



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 10.12.2008  
K(2008) 7826 endgültig

**Betreff: Staatliche Beihilfe N 110/2008 – Deutschland  
Hafeninfrastruktur - öffentliche Finanzierung des Projekts *JadeWeserPort***

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

## **1 VERFAHREN**

- (1) Mit elektronischer Post vom 28. Februar 2008 teilten die deutschen Behörden der Kommission gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag verschiedene Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau eines neuen Tiefwasserhafens (nachstehend: „das Projekt“) mit.
- (2) Diese Maßnahmen haben zwei Hauptkomponenten:
  - öffentliche Finanzierung durch die Länder Bremen und Niedersachsen – über öffentliche Gesellschaften – für die Basisinfrastruktur (Meereszugang und Anbindung an Landverkehrsnetze) sowie die erforderliche Infrastruktur für den Bau eines neuen Containerterminals für den Seeverkehr am Fluss Jade
  - Gewährung einer 40jährigen Konzession an einen Privatbetreiber für Bau, Betrieb und Unterhaltung der Suprastruktur des Containerterminals.
- (3) Die Kommission forderte mit Schreiben vom 29. Juli 2008<sup>1</sup> weitere Informationen an und erhielt diese von Ihrer Regierung mit Schreiben vom 26. August 2008<sup>2</sup>.

## **2 BESCHREIBUNG DES SACHVERHALTS**

### **2.1 Kontext**

- (4) Im Jahr 2002 beschlossen das *Land Niedersachsen* und die *Freie Hansestadt Bremen* den Bau eines neuen Hafens für den Containerverkehr in Wilhelmshaven am Jadebusen. Das Projekt ist unter dem Namen *JadeWeserPort* bekannt. Dieses Neubauprojekt wird

---

<sup>1</sup> Registriert unter dem Zeichen TREN(2008)D/428743.

<sup>2</sup> Registriert unter dem Zeichen TREN(2008) A/.

eine Ergänzung zu den Containerterminals der Häfen Hamburg und Bremerhaven bilden, deren Containerkapazitäten in Zukunft an ihre Grenzen zu stoßen drohen.

- (5) Nach einer Markterhebung von *Ocean Shipping Consultants* aus dem Jahre 2006 dürfte der Umfang des Containerverkehrs in der Nordrange zwischen 2004 und 2015 um durchschnittlich 6,6 % pro Jahr zunehmen – im östlichen Bereich der Nordrange, wo auch das Projekt *JadeWeserPort* (nachstehend: „das Projekt“) angesiedelt ist, dürfte das Wachstum sogar 7,6 % pro Jahr erreichen.
- (6) Die deutsche Regierung erwartet, dass die Jahreskapazität des neuen Hafens bei seiner Fertigstellung 2,7 Mio. TEU<sup>3</sup> erreichen wird, was noch als vergleichsweise gering ist gegenüber den Kapazitäten der Containerterminals in den Häfen von Hamburg und Bremerhaven, die zu diesem Zeitpunkt bei 18 bzw. 7 Mio. TEU stagnieren dürften.
- (7) Gegenstand des Projekts ist die Bereitstellung der Stauereidienstleistungen für den Containerumschlag durch die Terminalbetreiber, einschließlich Laden, Löschen, Stauen und landseitiger Umschlag der Containerfracht für den Transport im Landverkehr. Der Markt für Stauereidienstleistungen für Tiefsee-Containerschiffe ist zu unterscheiden vom Markt für Stauereidienstleistungen für andere Frachtkategorien (z.B. Massengüter und Flüssigkeiten, usw.), die ebenfalls von Hochseeschiffen befördert werden.

## 2.2 Beschreibung des Projekts

- (8) Der *JadeWeserPort* wird seinen Standort am Fluss Jade haben, einer wichtigen Wasserstrasse, und wird eine Fahrwassertiefe von 18,00 m unter Seekartennull aufweisen. Simulationen im Zuge des Genehmigungsverfahrens für das Projekt haben gezeigt, dass der Fluss Jade für große Containerschiffe mit einer Länge bis zu 430 m, einer Breite bis zu 58 m und einem Tiefgang bis zu 16,0 m tideunabhängig befahrbar ist. Ein Wendebassin mit einem Durchmesser von ca. 700 m vor dem *JadeWeserPort* ist vorgesehen.
- (9) Der geschaffene Terminalbereich mit einer Länge von ca. 1 725 m und einer Breite von ca. 650 m soll einem privaten Konzessionär zur Verfügung gestellt werden, damit dieser in Eigenverantwortung die benötigte Suprastruktur bauen, betreiben und unterhalten kann. Zu diesem Zweck soll ein Konzessionsvertrag mit einer Laufzeit von 40 Jahren zwischen dem Betreiber und der zuständigen öffentlichen Stelle geschlossen werden.
- (10) Die Rechtsgrundlage für den Bau der Infrastruktur sind die Planfeststellungsbeschlüsse, die von der *Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest* aufgrund des *Wasserstraßengesetzes* und vom *Landesbergamt* aufgrund des Bundesbergrechts erteilt wurden. Die für das Planfeststellungsverfahren erforderlichen öffentlichen Anhörungen sind bereits abgeschlossen.
- (11) Das Projekt wird etwa 960 Mio. EUR kosten. Es umfasst drei Hauptkomponenten:

---

<sup>3</sup> Twenty-foot equivalent unit (Beladungsmaß für Containerschiffe).

