

**ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION****vom 27. November 2002****über die staatliche Beihilfe, die Deutschland zugunsten der Doppstadt GmbH gewährt hat***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002) 4482)***(Nur der deutsche Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2003/282/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln <sup>(1)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

**I. VERFAHREN**

- (1) Mit Schreiben vom 5. Oktober 1999 setzte Deutschland die Kommission gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag von der Umstrukturierungsbeihilfe für die Privatisierung der ehemaligen LandTechnik Schönebeck GmbH zugunsten von Ferdinand Doppstadt in Kenntnis. Das Unternehmen wurde im Mai 1999 in Doppstadt GmbH umbenannt.
- (2) Die Kommission hat Deutschland mit Schreiben vom 1. August 2000 von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.
- (3) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht <sup>(2)</sup>. Die Kommission hat die Beteiligten zur Äußerung zu der betreffenden Beihilfe aufgefordert.
- (4) Die Kommission hat keine Stellungnahmen von Beteiligten erhalten.

<sup>(1)</sup> ABl. C 278 vom 30.9.2000, S. 17.

<sup>(2)</sup> Vgl. Fußnote 1.

- (5) Die Doppstadt GmbH ist eine Auffanggesellschaft, die aus der ehemaligen LandTechnik Schönebeck GmbH (LTS) und ihrer hundertprozentigen Tochtergesellschaft GS Fahrzeug- und Systemtechnik GmbH hervorging. Die LTS gehörte zu einer Gruppe von acht Unternehmen in den neuen Bundesländern, aus denen bei der Erstprivatisierung im Jahr 1994 die EFBE Verwaltungs GmbH & Co. Management KG, jetzt Lintra Beteiligungsholding GmbH, hervorging. Da das ursprüngliche Privatisierungskonzept im Dezember 1996 scheiterte, beschloss die Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) im Januar 1997, die Umstrukturierung der potenziell lebensfähigen Lintra-Tochtergesellschaften fortzusetzen, um diese Unternehmen auf einen Wiederverkauf vorzubereiten. Da LTS Beihilfen erhalten hatte, die im Rahmen der anderen angemeldeten Umstrukturierungsbeihilfe zu beurteilen waren, wurde der Fall als nicht notifizierte Beihilfe registriert. Über die an die LTS über die Lintra Beteiligungsholding GmbH ausgezahlte Beihilfe hat die Kommission in ihrer Entscheidung über die Beihilfe an die Lintra Beteiligungsholding GmbH entschieden <sup>(3)</sup> (Entscheidung Lintra).

**II. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHLIFE**

- (6) Bei der Beihilfeempfängerin, der Doppstadt GmbH, handelt es sich um eine Auffanggesellschaft, die aus der ehemaligen LandTechnik Schönebeck GmbH (LTS) und ihrer hundertprozentigen Tochtergesellschaft GS Fahrzeug- und Systemtechnik GmbH hervorgegangen ist.
- (7) Am 10. Mai 1999 wurde das operative Geschäft der LTS und der GS auf eine neue Gesellschaft mit einem Stammkapital von 25 641 EUR <sup>(4)</sup> übertragen. Am glei-

<sup>(3)</sup> Entscheidung 2001/673/EG der Kommission vom 28. März 2001 über die von Deutschland gewährte staatliche Beihilfe zugunsten von EFBE Verwaltungs GmbH & Co. Management KG (jetzt Lintra Beteiligungsholding GmbH, gemeinsam mit Zeitzer Maschinen, Anlagen Geräte GmbH, LandTechnik Schlüter GmbH, ILKA MAFA Kältetechnik GmbH, Motoren- und Systembautechnik GmbH, SKL Spezialapparatebau GmbH, Magdeburger Eisengießerei GmbH, Saxonia Edelmetalle GmbH und Gothaer Fahrzeugwerk GmbH), (ABl. L 236 vom 5.9.2001, S. 3).

<sup>(4)</sup> In Euro angegebene Werte enthalten umrechnungsbedingte Aufrundungen (Umrechnungsfaktor 1,95).

chen Tag wurden die Gesellschaftsanteile auf Ferdinand Doppstadt übertragen. Diese Gesellschaft trägt den Namen Doppstadt GmbH. Anschließend wurden die LTS und die GS aufgelöst.

- (8) Die Doppstadt GmbH hat ihren Sitz in Schönebeck, Sachsen-Anhalt. Sie produziert Trägerfahrzeuge unterschiedlicher Leistungsklassen, Umwelttechnik, Feldhäcksler und Systemkomponenten. Im Mai 2002 hatte sie 305 Beschäftigte.
- (9) Der Investor, Ferdinand Doppstadt, wurde auf der Grundlage einer Anfang 1999 durchgeführten offenen Ausschreibung ausgewählt. Es gab 21 interessierte Unternehmen. Dies war das beste Gebot im Rahmen der Verhandlungen mit den Interessenten. Der Kaufpreis für das neugegründete Unternehmen betrug 25 641 EUR.
- (10) Der Investor ist operativer Leiter einer Gruppe von sieben Unternehmen, die im Bereich Fahrzeuge, Kundendienst und Auslandsvertrieb tätig sind. Vor der Übernahme waren in seinen Unternehmen insgesamt 38 Arbeitnehmer beschäftigt.

### 1. Die Umstrukturierung

- (11) Ursprünglich sollte der Umstrukturierungszeitraum von Mai 1999 bis Ende Dezember 2002 dauern. Der ursprüngliche Umstrukturierungsplan sah Investitionen und Umstrukturierungsmaßnahmen im Wert von 39,722 Mio. EUR (unter Einbeziehung öffentlicher Mittel) vor. Die Investitionen haben vor allem den Ersatz veralteter Maschinen und Werkzeuge, die Steigerung der Qualität und Flexibilität des Produktionsprozesses und die Einhaltung von Umweltnormen zum Ziel.
- (12) Der Investor erhöht das Stammkapital der Gesellschaft bis zum 31. Dezember 2002 auf 10,25 Mio. EUR und stattet die Gesellschaft mit dem notwendigen Betriebskapital von mindestens 14 Mio. EUR aus.

- (13) Ziel der Umstrukturierung ist den übermittelten Informationen zufolge die Vervollständigung und systematische Ausweitung der Produktpalette von Doppstadt. Ein wesentliches Element des Umstrukturierungsplans ist die Nutzung der Synergien der Doppstadt-Unternehmensgruppe durch den Vertrieb der Fahrzeugauswahl unter dem etablierten Markennamen Doppstadt. Die künftige Strategie sieht eine Konzentration auf den Kommunalbereich und eine Positionierung der Doppstadt GmbH als Anbieter eines kompletten Satzes von Trägerfahrzeugen vor. Ferner sollen nach dem neuen Plan bis zu 25 % der Produktionskapazitäten für die Ausführung von Unteraufträgen der Doppstadt Calbe GmbH genutzt werden. Die Nutzung der übrigen Kapazitäten soll durch die Produktion von Modellen in der jetzigen und in weiterentwickelten Versionen sowie von neuen Produkten sichergestellt werden. Ferner wurde erklärt, dass 25 % des künftigen Umsatzes über die Verlagerung der Fertigung aus den in Velbert und Calbe ansässigen Unternehmen realisiert werden sollen.
- (14) Der Vertrieb der Produkte soll mit Unterstützung der DVG Doppstadt Vertriebsgesellschaft GmbH unter Nutzung des vorhandenen Vertriebsnetzes in Deutschland und im Ausland erfolgen. Es wird mit einem Absatzvolumen von mindestens 500 Einheiten des Hauptprodukts — des Spezialträgerfahrzeugs TRAC (im Folgenden: „Trac“) — gerechnet, und bis zum Ende der Umstrukturierung wird eine jährliche Absatzsteigerung in Höhe von 10 bis 15 % prognostiziert.
- (15) Die Prognose für die künftige Geschäftsentwicklung der Gesellschaft ging für das Jahr 2002 von einem positiven Ergebnis in Höhe von [...]\*(\*) Mio. EUR bei einem Umsatz von [...]\* Mio. EUR aus. Für 2003 belief sich die Gewinnprognose auf [...]\* Mio. EUR bei einem Umsatz von [...]\* Mio. EUR.
- (16) Der Absatz der Doppstadt GmbH teilte sich im Jahr 2000 wie folgt auf: Deutschland [...]\*, Gemeinschaft Unabhängiger Staaten [...]\*, Westeuropa [...]%.
- (17) Im Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens (Einleitungsbeschluss) wurde die Finanzierung des Umstrukturierungsplans von der Kommission wie folgt ermittelt:

(\*) Teile dieses Textes wurden ausgelassen, um zu gewährleisten, dass keine vertraulichen Informationen bekannt gegeben werden; diese Teile sind durch eckige Klammern und ein Sternchen gekennzeichnet.

