

STATLIGT STÖD – TYSKLAND**Statligt stöd NR C 5/2006 (f.d. N 230/2005) – Investeringsstöd till Rolandwerft****Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget**

(2006/C 135/09)

(Text av betydelse för EES)

Genom den skrivelse, daterad den 22 februari 2006, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Förbundsrepubliken Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovan nämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter. Synpunkterna skall sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registreringsenheten för statligt stöd
B-1049 Bryssel
Faxnummer: (32-2) 296 12 42

Synpunkterna kommer att meddelas Förbundsrepubliken Tyskland. Den berörda part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING**FÖRFARANDE**

Den 19 oktober 2005 meddelade Tyskland kommissionen sin avsikt att bevilja Detlev Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG ("Rolandwerft") ett regionalt investeringsstöd. Anmälan kompletterades genom en skrivelse av den 23 december 2005.

BESKRIVNING

Rolandwerft är ett skeppsvarv i Berne, Niedersachsen (Tyskland), som enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget är ett stödberättigat område. Rolandwerft är ett stort företag.

Rolandwerft planerar att genomföra ett investeringsprojekt för att öka varvets produktivitet. Investeringarna kommer att användas till att förlänga två hallar, bredda porten till en hall, byta ut systemet för kölblöcken, köpa in automatiska svetsmaskiner, förlänga kranspären på kaj 1 och bygga ytterligare en utrustningskaj. De stödberättigande investeringskostnaderna uppgår till 13 miljoner euro. Tyskland planerar att bevilja 1 560 000 euro i statligt stöd, vilket motsvarar 12 % av de stödberättigande investeringskostnaderna enligt en godkänd regionalstödsordning

BEDÖMNING

Stödet måste bedömas utifrån rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin. I dessa rambestämmelser godkänns regionalstöd för investeringar som syftar till att förbättra eller modernisera befintliga varv för att öka produktiviteten i befintliga anläggningar. Stödnivån får inte överstiga 12,5 % i artikel 87.3 c-regioner.

Kommissionen tvivlar på att villkoren i rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin uppfylls. Kommissionen betvivlar att byggandet av ytterligare en utrustningskaj kan betraktas som en investering för att öka produktiviteten i en befintlig anläggning.

Kommissionen tror dessutom att investeringen i Rolandwerft skulle kunna leda till att varvets kapacitet ökas och betvivlar att en sådan kapacitetsökning skulle vara förenlig med rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin och den gemensamma marknaden.

SJÄLVA SKRIVELSEN

"Die Kommission teilt der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von den deutschen Behörden zur vorerwähnten Beihilfe übermittelten Angaben beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

I. VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 19. Oktober 2005, das am selben Tag eingetragen wurde, meldeten die deutschen Behörden gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag und entsprechend den Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau⁽¹⁾ („Rahmenbestimmungen für den Schiffbau“) eine geplante Regionalbeihilfe zugunsten der Detlev Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG („Rolandwerft“) an. Mit Schreiben vom 16. November 2005 forderte die Kommission ergänzende Auskünfte an, die Deutschland mit Schreiben vom 23. Dezember 2005 erteilte, das am selben Tag eingetragen wurde.

⁽¹⁾ ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11.

