Dossier Nr. 5
in Wissenschaft & Frieden **1989-4: Die 90er Jahre: Neue Horizonte**

Ressourcenbündelung statt Abrüstung und Rüstungskonversion

Die Fusion von Daimler Benz und MBB

von Burkhardt J. Huck

1975 stellte Thomas A. Callaghan fest[1], daß eine auf viele Produktionsstandorte und Unternehmen verteilte Rüstungsindustrie, die wiederum eine Vielzahl verschiedener Typen von Waffensystemen und Ausrüstungsgütern an die Streitkräfte liefert, den Alliierten der NATO jährliche Unkosten von mindestens 11 Mrd., wahrscheinlich jedoch von 15-20 Mrd. Dollar zu Preisen von 1975 verursacht. Mitte der siebziger Jahre waren die Verteidigungsausgaben der USA mit 161 Mrd. Dollar auf den Stand in den Jahren vor dem Vietnamkrieg gesunken, während die Verteidigungsausgaben in den Ländern des Warschauer Paktes noch kontinuierlich anstiegen. Den stagnierenden bzw. nur mäßig über die Inflationsrate steigenden Verteidigungsausgaben in den meisten NATO-Saaten stehen zudem stark steigende Kosten für neue Waffensysteme gegenüber. Da bei gleichbleibenden Mitteln weniger Waffensysteme beschafft werden können, droht nach Callaghan langfristig eine strukturelle Abrüstung in Form von Ausdünnung vor allem bei den komplexen Waffensystemen der Nachfolgegenerationen in den achtziger und neunziger Jahren. Er fordert deshalb, die Kooperation in der NATO stärker als bisher zu nutzen. Vor allem aus einer Reduzierung der Kosten für die aus nationalen Interessen geförderte Doppel- und Mehrfachforschung und die Vereinheitlichung und Standardisierung der verschiedenen Typen von Waffensystemen werden langfristig nicht nur erhebliche Kosteneinsparungen, sondern auch eine bessere Auslastung der Produktionsstätten und damit auch sinkende Kosten durch Einsparungen in der Logistik, Instandhaltung und Training erwartet.

I. Nationale Ressourcenbündelung und Europäischer Rüstungsmarkt

Strukturelle Abrüstung und Ressourcenbündelung
Die Klage über mangelnde Kooperation zwischen den europäischen NATO-Ländern und den USA galt aber nicht nur den überflüssigen Kosten, sondern eben auch den Auswirkungen auf die militärische Effizienz. 1975 waren bei den Luftstreitkräften der dreizehn NATO-Länder in Europa 26 Kampfflugzeugtypen und eine ähnlich große Zahl stark abweichender Varianten im Einsatz. Besonders in Europa Mitte, wo die Flugzeuge der Geschwader an ihre eigenen nationalen bzw. NATO-Flugplätze gebunden sind, hat das im Verteidigungsfall katastrophale Folgen[2]. Callaghan schätzt die positiven Effekte aus einer Standardisierung auf die Kampfkraft auf 200-300%.

Die Angst vor struktureller Abrüstung bei gleichzeitig sinkender Kampfkraft und der Zwang, trotz stagnierender Haushaltsmittel am Rüstungswettlauf teilnehmen zu müssen, standen Pate, als 1976 die Independent European Programme Group von den europäischen NATO-Mitgliedstaaten einschließlich Frankreichs mit dem Ziel gegründet wurde, solche Mißstände zu beseitigen und *"die Aufrechterhaltung einer gesunden industriellen und technologischen Basis für die Verteidigung Europas und des Bündnisses zu gewährleisten"* [3]. Es ist müßig über den Einfluß der IEPG zu spekulieren, solange die Unterlagen, nach denen sich dieser beurteilen ließe, verschlossen bleiben. Fest steht, daß das von der IEPG in Auftrag gegebene Gutachten über die technologische Wettbewerbsfähigkeit der westeuropäischen Rüstungsindustrie im Vergleich zu der Japans und der USA, der nach dem Vorsitzenden der Studiengruppe benannte Vredeling-Report, seine Wirkung vor allem in Hinblick auf den für 1992 terminierten Binnenmarkt und den technologischen Nachholbedarf gegenüber der unter Präsident Reagan forcierten Hochrüstung der USA nicht verfehlte. Vor allem in den Jahren des Tauziehens um die Stationierung und Abrüstung von

nuklear bestückten Mittelstreckenraketen in Zentraleuropa, wurde der Druck, der Abschreckung »eine glaubwürdige konventionelle Dimension« zu verschaffen, immer stärker.