(in Mio. EUR)

Kosten		Finanzierung		
		BvS/Land		Investor
Investitionen	27,13	Genehmigte Regelungen:		6,934
		GA-Mittel <sup>(5)</sup>	8,14	
		Investitionszulage <sup>(6)</sup>	5,42	
		Zuschuss Land Sachsen-Anhalt	12,079	
Umstrukturierungskosten	12,58			
Verlustausgleich	6,4	BvS-Zuschuss	13,552	
Betriebskapital	6,685	BvS	2,6	14,07
Ursprüngliche Produktionsanlagen	6,6	BvS	6,6	
Forderungsverzicht	5,415	BvS	5,415	
Gesamtsumme	74,901		53,896	21,004
			= 72 %	= 28 %

NB: Die Tabelle enthält gerundete Werte und ist nicht arithmetisch korrekt.

<sup>(5)</sup> 27. Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. Staatliche Beihilfe C 84/98, genehmigt durch eine Entscheidung der Kommission vom 21. April 1999, die Deutschland mit Schreiben SG(1999) 03472 vom 17. Mai 1999 bekannt gegeben wurde.

<sup>(6)</sup> Investitionszulagengesetz 1996, staatliche Beihilfe N 494/A/95; die Entscheidung wurde Deutschland mit Schreiben SG(96) 3794 vom 11. April 1996 bekannt gegeben.

(18) Zusätzlich zu der in der Tabelle aufgeführten Finanzierung wurde von Deutschland ein Beitrag von 2,8 Mio. EUR zu den Personalkosten in die Finanzierung der Umstrukturierung einbezogen. Dieser Beitrag ergibt sich aus dem teilweisen Lohn- und Gehaltsverzicht der Mitarbeiter der Doppstadt GmbH während des Umstrukturierungszeitraums.

## 2. Einleitungsbeschluss nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag

(19) Im Einleitungsbeschluss stellte die Kommission fest, dass der Investor F. Doppstadt nicht über frühere Erfahrungen im Bereich Trägerfahrzeuge und nur über begrenzte finanzielle Mittel verfügte. Die Kommission stellte ferner fest, dass die ihr vorliegenden Informationen zu den relevanten Märkten nicht ausreichten, um ihr die Schlussfolgerung zu gestatten, dass die recht ehrgeizigen Verkaufsziele, auf denen die langfristige Rentabilität des Unternehmens beruhte, realistisch und plausibel wären. Daher hegte die Kommission Zweifel daran, dass der Umstrukturierungsplan die langfristige Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen vermag.

(20) Im Einleitungsbeschluss stellte die Kommission ferner fest, dass sie nicht über ausreichende Informationen verfüge, um auszuschließen, dass der LTS im Jahr 1997 gewährte Verzicht in Höhe von 5,3 Mio. EUR als Beihilfe für die laufende Umstrukturierung anzusehen sei. Aus diesem Grund wurde er im Einleitungsbeschluss als Teil der Finanzierung der Umstrukturierung berücksichtigt. Folglich wurde festgestellt, dass der Anteil der öffentlichen Finanzierung bei 53,896 Mio. EUR liegt, was 72 % der Gesamtkosten entspricht. Der Beitrag des Begünstigten beläuft sich auf 21,004 Mio. EUR bzw. 28 % der Gesamtkosten. Daher hegte die Kommission zum Teil Zweifel daran, dass der Beitrag des Investors als erheblich gelten kann, wie die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien es vorschreiben.

(21) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass die geplante Umstrukturierung hauptsächlich aus Investitionen bestehen würde. Von den insgesamt 39,732 Mio. EUR für Umstrukturierungsmaßnahmen würden 27,133 Mio. EUR (69 %) auf Investitionen entfallen. Dies deutet darauf hin, dass das Projekt vom Charakter her wohl eher der Finanzierung einer Neuinvestition als

einer Umstrukturierung entspricht. In diesem Fall ergeben sich Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe. Ist das Projekt als Neuinvestition und nicht als Umstrukturierung anzusehen, so müsste die Beihilfeintensität des Vorhabens die regionale Höchstgrenze einhalten.

- (22) Ferner erinnerte die Kommission daran, dass sich aus der abschließenden Entscheidung in der noch anhängigen Sache C 41/99 betreffend die Lintra Beteiligungsholding GmbH weitere Forderungen an die ehemalige LTS ergeben könnten, die den Kosten des gegenwärtigen Umstrukturierungsplans zugerechnet werden müssten. Solche zusätzlichen Forderungen seien bei der Beurteilung der Fähigkeit des Umstrukturierungsplans zur Sicherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens und der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe zu berücksichtigen.

### III. BEMERKUNGEN DEUTSCHLANDS

- (23) Mit Schreiben vom 6. November 2000 übermittelte Deutschland seine Bemerkungen zum Einleitungsbeschluss. Mit Schreiben vom 21. September 2001 informierte Deutschland die Kommission über Änderungen des Umstrukturierungsplans. Die Bemerkungen Deutschlands werden nachfolgend wiedergegeben:

#### 1. Aus der Entscheidung Lintra resultierende Verbindlichkeiten

- (24) Was mögliche weitere Forderungen an die ehemalige LTS betrifft, die im Rahmen des vorliegenden Verfahrens zu berücksichtigen sind, verweist Deutschland auf seine in der Sache C 41/99 betreffend die Lintra Beteiligungsholding GmbH eingereichte Stellungnahme. Die Stellungnahme hat die Forderungen von Lintra gegenüber der LTS<sup>(7)</sup> in Höhe von insgesamt 4 088 648,54 EUR zum Gegenstand. Diese Forderungen wurden von der LTS in Liquidation beglichen.

#### 2. Qualifizierung des Projekts als Umstrukturierung

- (25) Was den Charakter der Privatisierung der ehemaligen LTS als Umstrukturierung anbetrifft, erklärt Deutschland, dass der Umstrukturierungsplan alle in den Leitlinien vorgesehenen Kriterien erfüllt. Der neue Investor hat das Geschäft der LTS/GS, die seit 1999 in Liquidation war, ohne Unterbrechung fortgeführt. Die erste Umstrukturierungsmaßnahme war die Gründung der Auffanggesellschaft Doppstadt GmbH, die die Geschäfte der zwei Vorgesellschaften wie folgt fortführte:

- mit zunächst 192 der ursprünglich 260 Mitarbeiter,
- mit dem identischen Auftragsbestand,

- mit den bestehenden Verträgen mit denselben Lieferanten,
- mit demselben Produktionsvolumen und einer geänderten Produktpalette,
- mit derselben bestehenden Produktionsstätte,
- mit denselben Prozessen sowie Rohstoffen und Vorräten
- sowie unter denselben technischen Bedingungen.

- (26) Das Unternehmen wurde daher zunächst unter denselben unrentablen Bedingungen fortgeführt, die bestanden, als die Vorgesellschaften in Liquidation gingen. Gleichzeitig wurde der vom Käufer erstellte Umstrukturierungsplan schrittweise ausgeführt.

