II

*(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)*

# KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

**vom 21. April 1999**

**Betreffend die staatliche Beihilfe der Bundesrepublik Deutschland, zugunsten der Dieselmotorenwerk Rostock GmbH**

*(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1999) 1121)*

**(Nur der deutsche Text ist verbindlich)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(1999/600/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nachdem die sonstigen Interessierten aufgefordert wurden, sich zu der Beihilfe zu äußern,

in Erwägung nachstehender Gründe:

### I. VERFAHREN

Mit Schreiben vom 25. April 1996 unterrichtete Deutschland die Kommission, daß die Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) der Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH (nachstehend „DMV") eine Rettungsbeihilfe in Höhe von 20 Mio. DEM in Form eines Darlehens gewährt hatte.

Mit Schreiben vom 11. Februar 1997 unterrichtete die Kommission Deutschland über die Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag. Gleichzeitig forderte sie Deutschland auf, ihr binnen eines Monats sämtliche für die Prüfung dieser Beihilfe erforderlichen Informationen zu übermitteln.

Der Beschluß der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* [1] veröffentlicht. In dieser Veröffentlichung wurden die Sonstigen Interessierten augefordert, sich zu der Beihilfe zu äußern.

Deutschland antwortete mit Schreiben vom 30. April, 14. Juli sowie 10. und 12. September 1997. Darin wurde die Kommission von zusätzlichen Beihilfen und von einem Umstrukturierungsplan in Kenntnis gesetzt. Weitere Angaben erhielt die Kommission auf einer Zusammenkunft mit Vertretern der deutschen Behörden am 15. Oktober 1997.

Mit Schreiben vom 17. Dezember 1997 unterrichtete die Kommission Deutschland über ihren Beschluß zur Erweiterung des Verfahrens gemäß Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag im Hinblick auf die zwischenzeitlich erfolgten zusätzlichen Beihilfemaßnahmen und wegen der fortdauernden Zweifel an der Vereinbarkeit der gesamten Umstrukturierungsbeihilfe mit dem Gemeinsamen Markt.

Der Beschluß zur Erweiterung des Verfahrens wurde ebenfalls im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* [2] veröffentlicht. Erneut wurden hierbei sonstige Betroffene zur Stellungnahme aufgefordert.

### II. BESCHREIBUNG

1. Die Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (nachstehend „DMR"), zwischen 1995 und 31. Juli 1997 „DMV", bestand bis vor kurzem aus vier Teilen:

— Hauptsitz und Motorenwerk in Rostock-Warnemünde und in der Stadt Rostock mit etwa 360 Mitarbeitern; hier werden vor allem Zweitakt-Dieselmotoren für Frachtschiffe hergestellt, getestet und repariert;

[1] ABl. C 119 vom 17.4.1997, S. 8.

[2] ABl. C 169 vom 4.6.1998, S. 8.

— die frühere Motorenfabrik in Bremen-Vegesack, wo bis August 1997 Schiffsmotoren hergestellt wurden. Dieses Werk fungiert inzwischen im wesentlichen als Gießerei und Stahlbaubetrieb, in der grundlegende Bauteile für die in Warnemünde montierten Motoren sowie Gießerei- und Stahlerzeugnisse für andere Abnehmer hergestellt werden. Das Werk in Vegesack verfügt zur Zeit über ca. 155 Beschäftigte;

— die mittelständische Mecklenburger Metallguß GmbH (nachstehend „MMG") in Waren mit etwa 110 Mitarbeitern, wo vor allem Festpropeller für Schiffe hergestellt werden. Am 27. Januar 1999 verkaufte DMR die MMG an die Walzengießerei Coswig GmbH und die Herzberg & Partner GmbH;

— Wismarer Propeller und Maschinenbau GmbH (nachstehend „WPM") in Wismar, ein mittelständischer Hersteller von Wellen und Verstellpropellern mit etwa 50 Mitarbeitern. Dieses Unternehmen wurde im Oktober 1998 an die Schottel-Werft Josef Becker GmbH & Co. KG und die Schottel Antriebstechnik GmbH veräußert.

Von der vorliegenden Entscheidung wird lediglich das Mutterunternehmen DMR mit seinen Werken in Rostock und Bremen erfaßt. Da WPM und MMG während des Verfahrens veräußert wurden und die Umstrukturierung dieser Unternehmen mit separaten Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen verbunden ist, wird die Kommission über diese in separaten Entscheidungen befinden.

2. Die Ursprünge von DMR reichen bis ins Jahr 1947 zurück, als das Motorenwerk in Rostock gegründet wurde. Nach der deutschen Wiedervereinigung war DMR Teil der staatlichen „Deutsche Maschinen und Schiffbau AG (DMS)". DMR wurde 1992 erstmalig privatisiert und an die Bremer Vulkan Verbund AG (nachstehend „BVV") verkauft ([3]). Mit Vertrag vom 16. Dezember 1994 wurde DMR mit der Motorenherstellung der Bremer Vulkan Werft GmbH zu dem neuen Unternehmen DMV verschmolzen.

Nach der ersten Privatisierung führte DMR/DMV ein Investitionsprogramm in Höhe von 192,5 Mio. DEM vor allem für den Bau einer neuen Motoren-Produktionsanlage in Rostock-Warnemünde durch, die 1994/96 in Betrieb genommen wurde. Die Investitionsaufwendungen übersteigen den in der Privatisierungsvereinbarung von 1992 festgelegten Mindestbetrag.

Die DMR wurde nach 1990 mehrfach umstrukturiert, und die Lage verschlimmerte sich noch wegen des Kaufs des defizitären Motorenwerks in Bremen zu seinem Buchwert von 65 Mio. DEM. Laut Rechnungsprüfungsbericht 1995 befand sich DMV seit 1994 in schweren wirtschaftlichen Schwierigkeiten. 1995 erwirtschaftete das Unternehmen einen Verlust von 165 Mio. DEM, wodurch sich das Eigenkapital (einschließlich Reserven) von 178 Mio. DEM auf 12,9 Mio. DEM reduzierte. Die Liquidität des Unternehmens wurde im wesentlichen durch Darlehen von 52,6 Mio. DEM ([4]) im Rahmen des Cash-concentration-Systems der BVV und durch ein BvS-Darlehen von 25 Mio. DEM aus dem Jahr 1994 gesichert.

3. Gegen Ende 1995 geriet die BVV, das Mutterunternehmen der DMV, in schwere finanzielle Schwierigkeiten und mußte am 21. Februar 1996 Vergleich anmelden. Am 1. Mai 1996 ging die BVV in Konkurs. Das Cash-concentration-System der BVV war Ende 1995 weitgehend ausgelaufen. Ende März 1996 sah sich die DMR einer Liquiditätslücke von etwa 18 Mio. DEM gegenüber, die sich bis Ende April auf über 30 Mio. DEM auszuweiten drohte. Keine Geschäftsbank war bereit, dem Unternehmen frische Liquidität zuzuführen.

