



Brüssel, den 20.07.2016
C(2016) 4506 final

ÖFFENTLICHE FASSUNG

Dies ist ein internes Kommissionsdokument,
das ausschließlich Informationszwecken
dient.

**Staatliche Beihilfe SA.44692 – Deutschland
Investition im Hafen Wyk auf Föhr**

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

1. VERFAHREN

- (1) Am 1. März 2016 meldete Deutschland eine staatliche Förderung für ein Investitionsvorhaben im Hafen Wyk (im Folgenden „Hafen“) auf der Insel Föhr bei der Kommission zur Genehmigung an. Mit Schreiben vom 14. März 2016 ersuchte die Kommission um weitere Informationen, die Deutschland mit Schreiben vom 9. Mai 2016 übermittelte.

2. BESCHREIBUNG

2.1. Ziel des angemeldeten Vorhabens

- (2) Föhr ist eine im Bundesland Schleswig-Holstein gelegene kleine nordfriesische Insel. Ihre Fläche beträgt ungefähr 82 km², die Einwohnerzahl rund 8 400. Wie bereits angegeben, soll das angemeldete Vorhaben im Hafen Wyk auf Föhr durchgeführt werden. Wyk ist mit rund 4 300 Einwohnern die einzige Stadt auf Föhr. Der Hafen wird fast ausschließlich für die Versorgung der Insel und für den Transport von wenigen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, die auf der Insel produziert werden (z. B. Milch und Getreide), auf das Festland verwendet. Er wird vom Städtischen Hafenbetrieb Wyk auf Föhr („SHB“) verwaltet.

Herrn Dr. Frank-Walter STEINMEIER
Bundesminister des Auswärtigen
Werderscher Markt 1
10117 Berlin
DEUTSCHLAND

- (3) Teile der Hafenanlagen haben das Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer erreicht. Daher kann ein reibungsloser und sicherer Hafenbetrieb nicht mehr gewährleistet werden. Ziel des angemeldeten Vorhabens sind deshalb die Renovierung und Modernisierung der betroffenen Hafenanlagen. Neue, zusätzliche Hafeninfrasturktur soll hingegen nicht geschaffen werden, und es ist keine Vertiefung des Hafens vorgesehen, sodass der Hafen auch in Zukunft nicht von größeren Schiffen angelaufen werden kann, als es bislang der Fall ist.

2.2. Geplante Investitionen

- (4) Das Vorhaben setzt sich aus den folgenden drei Teilen zusammen: Modernisierung eines der drei vorhandenen Fähranleger, Modernisierung der "Alten Mole" und Modernisierung der "Quermole". Bei dem Fähranleger soll die für die Verladung von Pkw auf Fähren verwendete Brücke verlängert werden, um den Pkw- und Passagierumschlag auch bei hohen Wasserständen zu erleichtern. Mit einer Länge von derzeit nur 20 Metern liegt die Brücke unter dem heutigen Standard von 24 Metern. Darüber hinaus soll ein Seiteneinstieg für Passagiere gebaut werden, um beim Be- und Entladen der Fähren eine Trennung von Pkw- und Passagierverkehr zu ermöglichen. Ferner sollen im Rahmen des Vorhabens die beiden genannten Molen modernisiert werden. Dies ist insbesondere aufgrund des Alters der Molen und der drohenden Einsturzgefahr erforderlich. Bei der "Alten Mole" ist auch eine Erhöhung geplant, um ihre Nutzung bei hohen Wasserständen zu erleichtern.
- (5) Die Gesamtkosten des Vorhabens betragen 10 940 000 EUR; davon entfallen 4 050 000 EUR auf die Modernisierung des Fähranlegers, 6 490 000 EUR auf die Modernisierung der Alten Mole und 400 000 EUR auf die Modernisierung der Quermole.

2.3. Finanzierung des Investitionsvorhabens

- (6) Das Vorhaben soll teilweise durch einen Zuschuss des Landes Schleswig-Holstein in Höhe von 6 564 000 EUR (60 % der Gesamtinvestitionskosten) finanziert werden. Der verbleibende Teil (4 376 000 EUR) der Investitionskosten soll vom SHB finanziert werden, zum Teil durch Einnahmen aus seinen wirtschaftlichen Tätigkeiten (876 000 EUR) und zum Teil durch einen zu Marktbedingungen aufgenommenen Bankkredit (3 500 000 EUR).