- (27) Den Angaben Deutschlands zufolge umfasst der Umstrukturierungsplan folgende Maßnahmen:

#### a) Interne Maßnahmen:

- Belegschaft: Ausbildung der übernommenen Mitarbeiter, Zukunftsvorsorge durch Ausweitung der Ausbildungsmaßnahmen;
- Vertrieb: Integration in das vorhandene Vertriebsnetz der Doppstadt-Gruppe;
- Produktpalette: Anpassung der bestehenden Produktpalette durch die Einstellung der Produktion unrentabler Fahrzeuge und die Ersetzung durch neue moderne Produkte sowie die Besetzung vielversprechender Marktsegmente;
- nicht kapitalisierbare Umstrukturierungsmaßnahmen: Überprüfung des Layouts der Fertigungsstraßen und Rationalisierung der Arbeitsabläufe mit dem Ziel der Umwandlung des Unternehmens von einem Großserienhersteller zu einem modernen Lieferanten von kundenspezifischen Sondermaschinen.

#### b) Investitionen:

- Behebung des Investitionsrückstands: Modernisierung der bestehenden Produktionsstätte zur Erfüllung der gesetzlichen Umweltschutzvorschriften, Verbesserung der Qualität, Flexibilisierung, Ersatz alter Werkzeuge und Maschinen.

#### c) Finanzielle Maßnahmen:

- Kapitalbeitrag durch den Käufer, die Belegschaft, die BvS und das Land Sachsen-Anhalt, Verlustausgleich.

<sup>(7)</sup> Als die LTS zu Lintra gehörte, war der Firmenname LandTechnik Schlüter GmbH.

- (28) Nach den Ausführungen Deutschlands sind die Investitionen lediglich Teil der Umstrukturierung des Unternehmens und ein untrennbarer Bestandteil des gesamten Umstrukturierungsplans. Die Investitionen allein reichen nicht aus, um langfristig die Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen, ohne ebenfalls die Arbeitsabläufe neu zu ordnen und zu rationalisieren, die Produktpalette zu modernisieren und die Finanzen neu zu ordnen.
- (29) Daher erfüllt der Umstrukturierungsplan nach Auffassung Deutschlands die Kriterien der Umstrukturierungsleitlinien und kann nicht als Neuinvestition im Sinne der Regionalentwicklung angesehen werden.

### 3. Durchführbarkeit des Umstrukturierungsplans

- (30) Was den Investor betrifft, führt Deutschland aus, dass die Familie Doppstadt, in deren Unternehmen Ferdinand Doppstadt zuvor tätig war, bevor er seine eigenen Geschäftsaktivitäten entwickelte, über eine 30-jährige Erfahrung bei der Herstellung von Trägerfahrzeugen verfügt. Die im Rahmen ihrer eigenen Tätigkeit in der Landwirtschaft, bei Dienstleistungen für die Kommunalverwaltung, Vertrieb und Kundendienstleistungen für Unimog und andere Marken gewonnenen praktischen Erfahrungen wurden unmittelbar in die Entwicklung der Trägerfahrzeuge eingebracht. In den frühen 70er Jahren entwickelte Doppstadt die Steuerhydraulik für den Mercedes Benz MB-Trac 65. Zu jener Zeit führte Doppstadt auch Tests für Deutz-Intrac durch.
- (31) Doppstadt hat sich stets auf die Entwicklung von in hohem Maße kundenspezifischen Systemlösungen in Nischenmärkten konzentriert. In der Vergangenheit hat Doppstadt seine eigenen oder in einigen Fällen Trägerfahrzeuge anderer Hersteller verwendet, um von Doppstadt entwickelte Anbaugeräte zu betreiben oder an diese Fahrzeuge anzuschließen (z. B. den Grizzly als Verbindung des Steyr-Tracs mit dem Doppstadt-Stromrichter).
- (32) Was die Finanzmittel des Investors betrifft, erklärt Deutschland, dass gemäß Privatisierungsvertrag die finanziellen Verpflichtungen des Käufers durch eine Bankbürgschaft in Höhe von 2,05 Mio. EUR, eine Bankzusage in der geschäftsüblichen Form zur Sicherung von Investitionsverpflichtungen in Höhe von 6,934 Mio. EUR und eine Bankzusage für einen Investitionskredit zur Sicherung der operativen Finanzierung in Höhe von 14,07 Mio. EUR gesichert sind. Nach den Ausführungen Deutschlands sollten diese Finanzierungszusagen der Banken des Unternehmens ausreichen, um die Zweifel der Kommission hinsichtlich der Kreditwürdigkeit des Investors auszuräumen.
- a) *Der geänderte Umstrukturierungsplan*
- (33) Deutschland legte ferner einen geänderten Umstrukturierungsplan vor. Nach Angaben Deutschlands musste der Plan aufgrund von Problemen geändert werden, die in Verbindung mit dem Hauptprodukt, dem Trac, nach dessen Markteinführung entstanden.
- (34) Deutschland erklärt, dass das Unternehmen die ursprünglich vorgesehenen Umsatz- und Ergebnisziele hauptsächlich aufgrund nicht erreichter Umsatzziele im Bereich Trägerfahrzeuge verfehlt hat. Als der Investor das Unternehmen übernahm, ging man davon aus, dass das Hauptprodukt der LTS, der Trac, umgehend auf dem Markt gebracht werden könnte. Die Umsetzung der Umstrukturierungsmaßnahmen (Fertigung, Logistik und Vertrieb) begann ausgehend von der Annahme der Marktreife des Tracs. Folglich wurden die Zahl der Mitarbeiter und die Lagerbestände kräftig erhöht. Die ersten Tracs wurden Ende 2000 ausgeliefert, und erst zu diesem Zeitpunkt wurde offensichtlich, dass der Trac technisch überholt war und nicht den Anforderungen der Kunden an ein modernes Mehrzweckträgerfahrzeug entsprach.
- (35) Der Umstrukturierungszeitraum wird durch den geänderten Umstrukturierungsplan um ein Jahr verlängert. Anstatt wie ursprünglich vorgesehen im Jahr 2002, wird nun erst im Jahr 2003 ein positives Ergebnis erwartet. Die wichtigsten Punkte des geänderten Plans werden nachfolgend aufgeführt:
- (36) Für die Bereiche Produktion, Technik und Entwicklung wurde im Januar 2001 ein neuer Leiter eingestellt. Für die Modernisierung der Trac-Serie wurde ein spezielles Konstruktionsteam gebildet und ein neues Produkt entwickelt. Die Arbeitsabläufe wurden optimiert und Teamarbeit eingeführt. Die Zahl der Mitarbeiter wurde per 30. Juni 2001 um 71 Personen reduziert.
- (37) Die Zusammenarbeit mit den Händlern wurde überdacht und die Erfordernisse in dieser Hinsicht neu definiert. Es wird nach einer weiteren Führungskraft gesucht, und es wurden externe Berater beauftragt, um das Unternehmen bei der Bewältigung des Umstrukturierungsprozesses zu unterstützen. Im August 2001 wurde ein Beirat eingesetzt, um die Kontrollen zu verbessern und bei der rechtzeitigen Erkennung potenzieller Probleme zu helfen.
- (38) Was die Investitionen betrifft, wurde erklärt, dass bis zum 18. Juni 2001 Investitionen in Höhe von 10,063 Mio. EUR bereits durchgeführt worden waren. Der Gesamtbetrag der Investitionen ist jedoch 9,581 Mio. EUR niedriger, da das Unternehmen vom Bau eines betriebseigenen Kraftwerks absehen wird. Aufgrund der Liberalisierung der Energiemärkte ist der Betrieb eines eigenen Kraftwerks weder notwendig noch wirtschaftlich sinnvoll.
- (39) Die Kosten für andere Umstrukturierungsmaßnahmen werden (von ursprünglich 12,589 Mio. EUR) um 4,777 Mio. EUR auf 17,367 Mio. EUR steigen. Bis Juni

2001 wurden Maßnahmen in Höhe von 13,603 Mio. EUR durchgeführt. Der Bedarf an weiteren Finanzmitteln ergab sich aus der notwendigen Modernisierung der Trac-Serie. Für die Entwicklung der Tracs werden [...] \* EUR. DEM benötigt. Für die Präsentation des Produkts auf Fachmessen und für andere Fördermaßnahmen in den Bereichen Marketing und Vertrieb von Tracs werden [...] \* Mio. EUR benötigt. Weitere [...] \* Mio. EUR werden für die Reorganisation des Unternehmens (Einführung von Teamarbeit, Verbesserung der internen Kommunikation, Steigerung der Produktivität und externe Berater) benötigt. Darüber hinaus erfordert die derzeitige Lage des Unternehmens zusätzliches Betriebskapital in Höhe von [...] \* Mio. EUR.