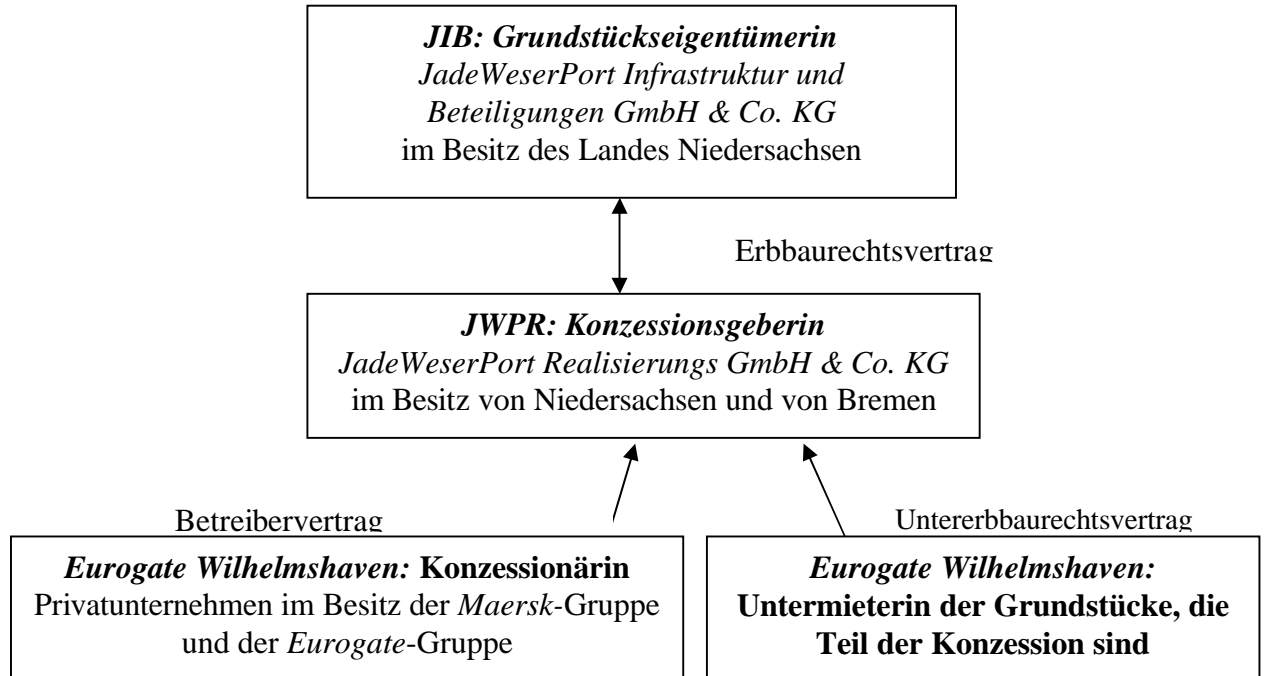
- (i) Konzeption, Bau und Finanzierung der Basisinfrastruktur des Hafens (370 Mio. EUR):
- Ausbaggern des Hafenbeckens und der Fahrrinnen [...] \* EUR
  - Schaffung der erforderlichen Infrastruktur für den Schienenverkehr [...] EUR
  - Autobahnanschluss [...] EUR
  - Entschädigungszahlungen an Dritte [...] EUR
- (ii) Konzeption, Bau und Finanzierung der terminalnahen Infrastruktur (240,2 Mio. EUR):
- Kaje [...] EUR
  - Uferbefestigung [...] EUR
- (iii) Konzeption, Bau und Finanzierung des Containerterminals (350 Mio. EUR):
- Containerterminal und weitere Gebäude
  - Flächenbefestigung
  - Verladevorrichtungen (Kranbrücken, Transportgeräte).
- (12) Die Ausführung dieser drei Komponenten des Projekts wurde drei getrennten Stellen übertragen:
- Das Land Niedersachsen wird die Basisinfrastruktur (Kosten: 370 Mio. EUR) über eine speziell gegründete Gesellschaft finanzieren, die *JadeWeserPort Infrastruktur und Beteiligungen GmbH & Co. KG*, die als Vermieterin oder Eigentümerin des Projekts auftritt.
  - Die terminalnahe Infrastruktur (Kosten: ca. 240 Mio. EUR) wird von einer anderen Gesellschaft<sup>4</sup> erstellt, der *JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG*, die sich im gemeinsamen Eigentum des Landes Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen befindet. Diese Gesellschaft gewährt auch die Konzession für den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung des Containerterminals. Hierzu mietet diese Gesellschaft die erforderlichen Grundstücke im Rahmen eines Erbbaurechtsvertrags.
  - Der Bau (geschätzte Kosten: ca. 350 Mio. EUR), die Unterhaltung und der Betrieb des Containerterminals werden von *Eurogate Wilhelmshaven*, das als Konzessionär im Zuge einer europaweiten Ausschreibung ausgewählt wurde, übernommen und voll finanziert.

---

\* unterliegt dem Berufsgeheimnis

<sup>4</sup> Die Gründung der beiden getrennten Gesellschaften JIB und JWPR ergibt sich aus der Aufteilung der öffentlichen Finanzierung und der Zuständigkeiten für die Hafeninfrastruktur zwischen dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen.

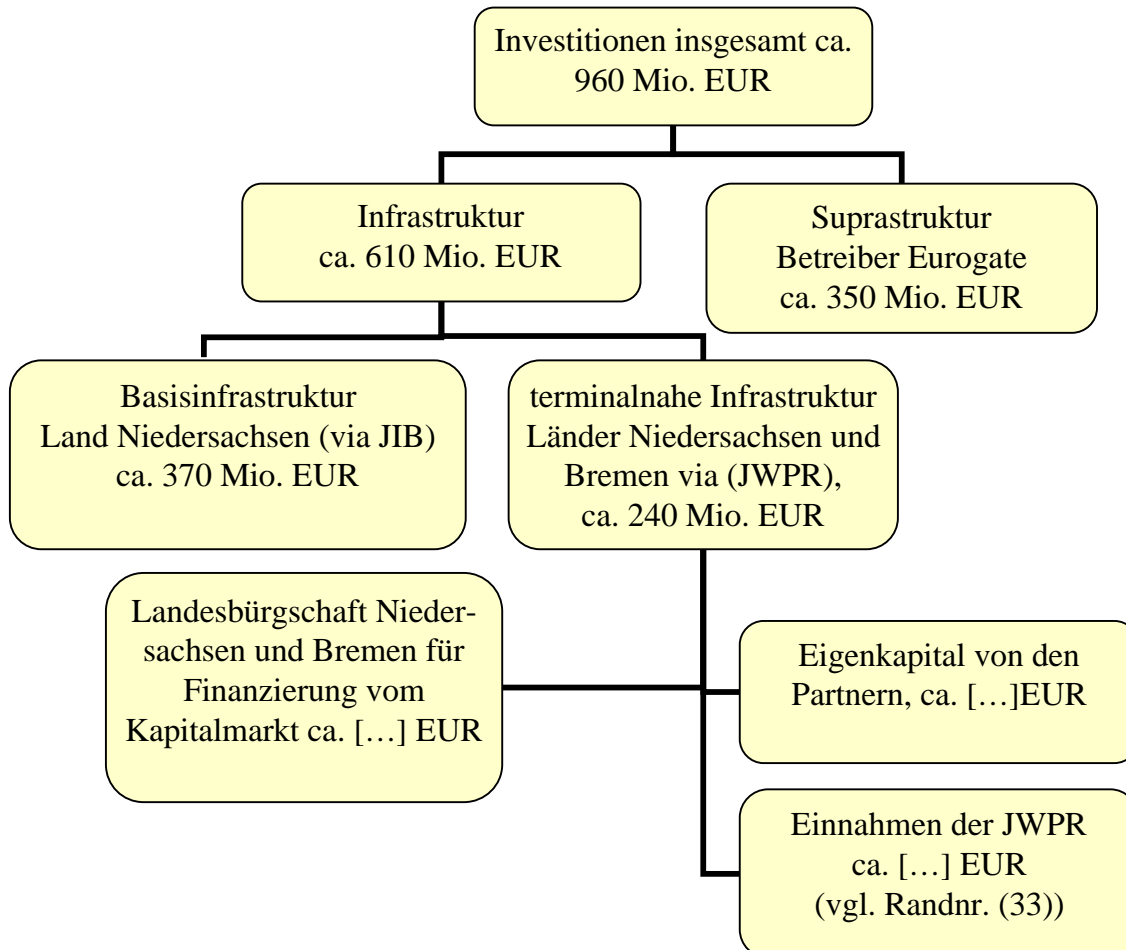
**Grafik 1: Struktur der verschiedenen Beteiligten und  
Übereinkünfte**



- (13) Für die Basisinfrastruktur, die sie zu finanzieren hat, erhält die JIB die gesamten Mittel vom Land Niedersachsen. Für die terminalnahe Infrastruktur, die sie zu finanzieren hat, steht der JWPR Eigenkapital im Umfang von rund [...] EUR zur Verfügung, das sie gemäß ihrer Satzung bereitstellen muss. Zusätzlich soll ein Betrag von etwa [...] EUR auf dem Kapitalmarkt aufgebracht werden. Dieser Kredit soll durch eine Landesbürgschaft von Niedersachsen und von Bremen abgesichert werden – weitere Einzelheiten dazu enthält der zweite Teil dieser Mitteilung. Etwaige Differenzen sind aus den Einnahmen von JWPR zu finanzieren. Die Suprastruktur wird von Eurogate finanziert und errichtet (ca. 350 Mio. EUR).