II. BESCHREIBUNG

1. Begünstigtes Unternehmen

- (2) Bei der begünstigten Rolandwerft handelt es sich um ein Großunternehmen mit Standort Berne in der niedersächsischen Region Wesermarsch, einem Fördergebiet nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag. Die Werft ist am Ufer der Weser gelegen, die in die Nordsee mündet. Die Rolandwerft gehört zur Detlev Hegemann-Gruppe.
- (3) Auf der Rolandwerft werden seegängige Schiffe gebaut. Das Kerngeschäft konzentriert sich auf Feederschiffe, die kleinste Größenklasse der Containerschiffe. Außerdem baut die Werft Spezialschiffe wie Ro-Ro/Lo-Lo Schiffe und Autotransporter und rüstet Schiffe der Peene-Werft aus, ebenfalls ein Tochterunternehmen der Detlev Hegemann-Gruppe. Seit Erweiterung der Hebelift- und Verschiebeanlage im Jahre 1999 kann die Werft Schiffe bis zu einer Länge von 140,0 m, einem Gewicht von 3 000 t und einer Stellplatzkapazität von 850 TEU bauen.
- (4) Die Werft verfügt über vier Hallen und zwei Kaianlagen (ein dritter Kai befindet sich im Bau). Nach den vorliegenden Angaben werden die Schiffe in Sektionen in Halle 3 gebaut. Die Sektionen werden ins Freie gebracht und zu Modulen zusammenschweißt. Die Module werden in Halle 1 transferiert, wo sie zu Schiffen zusammengebaut werden. Die gefertigten Schiffsneubauten werden zum Hebewerk transportiert und dort zu Wasser gelassen. Die Ausrüstung der Schiffe erfolgt an Kai 1, der für Schiffe mit einer Länge bis zu 140 m ausgelegt ist. Das Handling der Ausrüstungskomponenten erfolgt mit einem 50 t Kaikran und einem 8 t Baukran, die gemeinsam auf der Kaikranbahn verkehren.
- (5) Zusätzlich zu den eigenen Schiffen übernimmt die Rolandwerft die Ausrüstung von Schiffen der Peene-Werft. Dies erfolgt ebenfalls an Kai 1, wo das zweite Schiff längsseits des unmittelbar am Kai liegenden Schiffes festgemacht wird. Nach deutschen Angaben ist dieses Verfahren kompliziert, aufwendig und unrentabel: Die westerseitig liegende zweite Schiffseinheit liegt nicht im Arbeitsbereich der Kaikrane, was bedeutet, dass teure Schwimm- oder Autokrane gemietet werden müssen; der Materialtransport muss über das Deck des landseitig liegenden Schiffes mit zusätzlichen Hebezeugen erfolgen; Leitungen für Strom und technische Gase kreuzen das landseitig liegende Schiff, die Dockliftanlage ist für den gesamten Zeitpunkt blockiert und die Ausrüstungsarbeiten auf dem landseitig liegenden Schiff werden massiv behindert. Deutschland hat außerdem dargelegt, dass das westerseitige Schiff die im Fahrwasser fahrenden Schiffe behindere.

2. Die Investitionsvorhaben

- (6) Gefördert werden sollen Investitionen in die Hallen 1 und 3, in Kaianlage 1 und in den Bau eines zusätzlichen Kais. Ein Teil der Investitionen wurde 2004 getätigt. Weitere Investitionen sind in den Jahren 2005 und 2006 geplant.

Halle 1

- (7) Halle 1 soll um 55 m verlängert werden. Wie der Kommission mitgeteilt wurde, muss derzeit ein Großteil der Schiffbauarbeiten im Freien durchgeführt werden. Nach Abschluss der Investition können fast die gesamten

Arbeiten in der Halle erfolgen. Die Bauarbeiten haben noch nicht begonnen.

Halle 3

- (8) In Halle 3 sind die Anlagen für den Bau der Sektionen untergebracht. Das Hallentor wies nur eine Breite von 17,4 m auf, während die von der Rolandwerft gebauten Schiffe normalerweise eine Breite von 22,2 m haben. Folglich mussten die Sektionen quer in der Halle gebaut werden, damit sie durch das Tor transportiert werden können. Danach mussten die Sektionen um 90° gedreht werden, um sie zum Zusammenschweißen an ihre Nachbarsektionen anzufügen zu können. Hierzu wurden Autokrane eingesetzt, was zeitraubend und kostenintensiv ist. Wegen des engen Hallentors war auch die Länge der Sektionen beschränkt, so dass die Rolandwerft gezwungen war, eine größere Zahl von Sektionen zu bauen, die dann zusammengefügt wurden. Um dieser Lage abzuhelfen, musste das Hallentor verbreitert werden. Dieser Teil des Projekts wurde 2004 durchgeführt.
- (9) Ebenfalls 2004 wurde die Halle in nordöstlicher Richtung verlängert. In diesem Teil der Halle werden die Sektionen zu Modulen zusammenschweißt. Durch die Verlängerung können Schweißarbeiten nun in der Halle durchgeführt werden, d.h. witterungsunabhängig. Die Kranbahn wurden in den neuen Teil der Sektionsbauhalle verlängert.
- (10) Die einzelnen Sektionen wurden auf Kielblockträgern gebaut und auf ihnen zum Zusammenfügen weitertransportiert. Da die Rolandwerft seit den Investitionen 1999 größere Schiffe baut, entspricht das alte Kielblockträgersystem nach deutschen Angaben nicht mehr dem technischen Stand. Außerdem müssen die Sektionen beim Zusammenfügen akkurat ausgerichtet werden. Vor der Investition wurde hierzu ein Autokran eingesetzt, was zeit- und kostenaufwendig war. Deshalb investierte die Werft 2004 in moderne hydraulisch verstellbare Kielblockträger, was die Ausrichtung der Sektionen erheblich vereinfacht hat.
- (11) Ein weiteres Investitionsvorhaben, das im August 2005 in Angriff genommen wurde, betrifft die Verlängerung der Halle 3 in südöstlicher Richtung und dient ebenfalls dem Ziel, dass Arbeiten nicht mehr im Freien durchgeführt werden müssen.