4. Um die DMR-Gruppe zu retten und die Fortführung der Umstrukturierung zu gewährleisten, gewährten die BvS und das Land Mecklenburg-Vorpommern Ende 1998 folgende Beihilfen:

1. Darlehen von 30 Mio. DEM (20 Mio. DEM von der BvS und 10 Mio. DEM vom Land Mecklenburg-Vorpommern), ursprünglich zu einem Zins von 3 % oberhalb des Diskontsatzes, ausgezahlt am 2. April 1996 und ursprünglich fällig zum 31. Dezember 1998;

2. Darlehen von 19,5 Mio. DEM (BvS: 13 Mio. DEM, Mecklenburg Vorpommern 6,5 Mio. DEM), ausgezahlt im Juli 1996 zu den gleichen Konditionen wie unter 1;

3. Darlehen in Form einer Kreditlinie von 25 Mio. DEM (erneut von der BvS und Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam finanziert), von dem die erste Rate in Höhe von 15 Mio. DEM im Juni 1997 ausgezahlt wurde, die zweite Rate ist bisher nicht voll ausbezahlt worden, fällig zum 31. Dezember 1999;

4. Bürgschaften der öffentlichen Hand von bis zu 15 Mio. DEM, die im September 1997 auf maximal 60 Mio. DEM aufgestockt wurden. Dabei handelt es sich um Rückbürgschaften (Avale) für erhaltene Vorauszahlungen sowie für Zahlungs- und Leistungsgarantien von DMR im Rahmen von Aufträgen für Schiffsmotoren; die Bürgschaften waren ursprünglich bis zur Privatisierung, spätestens aber bis zum 31. Dezember 1999 befristet;

5. eine Bürgschaft Mecklenburg-Vorpommerns von 100 % ([5]) vom 22. Februar 1996 zur Absicherung eines Kredits einer Geschäftsbank von 10 Mio. DEM;

6. eine von der BvS und Mecklenburg-Vorpommern im Herbst 1997 gewährte und bis 31. Dezember 1998 befristete Bürgschaft von 100 % zur Absicherung einer Kreditlinie von 10 Mio. DEM.

([3]) Der Kauf- und Abtretungsvertrag wurde am 11. August 1992 zwischen der Treuhandanstalt und der DMS einerseits sowie der BVV und der Schichau Seebeckwerft AG andererseits geschlossen. Diese Privatisierung fiel unter die Treuhand-Regelung von 1992 (Entscheidung der Kommission vom 8. Dezember 1992). Danach war eine Einzelanmeldung bei der Kommission nicht erforderlich, da die Größe der DMR und die Höhe der mit der Privatisierung verbundenen finanziellen Leistungen unter den Schwellenwerten lagen.

([4]) Stand vom 31. Dezember 1995. Vergleiche die Entscheidung der Kommission vom 22. Juli 1998 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) über die Fehlverwendung von Umstrukturierungsbeihilfen für die MTW-Schiffswerft und die Volkswerft Stralsund im früheren Bremer Vulkan Verbund und die nicht genehmigte Auszahlung eines Investitionsdarlehens von 112,4 Mio. DEM an die MTW-Schiffswerft. In Abschnitt II.5 der genannten Entscheidung findet sich eine detaillierte Beschreibung des Cash-concentration-Systems. Wie dort in Abschnitt IV dargestellt, ist es sehr wahrscheinlich, daß den Hauptschuldnern, zu denen die DMR gehörte, Teile der fehlverwendeten Beihilfen zuflossen. Aufgrund der Vermischung der Gelder war bis heute jedoch kein lückenloser Nachweis möglich.

([5]) Diese Bürgschaft wird durch Grundschulden von 35 Mio. DEM in voller Höhe besichert.

Mit Schreiben vom 10. September 1997 unterrichtete Deutschland die Kommission, daß die BvS und Mecklenburg-Vorpommern auf die Rückzahlung von Raten und Zinsen für die unter den Punkten 1 bis 3 aufgeführten Darlehen verzichtet hatten und, bereit waren, diese im Bedarfsfall in nachrangige Gesellschafterdarlehen umzuwandeln. Nach dem Rechnungsprüfungsbericht von 1997 ([6]) waren Darlehen in Höhe von 49,5 Mio. DEM für nachrangig erklärt worden, um eine Gesamtvollstreckung zu vermeiden. Mit dem gleichen Schreiben unterrichtete Deutschland die Kommission vom Verzicht der BvS auf die Zinsen für das Investitionsdarlehen von 25 Mio. DEM aus dem Jahr 1994 und teilte mit, daß dieses Darlehen bei Bedarf in Eigenkapital umgewandelt würde. Der ursprüngliche Jahreszinssatz betrug 8,5 %. Die Darlehenssumme wäre zum 30. Oktober 2000 fällig.

Mit Schreiben vom 21. Dezember 1998 meldete Deutschland bei der Kommission die beabsichtigte Gewährung von 10 Mio. DM Sozialbeihilfen an, die die BvS und Mecklenburg-Vorpommern für die 1999 geplante Entlassung von 140 bis 150 Beschäftigten bereitstellen wollen. In dem beigefügten ausführlichen Umstrukturierungsplan ([7]) wurde auch die notwendige Verlängerung der staatlichen Bürgschaften von 60 Mio. DEM bis mindestens Ende 2001 erwähnt.

5. Seit 1996 ergriff DMR eine Reihe finanzieller Maßnahmen zur Unterstützung der Tochterunternehmen WPM und MMG. Da die beiden letztgenannten Unternehmen von dieser Entscheidung nicht erfaßt werden, sind die hierfür verwendeten Beträge abzuziehen. Aus den Schreiben der deutschen Behörden vom 10. September 1997 und 14. Dezember 1998 ([8]) und den Rechnungsprüfungsberichten geht hervor, daß zumindest der Forderungsverzicht und die Kapitalaufstokkungen zugunsten von WPM und MMG mit DMR gewährten Beihilfen refinanziert wurden. Von den in Punkt 4 genannten Beihilfen ist somit ein Betrag von 10,0 Mio. DEM abzuziehen, der nicht für die DMR verwendet wurde, sondern für deren Tochterunternehmen ([9]).

6. Die finanziellen Ergebnisse von DMR im Zeitraum 1994-1998 zeigen heftige Schwankungen, die die Veränderungen im Hauptgeschäft von DMR, die Herstellung und Reparatur von Schiffsmotoren, widerspiegeln. Dieses Geschäft macht mehr als 80 % des Unternehmensumsatzes aus. Die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Zahlen sind jedoch nicht uneingeschränkt vergleichbar, da die Rechnungsführung vom Geschäftsjahr 1994 auf das Geschäftsjahr 1995 grundlegend umgestaltet wurde. Das positive Geschäftsergebnis 1997 wird hauptsächlich durch den Forderungsverzicht im Zusammenhang mit der Loslösung von DMR aus der BVV bewirkt.