- (14) Die Finanzierung lässt sich wie folgt darstellen:

**Grafik 2: Aufschlüsselung der Investitionen**



### 2.3 Die Eigentümerin des Projekts

- (15) Eigentümerin des Projekts ist die *JadeWeserPort Infrastruktur und Beteiligungen GmbH & Co. KG* (nachstehend: JIB).

#### 2.3.1 Gründung und Gesellschafter

- (16) Im Dezember 2006 wurde die JIB vom Land Niedersachsen in Form einer *Kommanditgesellschaft* gegründet, wobei das Land selbst als *Kommanditistin* mit einer auf 1 Mio. EUR beschränkten Haftung und eine seiner Gesellschaften, die *JadeWeserPort GmbH*, als *Komplementärin* mit unbegrenzter Haftung auftritt.
- (17) Das auf 1 000 000 festgesetzte Kapital der JIB wird ausschließlich von der Kommanditistin bereitgestellt. Die Kommanditistin wird jedoch neben dem finanziellen Beitrag auch die Aktiva und Tätigkeiten ihrer Gesellschaft *JadeWeserPort* einbringen.

- (18) Die Gewinne der JIB, soweit vorhanden, können nur zugunsten der *JadeWeserPort GmbH* im Umfang von bis zu 5 % des von dieser bereitgestellten Eigenkapitals verwendet werden. Die *JadeWeserPort GmbH* ist am Kapital, den Aktiva oder den Gewinnen bzw. Verlusten der Gesellschaft nicht beteiligt und daher zu einer Kapitaleinlage nicht verpflichtet.

### **2.3.2 Aufgaben**

- (19) Gemäß ihrer Satzung beschränken sich die Tätigkeiten der JIB auf folgende Aufgaben:
- Durchführung der erforderlichen Verwaltungsmaßnahmen für Bau, Betrieb und Unterhalt der Basisinfrastruktur des Tiefwasser-Containerhafens in Wilhelmshaven<sup>5</sup> und
  - die Entwicklung, Erschließung, Verwaltung und Vermarktung der Grundstücke im Hafengroden sowie benachbarter Grundstücke zum Zwecke der Ansiedlung von Unternehmen.
- (20) Die JIB wird die ihr als Eigenkapital zur Verfügung gestellten Mittel nutzen, um folgende Komponenten der Basisinfrastruktur zu finanzieren, deren Eigentümerin sie nach Abschluss der Bauarbeiten sein wird:
- Schaffen der erforderlichen Infrastruktur für den Schienenverkehr (Vorstellgruppe vor dem Containerterminal, Zuführung zum Gleis des örtlichen Schienennetzbetreibers und bis zur Terminalgrenze),
  - Schaffen der Anbindung an die Bundesautobahn,
  - Verlegung des Fahrwassers der Jade,
  - Schaffung des Wendebeckens und der Zufahrt von der Fahrrinne zum JWP und
  - Projektfolgekosten.
- (21) Die einzelnen Komponenten der Hafeninfrastruktur sind im Folgenden Plan der JIB aufgeführt.

---

<sup>5</sup> Hierzu gehören die Hafenzufahrt einschließlich Wendebereich, Liegeplätze, Flächen für Terminal, Hafengroden und Verkehrsflächen, Gleis- und Straßenanbindungen bis an die vorhandenen überörtlichen Verkehrswege und die Bahn-Vorstellgruppe, ausgenommen jedoch die Unterhaltung der Hafenzufahrt, der Liegeplätze und der Terminalflächen.

€

<b>Basisinfrastruktur inkl. Projektfolgekosten</b>	<b><u>370 100 000</u></b>
<b>Basisinfrastruktur (gesamt)</b>	<b>324 750 000</b>
Schaffen der erforderlichen Infrastruktur für den Schienenverkehr ( <i>Baulos 5</i> )	[...]
Straßenseitige Erschließung ( <i>Baulos 3</i> )	[...]
Sandaufspülung zur Schaffung der Hafen- und Verkehrsflächen	[...]
Verlegung des Fahrwassers der Jade und Schaffung des Wendebeckens und der Zufahrt von der Fahrrinne zum JWP ( <i>Baulos 1</i> ) inklusive Errichtung des Richtfeuers Jappensand ( <i>Baulos 4</i> ) <sup>6</sup>	
<b>Projektfolgekosten (gesamt)</b>	<b>45 350 000</b>
Kompensationsmaßnahmen Langwarder Groden, Warnsatz und Fischerei	[...]
Sicherung und strömungsabschirmender Verbau der Niedersachsenbrücke	[...]
Anpassung der Sohlerückführung der IVG	[...]
Prallwand vor E.ON Kühlwasserrückgabe	[...]
Sonstiges	[...]
<b>Terminalnahe Infrastruktur (gesamt)</b>	<b>240 185 488</b>
Kaje ( <i>Einzelposten des Bauloses 1</i> ) und Betriebs- und Geschäftsausstattung, Infoterminals und immaterielle Wirtschaftsgüter	[...]
Nördliche und südliche Uferbefestigung ( <i>Einzelposten des Bauloses 1</i> )	[...]

- (22) Die Landgewinnung soll durch Sandaufspülung erfolgen, wobei der größte Teil des benötigten Sandes bei der Ausbaggerung des Fahrwassers und des Wendebeckens anfallen wird; der so entstehende Hafenbereich wird eine Terminalfläche (ca. 120 ha) und eine Logistikfläche (ca. 170 ha) sowie Verkehrsflächen für den Schienen- und den LKW-Verkehr (ca. 70 ha) umfassen. Das Land Niedersachsen wird über die JIB Eigentümerin des neu gewonnenen Landes sein und zugunsten der JWPR ein Erbbaurecht für die Terminalfläche bestellen. Die JWPR wird ihrerseits der Betreiberin *Eurogate* ein Untererbbaurecht bestellen, damit diese den Terminal auf dem Gelände errichten kann. Die JWPR wird einen jährlichen Erbbaurechtszins bis zu etwa [...] EUR an die JIB entrichten.
- (23) Die Satzung der JIB nennt als Unternehmensgegenstand nicht die Gewinnerzielungsabsicht, wohl aber die Verfolgung des öffentlich-rechtlichen und regionalwirtschaftlichen Ziels der Finanzierung von durch die Allgemeinheit nutzbaren Infrastrukturen.

---

<sup>6</sup> Die Kosten für den Bau des Richtfeuers Jappensand können als Teil der Kosten für die Verlegung des Fahrwassers betrachtet werden, da das Richtfeuer die sichere Benutzung des Fahrwassers gewährleisten soll.

