unter anderem die Urteile des Gerichtshofs in folgenden Sachen: Rechtssachen 6/73 und 7/73, Commercial Solvents gegen Kommission, Slg. 1974, 223; Rechtssache 311/84 Télémarketing, Slg. 1985, 3261; Rechtssache C-18/88, RTT gegen GB-Inno, Slg. 1991, I, 5941; Rechtssache C-260/89, Elliniki Radiophonia Teleorassi, Slg. 1991, I-2925; Rechtssachen T 69, T 70 und T 76/89, RTE, BBC und ITP gegen Kommission, Slg. 1991, II-485, 535, 575; und folgende Kommissionsentscheidungen: 76/185/EWG National Carbonizing, ABl. Nr. L 35 vom 10. 2. 1976, S. 6; 88/589/EWG London European — Sabena, ABl. Nr. L 317 vom 24. 11. 1988, S. 47, und 92/213/EWG British Midland gegen Aer Lingus, ABl. Nr. L 96 vom 10. 4. 1992, S. 34, und B & I gegen Sealink, 11. 6. 1992, Bull. EG Nr. 6, 1992, Ziffer 1.3.30.

(67) Dieser Grundsatz findet Anwendung, wenn der Wettbewerber, der Zugang zu den wesentlichen Einrichtungen begehrt, in den relevanten Markt neu eintritt. In der Sache Hoffmann-La Roche (1) hat der Gerichtshof ausgeführt: „Der Begriff der mißbräuchlichen Ausnutzung ist ein objektiver Begriff. Er erfaßt die Verhaltensweisen eines Unternehmens in beherrschender Stellung, die die Struktur eines Marktes beeinflussen können, auf dem der Wettbewerb gerade wegen der Anwesenheit des fraglichen Unternehmens bereits geschwächt ist, und die die Aufrechterhaltung des auf dem Markt noch bestehenden Wettbewerbs oder dessen Entwicklung durch die Verwendung von Mitteln behindern, welche von den Mitteln eines normalen Produkt- oder Dienstleistungswettbewerbs auf der Grundlage der Leistungen der Marktbürger abweichen."

Eine Entscheidung zur Gewährung einstweiliger Maßnahmen kann im Falle eines Beschwerdeführers, der neu in den Markt eintritt, genauso notwendig sein, um die Wirksamkeit der abschließenden Entscheidung der Kommission zu gewährleisten, wie im Falle eines bereits etablierten Wettbewerbers.

(68) SC möchte einen neuen Schnellfährdienst auf der Route Holyhead-Dun Laoghaire unter Einsatz eines hochseetüchtigen Katamarans aufnehmen. Bevor Sealink im Frühjahr 1993 ihren eigenen Schnellfährdienst einführte, wurde auf dieser Route kein derartiger Dienst angeboten.

(69) Sealink hat mittlerweile selbst einen Schnellfährdienst aufgenommen, wie ihn SC anbieten wollte. Der „good will" und Geschäftsruf, den SC mit dem Anbieten des ersten Schnellfährdienstes auf der fraglichen Route aufbauen wollte, fällt nun Sealink zu.

(70) Sealink hat eine mögliche Benutzung vorhandener Einrichtungen im Westhafen durch SC immer wieder hinausgezögert und neue Schwierigkeiten geltend gemacht. Erst am 21. Juni 1993 erklärte sich Sealink bereit, SC zu gestatten, im Osthafen auf eigene Kosten Behelfseinrichtungen zu installieren und solange zu benutzen, bis die Hafenausbauarbeiten eine Demontage dieser Einrichtungen erforderlich machen. Bei der Anhörung wurde deutlich, daß mit den Ausbauarbeiten vor Inbetriebnahme des Schnellfährdienstes von SC begonnen werden sollte und das Angebot damit hinfällig war. Die Kommission ist der Auffassung, daß Sealink in ihren Verhandlungen mit SC keine Lösungen für die von ihr angesprochenen Probleme vorgeschlagen oder gesucht hat und daß ihr Verhalten, das darin bestand, sämtliche Vorschläge von SC abzulehnen, ohne irgendein Gegenangebot zu machen oder sich um eine Verhandlung zu bemühen, nicht den Verpflichtungen entsprach, die einem Unternehmen obliegen, das im Zusammenhang mit einer wesentlichen Einrichtung eine beherrschende Stellung innehat. Ebensowenig war es das Verhalten, das von einer unabhängigen Hafenbehörde zu erwarten gewesen wäre. Erhärtet wird dies durch den Umstand, daß Sealink sich selbst innerhalb kurzer Zeit die Genehmigung für den eigenen Schnellfährdienst erteilte. Zusammenfassend ist festzustellen, daß SSP den Antrag von SC im Vergleich zu dem Antrag von SSL diskriminierend behandelt hat.