Als einen der wichtigsten der vielen kleinen Schritte des ersten Schrittes zu einem stärkeren Europa empfiehlt der Vredeling Report vom Dezember 1986 deshalb in knappen Worten die Umstrukturierung und Rationalisierung der Rüstungsindustrie. Die Regierungen werden aufgefordert durch die Vergabe ihrer militärischen Beschaffungsaufträge zur grenzüberschreitenden Konzentration der Rüstungsindustrie beizutragen. Die Konzentration der Rüstungsindustrie wird zwar nicht als kurzfristiges Heilmittel angepriesen, weil sie nicht die wirklichen Schranken zwischen freiem Handel und Zusammenarbeit zwischen den europäischen NATO-Staaten beseitigt, aber sie ist als Stärkungsmittel für die industrielle Basis willkommen. Im Vredeling-Report wird dabei ganz offen ausgedrückt, wie diese Konzentration der Rüstungsindustrie mit Erfolg zu erreichen ist: »We consider, in any case, that successful mergers are those which come about through the coincidence of the commercial interests of the participating companies." (Part 2, S.6) Den Regierungen wird anheimgestellt, möglichst dezent dafür zu sorgen, daß sich die Bedingungen für »natürliche« Übernahmen verbessern. Als Ergebnis dieser kurzfristig auf Konzentration zielenden Politik erhoffen sich die Gutachter Kostensenkungen durch wenige konkurrierende Konsortien mit gesteigerter Wettbewerbsfähigkeit.

Der bereits ein halbes Jahr nach Vorlage des Vredeling Reports von den Verteidigungsministern der Mitgliedsstaaten der IEPG am 22. Juni 1987 vereinbarte und im November 1988 gebilligte *"Aktionsplan für die schrittweise Schaffung eines Europäischen Rüstungsmarktes"* setzt hingegen bezüglich der Konzentration der Rüstungsindustrie durch Übernahme etwas andere Akzente: »Wirksamer Wettbewerb setzt bei den Mitgliedstaaten die Bereitschaft voraus, grenzüberschreitende Beschaffung stärker zu akzeptieren und im Laufe der Zeit auch Änderungen der gegenwärtigen Struktur der nationalen Rüstungsindustrien zuzulassen. Die Öffnung der Grenzen darf nicht einseitig, sondern muß gegenseitig erfolgen. Für die Industrie müssen annähernd gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden."

Das Tauziehen um den Einstieg von Daimler-Benz in MBB
Die Umstrukturierung der nationalen Rüstungsindustrie wird in diesem Zusammenhang zu einer Voraussetzung der Schaffung annähernd gleicher Wettbewerbsbedingungen und es war nach dieser offenen Absichtserklärung der Verteidigungsminister nur folgerichtig, daß bereits im Juli 1987 die ersten Gerüchte über intensive Verhandlungen zwischen dem Bundeswirtschaftsminister Martin Bangemann und der Daimler-Benz AG über einen Einstieg in die Messerschmidt-Bölkow-Blohm GmbH mit dem Ziel der industriellen Führung in Presse und Medien auftauchen. Allerdings wurde als Leitmotiv noch nicht die Schaffung eines einzigen nationalen Unternehmens mit Systemfähigkeit auf dem Luft- und Raumfahrtsektor genannt, sondern vor allem das Ausmaß der Subventionen, Entwicklungskostenzuschüsse und Bundesbürgschaften aus dem Bundeshaushalt, die für das Airbusgeschäft der MBB-Tochter Deutsche Airbus GmbH aufgebracht werden mussten.