2.4. Der Begünstigte

- (7) Wie bereits erwähnt, wird der Hafen vom SHB verwaltet, der im Eigentum der Stadt Wyk auf Föhr steht. Der Hafen steht sämtlichen Nutzern nach nicht diskriminierenden Kriterien zur Verfügung. Von allen Nutzern werden in einer öffentlich zugänglichen Entgeltordnung festgesetzte Entgelte erhoben.

2.5. Wettbewerbliches Umfeld

- (8) Nach Angaben Deutschlands wird das angemeldete Vorhaben den Wettbewerb und den Handel innerhalb der EU nicht beeinträchtigen.
- (9) Der Hafen werde nahezu ausschließlich für die Versorgung der Insel und ihrer Einwohner genutzt. Dazu gebe es eine ganzjährliche Linienfährverbindung zwischen dem deutschen Festlandhafen Dagebüll, dem Hafen Wyk auf Föhr und der deutschen Nachbarinsel Amrum. Diese Verbindung dient der Inselversorgung

sowohl der Beförderung von Touristen. Darüber hinaus gebe es keine weiteren Fährverbindungen zu anderen Häfen.

- (10) Bedingt durch seine Lage im Nordfriesischen Wattenmeer, das starke Gezeitenunterschiede aufweise – bei Ebbe sei es sogar möglich, die Nachbarinsel Amrum zu Fuß zu erreichen – könne der Hafen nur von kleinen Schiffen angelaufen werden, die keine große Tiefe benötigen. Im Rahmen des Investitionsvorhabens sei keine Vertiefung des Hafens geplant, so dass der Hafen auch in Zukunft für größere Schiffe nicht in Frage komme.
- (11) Deutschland legt ferner dar, dass das Hinterland des Hafens aufgrund der Insellage von Föhr auf die geringe Fläche der Insel selbst beschränkt sei. Deutschland argumentiert, dass der Hafen aufgrund dieses begrenzten Hinterlandes, der Lage der Insel und der begrenzten Schiffgrößen, die den Hafen anlaufen können, für die internationale Schifffahrt nicht attraktiv sei. Bei der überwiegenden Zahl der Schiffe, die den Hafen anlaufen, handle es sich um Schiffe unter deutscher Flagge, die im Eigentum von Reedereien stünden, die auf der Insel selbst oder auf benachbarten Inseln niedergelassen seien. Nach Angaben Deutschlands wurde der Hafen im Zehnjahreszeitraum von 2004 bis 2014 von nur drei Schiffen aus anderen Mitgliedstaaten angelaufen. Die einzige Ausnahme von dieser sehr niedrigen Zahl von Schiffen aus anderen Mitgliedstaaten bildete das Jahr 2015, in dem 26 Schiffe aus anderen Mitgliedstaaten den Hafen anliefen. Deutschland führt jedoch aus, dass dies auf eine Sonderlieferung Schotter aus Cuxhaven für den Straßen- und Wegebau auf der Insel zurückzuführen gewesen sei. Nach dieser Lieferung habe der Verkehr im Hafen wieder seinen gewohnten Gang genommen.
- (12) Neben dem genannten Linienverkehr zur Inselversorgung diene der Hafen auch der Ausflugsschifffahrt für touristische Zwecke, und zwar von Föhr zu den benachbarten deutschen Inseln und zurück. Den Angaben der deutschen Behörden zufolge handelt es sich bei den Touristen, die nach Föhr kommen und den Hafen nutzen, fast ausschließlich um Deutsche (im Jahr 2014 lag der Anteil der Urlaubsgäste aus Deutschland an der Gesamtzahl der Urlaubsgäste auf der Insel bei 98,27 %).
- (13) Die deutschen Behörden betonen, dass durch das angemeldete Vorhaben keine zusätzlichen Kapazitäten im Hafen geschaffen würden, sondern dass lediglich eine Renovierung und Modernisierung der bestehenden Hafenanlagen geplant sei, um einen reibungslosen und sicheren Hafenbetrieb und damit die Versorgung der Insel zu gewährleisten.
- (14) Ferner gibt es nach Angaben Deutschlands keine Häfen, die mit dem Hafen auf Föhr im Wettbewerb stehen. Die deutschen Behörden führen aus, dass die Errichtung eines neuen Wettbewerbshafens unwirtschaftlich und darüber hinaus auch rechtlich nicht möglich wäre, da das Nordfriesische Wattenmeer ein Naturschutzgebiet sei, in dem ein derartiges Vorhaben nicht zulässig wäre. Aufgrund des begrenzten Hinterlands des Hafens und dessen Hauptfunktion, die geringe Bevölkerung der Insel zu versorgen, wird sich das angemeldete Vorhaben nach Auffassung Deutschlands nicht auf Investitionen oder Niederlassungen im Hinterland auswirken.