- (24) Alle von der JIB finanzierten Bauarbeiten werden an private Bauunternehmen im Zuge öffentlicher Ausschreibungen in Übereinstimmung mit der anwendbaren EG-Richtlinie<sup>7</sup> vergeben.

### 2.3.3 Öffentliche Mittel

- (25) Das Land Niedersachsen wird die JIB mit ausreichend Eigenkapital ausstatten, damit diese die Basisinfrastruktur (Kosten: etwa 370 Mio. EUR) finanzieren kann. Für das Land Niedersachsen handelt es sich hierbei um einen verlorenen Zuschuss. Denn die JIB wird nach der zugrundeliegenden Finanzplanung langfristig Verluste erwirtschaften, die – zur Abwendung andernfalls drohender Insolvenz der JIB – letztlich aus dem Landeshaushalt zu tragen sind. Im Planungszeitraum von 2007<sup>8</sup> bis 2049 betragen die kumulierten Verluste rund [...] EUR. Aufgrund der Planungsrechnungen der JIB geht die deutsche Regierung davon aus, dass das Unternehmen langfristig Verluste machen wird.
- (26) Die deutsche Regierung erinnert daran, dass die Kommission mit ihrer Entscheidung vom 6. Oktober 2006 (CCI 2005 DE 16 2 PR 002) eine Zahlung von 50 Mio. EUR zugunsten der JWP aus dem EFRE genehmigt hat. Die EFRE-Mittel wurden ursprünglich für die Landgewinnung durch Sandaufspülung mit den entsprechenden Arbeiten zur Uferbefestigung genehmigt. Das Großprojekt ist der zentrale Baustein zur Umsetzung der am 16. August 2004 durch Planänderung neu in das EPPD aufgenommenen Maßnahme 5.06 „Infrastrukturprojekte des Hafenbaus“.

### 2.3.4 Einnahmen

- (27) Mit Ausnahme der Anfangsphase wird die JIB von der öffentlichen Konzessionsgeberin<sup>9</sup> einen Erbauzins von jährlich insgesamt [...]EUR (vor der alle zehn Jahre erfolgenden Indexierung) erhalten. Dieser wird im *Erbbaurechtsvertrag* festgelegt, der von der JIB und der genannten Konzessionsgeberin unterzeichnet wird.
- (28) Um die erwarteten Verluste zu mindern, wird die JIB geringe Einnahmen erzielen<sup>10</sup> indem sie Grundstücke durch Vermietung, Verpachtung und Verkauf vermarkten und anderen Drittparteien zur Verfügung stellen wird.
- (29) Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass ein Großteil des Hafenspolders rein aus planerischen Gründen entstehen soll (Heranrücken des Kais an die Fahrinne) und mehr Land umfassen wird als vom Markt benötigt. Die deutsche Regierung geht daher davon

---

<sup>7</sup> Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge.

<sup>8</sup> Siehe Fußnote 17.

<sup>9</sup> Siehe Abschnitt (30) nachstehend.

<sup>10</sup> Die deutsche Regierung geht davon aus, dass die verbleibende Nettofläche des Hafenspolders von 75 ha oder 55 % der vorgenannten 136 ha über einen Zeitraum von 20 Jahren zu einem Preis von 20,00 EUR/m<sup>2</sup> verkauft werden kann. Einnahmen aus dem Schienenverkehr sollen entstehen, indem Züge in den Terminal geführt werden, und durch Nutzung des Abschnitts zwischen den Bahnanlagen Ölweiche und Vorstellgruppe. Ab 2011 wird ein Anstieg der Einnahmen auf [...]EUR jährlich erwartet.



aus, dass nicht alle Mieter oder Pächter, die Platz finden könnten, sich auch in absehbarer Zukunft ansiedeln werden.

- (30) Trotzdem hat sich das Land Niedersachsen, vertreten durch seinen Wirtschaftsminister, verpflichtet, seinen Einfluss als Gesellschafterin von JIB geltend zu machen, damit die betreffenden Grundstücke nur zu Marktbedingungen vermietet, verpachtet oder verkauft werden. Außerdem hat sich die deutsche Regierung verpflichtet, alle Vorschriften vollständig einzuhalten, die in der Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand festgelegt wurden<sup>11</sup>.

## 2.4 Die Konzessionsgeberin

- (31) Konzessionsgeberin ist, wie oben erläutert, die *JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG* (nachstehend: „JWPR“).

### 2.4.1 Gründung und Gesellschafter

- (32) Im Januar 2003 wurde die JWPR vom Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen in Form einer *Kommanditgesellschaft* mit Beteiligung des Landes Niedersachsen selbst und des für den Hafen von Bremen/Bremerhaven zuständigen Unternehmens, das sich im Besitz der Stadt Bremen befindet und als *Bremenports* bekannt ist, gegründet. Beide Gesellschafter sind Kommanditisten mit folgenden Haftungsbegrenzungen:

1. Niedersachsen	501 000 EUR
2. <i>Bremenports</i>	499 000 EUR

- (33) Das Unternehmen *Bremenports* verwaltet das Hafensystem Bremen/Bremerhaven im Namen der Freien Hansestadt Bremen seit Januar 2002. Die Gründung von *Bremenports* ergab sich aus einer Änderung der Hafenpolitik Bremens, deren Ziel die Anpassung der früheren Hafenverwaltung an die Bedürfnisse der Hafennutzer und damit die Steigerung der Effizienz und der Flexibilität des Hafens war. *Bremenports*, das damit die Freie Hansestadt Bremen und Niedersachsen vertritt, ist im Aufsichtsrat der JWPR vertreten.

### 2.4.2 Aufgaben

- (34) Die Aufgaben der JWPR sind laut ihrer Satzung begrenzt auf:
- den Abschluss eines Erbbaurechtsvertrags mit dem Land Niedersachsen
  - die Durchführung der Ausschreibung und Vergabe der Konzession an den Terminalbetreiber für eine Laufzeit von 40 Jahren
  - die Überwachung des Baus der Infrastruktur für den Tiefsee-Containerterminal

---

<sup>11</sup> ABl. C 209 vom 10.7.1997, S. 3. Der Wortlaut der Mitteilung kann auf folgender Website abgerufen werden: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31997Y0710\(01\)%20:EN:NOT](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31997Y0710(01)%20:EN:NOT)

- die Verwaltung der Konzession und
  - die Bereitstellung von Wasser und Elektrizität sowie die Entsorgung der Abfälle der ankernden Schiffe.
- (35) Für die Ausführung dieser Aufgaben vermietet die JWPR die für den Bau des Containerterminals erforderlichen Grundstücke. Eigentümerin dieser Grundstücke ist die JIB. Wie in Randnr. (25) dargelegt, beträgt die von JWPR an JIB zu zahlende Miete [...]EUR jährlich. Die Hälfte dieses Betrags ist innerhalb der ersten vier Jahre zahlbar. In der Startphase soll der Erbbauzins zinsfrei gestundet werden, bis die JWPR aufgrund ihres Cash Flows die entsprechenden Zahlungen leisten kann.