Mit dem Kursverfall des Dollars auf unter 2,50 DM Ende 1986 konnte der vom Bund verbürgte Kreditrahmen für das Airbusgeschäft von 3,1 Mrd. DM nicht mehr gehalten werden. Die Deutsche Airbus GmbH errechnete Ende 1986 unter der Voraussetzung, daß der Bund keine Sanierungsmaßnahmen ergreift, daß sich der Kreditrahmen bis 1994 um die jährlich zu zahlenden Zinsen auf 4,8 Mrd. DM vergrößern würde und sogar auf 6 Mrd. DM, wenn der Dollarkurs auf unter 2 DM sinkt. Außer dem Bürgschaftsvolumen für die bisherigen Programme meldete die Airbus GmbH weiteren Finanzbedarf für die neuen Langstreckenversionen von 3 Mrd. DM, wovon allenfalls 150 Mio. DM von der Industrie aufgebracht werden können. (SZ 10.12.86) Das Bekanntwerden der staatlichen Leistungen für das Airbusprogramm (bis Ende 1986 ca. 1 Mrd. DM echte Subventionen, 3,035 Mrd. DM bedingt rückzahlbarer Entwicklungskostenzuschüsse und 3,1 Mrd. DM Bundesbürgschaften) nutzten die Flugzeugbauer der USA, um sich über unlauteren Wettbewerb der mit staatlichen Mitteln geförderten europäischen Industrie zu beschweren, was Mitte März 1987 zu einer Sondersitzung des GATT-Ausschusses in Genf über Flugzeughandel führte. (SZ 27.3.87)

Der Bundeswirtschaftsminister Martin Bangemann begann, nun von zwei Seiten in die Zange genommen, öffentlich eine Senkung des Staatsanteils an Messerschmidt-Bölkow-Blohm, an der Bayern, Bremen und Hamburg mit 52% beteiligt sind, und eine Erhöhung des Kapitals von 600 Mio. DM der MBB GmbH zu fordern. (SZ 26.2.87) Die ersten Meldungen über Gespräche zwischen dem Bundeswirtschaftsministerium und der Daimler-Benz AG wurden vom Vorstandssprecher der DB dementiert, während das BMWi in altbekannter Manier erklärte, daß solche Gespräche nicht bestätigt werden könnten, aber Meldungen darüber im Prinzip nicht falsch seien. (SZ 12.5.87) Anfang Juni 1987 gibt der neue Staatssekretär und Koordinator für Luft- und Raumfahrt im BMWi, der Münchner CSU-Abgeordnete Erich Riedl, Vertrauter des

Aufsichtsratsvorsitzenden der Airbus Industries Franz-Josef Strauß, die Beschlüsse der Bundesregierung für die Beteiligung an den Kosten des Airbusprogrammes bekannt. Danach wird der Bund die Entwicklung der Langstreckenversionen A330/A340 in den Jahren 1988 bis 1996 mit Zuschüssen bis zu Höhe von 2,996 Mrd. DM fördern, die entsprechend den Verkaufszahlen zurückzuzahlen sind. Für die Serienfinanzierung ist jedoch keine Bundesbürgschaft vorgesehen, vielmehr wird davon ausgegangen, *"daß die am Programm teilnehmenden Unternehmen MBB und Dornier von ihren bisherigen und gegebenfalls neuen Gesellschaftern so ausgestattet werden, daß sie sich mit angemessenen eigenen Mitteln auf die Finanzierung der Produktionskosten einstellen können."* (SZ 4.6.87) Zur Rückführung der Bundesbürgschaften der bisherigen Programme wird der Bund in den Jahren 1988 bis 1994 insgesamt 1,906 Mrd. DM als rückzahlbare Mittel zur Verfügung stellen.