2.6. Rechtsgrundlage

- (15) Die nationale Rechtsgrundlage für den Zuschuss ist § 44 der Landeshaushaltsordnung Schleswig-Holstein.

2.7. Form und Laufzeit der staatlichen Förderung

- (16) Wie bereits ausgeführt, wird das Projekt durch einen direkten Zuschuss des Bundeslands Schleswig-Holstein und einen Beitrag des SHB finanziert. Die Mittel sollen während der Bauzeit in mehreren Tranchen ausgezahlt werden.

2.8. Kumulierung

- (17) Der Anmeldung zufolge ist eine Kumulierung der Mittel mit anderen Mitteln für dieselben förderfähigen Kosten nicht zulässig.

3. WÜRDIGUNG

3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

- (18) Nach Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (19) Eine Maßnahme wird daher als Beihilfe im Sinne dieser Bestimmung eingestuft, wenn alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind: i) Die Maßnahme ist dem Staat zuzurechnen und wird aus staatlichen Mitteln finanziert, ii) sie verschafft einem Unternehmen einen Vorteil, iii) dieser Vorteil ist selektiv und iv) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.
- (20) Somit ist eine staatliche Unterstützung von Unternehmen nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV verboten, wenn sie „den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht“ und zudem „den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt“. In diesem Zusammenhang haben die Unionsgerichte Folgendes festgestellt: „So muss, wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Finanzhilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen [= unionsinternen] Handel verstärkt, dieser als von der Beihilfe beeinflusst erachtet werden“.¹
- (21) Staatliche Unterstützung kann unter Umständen auch dann Auswirkungen auf den Handel innerhalb der Union haben, wenn der Empfänger nicht unmittelbar am grenzüberschreitenden Handel teilnimmt. So kann eine Beihilfe, durch die das einheimische Angebot beibehalten oder ausgeweitet wird, dazu führen, dass es für

¹ Urteil Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia/Kommission, T-288/97, EU:T:1999:125, Rn. 41.

Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten schwieriger wird, in den Markt einzutreten² oder von ihrer Niederlassungsfreiheit Gebrauch zu machen.

- (22) Nach ständiger Rechtsprechung muss die Kommission aber nicht die tatsächliche Situation auf den betroffenen Märkten, den Marktanteil der durch die Beihilfe begünstigten Unternehmen, die Stellung der konkurrierenden Unternehmen oder die Handelsströme zwischen Mitgliedstaaten wirtschaftlich analysieren.³ Bei rechtswidrig gewährten Beihilfen ist die Kommission nicht verpflichtet, die tatsächlichen Auswirkungen dieser Beihilfen auf Wettbewerb und Handel nachzuweisen.
- (23) Es reicht jedoch nicht aus, wenn Auswirkungen auf den Handel innerhalb der Union nur hypothetisch bestehen oder lediglich vermutet werden. Es muss auf der Grundlage der absehbaren Auswirkungen der Maßnahme⁴ festgestellt werden, warum die Maßnahme den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht und warum sie geeignet ist, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- (24) Die Kommission hat diesbezüglich in mehreren Fällen⁵ die Auffassung vertreten, dass bestimmte Tätigkeiten rein lokale Auswirkungen haben und den Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigen. Demnach ist insbesondere zu prüfen, ob der Beihilfeempfänger Güter bzw. Dienstleistungen nur in einem geografisch begrenzten Gebiet in einem einzigen Mitgliedstaat anbietet und wahrscheinlich keine Kunden aus anderen Mitgliedstaaten anzieht und ob davon ausgegangen werden kann, dass die Maßnahme allenfalls marginale Auswirkungen auf die Bedingungen für grenzübergreifende Investitionen oder die grenzübergreifende Niederlassung haben wird.
- (25) In der in Rede stehenden Sache stellt die Kommission in Bezug auf den geografischen Bereich, in dem die Dienste des Förderungsempfängers im Wettbewerb stehen, zunächst fest, dass der Hafen, wie von den deutschen Behörden erklärt, aufgrund seiner Lage auf einer kleinen Insel im Nordfriesischen Wattenmeer nur von kleinen Schiffen, die keine große Tiefe benötigen, angelaufen werden kann. Im Rahmen des angemeldeten Vorhabens ist keine

² Siehe z. B. das Urteil Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, Rn. 78, das Urteil Libert und andere, C-197/11 und C-203/11, EU:C:2013:288, Rn. 78, und das Urteil Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, Rn. 67.