### **2.4.3 Öffentliche Mittel**

- (36) Von den 240,2 Mio. EUR, die von der JWPR investiert werden sollen, werden etwa [...] EUR aus der Kapitalbeteiligung des Landes an der Gesellschaft kommen, etwa [...] EUR werden von der JWPR auf dem Fremdkapitalmarkt (Laufzeit des Kredits: 2009-2024) mit einer gemeinsamen Bürgschaft des Landes Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen aufgebracht<sup>12</sup>, der Rest, etwa [...] EUR, wird durch die Eigeneinnahmen des Unternehmens finanziert. Von den [...] EUR des Eigenkapitals der JWPR wurden über das Land Niedersachsen [...]EUR aus dem EFRE<sup>13</sup> zur Verfügung gestellt.

### **2.4.4 Einnahmen**

- (37) Im Gegensatz zur JIB sollte die JWPR mit einem Gewinn arbeiten, um den Kredit abzusichern, den sie aufzunehmen gedenkt. Nach dem Geschäftsplan der JWPR sollen ihre Einnahmen schrittweise von ca. [...] EUR im Jahr 2010 (erstes Betriebsjahr) auf [...] EUR im Jahr 2022 steigen.
- (38) Die Haupteinnahmequelle für die JWPR ist die Konzessionärin, wobei sich die Einnahmen wie folgt zusammensetzen:
- Konzessionsgebühren [...]
  - Kaigeühren [...]<sup>14</sup>
  - schiffsseitige Entgelte [...]
  - [...] <sup>15</sup>[...]
  - Untererbbauzins [...] <sup>16</sup>. [...].

---

<sup>12</sup> Nach vorläufigen Informationen der *Bremer Landesbank* und der Europäischen Investitionsbank würde bei einer Absicherung des künftigen Kredits durch eine Landesbürgschaft nach Angaben der deutschen Regierung eine Zinsmarge von 0,55 – 0,60 % auf den für den Kredit geltenden Zinssatz angerechnet. Bisher haben die beiden Länder noch keine Entscheidung über die Gewährung einer Bürgschaft getroffen, da die JWPR noch keinen Kredit für die 127,5 Mio. EUR aufgenommen hat.

<sup>13</sup> Entscheidung der Kommission vom 5. Oktober 2006, K(2006) 4824).

<sup>14</sup> [...]

<sup>15</sup> sonstige Einnahmen.

Die JWPR wird auch Gebühren für die Nutzung der Liegeplätze erheben.

## 2.5 Die Konzessionärin des Containerterminals

- (39) Im März 2006 vergab die JWPR die Konzession an *Eurogate GmbH & Co. KG Wilhelmshaven*, nachstehend *Eurogate Wilhelmshaven* oder „die Konzessionärin“ auf der Grundlage einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung in Form eines Verhandlungsverfahrens<sup>17</sup>. Die JWPR hatte sieben Bewerbungen von internationalen Unternehmen erhalten, zwei der Bewerber gehörten Bietergemeinschaften an. Damit war ein Bewerber nicht zulässig und musste von dem Verfahren ausgeschlossen werden. Die übrigen Bewerber wurden aufgefordert, ein Angebot einzureichen. Letztendlich reichten zwei Bewerber ihre Angebote innerhalb der Frist ein und nahmen an den 6 aufeinander folgenden Verhandlungsrunden teil. Ihre endgültigen Angebote gingen fristgerecht ein, sie waren vollständig und entsprachen den von der JWPR festgelegten Anforderungen. Von den anderen Parteien, die sich an dem Verfahren beteiligt hatten, wurde weder nach nationalem noch nach EG-Recht Einspruch erhoben.
- (40) Die Konzession für die Hafendienste hat eine Laufzeit von 40 Jahren und betrifft den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung des Containerterminals. Sie basiert auf zwei parallelen und miteinander verknüpften Übereinkünften:
- Die erste ist der so genannte *Untererbbaurechtsvertrag*, in dem die Bedingungen regelt sind, unter denen der künftige Konzessionär die für die Ausübung der Konzession während ihrer vierzigjährigen Laufzeit benötigten Grundstücke nutzen wird.
  - Die zweite Übereinkunft ist der so genannte *Betreibervertrag* zur Festlegung der Verpflichtungen des Konzessionärs hinsichtlich der Qualität der während eines Zeitraums von 40 Jahren zu erbringenden Umschlagdienste.

### 2.5.1 Gesellschafter

- (41) *Eurogate Wilhelmshaven*, ausschließlich dafür zuständig, die Konzessionsdienstleistungen in den Einrichtungen des *JadeWeserPort* zu erbringen, steht unter der Kontrolle von *Eurogate*.
- (42) *Eurogate* ist ein Containerterminal und eine Logistikgruppe mit Standort Bremen. *Eurogate* wurde 1999 gemeinsam von *Eurokai KGaA* und *BLG Logistics Group* gegründet. Das Unternehmen betreibt Containerterminals in Hamburg, Bremerhaven, und gemeinsam mit *Contship Italia* in Genua. Mit neun Terminals und einem kumulierten Verkehrsvolumen von 13,9 Mio. TEU im Jahr 2007 gehört es in Europa zu den wichtigsten Unternehmen für den Containerumschlag. Neben dem Containerumschlag bietet das Unternehmen das gesamte Spektrum an „Boxen“-Diensten, von cargomodalen Diensten über Container-Depot-Dienste bis hin zu Containerwartung und -reparatur. Abgerundet wird die Angebotspalette durch

---

<sup>16</sup> [...].

<sup>17</sup> Veröffentlicht im Amtsblatt 2004/S 241-207955.

intermodales Transport- und Logistikmanagement, Lösungen für IT-Logistik und spezialisierte technische Dienste.

- (43) Die deutsche Regierung hat mitgeteilt, dass *A. P. Moller Terminal International* (Maersk) die Absicht hat, 30 % Anteile an *Eurogate Wilhelmshaven* zu erwerben.

### **2.5.2 Aufgaben**

- (44) Im Rahmen der Konzession soll die Konzessionärin - in Übereinstimmung mit einer vertraglich festgelegten Bauplanung – vier Liegeplätze ausrüsten, an denen Containerschiffe mit einer Länge bis zu 430 m, einem Tiefgang bis zu 16,5 m und einer Kapazität bis zu 12 000 TEU anlegen können. Insgesamt soll die Konzessionärin [...] Containerbrücken errichten. Im Untererbbbaurechtsvertrag ist insbesondere vorgesehen, dass alle Konstruktionen nach dem Stand der Technik auszuführen sind.
- (45) Die Konzessionärin muss diese Suprastruktur während eines Zeitraums von 40 Jahren kontinuierlich betreiben, unterhalten und den Schifffahrtsunternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zum Terminal gewährleisten.
- (46) Bietet die Konzessionärin ihre Dienstleistungen nicht in dem durch die Konzession festgelegten Umfang an, kann die Konzessionsgeberin die Konzession ohne Ausgleichszahlung vorzeitig beenden. Nach Ablauf der der Konzession gehen alle Gebäude und Ausrüstungen in das Eigentum der Konzessionsgeberin über, ohne dass ein Anspruch der Konzessionärin auf Entschädigung entsteht.