(71) In keiner Phase der Verhandlungen, die zwischen Juni 1992 und März 1993 stattfanden, hat Sealink eigene Vorschläge zu dem Antrag von SC gemacht, das von Sealink angesprochene Problem durch den Bau behelfsmäßiger Hafeneinrichtungen auf eigene Kosten von SC zu lösen. Ihr Verhalten in dieser Frage war völlig negativ und bestand darin, im Zusammenhang mit den vier von SC vorgeschlagenen Optionen Schwierigkeiten ins Feld zu führen.

(72) Bis zum 1. Oktober 1993 war Sealink nicht bereit, SC die Zeitnischen anzubieten, die sie beantragt hatte, um einen Fährdienst unter Nutzung bestehender Einrichtungen aufzunehmen.

(73) Sealink hat die beiden Fährdienstbetreiber im Hafen Holyhead zu ihren Hafenausbauplänen nicht gehört.

(74) Sealink hat zu keinem Zeitpunkt Vorkehrungen getroffen, um ihrer Verantwortung als Hafenbetreiberin nachzukommen und sicherzustellen, daß sie den Erfordernissen anderer Fährdienstbetreiber Rechnung trägt. Sealink hat SC zu keinem Zeitpunkt zu der Frage gehört, wie die von Sealink angesprochenen Schwierigkeiten gelöst werden könnten. Sealink hat anstandslos ihren eigenen Fahrplan für ihre Fährdienste für 1993 und 1994 genehmigt, es aber abgelehnt, vor dem Herbst 1993 über den Fahrplan von SC für 1994 zu diskutieren. Sealink hat im Verlauf des Jahres 1993 ihren Ausbauplan für den Osthafen ohne Absprache mit SC wiederholt — häufig im Hinblick auf ihre eigenen Bedürfnisse — geändert, obgleich spätere Fassungen des Plans es schwieriger machten, SC die Genehmigung für den Bau behelfsmäßiger Einrichtungen im Osthafen für 1994 zu erteilen. Sealink räumte selbst ein, daß ihre anderen Vorschläge an SC für 1994 zu einer Überlastung des Hafens führen könnten, lehnte es aber ab, SC eigene Einrichtungen zuzugestehen. Obgleich SC den ihr für 1994 von Sealink vorgeschlagenen Fahrplan als unbefriedigend bezeichnete, sprach Sealink bis Oktober 1993 niemals davon, eine Änderung ihres eigenen Fahrplans für 1994 ins

(1) Siehe weiter oben Fußnote 1 auf Seite 16.

Auge gefaßt zu haben. Bei der mündlichen Anhörung argumentierte Sealink damit, sie sei nicht verpflichtet, einem neuen Fährdienstbetreiber Zugang zum Hafen zu gewähren, wenn sich als Folge davon der gesamte Hafendienst verschlechtern würde. Sealink hat jedoch niemals Konsultationen mit SC geführt, um festzustellen, ob diese angebliche Folge unvermeidlich ist. Sealink hat offensichtlich auch B&I nicht zu ihren Plänen für den Ausbau des Hafens Holyhead angehört.

(75) Nach Ansicht der Kommission hätte unter den gegebenen Umständen eine unabhängige Hafenbehörde, die natürlich an einer Steigerung der Hafeneinkünfte interessiert wäre, zumindest geprüft, ob die Interessen der vorhandenen und der potentiellen Nutzer des Hafens am besten durch eine Lösung miteinander in Einklang gebracht werden könnten, die bescheidene Änderungen in den zugewiesenen Zeitnischen oder in der Hafenausbauplanung beinhaltet. In Situationen wie der vorliegenden wird, sofern eine Lösung nicht in allen Aspekten geprüft und mit allen beteiligten Parteien erörtert wird, eine Hafenbehörde, die nicht unabhängig ist, aller Voraussicht nach eine Regelung vorziehen, bei der die für sie entstehenden Nachteile (insbesondere in bezug auf eigene Tätigkeiten als Hafenbenutzer) möglichst gering sind, die dem neu in den Markt eintretenden Wettbewerber aber nicht unbedingt einen nichtdiskriminierenden Zugang gewährleistet. Hätte Sealink bei der Konzipierung der verschiedenen Fassungen ihres Ausbauplans für den Osthafen SC (und B&I) stets ordnungsgemäß angehört, so hätte sich die Schwierigkeit einer Abstimmung des Plans mit dem Wunsch von SC nach behelfsmäßigen Einrichtungen im Hafen möglicherweise umgehen lassen.