Kranbahnverlängerung am Kai 1

- (12) Das Investitionsvorhaben sieht ferner die Verlängerung der Kranbahn an Kai 1 um 96 m vor. Kai 1 hat eine Länge von 200 m. Vor der Verlängerung konnte nur etwa die Hälfte des Schiffes mit einem Kran erreicht werden. Für die andere Hälfte musste die Rolandwerft einen teuren Autokran einsetzen. Die Kranbahn wurde so verlängert, dass die Schiffe während ihrer Ausrüstungszeit komplett vom Kran bedient werden können. Diese Investition wurde ebenfalls 2004 getätigt. Deutschland bestätigte, dass die Verlängerung der Kranbahn nicht dazu genutzt wird, größere Schiffe zu bauen.

Anschaffung von Schweißautomaten

- (13) 2004 wurde auch in moderne Schweißautomaten investiert; damit können die anfallenden Schweißarbeiten automatisch und schneller durchgeführt werden.

Bau eines dritten Kais und Anschaffung eines neuen Kranes

- (14) Das Investitionsprogramm für die Jahre 2005 und 2006 sieht den Bau eines zusätzlichen Ausrüstungskais vor; hierzu soll Kai 1 um ca. 180 m verlängert werden. Wie Deutschland erläuterte, soll mit der geplanten Verlängerung die unrentable Ausrüstung von zwei Schiffseinheiten an nur einem Kai beendet werden. Für den Bau des Ausrüstungskais sind u.a. folgende Maßnahmen erforderlich: Ausbaggerung des Bodens auf der Seeseite, Auffüllung des Geländes auf der Landseite und Anbindung an das Straßennetz. Des Weiteren muss die Kranbahn auf Kai 1 um ca. 50 % verlängert, ein zusätzlicher 50 t-Kran angeschafft und installiert und die Medienversorgung sichergestellt werden. Die diesbezüglichen Arbeiten begannen im August 2005.
- (15) Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 13 Mio. EUR und lassen sich wie folgt aufschlüsseln:

	EUR
1. Verlängerung von Halle 1	3 790 000
2. Verlängerung von Halle 3 in nordwestlicher Richtung, Verlängerung der Kranbahn in Halle 3, Verbreiterung des Hallentors	1 200 000
3. Verlängerung der Halle 3 in südöstlicher Richtung	1 070 000
4. Anschaffung von Kielblockträgern	1 600 000
5. Anschaffung von Schweißautomaten	300 000
6. Verlängerung der Kranbahn auf Kai 1	400 000
7. Bau eines dritten Kais	2 840 000
8. Anschaffung eines neuen Krans	1 800 000
INSGESAMT	13 000 000

- (16) Nach deutschen Angaben führen die Investitionen zur Schaffung von 35 Arbeitsplätzen auf der Rolandwerft. Ein Teil der Fertigungsarbeiten wird derzeit an ein Stahlunternehmen in Stettin vergeben, das Vorschiffssektionen für die Rolandwerft produziert. Nach Abschluss der Investitionen können diese Unteraufträge wieder auf der Rolandwerft abgearbeitet werden.