**DMR/DMV: Umsatz und finanzielles Ergebnis 1994-1998**

*(in Mio. DEM)*

| Jahr | Umsatz | Betriebsergebnis | Jahresergebnis |
|---|---|---|---|
| 1994 | 180,5 | 4,4 | 4,1 |
| 1995 | 181,4 | – 165,2 | – 165,2 |
| 1996 | 252,7 | – 70,5 | – 71,0 |
| 1997 | 210,7 | – 26,3 | 30,1 |
| 1998 (p) ([1]) | 194,1 | 12,7 | 4,2 |
| 1998 (e) ([2]) | [...] (*) | k.A. | [...] |
| 1999 (p) | [...] | k.A. | [...] |
| 2000 (p) | [...] | k.A. | [...] |
| 2001 (p) | [...] | k.A. | [...] |

([1]) Geplante Ergebnisse laut dem Umstrukturierungsplan von 1997.

([2]) Geschätztes Ergebnis nach dem geänderten Plan vom Dezember 1998 (DMR ohne WPM und MMG); Grund für die Verschlechterung des Jahresabschlusses 1998 sind vor allem die Verlustrückstellungen für den geplanten Beschäftigungsabbau in den kommenden Jahren.

(*) Betriebsgeheimnis.

7. Die Zahl der ausgelieferten Schiffsmotoren betrug 19 im Jahr 1994, 17 im Jahr 1995, 29 im Jahr 1996, 18 im Jahr 1997 und 17 im Jahr 1998. 1999 sollen [...], 2000 sollen [...] und 2001 sollen [...] Motoren hergestellt werden.

Von 1993 bis 1997 war DMR der größte Anbieter von großen Zweitakt-Dieselmotoren in der Gemeinschaft. In Deutschland erzielte das Unternehmen einen Marktanteil zwischen 53 % (1995) und 83 % (1996). Für 2000/2001 hofft DMR einen Marktanteil von um die 50 % in Deutschland zu halten.

8. Die DMR stellt Zweitakt-Dieselmotoren für Frachtschiffe her. Diese Motoren werden in der Regel in Tanker, Massengutfrachter und Containerschiffe eingebaut, wohingegen die meisten übrigen Schiffstypen mit Viertaktmotoren ausgerüstet sind. Die Motoren werden in Lizenz hergestellt. Weltweit gibt es drei Lizenzgeber für Schiffsmotoren: die MAN B & W AG (Deutschland), die Wärtsilä NSD Oy AB (Finnland) und die Mitsubishi Heavy Industries (Japan). DMR hat mit allen drei Lizenzgebern Verträge geschlossen, die Lizenz von Mitsubishi aber nicht in Anspruch genommen. Die Lizenzverträge gelten für Deutschland und Osteuropa mit Ausnahme Polens und Kroatiens. Somit hängt die Nachfrage im wesentlichen von der Auftragslage der deutschen Werften im Frachtschiffbau ab.

Solange die DMR sich im Verbund der Bremer Vulkan befand, erhielt sie den Zuschlag für fast alle einschlägigen Aufträge der verschiedenen Werften der BVV, und das ursprüngliche Unternehmenskonzept beruhte auf der Annahme, daß damit die volle Auslastung der DMZ-Kapazitäten gewährleistet sei. Andererseits erhielt die DMR auf diese Weise kaum Aufträge von anderen Werften, da diese wenig gewillt waren, Aufträge an einen ihrer Wettbewerber zu vergeben.

([6]) Diesen erhielt die Kommission am 6. Oktober 1998.

([7]) Arthur D. Little, Überarbeitete Geschäftsplanung 1999-2001, Kapitel 3.4.

([8]) Notifizierung der WPM-Privatisierung.

([9]) Zur Erläuterung:

a) WPM
Liquiditätszuführung: 1,5 Mio. DEM,
Lieferungen und Dienstleistungen: 0,6 Mio. DEM,
Nutzungsentgelte: 0,2 Mio. DEM;

b) MMG
Kapitalaufstockung (Sachwerte, Grundstücke): 1,70 Mio. DEM,
Kapitalaufstockung (Kapitaleinlage): 6,00 Mio. DEM.

1995 erhielten die Werften des BVV ([10]) zahlreiche Aufträge über Containerschiffe. Obwohl einige Bestellungen später annulliert wurden, sah die Auftragslage für DMR deswegen sehr gut aus; in einigen Fällen reichten diese Aufträge sogar bis ins Jahr 1999. Nach dem Zusammenbruch des BVV änderte sich die Lage bei den Auftragseingängen jedoch völlig. Die DMR ist nunmehr gezwungen, Aufträge auf dem freien Markt oftmals in direkter Konkurrenz zu ostasiatischen Lizenznehmern von Man B&W oder Wärtsilä NSD einzuholen. Abgesehen von der schwachen Finanzlage ist DMR auch deswegen in einer schwierigen Lage, weil sie praktisch als einziger Motorenhersteller weder mit einem Lizenzgeber noch mit einer größeren Werft unternehmerisch verbunden ist.

In der Gemeinschaft werden immer weniger Frachtschiffe hergestellt. Der Marktanteil Europas bei Tankern, und Massengutfrachtern ist verschwindend gering. Auf dem Markt für Containerschiffe, dem Rückhalt der deutschen Werftindustrie, hat sich die Lage mit dem deutlichen Rückgang von Neubestellungen 1996 und nochmals 1998 merklich verschlechtert. Die meisten deutschen Werften versuchen, diesem Problem mit dem Umstieg auf andere Schiffstypen oder Offshore-Anlagen Herr zu werden, was aber natürlich keine neuen Aufträge an DMR für Schiffsmotoren zur Folge hat.

Die Preise für Motoren zu DEM-Konditionen standen 1994/95 und erneut 1998 unter heftigem Druck. Das Beratungsunternehmen von DMR erwartet, daß die Preise bis Ende 2001 — dem Ende des Vorausschätzungszeitraums — auf dem gegenwärtigen niedrigen Stand bleiben werden. Hauptkonkurrent ist inzwischen Korea, wo in den letzten Jahren eine Reihe großer Motorenfabriken in Betrieb genommen wurden. Die europäischen Hersteller und insbesondere DMR mit ihrem brandneuen Werk haben jedoch wegen ihrer räumlichen Nähe zu den europäischen Werften einen Servicevorteil, der vor allem in der Montage- und Testphase zum Tragen kommt. Die finanziellen Ergebnisse der meisten Marktteilnehmer waren 1998 unbefriedigend. Gewinne werden weniger mit dem Verkauf neuer Motoren als vielmehr mit Ersatzteilen und Reparaturen erzielt. Sowohl zwischen den Lizenzgebern als auch — trotz der Lizenzvereinbarungen — zwischen den Motorenherstellern herrscht ein intensiver Wettbewerb, wenn auch vor allem außerhalb der Gemeinschaft.