### **2.5.3 Öffentliche Mittel**

- (47) Die Konzessionärin erhält keine öffentlichen Mittel für ihre Investitionen (350 Mio. EUR) bei dem Projekt. Sie zahlt der Konzessionsgeberin einen monatlichen Betrag von [...] EUR je m<sup>2</sup>, der gemäß dem deutschen Verbraucherpreisindex angepasst wird. Sollen die Behörden zu einem späteren Zeitpunkt weitere Infrastrukturen finanzieren oder die bestehende Infrastruktur ausbauen und dabei über das in den bestehenden Übereinkünften vorgesehene Maß hinausgehen, müssten die Konzessionsbedingungen neu ausgehandelt werden, um etwaigen Vorteilen für *Eurogate* Rechnung zu tragen.
- (48) Auch trägt die Konzessionärin künftig alle Risiken im Zusammenhang mit dem Containeraufkommen, das im *JadeWeserPort* umgeschlagen wird (Geschäftsrisiko).

## **3 WÜRDIGUNG DER MASSNAHME**

- (49) Nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind, soweit im Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, 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 Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (50) Die Kommission betrachtet den Bau oder Ausbau von Infrastrukturanlagen als allgemeine wirtschaftspolitische Maßnahme, die von der Kommission nicht gemäß den Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen kontrolliert werden kann. Dieser allgemeine Grundsatz gilt allerdings nur für den Bau allgemeiner Infrastrukturanlagen

durch die Mitgliedstaaten, die allen Nutzern offen stehen (z.B. öffentliche Straßen), nicht jedoch für Beihilfen, die sich aus der Vorzugsbehandlung bestimmter Unternehmen bei der Nutzung der Infrastruktur ergeben, oder für Infrastrukturen, die Wirtschaftsakteuren gegen Entgelt für erbrachte Dienstleistungen zur Verfügung gestellt werden<sup>18</sup>.

- (51) Im vorliegenden Fall muss die Frage staatlicher Beihilfen auf vier Ebenen geprüft werden:
- auf Ebene der öffentlichen Grundeigentümerin, JIB, und der Eigentümerin der öffentlichen Infrastruktur, JWPR;
  - auf Ebene der Konzessionärin *Eurogate Wilhelmshaven*;
  - auf Ebene der künftigen Hafennutzer; und
  - auf Ebene der Käufer, Mieter oder Pächter von Grundstücken.

### **3.1 Vorliegen einer staatlichen Beihilfe auf Ebene von JIB und JWPR**

- (52) Die entscheidende Frage in Bezug auf die JIB und die JWPR ist, ob diese als Unternehmen zu betrachten sind. Nach ständiger Rechtsprechung umfasst der Begriff des Unternehmens jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung.<sup>19</sup>
- (53) Die Kommission stellt fest, dass die Frage, ob Einheiten wie die JIB und die JWPR eine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben, komplex ist und unterschiedliche Interpretationen zulassen könnte.
- (54) Die Kommission stellt einerseits fest, dass eine Hafenbehörde (auch bezeichnet als Hafenmanagement) eine staatliche oder halbstaatliche Behörde ist, die in der Regel durch einen Staat, eine Region, einen Bezirk oder eine Gemeinde eingerichtet wird, um die Verfügbarkeit angemessener Infrastrukturen und Suprastrukturen für alle Hafennutzer zu gewährleisten, indem sie für ihre Grundstücke mit Anbietern von Hafendiensten (auch bezeichnet als Hafenbetreiber) Pachtverträge schließt oder Konzessionen vergibt. Je nach Einzelfall ist die Rechtsstruktur der Hafenbehörden identisch mit der des Staates oder der Regionalbehörde, von der sie abhängig sind.
- (55) Die Leitung der Hafenbehörden liegt gewöhnlich in den Händen von Vorständen oder Kommissionen, die in der Regel von Regierungen oder diesen untergeordneten Stellen ernannt werden. Wie im Gesetz oder in ihren Satzungen vorgesehen, haben die Hafenbehörden zusätzlich zu ihrer Funktion als Eigentümer oder Vermieter von Grundstücken auch die Aufgabe, Hafengebühren und Konzessionsgebühren festzusetzen. Diese sind Teil ihrer wichtigsten öffentlichen Aufgaben.

---

<sup>18</sup> Vgl. gemeinschaftliche Leitlinien von 2005 für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (ABl. C 312/1 vom 9.12.2005).

<sup>19</sup> Rechtssache C-41/90, Höfner und Elser, [1991] Slg. I-1979, Randnr. 21, Rechtssache C-222/04, Cassa di Risparmio di Firenze, [2006] Slg. I-289, Randnr. 107.

- (56) Manche Hafenbehörden können auch Hafendienste anbieten. Hafendienste sind die definiert als *„die technisch-nautischen Dienste Lotsen (im Rahmen des Artikels 14), Schleppen und Festmachen, sämtliche Tätigkeiten des Ladungsumschlags (einschließlich Löschen und Laden, Stauen, Umladen und andere Transporttätigkeiten am Terminal) sowie Fahrgastdienste (einschließlich Ein- und Ausschiffen. Sie werden entweder innerhalb des Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem unter diese Richtlinie fallenden Hafen oder Hafensystem darstellt, erbracht.“*<sup>20</sup>
- (57) Die Kommission stellt für den vorliegenden Fall fest, dass die JIB und die JWPR bestimmte Aufgaben wahrnehmen, die in der Regel Behörden übertragen werden.
- (58) Betreffend die JIB stellt die Kommission fest, dass ihre Tätigkeiten, die in Randnr. (19) dieser Entscheidung beschrieben sind, sich auf das Grundeigentum und die Überwachung des mit der JWPR unterzeichneten Erbbaurechtsvertrags beschränken. Es ließe sich daher argumentieren, dass die Tätigkeiten der JIB auf die Pflichten der Eigentümerin der öffentlichen Bereiche des Hafens begrenzt sind.
- (59) Wie in Randnr. (28) dieser Entscheidung ausgeführt, sollen die geringfügigen Einnahmen der JIB aus Vermietung, Verpachtung und Verkauf von Grundstücken nur dazu dienen, die Kosten der Infrastruktur für die Gesellschaft insgesamt so niedrig wie möglich zu halten.
- (60) Vor diesem Hintergrund kann argumentiert werden, dass die JIB in erster Linie in staatlichem Namen für die Schaffung einer allgemeinen Infrastruktur handelt, die von wirtschaftlichem Interesse für die Gesellschaft ist, was auch als Argument gegen die Vermutung etwaiger Vorteile für die JIB angeführt werden kann.
- (61) Im Gegensatz dazu sind die Tätigkeiten der JWPR, die im Wesentlichen darin bestehen, dass sie Eurogate Nutzungsrechte für den Terminalbereich und den Kaibereich für den Betrieb als Containerterminal einräumt - unter anderem die gemeinsame Nutzung des wasserseitigen Zugangs und der Liegeplätze, offenbar wirtschaftlicher Natur. Die JWPR wird die terminalnahe Infrastruktur errichten, insbesondere die für den Betrieb des Containerterminals notwendigen Kajen und Uferbefestigungen. Die von Eurogate an die JWPR zu zahlenden Entgelte, die in Randnr. (38) dieser Entscheidung beschrieben sind, gelten als fester Bestandteil des Konzessionsvertrags.
- (62) Andererseits stellt die Kommission auch fest, dass die JWPR als der neue Infrastrukturverwalter mit *Eurogate* einen Konzessionsvertrag mit der sehr langen Laufzeit von 40 Jahren unterzeichnet hat.
- (63) Aufgrund dieser Überlegungen kann nach Auffassung der Kommission argumentiert werden, dass die JWPR in erster Linie in staatlichem Namen für die Schaffung einer allgemeinen Infrastruktur handelt, die von wirtschaftlichem Interesse für die Gesellschaft ist.