3. Geplante Beihilfe

- (17) Die Beihilfe wird auf Grundlage einer genehmigten Regionalbeihilferegelung^(?) gewährt. Die zuwendungsfähigen Kosten des Projekts entsprechen den Gesamtkosten, die sich auf 13 Mio. EUR belaufen. Deutschland beabsichtigt, eine staatliche Beihilfe in Höhe von 1,56 Mio. EUR zu gewähren, was 12 % der gesamten Investitionskosten entspricht. Die Beihilfe wurde noch nicht ausbezahlt.
- (18) Bewilligt wird die Beihilfe vom Land Niedersachsen über die NBank Hannover.

^(?) Gemeinschaftsaufgabe ‚Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur‘ — 34. Rahmenplan.

III. WÜRDIGUNG

3.1. Staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag

- (19) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Nach ständiger Rechtsprechung der Gerichte der Europäischen Union wird der Handel beeinträchtigt, wenn das begünstigte Unternehmen einer Wirtschaftstätigkeit nachgeht, in deren Rahmen Handel zwischen Mitgliedstaaten stattfindet.
- (20) Der Zuschuss wird vom Land Niedersachsen gewährt und ist somit dem Staat zuzuordnen. Der Zuschuss verschafft dem Unternehmen einen Vorteil, den es auf dem Markt nicht erlangt hätte. Die Rolandwerft betätigt sich im Bau von Seeschiffen. Da diese Produkte gehandelt werden, droht die Maßnahme den Wettbewerb zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten. Folglich stellt der Zuschuss eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar und muss entsprechend gewürdigt werden.

3.2. Freistellung nach Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag

- (21) Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag sehen Ausnahmen vom allgemeinen Beihilfiverbot in Absatz 1 vor.
- (22) Zur Beurteilung von Beihilfen an die Schiffbauindustrie, hat die Kommission ‚Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau‘^(?) erlassen. Im Sinne dieser Rahmenbestimmungen bezeichnet der Ausdruck ‚Schiffbau‘ den Bau in der Gemeinschaft von ‚seegängigen Handelsschiffen mit Eigenantrieb‘. Die Geschäftstätigkeit der Rolandwerft fällt unter diese Definition; folglich ist die fragliche Beihilfe im Lichte der Rahmenbestimmungen für den Schiffbau zu würdigen. Der Kommission liegen keine derzeit Hinweise darauf vor, dass die Rolandwerft auch Fischereifahrzeuge herstellen würde. Nach den Leitlinien für die Prüfung staatlicher Beihilfen im Fischerei- und Aquakultusektor^(*) dürfen Hersteller von Fischereifahrzeugen keine staatlichen Beihilfen erhalten.
- (23) In Randnr. 26 der Rahmenbestimmungen heißt es, dass *Regionalbeihilfen für den Schiffbau, die Schiffsreparatur oder den Schiffsumbau nur dann für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden*, wenn die Beihilfen für Investitionen zur Sanierung oder Modernisierung bestehender Werften gewährt werden, die nicht mit deren finanzieller Umstrukturierung verknüpft sind, um die Produktivität der vorhandenen Anlagen zu erhöhen.
- (24) Die Beihilfeintensität darf in Regionen gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag nicht mehr als 12,5 % betragen bzw. die anwendbare Höchstgrenze für Beihilfen nicht überschreiten, wobei der niedrigere Wert maßgeblich ist. Darüber hinaus ist die Beihilfe auf die förderfähigen Ausgaben gemäß der Definition in den anwendbaren Gemeinschaftsleitlinien für Regionalbeihilfen zu beschränken^(?).

^(?) ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 1.

^(*) ABl. C 229 vom 14.9.2004, S. 5.

^(?) ABl. C 79 vom 10.3.1998, S. 9.

3.2.1. Erhöhung der Produktivität vorhandener Anlagen

- (25) Wie oben zitiert, sind Beihilfen für den Schiffbau auf Investitionen in die Sanierung und Modernisierung bestehender Werften beschränkt, deren Ziel es ist, die Produktivität vorhandener Anlagen zu erhöhen.