9. Nach dem Zusammenbruch des BVV-Konzerns im Februar 1996 verhandelten die BvS und das Land Mecklenburg-Vorpommern mit dem Konkursverwalter der BVV über eine Loslösung der DMR vom Konzern. Diese Verhandlungen verzögerten sich wegen Parallelverhandlungen über eine rasche Veräußerung von DMR an einen der Lizenzgeber (MAN B & W), die jedoch im September 1996 scheiterten. Mit Vertrag vom 28. April 1997 wurden die Anteile zu einem symbolischen Preis von der BVV Zwischenholding Vulkan Industrie Holding GmbH in Konkurs (nachstehend „VIH“) auf die BvS (51 %) und Mecklenburg-Vorpommern (49 %) übertragen. Gleichzeitig wurde vereinbart, daß die VIH — vorbehaltlich einer Genehmigung durch die Kommission ([11]) — auf die Rückzahlung von Forderungen an die DMV von über 54,8 Mio. DEM aus dem bis Anfang 1996 praktizierten Cash-concentration-System verzichtet.

Nach dem Rechnungsprüfungsbericht für 1996 wurde ein DMR-Konkurs in jenem Jahr nur durch einen Rangrücktritt der VIH in bezug auf ihre Forderungen und durch die informelle Zusicherung der Übernahme der DMR durch die BvS und Mecklenburg-Vorpommern abgewendet.

10. BvS und Mecklenburg-Vorpommern übernahmen die DMR mit der festen Absicht, das Unternehmen so rasch wie möglich wieder zu privatisieren. Schon 1996 versicherten sie sich vertraglich der Unterstützung der Goldman, Sachs & Co. OHG bei der Suche nach einem Käufer. Die Veräußerung erwies sich jedoch als äußerst schwierig. Zum einen ist die Zahl der potentiellen Käufer wegen des hohen Konzentrationsgrads in der Branche äußerst begrenzt. Zum anderen mußten vorher die Lizenzverträge neu ausgehandelt werden, da die vorhandenen Verträge mit DMV als einem Tochterunternehmen der BVV geschlossen worden waren und die Lizenzübertragung auf DMR der Zustimmung der Lizenzgeber bedurfte. Schließlich war eine Veräußerung von DMR kaum möglich, solange das Schicksal ihrer größten Abnehmer, der BVV-Werften, ungeklärt war. Die Volkswerft GmbH und die MTW-Schiffswerft GmbH wuren erst Anfang 1998 reprivatisiert.

Die Gespräche mit potentiellen Investoren begannen Anfang 1998, brachten aber bis jetzt keine greifbaren Ergebnisse. Laut Schreiben Deutschlands vom 30. September 1998 wird derzeit mit dem polnischen Motorenproduzenten H. Cegielski — Poznan S.A. (nachstehend „HCP“) über eine Privatisierung verhandelt. HCP befindet sich jedoch selbst im Privatisierungs- und Umstrukturierungsprozeß. Sämtliche anderen genannten Vorhaben wie Gespräche mit zwei Konsortien mittelständischer Maschinenbauunternehmen, die die DMR-Produktionsanlagen hauptsächlich zur Herstellung anderer Erzeugnisse verwenden würden, bleiben eher vage. Deswegen ist festzustellen, daß die DMR in ihrer derzeitigen Gestalt kurzfristig kaum über Privatisierungsperspektiven verfügt. Deutschland hält eine Privatisierung ohne zusätzliche Hilfen in Form eines Forderungsverzichts und der finanziellen Abfederung eines weiteren Personalabbaus für unmöglich.

11. Die Ausarbeitung eines Umstrukturierungskonzepts mit Hilfe der Beratungsfirma Arthur D. Little (nachfolgend „ADL“) wurde durch die schließlich gescheiterten Privatisierungsverhandlungen 1996 erheblich verzögert. Der ausgearbeitete, seit Herbst 1996 teilweise umgesetzte und von ADL im Juli 1997 endgültig fertiggestellte Umstrukturierungsplan basierte auf zwei Grundannahmen, einer jährlichen Produktion von 15 bis 18 Motoren und stabilen (1997) DEM-Preisen. Vorgesehen waren 56 Maßnahmen, mit denen eine drastische Verringerung der Produktionskosten und Betriebsgewinne ab 1997 gewährleistet werden sollten. DMR gelang es, praktisch sämtliche geplanten Maßnahmen mit Ausnahme der vorgesehenen Lohnsenkung zu verwirklichen. DMR konnte daher die Betriebsverluste im Schiffsmotorengeschäft von 31,7 Mio. DEM (1996) auf 22,1 Mio. DEM (1997) verringern und hätte 1998 einen Betriebsgewinn von 9,4 Mio. DEM erzielt, wenn nicht Sonderabschreibungen und Verlustrückstellungen für die kommenden Jahre notwendig geworden wären.

([10]) U. a. Bremer Vulkan Werft, Schichau Seebeckwerft, Flender Werft, MTW-Schiffswerft und Volkswerft.

([11]) Vgl. Fußnote 4. BVV hielt mehr als 99 % der Anteile an der VIH und übte eine vollständige wirtschaftliche und unternehmerische Kontrolle über diese Gruppe aus. Die Konkursverfahren von BVV und VIH werden vom gleichen Konkursverwalter abgewickelt.

Die Asienkrise und insbesondere die Entwicklung im koreanischen Schiffbau führten Anfang 1998 zu einem starken Fall der Preise für Schiffsmotoren, und die deutschen Werften erhielten sehr wenige Aufträge für Frachtschiffe mit Zweitakt-Dieselmotoren. Folglich gingen auch bei DMR 1998 sehr wenige Neubestellungen ein. Die Anteilseigner von DMR baten ADL deswegen um eine Überprüfung des Umstrukturierungsplans vom Juli 1997. Die letzte verfügbare Fassung stammt vom Dezember 1998. ADL erwartet keine Änderung der sehr schwierigen, durch niedrige Preise und schwache Nachfrage geprägten Marktlage bis 2001. Die Produktion soll auf lediglich [...] Motoren im Jahr 1999, [...] im Jahr 2000 und [...] im Jahr 2001 zurückgeführt werden; noch weniger gilt als wirtschaftlich unhaltbar. Neben einer Freisetzung von weiteren 140 bis 150 Mitarbeitern sieht der Plan befristete Schließungen im Jahr 1999, ein Einfrieren der Löhne bis Ende 2000 und eine gewisse Diversifizierung der Produktion vor. Der Geschäftsplan ist ausdrücklich auf die Bewältigung der jetzigen Krise und die Minimierung der Verluste für 1999/2000 und ein Erreichen der Gewinnschwelle im Jahr 2001 ausgerichtet. Die mittel- und langfristigen Perspektiven von DMR werden nicht behandelt.