2002, ist nun ein positives Ergebnis für das Jahr 2003 vorgesehen. Der Umsatzanstieg wird zunächst hauptsächlich durch die Fertigung von Umwelttechnik generiert. Ab dem Jahr 2003, nach der Markteinführung der neuen Trac-Serie, werden diese Produkte ein Eckpfeiler des neuen Plans sein und ein Drittel des Umsatzes generieren. Der Anteil der Trac-Fahrzeuge (einschließlich Ersatzteilen), am Gesamtumsatz soll im Jahr 2003 etwa [...] \* % betragen.

#### Gepannter Anteil der Trac-Fahrzeuge (einschließlich Ersatzteilen) am Gesamtumsatz des Unternehmens

	2001		2002		2003	
	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%
Gesamtumsatz	28,8	100	[...]*	100	[...]*	100
Trac	3,8	13,3	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Ersatzteile	2,8	9,9	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

NB: Tabelle enthält gerundete Zahlen.

(40) Deutschland erklärt, dass die zusätzlichen Maßnahmen durch staatliche Beihilfen finanziert werden. Da die gesunkenen Investitionskosten zu einer entsprechenden Abnahme der Investitionsbeihilfen führen, beläuft sich die Gesamtbeihilfe für die Umstrukturierung nach dem neuen Plan auf 45,409 Mio. EUR; dieser Betrag liegt unter der in dem ursprünglichen Plan vorgesehenen Summe. Die Finanzierung durch den Investor bleibt unverändert. Folglich umfasst der geänderte Umstrukturierungsplan Gesamtkosten für die Umstrukturierung in Höhe von 69,26 Mio. EUR. Dieser Betrag ist 3,071 Mio. EUR niedriger als die im ursprünglichen Plan vorgesehenen Kosten.

(41) Was die Finanzierung der Umstrukturierung laut der Feststellung der Kommission im Einleitungsbeschluss betrifft, räumt Deutschland ein, dass es sich beim BvS-Darlehen in Höhe von 2,6 Mio. EUR und der Übertragung der Vermögensgegenstände im Wert von 6,6 Mio. EUR um Umstrukturierungsbeihilfen handelt. Deutschland betont jedoch, dass der vom Investor für das neue Unternehmen gezahlte Preis in Höhe von 25 641 EUR zum Beitrag des Investors hinzugerechnet werden sollte.

(42) Die Prognose für die künftige finanzielle Entwicklung des Unternehmens gemäß dem neuen Plan wird in der folgenden Tabelle veranschaulicht:

(in Mio. EUR)

	2001 (alt)	2001 (neu)	2002 (alt)	2002 (neu)	2003 (alt)	2003 (neu)
Umsatz	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Ergebnis	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

NB: Tabelle enthält gerundete Zahlen.

(43) Deutschland erklärt, dass nach dem neuen Plan die Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens im Vergleich zum ursprünglichen Plan um ein Jahr verschoben wird. Anstatt wie ursprünglich geplant im Jahr

(44) Deutschland gibt an, dass die neue Planung den Verkauf von [...] \* Trac-Fahrzeugen im Jahr 2002 und von [...] \* im Jahr 2003 vorsieht, um den geschätzten Umsatz hinsichtlich der Trac-Fahrzeuge zu erreichen. Zum Ende der Umstrukturierung sind Verkäufe von zwischen [...] \* und [...] \* Einheiten pro Jahr geplant.

#### b) Marktinformationen

(45) Deutschland erklärte, die Doppstadt GmbH sei im Marktsegment „Trägerfahrzeuge unterschiedlicher Leistungsklassen“ tätig. Ihre Produktpalette umfasst kundenspezifische Kommunal- und Sonderfahrzeuge, die unter zahlreichen Bedingungen und in vielen verschiedenen Bereichen eingesetzt werden können. Da die Fahrzeuge die Fähigkeit besitzen, eine große Anzahl von Zubehör und Spezialgeräten zu benutzen, die in anderen Sektoren verwendet werden, können sie als konventionelle Traktoren in der Landwirtschaft sowie außerhalb des landwirtschaftlichen Bereichs eingesetzt werden. Die übermittelten Informationen veranschaulichen die mögliche Nutzung einer Vielzahl von Zubehör für den landwirtschaftlichen- und kommunalen Sektor sowie die Bau- und Forstwirtschaft. Die Zielmärkte für die Doppstadt-Trägerfahrzeuge sind hauptsächlich Kommunen (Städte und Gemeinden), private Auftragnehmer im Agrarbereich und forstwirtschaftliche Unternehmen. Die von der Doppstadt GmbH angebotene neue Produktpalette an Trägerfahrzeugen deckt Leistungsklassen ab 60 kW ab, zielt jedoch vornehmlich auf das obere Segment von über 85 kW ab.