Nachdem die Finanzierung der Airbus-Altlasten und der Entwicklung der neuen Programme abgesichert schien und sich vor allem in Hinblick auf die von Strauß in den Koalitionsgesprächen geforderte *"Neuregelung des Konzepts der Airbus-Serienfinanzierung"* (industriemagazin Juni 1987) der Wirtschaftsminister scheinbar gegen den Aufsichtsratsvorsitzenden der Airbus Industries durchgesetzt hatte, konnte Anfang Juli 1987 der damalige Vorstandsvorsitzende der Daimler-Benz AG Werner Breitschwerdt, die Katze aus dem Sack lassen und die durch das Magazin »Die Wirtschaftswoche« bekanntgewordenen intensiven Verhandlungen mit dem BMWi über den Einstieg in MBB mit dem Ziel der industriellen Führung bestätigen. Als mit dem weiteren Fall des Dollars auf 1,84 DM Ende Juni der nächste Wechsel platzte, stiegen die Aktien für den Einstieg von Daimler-Benz in MBB sprunghaft. Für den Fall nämlich, daß sich der Dollarkurs nicht wieder über die dem Finanzierungsmodell unterstellten 2 DM ansteigt, würde das eben vereinbarte Finanzierungsmodell binnen Jahresfrist zusammenbrechen. Diesmal lud der Bundeskanzler Helmut Kohl selbst zu einem Koalitionsgespräch, an dem u.a. Franz Josef Strauß, der Wirtschaftsminister, der Außenminister und der Forschungsminister teilnahmen. Im Mittelpunkt der Diskussion um Einzelprobleme der Finanzierung der Luft und Raumfahrtprogramme standen neben den Raumfahrtprojekten Columbus, Ariane und Hermes mit einem deutschen Anteil von 20 Mrd. DM an den Gesamtkosten von 60 Mrd. DM bis zum Jahr 2000. auch die »zusätzlichen Schwierigkeiten«, die mit der industriellen Führung der Daimler-Benz AG an der MBB GmbH verbunden sind (SZ 4./5.7.87).

Das Feilschen um Subventionen

Als durch Koalitionsgespräche nun auch ohne offizielle Bestätigung klar wurde, daß es nicht mehr nur um eine Beteiligung von Daimler-Benz an der defizitären Deutschen Airbus GmbH ging, sondern tatsächlich um die industrielle Führerschaft in der MBB GmbH, melden sich jetzt vor der Sommerpause alle noch schnell zu Wort: Der Präsident des Kartellamts weist daraufhin, daß eine solche Fusion möglicherweise verweigert werden muß, die Opposition und Teile der FDP, Gewerkschaften und Mittelstandsvertreter melden ihren Protest an. Auch der bisherige Vorstandsvorsitzende der Daimler-Benz AG, Werner Breitschwerdt scheint nach der Übernahme von MTU, AEG und Dornier in den Konzern erst einmal eine Konsolidierung vor einer weiteren Übernahme vorzuziehen. Der Aufsichtsratsvorsitzende der Daimler-Benz AG und Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bank, die 28% des Daimler-Kapitals hält, Alfred Herrhausen, reagiert prompt und schlägt den bisherigen Finanzchef der Daimler-Benz AG Edzard Reuter als Nachfolger vor. Als Vorstandsvorsitzender stellt Reuter denn auch alsbald klare Bedingungen für die von Bonn gewünschte industrielle Führerschaft bei MBB. Die Forderungen, die er bei einem vertraulichen Treffen mit dem Wirtschaftsminister nach der Sommerpause an Management und Gesellschafter von MBB stellt, unterstreichen seine Einschätzung von MBB »als eines Sanierungskandidaten« und mit solchen konnte Daimler-Benz seit der Übernahme der AEG AG ja einige Erfahrungen sammeln. Reuter fordert als Voraussetzung für einen Einstieg in die MBB: Die Errichtung einer klaren Entscheidungsstruktur, die sich allein an wirtschaftlichen Notwendigkeiten orientiert; die Schaffung von Voraussetzungen für eine strenge Kostendisziplin; die Klärung der Verlustrisiken wie Gewinnmöglichkeiten; die Prüfung der Möglichkeiten für mehr Kooperation mit außereuropäischen Partnern, vor allem in den USA. (Wirtschaftswoche 25.9.87) Mit seinen Forderungen brachte Reuter weniger MBB, als dessen größten Kunden, nämlich die Bundesregierung selbst in Zugzwang und die reagierte prompt. Wenige Tage später stellte der Koordinator für die Luft- und Raumfahrt klar, daß die Fortschritte im Airbus-Programm eng gekoppelt an die Entwicklung und Fertigung militärischer Flugzeuge und betonte, daß das hoch subventionierte Airbus-Programm noch zusätzlich von den technologischen Erkenntnissen aus den militärischen Programmen profitiert: *"Man kann nicht gleichzeitig die Entwicklungskosten und Unterstützungsgelder aus der Bundeskasse für den Airbus kürzen wollen und das Jäger 90 Programm streichen. Wer das fordert, gefährdet die deutsche zivile Luftfahrt und damit die modernen Technologien die die Bundesrepublik und Europa auch im nächsten Jahrhundert wettbewerbsfähig machen."* (Welt 28.9.87) Damit war die Marschrichtung also klar vorgezeichnet: Die Frage nach der Finanzierung des Airbus-Programmes war nun eng mit der Entwicklung des Jäger 90 gekoppelt, der sich zu dieser Zeit noch in der Definitionsphase befand. Nun galt es erst