Bau einer zusätzlichen Kaianlage

- (26) Zum Bau eines dritten Kais einschließlich der Anschaffung eines weiteren Krans bringt Deutschland vor, es handle sich nicht um eine neue Anlage, sondern lediglich um die Verlängerung einer vorhandenen Anlage. Nach deutschen Angaben gibt es derzeit zwei parallel angeordnete Schiffs-liegeplätze an Kai 1. Nach der Investition sei nicht beabsichtigt, weiterhin Neubauten in der zweiten Reihe auszurüsten. Folglich werde die Investition nicht die Zahl der Liegeplätze erhöhen, sondern durch eine günstigere Anordnung der Liegeplätze die Produktivität steigern.
- (27) Nach Auffassung der Kommission muss die Frage, ob eine Investition eine vorhandene Anlage oder eine neue Anlage betrifft, einige spezifische Faktoren, die in Rdnr. 3 der Rahmenbestimmungen dargelegt sind, berücksichtigen. Zu diesen Faktoren zählen überschüssige Kapazitäten, niedrige Preise und Verfälschungen des Handels auf dem Weltschiffbaumarkt. Neue Anlagen können zu Kapazitätssteigerungen führen. Staatliche Beihilfen für solche Investitionen könnten daher dem grundlegenden Ziel der Rahmenbestimmungen zuwiderlaufen, wonach zu berücksichtigen ist, dass der Schiffbausektor regelmäßig mit Phasen der Überkapazität konfrontiert gewesen ist.
- (28) Die Kommission bezweifelt, dass der Bau eines weiteren voll ausgestatteten Ausrüstungskais als Investition in eine vorhandene Anlage und somit als förderfähige Investition angesehen werden kann. Anhand der vorliegenden Informationen bezweifelt die Kommission, dass der bestehende zweite ‚Schiffsliegeplatz‘ als vorhandene ‚Anlage‘ angesehen werden kann, die lediglich verlegt wird. Auch fehlen bis jetzt Angaben dazu, wie häufig Schiffe tatsächlich in der zweiten Reihe ausgerüstet werden. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass nach Auskunft Deutschlands die Ausrüstung parallel angeordneter Schiffseinheiten zeitaufwendig und unrentabel ist. Dem zweiten ‚Schiffsliegeplatz‘ fehlen grundlegende Ausrüstungskomponenten wie ein Kaikran. Anhand der vorliegenden Informationen hat die Kommission daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel, dass ein zusätzlicher Kai nicht als neue Anlage zu betrachten ist.

Weitere Investitionsmaßnahmen

- (29) Die Kommission geht zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass es sich bei der Verlängerung der Schiffshallen um vorhandene Anlagen handelt. Vorbehaltlich einer entsprechenden Bestätigung durch die deutschen Behörden wird angenommen, dass diese Maßnahmen *de facto* nicht zum Bau einer zusätzlichen Halle führen. Die Verlängerung zielt lediglich darauf ab, dass Schiffbautätigkeiten, die bisher im Freien erfolgten, nunmehr in der Halle ausgeführt werden. Darüber hinaus bezweifelt die Kommission nicht, dass auch folgende Maßnahmen vorhandene Anlagen betreffen: Verbreiterung des Hallentors, Verläng-

erung der Kranbahn in Halle 3 und auf Kai 1, Modernisierung des Zielblockträgersystems und der Schweißanlagen.

- (30) Die Kommission geht davon aus, dass diese Investitionen darauf ausgerichtet sind, die Produktivität vorhandener Anlagen zu erhöhen. Die Verlängerung der Hallen hat vermutlich keine wirklich signifikante Auswirkung auf die Produktivität, doch dürfte dennoch in gewissem Ausmaß eine Beschleunigung der Arbeiten erzielt werden, da die Arbeiten nunmehr witterungsunabhängig durchgeführt werden können. Die Verbreiterung des Tors in Halle 3 wird sich nachhaltig auf die Produktivität auswirken, da sie zu einer spürbaren Kostensenkung führt: die Sektionen müssen nicht mehr um ihre vertikale Achse gedreht werden und es können wesentlich größere Sektionen gefertigt werden. Das gleiche gilt für (i) die Verlängerung der Kranbahn in Halle 3 und am Kai 1, wodurch der kostspielige Einsatz von Autokränen eingespart werden kann; (ii) die Anschaffung hydraulisch verstellbarer Kielblockträger, wodurch das manuelle Ausrichten der einzelnen Sektionen mit Hilfe von Autokränen überflüssig wird und (iii) die Anschaffung von Schweißautomaten, wodurch der durch manuelles Schweißen erforderliche Zeit- und Kostenaufwand verringert werden kann.