- (46) Nach den Ausführungen Deutschlands wird der Traktormarkt für die Ermittlung des Marktvolumens auf dem Gemeinschaftsmarkt und der Wettbewerber herangezogen. Es ist jedoch zu bedenken, dass es sich bei Traktoren und Trägerfahrzeugen nicht um vollständig homogene Märkte mit austauschbaren Produkten handelt, da die möglichen Anwendungsformen konkurrierender Produkte nicht hundertprozentig übereinstimmen. Die Doppstadt Trägerfahrzeuge sind als multifunktionale Fahrzeuge zum Einsatz von Spezialausrüstungen konzipiert. Auch wenn diese Fahrzeuge zu einem gewissen Teil die gleichen Funktionen wie Lastkraftwagen wahrnehmen können, sind sie generell nicht für die Nutzung in Anwendungsgebieten in denen normalerweise Lastkraftwagen Anwendung finden vorgesehen. Die Überschneidungen mit Lastkraftwagen sind nicht besonders signifikant, und bei über 90 % aller Produkte sind Traktoren und Trägerfahrzeugen austauschbar. Daher wird der Traktormarkt als Bezugspunkt für die Ermittlung des relevanten Marktvolumens genannt.
- (47) In den Jahren von 1995 bis 1997 war die Nachfrage nach Traktoren auf dem Gemeinschaftsmarkt durch jährliche Wachstumsraten von etwa 6 % gekennzeichnet. Von 1997 bis 1998 fiel die Wachstumsrate auf 2 %. Seit 1998 ist eine stagnierende Nachfrage nach neuen Fahrzeugen zu verzeichnen. Im Gegensatz zu anderen Segmenten ist die Nachfrage nach Traktoren mit einer Leistung von über 85 kW in den letzten Jahren jedoch erheblich gestiegen. Der Anteil der Zulassungen von Fahrzeugen in diesem Segment in Deutschland erhöhte sich zwischen 1995 und 1999 von 25 % auf 33 %.
- (48) Zu den wichtigsten Wettbewerbern auf dem deutschen Traktormarkt zählen Fendt (21 %), John Deere (20 %), Case/Steyr (13 %), Deutz-Fahr (9 %), New Holland (6 %) und Massey Ferguson (5 %), die zusammen etwa drei Viertel des Marktes unter sich aufteilen. Die verbleibenden 25 % des Marktes verteilen sich auf eine Reihe europäischer und asiatischer Hersteller. Vor der Markteinführung des neuen Tracs erreichte die Doppstadt GmbH im Jahr 2001 bei den Trägerfahrzeugen einen Marktanteil von etwa 3 %.
- (49) Der Gemeinschaftsmarkt für Traktoren wird von den wichtigsten Wettbewerbern New Holland (16 %), Agco (12 %), John Deere (12 %), Case/Steyr (10 %) und Massey Ferguson (8 %) beherrscht. Der Marktanteil der Doppstadt GmbH war mit 0,2 % für das Jahr 1999 unbedeutend.
- (50) Was die künftigen Marktaussichten betrifft, erklärt Deutschland, dass in Anbetracht der Regulierung des Marktes durch die Gemeinschaft die Nachfrage nach Traktoren und Trägerfahrzeugen für den Sektor Landwirtschaftsmaschinen in Westeuropa relativ stabil ist und nicht durch die weltweite Entwicklung von Faktoren wie dem Weizenpreis usw. beeinflusst wird. Die Bedürfnisse der Landwirte in Bezug auf die von ihnen eingesetzten gewerblichen Fahrzeuge haben sich jedoch in den letzten Jahren geändert, insbesondere was deren Flexibilität und Leistung angeht. Viele ehemalige Kleinbauern sind nunmehr auch als Auftragnehmer für größere landwirtschaftliche Betriebe und/oder kommunale Behörden tätig und benötigen daher leistungsstarke und vielseitige Trägerfahrzeuge, die in der Lage sind, verschiedenste Bodenarten mit höherer Geschwindigkeit zu bearbeiten und längere Entfernungen zurückzulegen.
- (51) Nach dem Vorbringen Deutschlands wird die Nachfrage nach Trägerfahrzeugen im Bereich der Kommunalverwaltungen (Instandhaltung von Straßen, Parks und Landschaftspflege) im Wesentlichen von strengeren gesetzlichen Umweltschutzvorschriften beeinflusst und muss daher als stabil angesehen werden.
- (52) Deutschland kommt zu der Schlussfolgerung, dass der Markt für Traktoren und Trägerfahrzeuge gegenwärtig stagniert. Trotzdem besteht für die Doppstadt GmbH ein Marktpotenzial in den Wachstumsbereichen, vor allem da das Unternehmen kundenspezifische Fahrzeuge in Marktnischen der oberen und unteren Leistungsklassen anbietet, die trotz der insgesamt stagnierenden Nachfrage durch hohe Wachstumsraten gekennzeichnet sind.
- (53) Den Angaben Deutschlands zufolge muss insbesondere ein Hauptprodukt, der Trac, als ein Nischenprodukt zwischen dem herkömmlichen Traktor („Ackerschlepper“) und dem Unimog, dem Mehrzweckfahrzeug von DaimlerChrysler, betrachtet werden. Deutschland legte eine Marktanalyse von „Management Engineers“ vor, einer Unternehmensberatung mit besonderem Schwerpunkt auf dem Bereich Ingenieurwesen, die insbesondere die Aussichten des neuen Trac erläutert. Laut der Marktanalyse wurden die zuvor aufgetretenen technischen Probleme mit dem neuen Trac gelöst. Der Trac entspricht nun den technischen Ansprüchen des Zielmarktes. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass es eine Marktnische für den Trac gibt, die bis jetzt nicht von Wettbewerbern besetzt wird. Laut der Studie ist die Nische auf die folgenden Faktoren zurückzuführen:
- (54) Der neue Trac zielt vor allem auf das Segment über 85 kW ab, das trotz der allgemeinen Stagnation auf dem Traktormarkt in den letzten Jahren ein Wachstum verzeichnete. Der Anteil der Zulassungen von Fahrzeugen in diesem Segment ist in Deutschland zwischen 1995 und 2001 von 31 % auf 40 % gestiegen.
- (55) Der Trac basiert auf dem früheren Modell von Mercedes Benz „MB-Trac“, das nicht mehr hergestellt wird. Der MB-Trac wird jedoch noch immer stark genutzt und wird bald überholt sein. Der neue Trac ist als Ersatz für den MB-Trac die wahrscheinlichste Wahl. Die Doppstadt GmbH, die das Patent für den MB-Trac erworben hat, hat die Möglichkeit, dessen ehemalige Vertriebskanäle zu nutzen.

- (56) Der neue Trac bietet multifunktionale Anwendungsmöglichkeiten, die auch in Bereichen außerhalb des traditionellen Zielmarktes für Traktoren, der Landwirtschaft, eingesetzt werden können, in denen wachsender Bedarf an diesen Produkten entsteht. Weitere Kunden sind Kommunen sowie Unternehmen, die Bedarf an Sonder- und Mehrzweckfahrzeugen haben, wie zum Beispiel Flughäfen, Bauunternehmen, Eisenbahnunternehmen u. A.
- (57) Da DaimlerCrysler plant, sein Mehrzweck-Konzept (den „Unimog“) auf straßentaugliche Fahrzeuge zu konzentrieren, wird erwartet, dass diese Nische wachsen wird. Die Marktstudie hält europaweite Verkaufszahlen von jährlich [...] bis [...] Tracs nach dem Jahr 2003 für möglich. Eine in die Analyse einbezogene Umfrage unter Doppstadt-Händlern ergab die folgenden geschätzten Verkaufszahlen:

**Geschätzte Verkaufszahlen für den Trac  
(nach Angaben der Doppstadt-Händler)**

	2003	2004	2005	2006
Deutschland	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Europa	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

c) *Geschäftsentwicklung des Unternehmens*

- (58) Neben dem Trac soll der Umsatz des Unternehmens im Wesentlichen durch Umwelttechnik erzielt werden. Der Umsatz in diesem Segment konnte nach der Eingliederung von Teilen der Tätigkeit des Investors an anderen Standorten in 2000 von vorangehend 294 358 EUR auf 9,6 Mio. EUR gesteigert werden und überstieg in 2001 die vom Umstrukturierungsplan vorgesehenen 13 Mio. EUR.
- (59) Weiterhin stellt Deutschland fest, dass der neue Trac nun erfolgreich in den Markt eingeführt wurde. Nach Angaben Deutschlands verkaufte Doppstadt in den ersten drei Monaten nach der Markteinführung im März [...] Modelle. Im April 2002 wurde ein erstes positives Monatsergebnis von [...] EUR erzielt. Bis Mai 2002 waren [...] laufende Bestellungen zu verzeichnen. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Umsatz um 40 % gesteigert werden. Die neuesten Zahlen belegen, dass Umsatz und Betriebsergebnis bis Juli 2002 dem Plan entsprachen. Leider verzeichnete das Unternehmen im August einen Rückschlag, da es seine Produktion aufgrund der Flutkatastrophe in Ostdeutschland vorübergehend einstellen musste.

#### 4. Finanzierung der Umstrukturierung und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

a) *Beitrag der Mitarbeiter zur Umstrukturierung*

- (60) Was den Beitrag der Mitarbeiter zur Umstrukturierung in Höhe von 2,82 Mio. EUR betrifft, ist Deutschland der Ansicht, dass die Tatsache, dass die Belegschaft teilweise auf ihre Löhne und Gehälter verzichtet, als Beitrag aus Eigenmitteln des Unternehmens im Sinne von Absatz 3.2.2 Ziffer iii) der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>(8)</sup> (Leitlinien) anzusehen ist. Der entscheidende Faktor ist hier, ob das umstrukturierte Unternehmen als Beihilfegünstiger einen Beitrag leistet. Dieser Beitrag kann entweder in Form von Finanzmitteln des Investors oder in anderer Form durch das Unternehmen erfolgen. Der Verzicht der Mitarbeiter auf Einkommen in Form von Lohn und Gehalt muss als ein relevanter Beitrag zu einer erfolgreichen Umstrukturierung gelten und sollte zum Beitrag des Begünstigten hinzugerechnet werden. Folglich trägt Deutschland vor, dass der von der Belegschaft akzeptierte Lohn- und Gehaltsverzicht in Höhe von 2,82 Mio. EUR als integraler Bestandteil des Finanzierungsplans angesehen und bei der Berechnung der Gesamtkosten der Umstrukturierung berücksichtigt werden muss.

b) *Verzicht der BvS auf Forderungen in Höhe von 5,424 Mio. EUR gegenüber LTS*

- (61) Deutschland erklärt, dass die BvS nicht auf ihre Forderungen gegenüber der LTS in Liquidation verzichtet hatte. Im April/Mai 2000 korrigierten die Abschlussprüfer den Jahresabschluss der LTS dahin gehend, dass 5,424 Mio. EUR (einschließlich aufgelaufener Zinsen) erneut als Verbindlichkeit gegenüber der BvS im Jahresabschluss für das am 31. Dezember 1998 abgeschlossene Geschäftsjahr ausgewiesen werden. Dieser Betrag wird aus dem Liquidationserlös der LTS beglichen. Entgegen der von der Kommission im Einleitungsbeschluss vertretenen Auffassung sollte der Betrag daher nicht als Beihilfe zur vorliegenden Umstrukturierung angesehen werden, da die BvS nicht auf die Forderungen verzichtet hat.