---

<sup>20</sup> Siehe KOM(2004) 654. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Zugang zum Markt für Hafendienste

- (64) Andererseits nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass die betreffenden Gesellschaften als Wirtschaftsakteure betrachtet werden könnten. Die JIB und die JWPR sind beide privatrechtliche Gesellschaften. Die JIB wird die Basisinfrastruktur des Hafens bauen, betreiben und unterhalten. Für die Bereitstellung dieser Infrastruktur wird sie einen jährlichen Gesamtbetrag von [...] EUR (vor Indexierung) erhalten. Zusätzlich wird die JIB 61 ha des Bereichs im Hafenspolder für Logistiktätigkeiten vermieten und die übrigen 75 ha an interessierte Unternehmen verkaufen. Auch wird sie Einnahmen in Höhe von [...] EUR aus dem Betrieb des Schienenverkehrs erhalten.
- (65) Der Umstand, dass die JIB wahrscheinlich mit Verlust arbeiten wird, reicht ggf. ebenfalls nicht aus, um das Vorhandensein einer wirtschaftlichen Tätigkeit auszuschließen. In diesem Zusammenhang wird an die Rechtsprechung des Gerichtshofes erinnert, wonach der Umstand, dass ein bestimmtes Unternehmen Verluste macht, dieses nicht von der Einstufung als Wirtschaftsakteur ausschließt. Auch müssen nicht zwangsläufig alle Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur allgemein oder in Seeverkehrsdrehkreuze mit Verlusten verbunden sein (vgl. Beispiel des Vereinigten Königreichs).
- (66) Auch könnte auf die Tatsache verwiesen werden, dass Wettbewerb zwischen Häfen möglich ist, insbesondere bei bedeutenden Drehkreuzen mit einem großen geographischen Einzugsbereich. Von Bedeutung ist auch der Umstand, dass immer mehr private Investitionen in Seehäfen fließen.
- (67) Es ist jedoch nicht erforderlich, dieser Frage weiter nachzugehen, da die Maßnahme selbst dann mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, wenn sie aufgrund von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag als staatliche Beihilfe eingestuft wird: *„Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft“*, können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.
- (68) Wie die Kommission in ihrer Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik betont hat, sind die Häfen für das Wirtschaftswachstum und die Gewährleistung der Versorgungssicherheit von Bürgern und Industrie in Europa von zentraler Bedeutung. Darüber hinaus sind die Häfen ein Schlüsselinstrument für die Erreichung der Ziele der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik, wie im Weißbuch von 2001 und seiner Überarbeitung von 2006 ausgeführt wurde<sup>21</sup>. Eine angemessene Verteilung effizienter Häfen an den Küsten der Gemeinschaft ist in der Tat unabdingbar für ein effizientes und nachhaltiges Verkehrsnetz. Die Errichtung von Hafenanlagen in der Nähe des Ursprungs-/Bestimmungsortes der Güter ist wohl der einfachste Weg, um die Notwendigkeit von Landtransporten zu verringern, Überlastungen zu mindern und den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern. Sie ist auch ein direkter Beitrag zum territorialen und sozialen Zusammenhalt und zum Umweltschutz. Die obigen Überlegungen könnten auch den Schluss zulassen, dass Investitionen in Hafeneinrichtungen mit Elementen

---

<sup>21</sup> Mitteilung : Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft KOM(2001)370 endg. vom 12. September 2001. Mitteilung : Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent: Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001, KOM(2006)314 vom 22. Juni 2006.

staatlicher Beihilfen notwendig sein könnten, um Marktressourcen zu ergänzen, die ansonsten für nicht unmittelbar rentable Initiativen kaum zur Verfügung stehen würden.

- (69) Auf dieser Grundlage kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die staatliche Intervention im vorliegenden Fall hervorragend geeignet ist, die oben genannten Ziele der Politik zu unterstützen. Die Kommission befindet sich daher, dass die in Rede stehende Maßnahme nicht dazu angetan ist, den Wettbewerb in der Gemeinschaft in einem Maße zu verfälschen, das dem gemeinsamen Interesse zuwider läuft, und dass die Maßnahme daher gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag als mit dem Gemeinsamen Markt für vereinbar erklärt werden kann.
- (70) Aufgrund der obigen Ausführungen gelangt die Kommission zu der Auffassung, dass keine Notwendigkeit besteht, bei der in Rede stehenden Maßnahme über die Art der staatlichen Beihilfe zu befinden, da die Maßnahme selbst beim Vorhandensein von Elementen staatlicher Beihilfen auf jeden Fall mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

### **3.2 Vorliegen einer staatlichen Beihilfe auf Ebene der Konzessionärin**

- (71) Die Kommission betrachtet die Konzessionärin (*Eurogate*) als Anbieter von Hafendiensten. Ein Anbieter von Hafendiensten (auch Hafen- oder Terminalbetreiber) ist ein Unternehmen (bzw. manchmal auch ein Teil der Hafenbehörde selbst), das für die Beförderung von Fracht durch einen Hafen zu einem vertraglich vereinbarten Preis Verträge mit Schiffseignern oder Schifffahrtsunternehmen schließt. Die Konzessionärin wird mit anderen Betreibern von Containerterminals in vergleichbaren Häfen im Wettbewerb stehen. Hierzu ist anzumerken, dass weder die JIB noch die JWPR im Bereich der Hafendienste tätig ist.
- (72) Zur Frage etwaiger Vorteile für die Konzessionärin der Infrastruktur stellt die Kommission daher fest, dass bei dem Projekt Bau und Betrieb einem Unternehmen übertragen werden, das im Zuge einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung ausgewählt wurde. [...].
- (73) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Ausschreibung, durchgeführt als „Verhandlungsverfahren“, in Übereinstimmung mit den einschlägigen Vorschriften der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge öffentlichen Auftragswesens<sup>22</sup> durchgeführt wurde. Die Kommission hat aufgrund der ihr vorliegenden Informationen keinen Grund zu der Annahme, dass das Auswahlverfahren nicht korrekt durchgeführt wurde.
- (74) Die Kommission stellt außerdem fest, dass in der am 10.12.2004 veröffentlichten Auftragsbekanntmachung speziell darauf hingewiesen wurde, dass das Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebots aufgrund der in den Ausschreibungsunterlagen genannten Kriterien den Ausschlag geben würde.

---

<sup>22</sup> ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114.