³ Siehe z. B. das Urteil Kommission/Niederlande, C-279/08 P, EU:C:2011:551, Rn. 131.

⁴ Siehe das Urteil AITEC und andere/Kommission, T-447/93, T-448/93 und T-449/93, EU:T:1995:130, Rn. 141.

⁵ Siehe z. B. die Beschlüsse der Kommission in den Beihilfesachen N 258/2000, Freizeitbad Dorsten (ABl. C 172 vom 16.6.2001, S. 16); N 543/2001 – Irland – Staatliche Abschreibung für Krankenhäuser (ABl. C 154 vom 28.6.2002, S. 4); C 10/2003 – Niederlande – Jachthäfen ohne Erwerbscharakter (ABl. L 34 vom 6.2.2004, S. 63); N 458/2004 – Editorial Andaluza Holding (ABl. C 131 vom 28.5.2005, S. 12); SA.33243 – Jornal de Madeira (ABl. C 16 vom 19.1.2013, S. 1); SA.34576 – Portugal – Station für langfristige Betreuung Jean Piaget/Nord-Ost (ABl. C 73 vom 13.3.2013, S. 1); SA.37432 – Tschechische Republik – Finanzierung öffentlicher Krankenhäuser in der Region Hradec Králové (ABl. C 203 vom 19.6.2015, S. 2); SA.37904 – Deutschland – Mutmaßliche staatliche Beihilfe an ein Ärztehaus in Durmersheim (ABl. C 188 vom 5.6.2015, S. 2); SA.33149 – Deutschland – Mutmaßliche rechtswidrige Beihilfe für die Städtische Projektgesellschaft „Wirtschaftsbüro Kiel-Gaarden“ (ABl. C 188 vom 5.6.2015, S. 1); SA.38035 – Deutschland – Mutmaßliche Beihilfe für eine Reha-Fachklinik für Orthopädie und Unfallchirurgie (ABl. C 188 vom 5.6.2015, S. 3); SA.39403 – Niederlande – Investitionen im Hafen Lauwersoog (ABl. C 259 vom 7.8.2015, S. 4); SA.37963 – Vereinigtes Königreich – Mutmaßliche Beihilfe für Glenmore Lodge (ABl. C 277 vom 21.8.2015, S. 3); SA.38208 – Vereinigtes Königreich – Mutmaßliche Beihilfe für mitgliederschaftlich organisierte Golfclubs (ABl. C 277 vom 21.8.2015, S. 4); SA.42219 – Deutschland – Umbau der Schuhmacherbrücke im Hafen Maasholm (ABl. C 426 vom 18.12.2015, S. 5).

Vertiefung des Hafens geplant, so dass sich an der Eignung des Hafens für größere Schiffe nichts ändern wird. Nach Angaben Deutschlands handelt es sich bei der überwiegenden Zahl der Schiffe, die den Hafen anlaufen, um Schiffe unter deutscher Flagge, die im Eigentum von Reedereien stehen, die auf Föhr oder auf benachbarten deutschen Inseln niedergelassen sind.