12. Die Kommission hatte das Verfahren eingeleitet und erweitert, weil sie bezweifelte, daß

a) die Rentabilität von DMR mittels der geplanten Umstrukturierung wiederhergestellt werden konnte;

b) die sehr hohe Beihilfe auf den absolut notwendigen Umfang beschränkt war und daß die ungewöhnlich niedrigen Finanzierungskosten keine Wettbewerbsverzerrungen auf den Märkten für Schiffsmotoren und Gießereierzeugnisse bewirken würden.

## III. **BEMERKUNGEN BETROFFENER DRITTER**

Anläßlich der Einleitung des Verfahrens erhielt die Kommission mit Schreiben vom 16. Mai 1997 Bemerkungen eines Mitgliedstaats, der den Standpunkt der Kommission unterstützte. Mit Schreiben vom 6. Juni 1997 wurden diese Bemerkungen an Deutschland zur Stellungnahme weitergeleitet, das sich jedoch nicht äußerte.

Von betroffenen Dritten gingen keine Bemerkungen zur Erweiterung des Verfahrens ein.

## IV. **BEMERKUNGEN DEUTSCHLANDS**

Die Stellungnahmen Deutschlands bis zum Kommissionsbeschluß zur Erweiterung des Verfahrens werden in der entsprechenden Mitteilung zitiert und erörtert ([12]). Mit Schreiben vom 20. Februar 1998 legte Deutschland ausführliche Angaben zum Produktionsprogramm von DMR, zum Fortschritt der Umstrukturierung, ihrer Finanzierung und dem Stand der Verhandlungen mit potentiellen Käufern vor.

In einer Zusammenkunft in den Räumen der Geschäftsführung der DMR erörterten Vertreter der Bundesregierung, der Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern, der BvS, der DMR und der Kommission am 1. Juli 1998 das Umstrukturierungsprogramm. Dabei kamen die Teilnehmer zu dem Ergebnis, daß der Geschäftsplan des Umstrukturierungsprogramms von 1997 nicht länger der Marktwirklichkeit entsprach, die sich seit Ende 1997 dramatisch verändert hatte. Es wurde vereinbart, den Geschäftsplan grundlegend zu ändern.

Mit Schreiben vom 30. September 1998 legte Deutschland eine überarbeitete provisorische Planung vor ([13]) in der von einer Jahres produktion von 10 Motoren ausgegangen wurde. In ihrer Antwort vom 30. November 1998 äußerte die Kommission starke Zweifel an der Tragfähigkeit des Programms, das in ihren Augen nicht geeignet war, das Unternehmen wieder auf eine gesunde finanzielle Grundlage zu stellen, und eine unbefristete staatliche Subventionierung erforderlich machen würde.

Mit Schreiben vom 21. Dezember 1998, das bei der Kommission am 30. Dezember 1998 einging, unterrichtete Deutschland die Kommission von weiteren Modifikationen des Geschäftsplans angesichts der anhaltenden Verschlechterung der Marktlage. Der DMR-Vorstand hatte diese Modifikationen auf seiner Sitzung vom 7. Dezember 1998 beschlossen. Die Kommission erläuterte Deutschland ihre Haltung zu den jüngsten Änderungen in ihrer Antwort vom 26. Januar 1999. Sie räumte dabei ein, daß dieser Plan realistischer war, wies aber auch darauf hin, daß er mehr einem befristeten Rettungsplan als einem echten Umstrukturierungskonzept ähnelte und nichts an dem Grundproblem änderte, daß DMR weiter staatliche Beihilfen benötigen würde und keine realistische Aussicht auf eine erfolgreiche Privatisierung bestand.

## V. **WÜRDIGUNG DER BEIHILFEMASSNAHMEN**

1. Die Darlehen von insgesamt 74,5 Mio. DEM und der anschließende Erlaß der Zinsen auf diese Darlehen der BvS und des Landes Mecklenburg-Vorpommern seit April 1996 stellen eine staatliche Beihilfe dar, ebenso die staatlichen Bürgschaften über insgesamt 80 Mio. DEM. In ihrem Bericht für 1995 halten die Rechnungsprüfer ausdrücklich fest, daß eine Weiterführung des Unternehmens DMR (damals noch DMV) nur möglich war, wenn die öffentliche Hand die erforderlichen Darlehen und/oder Bürgschaften zur Verfügung stellte ([14]). DMR war folglich nicht in der Lage, Darlehen von kommerziellen Finanzinstituten zu erhalten.

Ein weiteres Darlehen der BvS vom 6. Juli 1994 über 25 Mio. DEM, das ursprünglich zu Marktbedingungen gewährt worden war, wurde im Juni 1997 zu einer staatlichen Beihilfe, da die BvS auf Zinsen für das Darlehen verzichtete und ankündigte, es erforderlichenfalls in Eigenkapital umzuwandeln ([15]).

Der geplante Zuschuß von 10 Mio. DEM zur Finanzierung freiwilliger Zahlungen im Rahmen eines Sozialplans für im Jahr 1999 geplante Entlassungen stellt eine neue staatliche Beihilfe dar, da diese Zahlungen auf einer spezifischen Vereinbarung mit den Beschäftigten und der Gewerkschaft beruhen. Diese Beihilfe war von der Erweiterung des Verfahrens noch nicht erfaßt, da sie erst am 21. Dezember 1998 angemeldet wurde.

([12]) Siehe Fußnote 2.

([13]) Die Einzelheiten der Schreiben vom 30. September und 21. Dezember 1998 werden zwecks einer umfassenden Darstellung der Umstrukturierungsprogramme in Abschnitt II beschrieben.

([14]) C&L Treuarbeit Deutsche Revision AG, Bericht Nr. 18 10 0147, Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH Rostock, Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1995, Absatz 125.

([15]) Vgl. Abschnitt II Nummer 4.

2. Im Vertrag vom 28. April 1997 über die Übernahme der DMR (damals DMV) ohne Zahlung eines Kaufpreises durch die BvS und Mecklenburg-Vorpommern war vereinbart worden, daß der Verkäufer VIH auf seine Forderungen in Höhe von 54,8 Mio. DEM (einschließlich aufgelaufener Zinsen) gegen DMV verzichten würde. Diese Forderungen resultierten aus dem Cash-concentration-System der BVV, das bis Anfang 1996 praktiziert wurde. Der Marktwert dieser Forderungen lag mit Sicherheit deutlich unter ihrem Nominalwert von 54,8 Mio. DEM und wahrscheinlich gar nahe bei Null, da die Darlehen in einem Konkursverfahren dem Eigenkapital gleichgestellt gewesen wären. Die VIH und ihr Verwalter hätten daher kaum mit Einnahmen aus ihren Forderungen rechnen können, wenn sie Eigentümer von DMR geblieben wäre. Jeder andere private Käufer hätte VIH gleichfalls diesen Forderungsverzicht abverlangt, da das Unternehmen eindeutig einen Negativwert hatte. Die BvS und das Land Mecklenburg-Vorpommern verhielten sich in dieser Hinsicht folglich wie private Investoren, und die Kommission kann die Maßnahme daher als ein privatwirtschaftlichen Investitionsprinzipien koliformes Verhalten akzeptieren. Der Forderungsverzicht stellt somit keine staatliche Beihilfe dar.