#### IV. WÜRDIGUNG DER BEIHLIFE

##### 1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

- (62) 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

<sup>(8)</sup> ABl. C 368 vom 23.12.1994, S. 12.

verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gerichte ist die Voraussetzung der Handelsbeeinträchtigung erfüllt, wenn das begünstigte Unternehmen einer Wirtschaftstätigkeit nachgeht, die Gegenstand eines Handels zwischen den Mitgliedstaaten ist.

- (63) Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfe im vorliegenden Fall aus staatlichen Mitteln für ein bestimmtes Unternehmen gewährt wurde, welches durch eine Verringerung der Kosten begünstigt wurde, die es bei der Durchführung des angemeldeten Umstrukturierungsvorhabens normalerweise tragen müsste. Überdies ist der Beihilfeempfänger – Doppstadt GmbH – ein Unternehmen, das Trägerfahrzeuge und Umwelttechnik herstellt. Dies sind wirtschaftliche Tätigkeiten, die Gegenstand eines Handels zwischen den Mitgliedstaaten sind. Somit fällt diese Beihilfe in den Anwendungsbereich von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag.
- (64) Die Kommission stellt ferner fest, dass Deutschland seiner Verpflichtung nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag nicht nachgekommen ist, die Kommission rechtzeitig über die beabsichtigten Beihilfen zu unterrichten. In formaler Hinsicht handelt es sich daher um rechtswidrige Beihilfen. Dies bedeutet jedoch nicht notwendigerweise, dass die Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar wäre. Die Einzelmaßnahmen sind deshalb gemäß Artikel 87 EG-Vertrag zu untersuchen.

## 2. Mögliche Gründe für die Vereinbarkeit

- (65) Eine Ausnahme von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag kann entweder aus Artikel 87 Absatz 2 oder aus Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag resultieren.
- (66) Deutschland macht nicht geltend, dass die Beihilfe gemäß Artikel 87 Absatz 2 als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar bewertet werden sollte. Dieser Artikel ist hier in der Tat offensichtlich nicht anwendbar.
- (67) Im vorliegenden Fall ist Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag einschlägig. Dieser Bestimmung gibt der Kommission die Ermessensbefugnis, staatliche Beihilfe unter bestimmten Umständen zu genehmigen. Die Ausnahmebestimmungen von Artikel 87 Absatz 3 Buchstaben b), d) und e) wurden im vorliegenden Fall nicht angeführt und sind in der Tat nicht relevant. Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) EG-Vertrag ermächtigt die Kommission, staatliche Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht, zu genehmigen. Das Land Sachsen-Anhalt fällt unter diese Bestimmung. In diesem Fall ist der Hauptzweck der Beihilfe jedoch eher die Förderung eines bestimmten Wirtschaftssektors als die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region. Daher sollte

die Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag, nicht von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) EG-Vertrag gewürdigt werden.

- (68) Das Vorhaben betrifft die Umstrukturierung des Unternehmens entsprechend dem vom Investor vorgelegten Umstrukturierungsplan. Für die Beurteilung von Umstrukturierungsbeihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten sind die gemeinschaftlichen Leitlinien für die Beurteilung von staatlichen Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten heranzuziehen. Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen können im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag zur Entwicklung von Wirtschaftszweigen beitragen, ohne den Handel in einer Weise zu verändern, die den gemeinschaftlichen Interessen zuwiderläuft, sofern sie die Voraussetzungen der Leitlinien erfüllen.
- (69) Im vorliegenden Fall sind gemäß Randnummer 101 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>(9)</sup> von 1999 die Leitlinien von 1994 anwendbar, da weder die gesamte Beihilfe noch ein Teil davon nach Veröffentlichung der Leitlinien von 1999 gewährt worden ist.

## 3. Gegenstand der Würdigung

- (70) Die Kommission hat im Einleitungsbeschluss festgestellt, dass sich aus der Entscheidung Lintra<sup>(10)</sup> noch weitere Forderungen gegen die Doppstadt GmbH ergeben könnten.
- (71) Die Entscheidung Lintra wurde am 28. März 2001 erlassen. Mit Schreiben vom 29. Juni 2001 setzte Deutschland die Kommission darüber in Kenntnis, dass die laut der Entscheidung Lintra rechtswidrig an die ehemalige LTS zur Verfügung gestellte Beihilfe in Höhe von 3 252 373 EUR mit Zinsen zurückgezahlt wurde, was einer Gesamtsumme von 4 088 648,54 EUR entspricht. Eine Zahlungsanweisung vom 22. Juni 2001 ist der Kommission zugeleitet worden. Die rechtswidrige Beihilfe ist von der LTS in Liquidation beglichen worden. Daher werden diese Maßnahmen in dieser Entscheidung nicht weiter bewertet.
- (72) Die Kommission stellt ferner fest, dass laut dem geänderten Umstrukturierungsplan 6,165 Mio. EUR von den öffentlichen Mitteln für die Umstrukturierung in Höhe von insgesamt 45,409 Mio. EUR als Beihilfe auf der Grundlage genehmigter Regelungen gewährt werden. Daher wird diese Beihilfe als bestehende Beihilfe im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b) Ziffer ii) der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von

<sup>(9)</sup> ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.

<sup>(10)</sup> Siehe Fußnote 3.

Artikel 93 des EG-Vertrags <sup>(11)</sup> betrachtet, und deren Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt muss in dieser Entscheidung nicht weiter geprüft werden. Folglich werden Beihilfen in Höhe von 39,244 Mio. EUR in dieser Entscheidung als Ad-hoc-Beihilfen geprüft. Es ist jedoch festzustellen, dass auch die bestehende Beihilfe in Höhe von 6,165 Mio. EUR bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe gemäß Absatz 3.2.2 Ziffer iii) der Leitlinien berücksichtigt wird.

- (73) Im Einleitungsbeschluss würdigte die Kommission die Beihilfen vorläufig auf der Grundlage des ursprünglichen Umstrukturierungsplans. Im Anschluss daran übermittelte Deutschland eine geänderte Fassung des Umstrukturierungsplans, die nun zur Würdigung der Beihilfen herangezogen werden muss. Daher muss die Kommission Entwicklungen, die nach der Gewährung der Beihilfen und vor dem Zeitpunkt der Übermittlung des geänderten Plans eintraten, in dem für die Bewertung des neuen Plans notwendigen Umfang berücksichtigen.

#### 4. Unternehmen in Schwierigkeiten

- (74) In der Regel kann eine neu gegründete Gesellschaft nicht als Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen werden. Aufgrund des außergewöhnlichen Transformationsprozesses in den neuen Bundesländern hat die Kommission jedoch beschlossen, die Leitlinien bei so genannten „Auffanglösungen“ <sup>(12)</sup> anzuwenden, wenn es sich nicht um den reinen Verkauf von einzelnen Vermögenswerten handelt und die Tätigkeit des insolventen Unternehmens fortgeführt wird. Die Anwendung der Leitlinien auf diese Unternehmen kann unter Berücksichtigung der Probleme der neuen Bundesländer im Allgemeinen und des Unternehmens im Besonderen gerechtfertigt werden.
- (75) Die Doppstadt GmbH hat ihren Sitz in den neuen Bundesländern. Der Firma wurden alle Vermögenswerte der ehemaligen LTS und GS übertragen, die für die zu übernehmende Produktion erforderlich waren. Die Aktivitäten der ehemaligen LTS und GS wurden von der Doppstadt GmbH fortgeführt. Folglich stellt die Doppstadt GmbH eine echte Auffanglösung dar, und die Maßnahmen zu ihren Gunsten können als Umstrukturierungsbeihilfe angesehen werden.