einmal die Zustimmung des Verteidigungsausschusses und vor allem des Haushaltsausschusses zu der multinationalen Regierungsvereinbarung, dem Memorandum of Understanding zwischen den Regierungen Großbritanniens, Italiens, der Bundesrepublik und Spaniens über die internationale Entwicklungsphase einzuholen, bevor weiter verhandelt werden konnte. Edzard Reuter bekräftigte inzwischen, daß die Daimler-Benz AG als größtes privates deutsches Unternehmen wohl schlecht über einen längeren Zeitraum hinweg die Regierung zu Subventionen in Milliardenhöhe auffordern könne und deshalb die Bereitschaft zu weiteren Verhandlungen über eine Beteiligung an MBB von der Lösung der Finanzierungsprobleme des Airbus-Programms abhänge (Herald Tribune 24.2.1988). Als der Verteidigungsausschuß nach 30 Minuten Beratungszeit und der Haushaltsauschuß des Deutschen Bundestages nach sechsstündiger Beratung mit der Mehrheit der Stimmen der Regierungsparteien am 16.5.1988 in die Aufhebung der qualifizierten Sperre der Ausgaben von 350 Mio. DM und die teilweise Aufhebung der qualifizierten Sperre der Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 5,5 Mrd. DM bei Kapitel 1420 Titel 55181 einwilligte, müssen in Stuttgart die Champagnerkorken geknallt haben. Schließlich können nicht nur die bisher von der Daimler-Benz AG übernommen Unternehmen Dornier, MTU und AEG, sondern auch der avisierte neue Übernahmekandidat MBB, nach dem deutschen Anteil am Panzerabwehrhubschrauber 2 auch den am Jäger 90 fast ausschließlich unter sich aufteilen.

Von nun fallen die Stellungnahmen aller an der Übernahme Beteiligten bzw. von ihr Betroffenen sanftmütiger aus. Ob der Vorsitzende der Airbus Industries Franz Josef Strauß oder der Vorstandsvorsitzende Hanns-Arnt Vogels, die meisten Beteiligten oder Betroffenen halten sich mit ihrer Zustimmung zum geplanten Einstieg von Daimler-Benz nicht mehr zurück, die Bundesregierung verfolgt zielstrebig ihre Absicht bis zum Herbst die Voraussetzungen für den Einstieg von Daimler-Benz in MBB zu schaffen. Bei der Deutschen Airbus ist man inzwischen den Forderungen Edzard Reuters nach stärkerer Kooperation mit außereuropäischen Partnern und damit einer Minderung des Kursrisikos entgegenkommen. Im August 1988 gibt ein MBB-Sprecher bekannt, daß ein Vertrag über 500 Mio. Dollar mit dem amerikanischen Flugzeugbauer Textron über die Fertigung von Flügelteilen für die künftigen Airbus-Langstreckenmodelle in Vorbereitung ist (SZ 6.8.88). Auch mit der Israelischen Luftfahrtindustrie werden durch Erich Riedl Verhandlungen über Zulieferungen aufgenommen (SZ 15.7.88).

Zugleich versucht die Regierung die Opposition mit der Absichtserklärung zu beruhigen, daß es keine Finanzierung der Serienkosten nach einer Erhöhung des Gesellschaftskapitals der Deutschen Airbus mehr geben wird, sondern man sich auch eine Übernahme der unternehmerischen Risiken älterer Programme erwartet. Der Staatssekretär im BMWi von Würzen stellt zudem klar, daß nach der Prüfung durch das Kartellamt letztendlich der Wirtschaftsminister nach seiner Beurteilung der wettbewerbspolitischen Fragen der Beteiligung die endgültige Entscheidung fällen wird und Franz Josef Strauß verkündet in gewohnter Offenheit worum es eigentlich geht: *“Eine Neuordnung der deutschen und europäischen Luft- und Raumfahrt kann nur erfolgen, wenn die Verhältnisse bei MBB auf der Grundlage der erzielten Verhandlungsergebnisse langfristig geregelt sind, wenn das Verhältnis MBB und Dornier geklärt ist und wenn die Bundesregierung ein langfristiges, ziviles und militärisches Auslastungskonzept vorlegt, welches der Industrie Orientierungshilfen gibt. Daran würde sich dann ein großer europäischer Raumfahrtkonzern anschließen, zu dem auch die einschlägige deutsche Industrie Zugang hat.”* (Die Welt 4.8.88)