3.2.2. Auswirkungen der Investitionen auf die Kapazität

- (31) Die Kommission bezweifelt, dass das Investitionsvorhaben der Rolandwerft zu keiner Kapazitätserweiterung führt und hat Bedenken, ob eine solche Kapazitätserweiterung mit den Rahmenbestimmungen für den Schiffbau und dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.
- (32) In Rdnr. 3 a) der Rahmenbestimmungen für den Schiffbau heißt es, dass überschüssige Kapazitäten und niedrige Preise schiffbauspezifische Faktoren sind, welche die Kommission in ihrer Politik der Beihilfenkontrolle berücksichtigen sollte. Seit Anfang der 90er Jahre bis vor kurzem war der fortdauernde Kapazitätsüberhang im Schiffbau einer der Hauptgründe für niedrige Preise, die sogar in nachfragestarken Zeiten anhielten. Die Kommission weist darauf hin, dass die Schiffbauindustrie von ihrer Natur her zyklisch ist und dass die gegenwärtige Weltmarktsituation von einem hohen Neuauftragsniveau, höheren Preisen und, wenn überhaupt, geringer freier Kapazität gekennzeichnet ist. Es sollten jedoch auch Prognosen angemessen berücksichtigt werden, die steigende Überkapazitäten, v.a. infolge von Investitionen in China und anderen asiatischen Ländern, vorhersagen.
- (33) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass sie die Auswirkung einer geförderten Investition auf die Kapazitätssituation einer Werft untersuchen sollte. Das Ausmaß, mit dem eine solche mögliche Kapazitätzunahme den Wettbewerb auf dem Markt zu verfälschen droht, muss von der Kommission bei der Bestimmung der Vereinbarkeit der betroffenen Beihilfe mit den Rahmenbestimmungen für den Schiffbau sorgfältig geprüft werden. In allen bisher von der Kommission untersuchten Fällen konnte sie zunächst ausdrücklich ausschließen, dass die fragliche Investition zu einer Kapazitätssteigerung führt, bevor sie die Beihilfe genehmigt hat ⁽⁶⁾.

⁽⁶⁾ Siehe z.B. C 23/2001 Flender Werft Lübeck, ABl. L 203, 12.8.2000, S. 60; N 306/2002 Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH & Co. KG (Deutschland), ABl. C 277, 14.11.2002, S. 2; N 383/2002 Neorion Shipyards, ABl. C 6, 10.1.2004, S. 21; N 617/2003 Lamda-Werft, ABl. C 24, 29.1.2005, S. 5.