<sup>(11)</sup> ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

<sup>(12)</sup> Vgl. Genehmigungen der Kommission vom 16. April 1997 und 30. April 1997: staatliche Beihilfen 874/96 und NN 139/96 zugunsten von UNION Werkzeugmaschinen GmbH — Schreiben D/3428 vom 2. Mai 1997; staatliche Beihilfe N 892/96 zugunsten von FORON Haus- und Küchentechnik GmbH — Schreiben D/4047 vom 28. Mai 1997. Dieser Ansatz wird nun durch Punkt 7 Fußnote 10 der gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten bestätigt: „Einzigste Ausnahme von dieser Regel sind Fälle derjenigen Unternehmen, die bis zum 31. Dezember 1999 von der Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben im Rahmen ihres Privatisierungsauftrags abgewickelt werden oder aus einer Vermögensübernahme hervorgegangen sind, sowie ähnliche Fälle in den neuen Bundesländern.“

- (76) Gemäß Absatz 2.1 der Leitlinien gehören zu den typischen Symptomen von Unternehmen in Schwierigkeiten eine rückläufige Rentabilität oder zunehmende Verluste, sinkende Umsätze, vermindertes Cash-flow und ein niedriger Nettobuchwert. Die Kommission stellt fest, dass die LTS seit ihrer Gründung im Jahr 1995 <sup>(13)</sup> Verluste verursacht hat. Im Jahr 1998 betragen die Verluste 8,3 Mio. EUR, im Jahr 1999, zum Zeitpunkt der Unterrichtung der Kommission über den vorliegenden Plan, betragen die Verluste 4,652 Mio. EUR. Daher gilt die Doppstadt GmbH als Unternehmen in Schwierigkeiten, und die Beihilfe für ihre Umstrukturierung wird anhand der Leitlinien beurteilt.

#### 5. Qualifizierung des Projekts als Umstrukturierung

- (77) Im Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission Zweifel daran, dass es sich bei dem Projekt seinem Wesen nach um eine Umstrukturierung handelte, da Investitionen den Hauptteil der Umstrukturierungsmaßnahmen darstellten.
- (78) Die Kommission stellt fest, dass das modifizierte Projekt in der von Deutschland übermittelten Form eine Abnahme der Investitionskosten um insgesamt 9,515 Mio. EUR vorsieht <sup>(14)</sup>. In diesem Fall würden die Investitionskosten 50 % der Kosten für Umstrukturierungsmaßnahmen ausmachen. Der Anteil der Investitionen im Umstrukturierungsplan ist daher erheblich gesunken. Darüber hinaus macht Deutschland zu Recht geltend, dass die Investitionen allein nicht ausreichen würden, langfristig die Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen, ohne ebenfalls die Arbeitsabläufe neu zu ordnen und zu rationalisieren und die Produktpalette sowie den Vertrieb wie im Umstrukturierungsplan vorgesehen zu modernisieren. Aus diesen Gründen erfüllt der Plan insgesamt die Kriterien, um nicht als reines Investitionsprojekt, sondern als Umstrukturierung eingestuft zu werden.

#### 6. Wiederherstellung der Rentabilität

- (79) Gemäß Absatz 3.2.2 Ziffer i) der Leitlinien muss der Umstrukturierungsplan die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen erlauben. Die Verbesserung der Lage des Unternehmens und die Wiederherstellung der Rentabilität müssen vor allem durch unternehmensinterne Maßnahmen herbeigeführt werden, die in dem Umstrukturierungsplan vorgesehen sind. Externe Faktoren wie Preis-

<sup>(13)</sup> Umwandlung von LandTechnik Schlüter GmbH in LandTechnik Schönebeck GmbH am 31. Mai 1995.

<sup>(14)</sup> Diese Abnahme der Kosten ist auf die Entscheidung zurückzuführen, die Investitionen in ein betriebseigenes Kraftwerk aufgrund der Liberalisierung der Energiemärkte nicht zu tätigen.

oder Nachfragesteigerungen, auf die das Unternehmen kaum Einfluss hat, dürfen nicht als alleinige Grundlage herangezogen werden.

- (80) Im Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission Zweifel darüber, ob der Umstrukturierungsplan die langfristige Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen vermöge, da der Investor F. Doppstadt offenbar nicht über frühere Erfahrungen im Bereich Trägerfahrzeuge und nur über begrenzte finanzielle Mittel verfügte. Die Kommission stellte ferner fest, dass die ihr vorliegenden Marktinformationen nicht ausreichten, um ihr die Schlussfolgerung zu gestatten, dass die recht ehrgeizigen Verkaufsziele, auf denen die langfristige Rentabilität des Unternehmens beruhte, realistisch und plausibel wären.
- (81) Was die mangelnde Erfahrung des Investors anbetrifft, trägt Deutschland vor, dass das Familienunternehmen Doppstadt, bei dem der Investor Ferdinand Doppstadt beschäftigt war bevor er die Leitung der Doppstadt GmbH übernahm, über eine 30-jährige Erfahrung bei der Herstellung von Trägerfahrzeugen verfüge. Ferner hat Deutschland aufgrund der technischen Probleme im Zusammenhang mit der ersten Markteinführung des Trac einen geänderten Umstrukturierungsplan vorgelegt, nach dem die Geschäftsleitung ausgetauscht und durch externe Berater verstärkt wurde, um eine erfolgreiche Modernisierung des Trac-Konzeptes zu gewährleisten. Damit wurde eine mögliche mangelnde Erfahrung nun offensichtlich in angemessener Weise ausgeglichen. Dies wird auch durch die von Deutschland übermittelte Expertenstudie bestätigt, die feststellt, dass die ursprünglichen technischen Mängel nun beim neu entwickelten Trac beseitigt wurden.
- (82) Hinsichtlich der Durchführbarkeit des neuen Plans stellt die Kommission fest, dass etwa [...] % bis [...] % des Umsatzes mit Umwelttechnikprodukten (hauptsächlich Siebmaschinen zur Saatgutreinigung und Randstreifenmäher) erzielt werden, die nach den verfügbaren Informationen offenbar erfolgreich auf dem Markt bestehen. Sowohl im alten als auch im neuen Plan entfällt ferner auf den Absatz des Trägerfahrzeugs „Trac“ ein erheblicher Teil des Umsatzes. Der Anteil der Trac-Fahrzeuge am Gesamtumsatz belief sich im alten Plan auf etwa [...] % und im neuen Plan auf etwa [...] %. Zusammen mit dem Verkauf von Ersatzteilen beträgt der Anteil der Tracs auch im neuen Plan etwa [...] % des gesamten vorgesehenen Umsatzes. Daher ist der Erfolg des Trac-Produkts für das Erreichen der Gewinnzone und folglich auch für die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens entscheidend.
- (83) Es wird festgestellt, dass der geänderte Plan die Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens im Vergleich zum ursprünglichen Plan um ein Jahr verschiebt. Anstatt wie ursprünglich geplant im Jahr 2002, ist nun ein positives Ergebnis für das Jahr 2003 vorgesehen. Anfangs soll die Umsatzsteigerung durch den Verkauf von Umwelttechnik erzielt werden. Im Jahr 2002 soll durch die Verkäufe nach der Markteinführung des neuen Tracs ein weiteres Umsatzwachstum erreicht werden.

Für den Trac sieht die neue Planung den Verkauf von [...] \* Tracs im Jahr 2002 und von [...] \* im Jahr 2003 vor. Zum Ende der Umstrukturierung sind Verkäufe von zwischen [...] \* und [...] \* Einheiten pro Jahr geplant.