- (75) Aus diesen Gründen betrachtet die Kommission die Ausschreibung für die Betreiberkonzession des JadeWeserPort als offen, transparent und diskriminierungsfrei.
- (76) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Vergabe der Konzession durch die JWPR an den Terminalbetreiber im Rahmen eines wettbewerbsbestimmten Verfahrens erfolgte und somit keine Beihilfeelemente beinhaltet.
- (77) Der Betreibervertrag und der Untererbbbaurechtsvertrag verhindern außerdem, dass die deutschen Behörden der Konzessionärin – über die JWPR – nach ihrem Ermessen Beihilfen und Vorteile zu gewähren. *Die JWPR und die Konzessionärin müssten die Konzessionsbedingungen neu aushandeln, wenn die Behörden in Zukunft eine Finanzierung zusätzlicher Infrastrukturen oder der Erweiterung der bestehenden Infrastruktur über das in den bestehenden Übereinkünften vorgesehene Maß hinaus vornehmen würden.* Die Kommission geht daher davon aus, dass der Betreibervertrag und der Untererbbbaurechtsvertrag während der Laufzeit der Konzession nicht zu staatlichen Beihilfen für die Konzessionärin führen können.
- (78) Auch ist die Kommission in Bezug auf Randnr. (48) der Auffassung, dass die Konzession nicht zu einer Verringerung der Risiken führt, die ein Konzessionär normalerweise zu tragen hat, und dass sie damit für das Unternehmen keine finanziellen Risiken vermindert, die bei dieser Art von Tätigkeiten üblich sind und sich zu einem späteren Zeitpunkt als finanzielle Belastung für das Unternehmen erweisen könnten.
- (79) Aufgrund ihrer Entscheidungspraxis<sup>23</sup> kommt die Kommission somit zu dem Schluss, dass die mitgeteilten Maßnahmen die Konzessionärin nicht begünstigen – und damit keine staatliche Beihilfe darstellen, da der Betreibervertrag und der Untererbbbaurechtsvertrag eine Durchführung des Projekts zu Marktbedingungen vorsehen.

### ***3.2.1 Vorliegen einer staatlichen Beihilfe auf Ebene der Hafennutzer***

- (80) Was etwaige Vorteile von Infrastrukturnutzern angeht, so bleibt die Kommission gemäß einer bewährten Praxis bei der Auffassung, dass im allgemeinen keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag auf Ebene der Nutzer vorliegt, wenn die betreffende Verkehrsinfrastruktur allen potenziellen Nutzern zu gleichen Bedingungen und diskriminierungsfrei zur Verfügung steht.
- (81) Im vorliegenden Fall wird die neue Hafeninfrastuktur allen Hafennutzern diskriminierungsfrei zugänglich sein, wie in Randnr. (45) beschrieben. Auch verbindet sich mit der Konzession kein Vorteil für Schiffseigner, die den Containerterminal nutzen, da die Kunden für den Frachtumschlag Marktpreise zahlen werden.

---

<sup>23</sup> Vgl. z.B. folgende Entscheidungen der Kommission: vom 10.7.2007 im Fall N134/2007 – Griechenland – Thessaloniki, Untertunnel, im Fall N 565/2007 – Griechenland – Straßeninfrastruktur – öffentliche Finanzierung für Autobahnprojekt in Zentralgriechenland (E65), im Fall N 633/2007 – Griechenland – Straßeninfrastruktur – öffentliche Finanzierung der Autobahnabschnitte zwischen Maliakos und Kleidi (Teil des PATHE-Projekts), zwischen Tembi und Skotina sowie zwischen Evangelismos und Leptokaria, und im Fall N 45/2008 – Griechenland – Straßeninfrastruktur – öffentliche Finanzierung des Autobahnprojekts Elefsina – Korinthos – Patras – Pirgos – Tsakona.

- (82) Somit geht die Kommission nicht davon aus, dass die betreffenden Maßnahmen künftige Hafennutzer begünstigen werden.

### ***3.2.2 Vorliegen einer staatlichen Beihilfe auf Ebene der Käufer, Mieter oder Pächter von Grundstücken***

- (83) Die Kommission stellt fest, dass alle Verträge über den Verkauf, die Vermietung oder Verpachtung von Grundstücken durch die JWPR an Hafenunternehmen zu Marktbedingungen geschlossen werden, wie in der von der deutschen Regierung eingegangenen Verpflichtung vorgesehen<sup>24</sup>. Außerdem hat diese sich verpflichtet, die Vorschriften einzuhalten, die in der Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand festgelegt wurden<sup>25</sup>.
- (84) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die mitgeteilten Maßnahmen nicht zu staatlichen Beihilfen zugunsten künftiger Käufer, Mieter oder Pächter von Grundstücken, die von der JWPR verwaltet werden, führen werden.

### **3.3 Allgemeine Schlussfolgerung**

- (85) Die Kommission stellt abschließend fest:
- Es besteht keine Notwendigkeit, bei den verschiedenen Formen der öffentlichen Unterstützung zugunsten der JIB und der JWPR (Kapitalbeteiligungen, Landesbürgschaften für die aufgenommenen Kredite) über die Art der staatlichen Beihilfe zu befinden, da die Maßnahmen selbst beim Vorhandensein von Elementen staatlicher Beihilfen auf jeden Fall mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.
  - Die öffentliche Finanzierung der geplanten Infrastruktur stellt keine staatliche Beihilfe zugunsten von Schifffahrtsunternehmen dar, die den JadeWeserPort anfahren, so lange der Zugang zu dieser Infrastruktur öffentlich und allgemein diskriminierungsfrei bleibt.
  - Die Dienstleistungskonzession und der Untererbaurechtsvertrag zugunsten der Konzessionärin (*Eurogate GmbH & Co KG Wilhelmshaven*) stellen keine staatliche Beihilfe – an irgendeinen Wirtschaftsakteur – im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar, da die öffentliche Ausschreibung eine Vergabe zu Marktbedingungen gewährleistet. Jede neue öffentliche Infrastruktur, die den Wert der Konzession erhöht, würde eine entsprechende Änderung der Konzessionsbedingungen notwendig machen.

---

<sup>24</sup> Siehe Randnr. (29) vorstehend.

<sup>25</sup> ABl. C 209 vom 10.7.1997, S. 3. Der Wortlaut der Mitteilung kann auf folgender Website abgerufen werden: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31997Y0710\(01\)%20:EN:NOT](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31997Y0710(01)%20:EN:NOT)

- Die mitgeteilten Maßnahmen werden nicht zu staatlichen Beihilfen zugunsten künftiger Käufer, Mieter oder Pächter der von JWPR verwalteten Grundstücke führen, da diese Marktpreise zahlen werden.

#### **4 ENTSCHEIDUNG**

Die Kommission hat daher beschlossen, gegen die mitgeteilten Maßnahmen keine Einwände zu erheben.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht offengelegt werden sollen, werden Sie gebeten, die Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eingang des Schreibens hiervon in Kenntnis zu setzen. 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/community\\_law/state\\_aids/index.htm](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm)

Der Antrag ist per Einschreiben oder Fax an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Energie und Verkehr  
Direktion A, Referat A.2  
B- 1049 Brüssel  
Fax: + 32.2.296.41.04

Mit vorzüglicher Hochachtung

Für die Kommission

Antonio TAJANI  
Vizepräsident der Kommission