(76) Obgleich SC nicht die Zuweisung irgendeiner präferentiellen Position beanspruchen kann, folgert die Kommission, daß Sealink SC bis zum 1. Oktober 1993 keinen Zugang zum Hafen Holyhead unter nichtdiskriminierenden Bedingungen angeboten hat. Es erscheint im Rahmen dieser Entscheidung nicht erforderlich, die Relevanz der von Sealink vorgetragenen, in den Erwägungsgründen 23, 27 und 40 beschriebenen Erwägungen im einzelnen zu untersuchen. Diese Frage würde im Zusammenhang mit einer endgültigen Entscheidung in dieser Sache überprüft werden.

d) Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten

(77) Die Beschwerde betrifft den Zugang zu einem Hafen, dessen räumlicher Markt einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes bildet, weil dieser Hafen eine der Hauptverbindungen zwischen zwei Mitgliedstaaten, nämlich dem Vereinigten Königreich und Irland, darstellt und der einzige Hafen für eine direkte Verbindung zwischen Großbritannien und der Hauptstadt Irlands ist. Die Weigerung, SC unter angemessenen und nichtdiskriminierenden Bedingungen Zugang zu den Hafeneinrichtungen in Holyhead für die Aufnahme eines Fährdienstes zu bieten, und alle damit verbundenen Folgen für die Wettbewerbssituation auf dem Seetransportmarkt in der Irischen See würden somit unmittelbare Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten haben.

e) Schlußfolgerung

(78) Nach den derzeitigen Erkenntnissen ist nach dem ersten Anschein hinreichend erwiesen, daß ein Verhaltensmuster vorliegt, das eine mißbräuchliche Ausnutzung im Sinne von Artikel 86 darstellt, um einstweilige Maßnahmen anordnen zu können, wenn die übrigen Bedingungen für die Anordnung solcher Maßnahmen erfüllt sind.

(2) *Wahrscheinlichkeit eines nicht wiedergutzumachenden Schadens sowie Dringlichkeit*

(79) Ungeachtet der vorstehenden Ausführungen hat Sealink jetzt (am 1. Oktober 1993) SC ein Angebot gemacht, das es dieser gestatten würde, 1994 einen Fährdienst zu den Zeitnischen aufzunehmen, die sie als wesentlich für den Betrieb eines kommerziell tragfähigen Fährdienstes bezeichnet hatte. SC hat dieses Angebot jetzt angenommen und die Kommission betrachtet das von Sealink gemachte Angebot im Kontext eines Hafens mit begrenzter Kapazität als angemessen. Insbesondere sind SC genau die Zeitnischen angeboten worden, die sie selbst als wesentlich für ihren Fährbetrieb bezeichnet hat, und würde SC die gleichen Hafeneinrichtungen wie die übrigen Fährdienstbetreiber nutzen. Etwaige Verzögerungen oder Betriebsunterbrechungen wegen Hafenüberlastung oder schlechten Wetters würden auch die anderen Fährdienstbetreiber in Mitleidenschaft ziehen.

Was die Frage betrifft, ob die Bedingungen der Dringlichkeit aufgrund des SC drohenden ernsten und nicht wiedergutzumachenden Schadens erfüllt ist, so ist die Kommission der Auffassung, daß nachgewiesen sein müßte, daß SC als Folge des Verhaltens von Sealink 1994 keinen kommerziell tragfähigen Fährdienst von Holyhead aus betreiben könnte und mithin nicht in den Markt hätte eintreten können. Da SC nunmehr die Gelegenheit zur Aufnahme eines Fährdienstes erhalten — und angenommen — hat, stellt sich nicht mehr die Frage, ob SC ernster und nicht wiedergutzumachender Schaden drohen würde, der die Anordnung einstweiliger Maßnahmen rechtfertigen würde —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der Antrag von Sea Containers Ltd, mit dem die Kommission ersucht wird, einstweilige Maßnahmen gegen Stena Sealink Line und Stena Sealink Ports zu erlassen, wird zurückgewiesen.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist gerichtet an:

Sea Containers Limited
Sea Containers House
20 Upper Ground
UK-London SE1 9PF

Brüssel, den 21. Dezember 1993

Für die Kommission
Karel VAN MIERT
Mitglied der Kommission