- (84) Nach Angaben Deutschlands kann diese geplante Steigerung der Verkaufszahlen trotz der allgemeinen Stagnation auf dem Traktormarkt erreicht werden, da der Trac auf eine Marktnische abzielt, in der solche Verkäufe realisierbar erscheinen. Um zu erläutern, dass die geplanten Verkaufszahlen realistisch sind, hat Deutschland eine Marktanalyse vorgelegt, die insbesondere die Aussichten des neuen Trac-Konzeptes von Doppstadt bewertet.
- (85) Nach diesen Informationen wurden die technischen Mängel des vorherigen Produkts beseitigt, und das Produkt ist nun in technischer Hinsicht wettbewerbsfähig. Bei der Analyse des Produktsegments stellt die Marktstudie fest, dass die geplanten Verkaufsziffern mit dem neuen Trac realisierbar sind, da offenbar eine steigende Nachfrage nach diesem Produkt besteht. Dies wird auch durch die Tatsache untermauert, dass der Vorläufer des Trac ersetzt werden muss und es bisher kein in gleichem Maße universelles Produkt auf dem Markt gibt. Außerdem wird nach neuesten Informationen ein teilweise vergleichbares Produkt vom Markt genommen werden. Mit Blick auf diese Aspekte kommt die von Deutschland vorgelegte Marktanalyse zu dem Schluss, dass bis Ende 2003 Verkaufszahlen von jährlich [...] \* bis [...] \* Tracs erzielt werden können.
- (86) Die Verlängerung des Umstrukturierungszeitraums im Plan erscheint angemessen, um das neue Produkt in den Markt einzuführen. Nach den letzten von Deutschland übermittelten Informationen erscheinen die geplanten Verkaufsziffern für den Trac realisierbar. Selbst wenn das Unternehmen seine Ziele nicht in vollem Umfang erreichen sollte, könnte zwar das Erreichen der Gewinnschwelle verzögert werden, doch wäre wohl auch in diesem Fall die Wiederherstellung der Rentabilität als solche nicht in Frage gestellt, da das neue Produkt vor dem Hintergrund der neuesten Informationen offenbar insgesamt wettbewerbsfähig ist. Dies scheint auch durch die neuesten Entwicklungen seit der Markteinführung des Trac bestätigt zu werden.
- (87) Die Zweifel der Kommission daran, ob der Umstrukturierungsplan geeignet ist, die Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen, sind demnach ausgeräumt worden.

## 7. Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

- (88) Nach den Leitlinien muss die Beihilfe zu den Kosten und Nutzen der Umstrukturierung im Verhältnis stehen. Absatz 3.2.2 Ziffer iii) der Leitlinien besagt, dass sich die Beihilfe auf das für die Umstrukturierung notwendige Mindestmaß beschränken und in einem Verhältnis zu dem aus Gemeinschaftssicht erwarteten Nutzen ste-

hen muss. Von den Beihilfeempfängern wird ein erheblicher Beitrag zum Umstrukturierungsplan aus eigenen Mitteln verlangt. In die Finanzierung neuer Investitionen, die für die Umstrukturierung nicht notwendig sind, sollte keine Beihilfe fließen.

- (89) Im Einleitungsbeschluss bezweifelte die Kommission, dass der Beihilfebegünstigte aus eigenen Mitteln oder aus Fremdfinanzierung einen erheblichen Beitrag zur Umstrukturierung geleistet hat, da sich sein Beitrag offensichtlich auf lediglich 28 % belief.

- (90) Deutschland hat mit Schreiben vom 21. September 2001 Änderungen zum ursprünglichen Umstrukturierungsplan mitgeteilt. Ein Teil der Änderungen bezieht sich auf eine geänderte Finanzierung der Umstrukturierung und die Höhe der Beihilfe. Der für Investitionen vorgesehene Beihilfeanteil wurde signifikant gesenkt, hingegen wurde der Beihilfeanteil für einige andere Umstrukturierungskosten erhöht. Der Gesamtbetrag der Beihilfe wurde jedoch im Vergleich zum ursprünglichen Umstrukturierungsplan um 3,071 Mio. EUR gesenkt. Den mitgeteilten Änderungen zufolge würde sich die Finanzierung der Umstrukturierung wie folgt darstellen:

(in Mio. EUR)

Kosten		Finanzierung			
		BvS/Land		Investor	Arbeitnehmer
Investitionen	17,617	Genehmigte Regelungen:		6,934	
		GA-Mittel und Investitionszulage	6,165		
		Zuschuss Land Sachsen-Anhalt	12,079		
Umstrukturierungskosten	17,367				
Verlustausgleich	6,4	BvS	16,215		
Betriebskapital	18,352	BvS	4,28	14,095	
Ursprüngliche Produktionsanlagen	6,6	BvS	6,6		
Beitrag zu den Personalkosten	2,8				2,8
Gesamtsumme	69,26		45,409	21,03	2,8
			= 66 %	= 30 %	= 4 %

NB: Tabelle enthält gerundete Zahlen.

- (91) Was den Beitrag der Mitarbeiter in Höhe von 2,8 Mio. EUR betrifft, stellt die Kommission fest, dass dieser Betrag zu den Umstrukturierungskosten gerechnet wird, da es sich um einen echten Beitrag zu den Gesamtkosten der Umstrukturierung handelt. Er wird jedoch nicht als Beitrag des Investors angesehen, da es sich weder um eine Finanzierung aus den Finanzmitteln des Investors noch durch das Unternehmen Doppstadt GmbH handelt<sup>(15)</sup>.

- (92) Die im Einleitungsbeschluss als Umstrukturierungskosten genannte Summe von 5,424 Mio. EUR wird in der

<sup>(15)</sup> Vgl. Entscheidung 2002/186/EG der Kommission in der Sache ZEMAG (ABl. L 62 vom 5.3.2002, S. 44).

Tabelle in Erwägungsgrund 90 nicht mehr berücksichtigt, da Deutschland den Jahresabschluss der LTS korrigiert hat und somit nach Aussage Deutschlands die Rückführung dieses Betrags an die BvS aus dem Liquidationserlös vorgenommen werden wird. Da die BvS folglich nicht zugunsten der umstrukturierten Gesellschaft auf den Forderungsbetrag verzichtet hat, wird dieser nicht als Umstrukturierungsbeihilfe in die Umstrukturierungskosten einbezogen.

- (93) Was die im Einleitungsbeschluss geäußerten Zweifel hinsichtlich der Höhe des Beitrags des Investors zur Umstrukturierung betrifft, stellt die Kommission fest, dass sich der Beitrag des Investors infolge des verringerten

ten Beihilfebetrags und der Nichtberücksichtigung der 5,424 Mio. EUR als Umstrukturierungskosten und Umstrukturierungsbeihilfe auf 30 % beläuft. Im Einklang mit früheren Umstrukturierungsbeihilfefällen in den neuen Bundesländern kann dies als ein erheblicher Beitrag im Sinne der Leitlinien gelten <sup>(16)</sup>. Daher wurden die Zweifel, ob die Beihilfe zu den Kosten und Nutzen der Umstrukturierung im Verhältnis steht, ausgeräumt.

#### V. SCHLUSSFOLGERUNG

- (94) Die Kommission stellt fest, dass Deutschland die Beihilfe in Höhe von 39,244 Mio. EUR zugunsten der Doppstadt GmbH unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag gewährt hat. In Anbetracht der gemachten Ausführungen kommt die Kommission jedoch zu dem Schluss, dass diese Maßnahmen mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag und damit mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Beihilfe, die Deutschland in Höhe von 39,244 Mio. EUR zugunsten der Doppstadt GmbH gewährt hat, ist gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

#### Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 27. November 2002

*Für die Kommission*

Mario MONTI

*Mitglied der Kommission*

---

<sup>(16)</sup> Vgl. dazu folgende Entscheidungen: Entscheidung vom 9. Juni 1999 in der Sache Wismarer Propeller- und Maschinenfabrik (NN 152/98) (ABl. C 88 vom 25.3.2000, S. 3) und Entscheidung vom 26. Juni 2000 in der Sache Hydraulik Markranstädt GmbH (NN 48/98) (ABl. C 62 vom 4.3.2000, S. 18).