

## UPDATE BEIHILFENRECHT

### **FREIE BAHN FÜR STAATLICHE FÖRDERUNG DER HINTERLANDANBINDUNG DES FEHMARNBELTTUNNELS IN DÄNEMARK**

**EuGH, Urteil vom 06.10.2021, verb. Rs C-174/19 P und C-175/19 P**

Der EuGH hat zwei Urteile des Gerichts der Europäischen Union überprüft. Dieses hatte die Klagen gegen einen Beschluss der Kommission abgewiesen, soweit sie im Vorprüfungsverfahren die staatliche Förderung der Realisierungsgesellschaft „Fjern Landanlæg A/S“ bei der Finanzierung von Ausbau und Betrieb der Straßen- und Schienenanbindung des geplanten Fehmarnbelttunnels an das dänische Hinterland für beihilfenrechtskonform erklärt hatte.

Nachdem das Gericht den Kommissionsbeschluss aufgehoben hatte, soweit er die Förderung des Tunnels selbst zuließ, bestätigte der EuGH nun letztinstanzlich die Rechtmäßigkeit der Förderung hinsichtlich der Hinterlandanbindung. Diese sei beihilfenrechtlich eine eigenständig zu beurteilende Maßnahme. Eine Beihilfe liege nicht vor. Weder drohe eine Wettbewerbsverfälschung noch beeinträchtige sie den zwischenstaatlichen Handel. Die Hinterlandanbindung sei Teil der nationalen Eisenbahninfrastruktur. Die Tätigkeit von Fjern Landanlæg beschränke sich auf deren Verwaltung und Betrieb. Dieser Markt sei nach dänischem Recht dauerhaft monopolisiert. Das sei zulässig, weil das nationale Schienennetz ein natürliches Monopol sei. Gebe es weder rechtlich noch faktisch einen Wettbewerb „auf“ oder „um“ den Markt, sei eine Wettbewerbsverfälschung ausgeschlossen. Auch der zwischenstaatliche Handel könne nicht beeinträchtigt werden. Denn als abgeschlossener Markt stehe dieser für die Verwaltung und den Betrieb des nationalen Schienennetzes Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten nicht offen.

#### **Bedeutung für die Praxis**

Das Urteil steht in einer Reihe von Entscheidungen rund um den Fehmarnbelttunnel. Auch deutsche Gerichte sind damit befasst. Die Förderung ermöglicht den Anschluss an die Verkehrsinfrastruktur in Dänemark. Eine gewisse Pointe liegt darin, dass der EuGH mit der Abgeschlossenheit des nationalen Marktes argumentiert, um die Förderung eines Vorhabens zu rechtfertigen, dessen Verwirklichung eine transnationale Bedeutung zukommen wird. Indem er nur die Förderung zugunsten großer Netzbetreiber von nationalen Schienennetzen vom Beihilfenverbot ausnimmt, bleiben für die Förderung der Betreiber kleinerer Infrastrukturen aber strengere Anforderungen bestehen. Ob diese Differenzierung sachgerecht ist, könnte durchaus kritisch zu hinterfragen sein.