- (26) Ferner wird der Hafen fast ausschließlich für die Versorgung der Insel und für den Transport von wenigen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, die auf der Insel produziert werden, auf das Festland verwendet. Dazu gibt es eine Linienfäherverbindung zwischen dem deutschen Festlandhafen Dagebüll, dem Hafen Wyk auf Föhr und der deutschen Nachbarinsel Amrum. Darüber hinaus bestehen keine weiteren Fäherverbindungen zu anderen Häfen, weder innerhalb Deutschlands noch in benachbarte EU-Staaten.
- (27) Auch die Ausflugsschiffahrt für touristische Zwecke ist auf den lokalen Bereich begrenzt, da nur Fahrten von Föhr zu benachbarten deutschen Inseln und zurück angeboten werden. Den Angaben Deutschlands zufolge handelt es sich bei den Touristen, die dieses Angebot wahrnehmen, fast ausschließlich um deutsche Staatsbürger.
- (28) Angesichts des Vorstehenden vertritt die Kommission die Auffassung, dass in der in Rede stehenden Sache der Wettbewerb in Bezug auf die in Verbindung mit dem angemeldeten Vorhaben angebotenen Dienste auf rein lokaler Ebene stattfindet.
- (29) In Bezug auf die Auswirkungen auf die Bedingungen für grenzübergreifende Investitionen oder die grenzübergreifende Niederlassung stellt die Kommission fest, dass im Rahmen des angemeldeten Vorhabens keine zusätzlichen Hafenanlagen errichtet werden sollen, sondern lediglich die Modernisierung und der Umbau von Anlagen in einem Hafen, der einen rein lokalen Bereich bedient, geplant sind. Es ist weder geplant, zusätzliche Kapazitäten im Hafen zu schaffen, noch wird der Hafen (z. B. durch eine Vertiefung) so umgebaut, dass er von größeren Schiffen angelaufen werden könnte. Daher ist der Hafen für internationale Reedereien nicht attraktiv; dies wird sich auch nach der Durchführung des angemeldeten Vorhabens nicht ändern. Unter diesen Umständen wird die geplante Investition eindeutig keine erheblichen Auswirkungen auf die Handelsströme zwischen Mitgliedstaaten haben, d. h. die Investition wird kein entscheidendes und erhebliches Kriterium sein, wenn Reedereien aus anderen Mitgliedstaaten abwägen, ob sie den Hafen Wyk auf Föhr oder einen Hafen in einem anderen Mitgliedstaat nutzen sollen.
- (30) Angesichts der geografischen Lage des Hafens auf einer kleinen Insel ist sein Hinterland, das auf die Insel beschränkt ist, in vollem Umfang gebunden, d. h. es kann nicht von einem anderen Hafen aus bedient werden. Die Kommission vertritt ferner die Auffassung, dass es aufgrund dieser geografischen Gegebenheiten und der Tatsache, dass die Hauptfunktion des Hafens darin besteht, die Versorgung der Insel zu gewährleisten, unwahrscheinlich ist, dass das angemeldete Vorhaben eine Auswirkungen auf Investitionen im Hinterland hat.
- (31) Ferner gibt es nach Angaben Deutschlands keine Häfen, die mit dem Hafen Wyk auf Föhr in seinem Einzugsgebiet im Wettbewerb stehen. Die Errichtung eines neuen Wettbewerbshafens wäre unwirtschaftlich und darüber hinaus auch

rechtlich nicht möglich, da das Nordfriesische Wattenmeer ein Naturschutzgebiet sei, in dem ein derartiges Vorhaben nicht durchgeführt werden könne.

- (32) Auf der Grundlage einer Gesamtbewertung des oben dargelegten Sachverhalts ist nach Auffassung der Kommission in Anbetracht der verfügbaren Unterlagen nicht zu erwarten, dass die staatliche Förderung mehr als allenfalls marginale Auswirkungen auf die Voraussetzungen für grenzüberschreitende Investitionen und die grenzübergreifende Niederlassung in anderen Mitgliedstaaten haben wird.

Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe

- (33) Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen ist die Kommission der Auffassung, dass die Lage des relevanten Marktes, die Stellung des betreffenden Unternehmens auf diesem Markt und die Handelsströme für die fraglichen Dienstleistungen nach vernünftigem Ermessen darauf schließen lassen, dass die staatliche Förderung allenfalls eine marginale Auswirkung auf die Bedingungen des Handels zwischen Mitgliedstaaten haben dürfte.
- (34) Daraus folgt, dass es sich bei dem angemeldeten Zuschuss für den SHB nicht um eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handelt.

4. FAZIT

Die Kommission stellt deshalb fest,

- dass die Maßnahme keine Beihilfe darstellt.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht offengelegt werden sollen, werden Sie gebeten, bei der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eingang des Schreibens einen mit Gründen versehenen Antrag auf vertrauliche Behandlung zu stellen. Andernfalls geht die Kommission davon aus, dass Sie mit der Offenlegung der Angaben und mit der Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts dieses Schreibens in der verbindlichen Sprachfassung auf folgender Website einverstanden sind: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Bitte richten Sie Ihren Antrag auf elektronischem Weg an:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGË
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Mit freundlichen Grüßen
Für die Kommission

Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission

BEGLAUBIGTE AUSFERTIGUNG
Für den Generalsekretär

Jordi AYET PUIGARNAU
Direktor der Kanzlei
EUROPÄISCHE KOMMISSION