3. Die obengenannten Beihilfen sind gemäß Artikel 92 EG-Vertrag anhand der Kriterien der „Leitlinien für die Beurteilung von staatlichen Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten“ ([16]) („Leitlinien“) zu beurteilen. Mit Ausnahme des am 21. Dezember 1998 angemeldeten Zuschusses von 10 Mio. DEM sind alle Beihilfen als nichtnotifiziert zu behandeln, da die Maßnahmen durchgeführt wurden, bevor die Kommission Stellung nehmen konnte. Deutschland ist mit Blick auf diese Beihilfen seiner Anmeldungspflicht gemäß Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag nicht nachgekommen.

4. In den Leitlinien wird zwischen Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen unterschieden. Im vorliegenden Fall bereitet eine solche Trennung gewisse Schwierigkeiten, da die DMR bereits im Umstrukturierungsprozeß begriffen war, als die BVV Anfang 1996 kollabierte. Bis Herbst 1996 bestand berechtigte Hoffnung, daß die DMR an einen der Lizenzgeber veräußert werden konnte, weswegen die Ausarbeitung eines neuen Umstrukturierungskonzepts und die Abtrennung der DMR von VIH hinausgezögert wurden. Über die wesentlichen Elemente des Umstrukturierungskonzepts wurde am 11. Februar 1997 Einigung erzielt ([17]). Auf dieser Grundlage übernahmen die BvS und Mecklenburg-Vorpommern mit Vertrag vom 28. April 1997 die DMR-Anteile, und die Kommission wurde von Deutschland mit Schreiben vom 10. September 1997 über das vereinbarte Umstrukturierungskonzept unterrichtet. Da die von den Neueigentümern unmittelbar nach der Übernahme ergriffenen Maßnahmen zur finanziellen Umstrukturierung der DMR eindeutig auf einen längeren Zeitraum abzielten, hält es die Kommission für angemessen, die bis zum Übernahmevertrag vom 28. April 1997 gewährten Beihilfen als Rettungsbeihilfen und sämtliche danach ergriffenen Beihilfemaßnahmen als Umstrukturierungsbeihilfen im Sinne der Leitlinien einzustufen.

5. Nach den Leitlinien gelten für Rettungsbeihilfen folgende Bedingungen:

i) *Es muß sich um Liquiditätsbeihilfen in Form von Kreditbürgschaften oder von rückzahlbaren Krediten zum Marktzinssatz handeln.*

Die Beihilfen im vorgenannten Rettungszeitraum wurden in dieser Form gewährt. Die Zinsen für die BvS-Darlehen liegen 3 Prozentpunkte über dem Diskontsatz, was angesichts der ursprünglich äußerst kurzen Laufzeit als Marktzins betrachtet werden kann. Auch die durch die staatliche Bürgschaft gesicherte Kreditlinie wurde zum Marktzins gewährt. Die Rückbürgschaften von ursprünglich 15 Mio. DEM (meistens Avale) sichern den Geschäftsbetrieb ebenfalls zu Marktbedingungen; die meisten dienen der Absicherung von Bankbürgschaften, die zur Besicherung von Vorauszahlungen für im Bau befindliche Schiffsmotoren erforderlich sind.

ii) *Die Beihilfe muß auf den für die Weiterführung des Unternehmens notwendigen Betrag begrenzt sein.*

Deutschland hat nachgewiesen, daß die Mittel auf den Mindestumfang begrenzt waren und erst ausgezahlt wurden, als die Zahlungsverpflichtungen fällig wurden. Mit Ausnahme äußerst geringfügiger Beträge dienten die Darlehen und Bürgschaften der Finanzierung des laufenden Geschäftsbetriebs der DMR, als das Unternehmen als Teil der in Konkurs gegangenen BVV sämtliches Betriebskapital verloren hatte und ihm alternative private Finanzierungsquellen verschlossen waren. Abnehmer des Unternehmens waren hauptsächlich die ebenfalls finanziell bedrängten Werften der früheren BVV, die selbst einer finanziellen Umstrukturierung unterzogen werden mußten.

iii) *Die Beihilfe darf nur für den Zeitraum gewährt werden (in der Regel höchstens sechs Monate), der erforderlich ist, um den notwendigen und durchführbaren Sanierungsplan zu konzipieren.*

Wie oben dargelegt, kann die Kommission in diesem besonderen Fall die Verzögerungen bei der Ausarbeitung eines durchführbaren Umstrukturierungsplans akzeptieren, vor allem, weil der geplante Verkauf des Unternehmens im September 1996 in letzter Minute aufgrund einer geschäftspolitischen Entscheidung des Konkursverwalters der BVV scheiterte ([18]), aber auch wegen der durch die Auflösung der BVV bedingten äußerst komplizierten Lage.

iv) *Die Beihilfe muß durch akute soziale Gründe gerechtfertigt sein, und die durch sie ermöglichte Weiterführung des Unternehmens darf die Lage des Wirtschaftszweigs in den anderen Mitgliedstaaten nicht aus dem Gleichgewicht bringen.*

Die meisten Betriebsteile der DMR befinden sich in Rostock, ein kleinerer Teil in Bremerhaven. Beide Regionen sind als Fördergebiete eingestuft und leiden unter sehr hoher Arbeitslosigkeit. Außerdem wurden beide vom Zusammenbruch der BVV, einem ihrer größten industriellen Arbeitgeber, besonders betroffen. Die Rettungsbeihilfe ist daher aus sozialen Gründen gerechtfertigt.

([16]) ABl. C 368 vom 23.12.1994, S. 12.
([17]) KPMG Deutsche Treuhand Gesellschaft, Prüfungsbericht zum Jahresabschluß 1996.
([18]) Der Konkursverwalter entschied sich, die von der VIH gehaltenen Anteile an der Neuen Sulzer Diesel nicht zusammen mit denen der DMR zu verkaufen, da so ein höherer Preis erzielt werden konnte.