- (34) Die Kapazität einer Werft wird durch den potenziellen Output definiert, d.h. die Produktion, die mit den vorhandenen Anlagen unter normal günstigen Bedingungen erzielt werden kann. Eine Werft besteht aus mehreren Anlagen (Paneelfertigung, Kran- und Dockanlagen, Hebelifte usw.). Einige dieser Anlagen werden als technische Engpässe (sog. ‚bottlenecks‘) der Werft betrachtet, die effektiv die Kapazität bestimmen. Die Kapazität wird normalerweise in CGT (gewichtete Bruttotonnage) gemessen.
- (35) Deutschland hat bis jetzt keine genauen Angaben zu den werftspezifischen Engpässen oder den Auswirkungen der geplanten Investitionen auf die Kapazität der Rolandwerft vorgelegt.
- (36) Nach Auffassung der Kommission führen Investitionen in Werftbereiche, die nicht als technische Engpässe gelten, in der Regel zu keiner Kapazitätserweiterung. Allerdings ist die Kommission ohne diesbezügliche Angaben nicht in der Lage feststellen, welche Werftbereiche hiervon betroffen wären.
- (37) Nach einer vorläufigen Würdigung dürften die Verlängerung der Kranbahn in Halle 3 und an Kai 1 keine Kapazitätserweiterung nach sich ziehen: Dieselben Arbeiten werden derzeit mit Hilfe teurer angemieteter Autokräne ausgeführt. Ein kostengünstigeres und besser angepasstes Kransystem hat keinen oder höchstens sehr geringen Einfluss auf das Bautempo. Wie Deutschland bestätigte, bleiben die anderen Parameter, z.B. die Länge der Schiffe unverändert. Eine etwaige geringfügige Kapazitätserhöhung fällt daher kaum ins Gewicht.
- (38) Bei den nachstehenden Maßnahmen hält es die Kommission für notwendig zu überprüfen, ob sie sich auf die Kapazität auswirken könnten:
- Verlängerung der Hallen 1 und 3: Die zuvor im Freien ausgeführten Arbeiten können nun in der Halle erfolgen. Die Kommission hält eine Überprüfung für notwendig, ob diese Maßnahme die Arbeiten beschleunigt. Obwohl das Hauptziel dieser Investition die Verbesserung der Produktivität der Anlagen zu sein scheint, kann die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausschließen, dass die Investition auch zu Kapazitätserhöhungen führt. Gleichwohl ist die Kommission auf Grundlage der vorhandenen Informationen nicht in der Lage einzuschätzen, welche Zeitersparnis dies zur Folge hat und wie stark infolgedessen die Auswirkungen auf die Kapazität der Werft sind.
 - Verbreiterung des Hallentors: Die Tatsache, dass größere Sektionen gefertigt werden können und nicht mehr gedreht werden müssen, könnte sich auf das Bautempo auswirken und der Rolandwerft ermöglichen, mehr Schiffe zu bauen.
 - Anschaffung hydraulisch verstellbarer Zielblockträger und von Schweißautomaten: Das automatisch verstellbare Zielblocksystem und der Einsatz von Schweißautomaten dürfte das Zusammenfügen der Sektionen weiter beschleunigen und könnte die Rolandwerft in die Lage versetzen, mehr Schiffe zu bauen.
- Bau eines dritten Kais einschließlich Anschaffung eines zusätzlichen Kranes: neben der Tatsache, dass nach gegenwärtiger Auffassung der Kommission nicht ausgeschlossen werden kann, dass der dritte Kai als eine neue Anlage zu betrachten ist, dürfte der dritte Kai auch zu einer deutlichen Kapazitätserweiterung führen. Obwohl nach Ausführungen Deutschlands in der zweiten Reihe keine Schiffe mehr gebaut würden, ermöglicht der zweite Kai eine beschleunigte Fertigung und könnte dazu beitragen, dass innerhalb eines gegebenen Zeitraums mehr Schiffe gebaut werden. Außerdem scheint es keine technischen Hindernisse zu geben, die die Werft davon abhalten würden, gleichzeitig am dritten Kai und parallel in zwei Reihen Schiffe zu bauen.
- (39) Damit die Kommission die Auswirkung der Investition auf die Kapazität der Werft und die Vereinbarkeit hiervon mit dem Gemeinsamen Markt beurteilen kann, müssen der Kommission weitere Informationen, insbesondere zu den Auswirkungen der verschiedenen Investitionen, den technischen Engpässen der Werft, der Marktlage und -aussichten übermittelt werden. Die Kommission wird die Auswirkung des Vorhabens als ganzes auf die Kapazität der Werft würdigen.

IV. ENTSCHEIDUNG

- (40) Aus den dargelegten Gründen bezweifelt die Kommission, dass die geplante Regionalbeihilfe an die Rolandwerft den Voraussetzungen der Rahmenbestimmungen für Regionalbeihilfen an den Schiffbau entspricht. Folglich bestehen Bedenken zur Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt.

Daher fordert die Kommission die Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens ihre Stellungnahme abzugeben und alle für die Würdigung der Beihilfe sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Sie bittet die deutschen Behörden, dem potenziellen Beihilfeempfänger unmittelbar eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.

Die Kommission teilt der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie die Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung im *Amtsblatt der Europäischen Union* von der Beihilfe in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle vorerwähnten Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung ihre Stellungnahme abzugeben.“