Die Analyse der Folgen für den Wirtschaftszweig in anderen Mitgliedstaaten kann auf den deutschen Markt für Schiffsmotoren beschränkt werden, da die Geschäftstätigkeit von DMR damals über diesen Markt nicht hinausreichte [19]. Wie in Abschnitt II Nummer 8 ausgeführt, wird der Marktzugang für die Motorenhersteller durch die Lizenzvereinbarungen beschränkt, in denen in der Regel das Geschäftsgebiet der Hersteller abgegrenzt wird. Andererseits gewähren diese Vereinbarungen jedoch keineswegs ein Monopol innerhalb dieses Gebiets. In der Praxis wird jeder Motor von der Schiffswerft in Absprache mit der Reederei einzeln ausgeschrieben, und um die größeren Aufträge herrscht in der Regel ein starker weltweiter Wettbewerb. Die DMR und andere Motorenproduzenten aus der Gemeinschaft konkurrieren vor allem mit sogenannten Handelsmotoren, die in Lizenz von ostasiatischen, vornehmlich koreanischen Herstellern gebaut werden. Diese sind auf dem Weltmarkt führend und bestimmen auch die Preise, so daß die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hersteller bei Standardmotorentypen zu einem guten Teil vom Wechselkurs und der Kapazitätsauslastung in Asien abhängt. Die Herstellung eines Dieselmotors für Schiffe dauert ein Jahr, der gesamte Prozeß von den Vertragsverhandlungen bis zur Auslieferung nimmt gar zwei Jahre in Anspruch. Im relevanten Rettungszeitraum (1996 bis Frühjahr 1997) erhielt die DMR keine neuen Aufträge, sondern sie lebte vom Auftragsbestand, der noch aus der Zeit des Containerschiffbooms Ende 1995 stammte. Wegen dieser besonderen Situation kann davon ausgegangen werden, daß die Rettungsbeihilfe keine nachteiligen Auswirkungen auf Wettbewerber aus der Gemeinschaft hatte.

Obwohl die Rettungsbeihilfe nicht notifiziert und daher illegal gewährt wurde, konnte die Kommission sie wegen der geschilderten besonderen Umstände für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklären. Die Maßnahmen sollten das kurzfristige Überleben der DMR sichern und erfüllen aufgrund ihrer Eigenschaften die Kriterien der Leitlinien.

6. Die Umstrukturierungsbeihilfen traten an die Stelle der Rettungsbeihilfe — da alle Maßnahmen zu günstigeren Konditionen fortgeführt wurden — und umfaßten [20]:

— den Verzicht auf Zinsen und die Aussetzung der Tilgung für Darlehen, die während des Rettungszeitraums und unter dem vorherigen Privatisierungskonzept 1994 gewährt worden waren;

— die Bereitstellung neuer Kredite und die Erhöhung des Avalrahmens von 15 Mio. DEM auf 60 Mio. DEM.

7. Die Aussetzung von Zinsen und Tilgung der in Abschnitt II Nummer 4 ausführlich beschriebenen Darlehen in Höhe von insgesamt 74,5 Mio. DEM und die Ankündigung eines etwaigen Rangrücktritts sind als Umwandlung von Darlehen in Zuschüsse mit einer Beihilfeintensität von 100 % zu betrachten. Mit Schreiben vom 10. September 1997 hatte Deutschland der Kommission vom Rangrücktritt der BvS und des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit bezug auf diese Darlehen unterrichtet und mitgeteilt, daß sie in eine Beteiligung umgewandelt werden könnten.

Die im Juni 1997 geschaffene und teilweise ausgezahlte Kreditlinie von 25 Mio. DEM wurde ebenfalls in eine nachrangige Verbindlichkeit umgestuft. Im Schreiben der deutschen Behörden vom 20. Februar 1998 wurde angegeben, daß an eine Rückzahlung ab dem 1. Januar 1999 nur zu denken sei, soweit das Unternehmen nicht überschuldet sei. Auch diese Maßnahme ist als Zuschuß in Höhe der ausgezahlten Kreditsumme mit einer Beihilfeintensität von 100 % anzusehen, da DMR überschuldet ist. Gemäß den Rechnungsprüferberichten für 1996 und 1997 weist das Unternehmen einen hohen, nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag aus.

Der gesamte in Barmitteln geleistete Beihilfebetrag beläuft sich somit auf 99,5 Mio. DEM, von denen 10 Mio. DEM abzuziehen sind, da sie für die Tochtergesellschaften WPM und MMG verwendet wurden.

Die von der BvS und Mecklenburg-Vorpommern zur Verfügung gestellte Avale von 60 Mio. DEM decken im wesentlichen Vertragserfüllungs- und Gewährleistungsrisiken im Zusammenhang mit den Aufträgen an die DMR. Wegen der Natur der Tätigkeiten ist ein vollständiger Verlust sehr unwahrscheinlich, da die meisten Aufträge selbst im Konkursfall noch abgewickelt werden. Unter Berücksichtigung der in diesem Fall erfahrungsgemäß zu erwartenden Teilausfälle hat die Kommission die Beihilfeintensität mit 20 % angesetzt, was einem Beihilfeäquivalent von 12 Mio. DEM entspricht.

Die Bürgschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern über 10 Mio. DEM zur Besicherung eines Bankdarlehens in derselben Höhe hat sich laut Schreiben Deutschlands vom 20. Februar 1998 wegen der inzwischen von DMR zurückgezahlten Raten auf 6,85 Mio. reduziert; die Beihilfeintensität beläuft sich auf 100 % der noch nicht zurückgezahlten Restsumme. Das gleiche gilt für die BvS-Bürgschaften in Höhe von 10 Mio. DEM zur Besicherung kurzfristiger Überbrückungskredite.

8. Der Gesamtbetrag der Beihilfen in Form von Bürgschaften und de facto in Zuschüsse umgewandelten Darlehen ist deshalb auf 118,35 Mio. DEM bzw. 60,5 Mio. EUR zu beziffern. (Wegen dieser Umwandlung enthält die Rettungsbeihilfe kein eigenes Beihilfeelement, da die Beihilfeintensität logischerweise nicht über 100 % liegen kann.) Dieser Betrag kann sich um die zum Zeitpunkt dieser Entscheidung nicht ausgezahlten Beträge der zur Verfügung gestellten Kreditlinien reduzieren. Außerdem ist für 1999 ein Betrag von 10 Mio. DEM zur Finanzierung eines Sozialplans vorgesehen.

9. Die Beihilfe ist anhand der nachstehenden in den Leitlinien genannten Kriterien für Umstrukturierungsbeihilfen zu würdigen:

i) *Wiederherstellung der Rentabilität*

Zum Zeitpunkt der Erweiterung des Verfahrens bezweifelte die Kommission, daß die DMR zur Deckung sämtlicher Kosten und insbesondere der Finanzierungskosten in der Lage sein würde. Die Entwicklungen des Jahres 1998 und die letzte Fassung des Umstrukturierungsplans, wie sie von den deutschen Behörden mit Schreiben vom 21. Dezember 1998 übermittelt (und in Abschnitt II beschrieben) wurden, zeigen, daß die DMR finanziell nicht rentabel ist. Das Unternehmen hat seit 1995 überaus hohe Verluste erzielt, die zu seiner völligen Überschuldung führten.

[19] Wie oben erwähnt werden die Tochterunternehmen von dieser Entscheidung nicht erfaßt.
[20] Ausführliche Beschreibung in Abschnitt II Nummern 4 und 9.

In den Jahren 1999 und 2000 sind weitere Verluste zu erwarten, und auch im Jahr 2001 wird die DMR nicht zur Leistung von Zinsen auf die Gesellschafterdarlehen in der Lage sein. Die Gesellschaft bleibt auf unabsehbare Zeit zumindest auf die Verlängerung der geleisteten Betriebsbeihilfen angewiesen. Nach Angaben Deutschlands erscheint eine Privatisierung ohne die Bereitstellung zusätzlicher Beihilfen nicht möglich. Die Aussichten für eine mittelfristige Erholung des Marktes für Zweitakt-Schiffsdieselmotoren in der Gemeinschaft sind ungünstig. In absehbarer Zukunft kann daher nicht mit einer Rückkehr zur Rentabilität gerechnet werden, womit diese Voraussetzung der Leitlinien nicht erfüllt ist.

ii) *Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen durch die Beihilfe*

Obwohl der Wettbewerb in der Dieselschiffsmotorenbranche aufgrund der in Abschnitt II Nummer 8 beschriebenen Marktstruktur eingeschränkt ist, muß die ständige Finanzierung der DMR durch staatliche Beihilfen vor allem deswegen als wettbewerbsverzerrend angesehen werden, da die Aufträge im Auftragsbestand nicht zu Preisen kontrahiert wurden, die die Kosten decken. Nachteilige Auswirkungen auf Konkurrenten aus der Gemeinschaft, die zumeist ebenfalls in einer schwierigen Lage sind, können nicht ausgeschlossen werden, zumal die meisten übrigen gemeinschaftlichen Motorenhersteller über weniger Kapazitäten verfügen und zu einer Modernisierung nicht in der Lage waren. Der bei DMR angesichts der gegenwärtigen Notlage geplante Kapazitätsabbau kann nicht als unwiderruflich im Sinne der Leitlinien betrachtet werden. Da die installierte Kapazität der Anlagen unverändert bleibt, könnte die DMR kurzfristig durch Wiedereinstellung des notwendigen Personals die ursprüngliche Produktionskapazität wieder erreichen.

iii) *Verhältnis zu den Kosten und Nutzen der Umstrukturierung*

Die Beihilfe war auf das zur Erhaltung des Unternehmens notwendige Mindestmaß beschränkt. Das begünstigte Unternehmen war zu einem nennenswerten Beitrag zu den Umstrukturierungskosten nicht in der Lage, und es ist nicht zu erwarten, daß die DMR zu einem positiven Preis veräußert werden kann. Der Nutzen besteht in der Hauptsache in der (vorübergehenden) Aufrechterhaltung von Beschäftigung in zwei unter großer Arbeitslosigkeit leidenden Regionen. Allerdings wird in den Leitlinien daran erinnert, daß „einer Region (nicht) mittel- bis langfristig damit geholfen (ist), daß Unternehmen, die aus strukturellen oder anderen Gründen letztendlich zum Untergang verurteilt sind, künstlich am Leben erhalten werden". Im Einklang mit ihrer Haltung zu Beihilfen für soziale Kosten von Umstrukturierungsmaßnahmen insbesondere in Gebieten mit außerordentlich niedrigem Lebensstandard und erheblicher Unterbeschäftigung, die sie in den Leitlinien ([21]) und in den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung ([22]) darlegt, kann die Kommission jedoch die beabsichtigte Zahlung von 10 Mio. DEM Sozialbeihilfen für 1999 akzeptieren.

Aufgrund der obengenannten Erwägungen gelangt die Kommission zu dem Ergebnis, daß die bereits gewährten Umstrukturierungsbeihilfen und die beabsichtigte Verlängerung der Maßnahmen nicht den Leitlinien entsprechen und mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar sind. Die geplante Sozialbeihilfe von 10 Mio. DEM für 1999 hingegen kann als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden.

## VI. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

Deutschland hat unter Verstoß gegen Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag eine Reihe von Beihilfemaßnahmen zur Rettung und Umstrukturierung der DMR ergriffen. Wegen der durch den Zusammenbruch der BVV im Jahr 1996 verursachten besonderen Schwierigkeiten können die bis April 1997 zur Rettung des Unternehmens gewährten Darlehen und Bürgschaften und die Übernahme durch die BvS und Mecklenburg-Vorpommern als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden. Der anschließende Zinsverzicht und die Aussetzung der Tilgung von Darlehen in Höhe von 89,5 Mio. DEM sowie die Aufrechterhaltung staatlicher Bürgschaften über einen Nominalbetrag von insgesamt 80 Mio. DEM können nicht als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar eingestuft werden, da diese Maßnahmen die Kriterien der Leitlinien nicht erfüllen. Diese Maßnahmen sind daher abzustellen, und die bereits gewährten Beihilfen sind zurückzufordern. Die geplante Sozialbeihilfe von 10 Mio. DEM für 1999 hingegen kann als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die von Deutschland zwischen Februar 1996 und April 1997 ergriffenen finanziellen Maßnahmen zur Rettung der Dieselmotorenwerk Rostock GmbH (damals Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH) einschließlich der im Vertrag vom 28. April 1997 enthaltenen Bestimmungen über die Übereignung des Unternehmens sind gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

*Artikel 2*

Die seit Mai 1997 von der Bundesrepublik gewährten Beihilfen zur Umstrukturierung der Dieselmotorenwerk Rostock GmbH in Höhe von bis zu 118,35 Mio. DEM sind mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar.

*Artikel 3*

Die staatliche Beihilfe von 10 Mio. DEM, die Deutschland für Sozialmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Personalabbau in der Dieselmotorenwerk Rostock GmbH zu gewähren beabsichtigt, ist gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

([21]) Siehe Fußnote 16; Nummer 3.2.5.
([22]) ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 9; Nummer 4.15.

*Artikel 4*

(1) Die Bundesrepublik Deutschland ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um die in Artikel 2 genannten und unrechtmäßig gewährten Beihilfen vom Empfänger zurückzufordern.

(2) Die Rückforderung erfolgt gemäß den einschlägigen deutschen Rechtsvorschriften. Auf den Beihilfebetrag werden vom Tag der Gewährung bis zum Tag der Rückzahlung Zinsen erhoben. Der Zinssatz entspricht dem von der Kommission in dem betreffenden Zeitraum für die Berechnung des Nettosubventionsäquivalents von Regionalbeihilfen angewandten Satz.

*Artikel 5*

Deutschland unterrichtet die Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung von den Maßnahmen, die es getroffen hat, um ihr nachzukommen.

*Artikel 6*

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 21. April 1999

*Für die Kommission*

Karel VAN MIERT

*Mitglied der Kommission*