Ein Airbus ohne Boden
Mit der Kabinettsvorlage vom 25. Oktober wird ein roter Teppich aus Subventionen für den Airbus ausgerollt, um Daimler-Benz zu bewegen mit 800 Mio. DM bei MBB einzusteigen. Nach der Vorlage wird der Bund in den nächsten zehn Jahren mit insgesamt 4,3 Mrd. DM nicht nur für die Verluste aus dem Geschäft mit den vorhandenen Airbus-Modellen für einen Dollarkurs bis DM 1,60 mit 2,6 Mrd. DM, sondern auch mit 1,7 Mrd. DM für die Verluste aus dem künftigen Geschäften mit den Langstreckentypen bis 1998 mit 75% und bis 2000 mit 50% geradestehen. (Der Spiegel, 31.10.88)

Das genaue Fassungsvermögen des Milliardengrabes für Steuergelder lässt sich wegen der unterschiedlichen Posten wie Subventionen, Entwicklungskosten und Bürgschaften nur schwer abschätzen. Im Mai 1987 *“standen in den Büchern des Finanzministers gut sieben Milliarden Mark Verpflichtungen. Von denen sind rund drei Milliarden an Darlehen zurückzuzahlen – fragt sich nur wann. Drei Milliarden sind Bürgschaften.”* (Zeit 29.5.87) Im Oktober 1988 stellte die Süddeutsche Zeitung bisherige Zahlungen oder Zusagen in Höhe von 10,7 Mrd. DM fest. Doch trotz aller staatlichen Hilfen wies der Geschäftsbericht der Deutschen Airbus vom Oktober 1988 für 1987 einen nochmals höheren Verlust aus. Bei Umsätzen, die von 1,290 Mrd. auf 1,153 Mrd. DM sanken, wuchs der Jahresfehlbetrag 1987 von 410,6 Mio. DM auf 778,6 Mio. DM (SZ 20.10.88).

Nimmt man das neue Paket dazu und berücksichtigt daß, wie Franz Josef Strauß in dem oben erwähnten Interview feststellte, *"MBB schließlich selbst in der Vergangenheit zwei Milliarden an Verlusten aus dem Airbus abgedeckt hat"*, scheint dieses Fassungsvermögen unerschöpflich, denn schließlich schütten auch die anderen am Programm beteiligten Länder Milliardenbeträge ein: British Aerospace wies zum Jahresanfang 1988 allein für Verluste aus seinem Produktionsanteil an den Flügeln Rückstellungen von 320 Mio. Pfund aus. Der Kursverfall des Pfundes hat seinen Wert gegenüber dem Dollar halbiert. (Herald Tribune 5.9.89)

Den Umsatzerlösen von etwa 23 Mrd. Dollar aus dem Verkauf von 430 Airbussen bis Herbst 1988 stehen allein auf deutscher Seite über 10 Mrd. DM staatliche Subventionen gegenüber. Bei der Addition der weiteren Verluste bzw. Zuschüße, müsste außerdem berücksichtigt werden, daß auch Entwicklungsergebnisse aus dem militärischen Flugzeugbau ohne Anrechnung in den zivilen übernommen werden. Dieses Argument wird ja sicher nicht ohne Grund zur Rechtfertigung des Jäger 90 Projekts vorgebracht.

II. Verteidigungs- und Rüstungspolitik als Industriepolitik

Am 7. November 1988, dem Tag, an dem um 18 Uhr das Kabinett in einer Sondersitzung über das Angebot der Bundesregierung zur finanziellen Absicherung des geplanten Einstieges der Daimler-Benz AG in die MBB entscheiden wird, befürwortet der Botschafter der USA in der Bundesrepublik, Richard Burt in dem Fachblatt »Aviation Week and Space Technology« die Herausbildung größerer rüstungsindustrieller Konglomerate in Europa, als Voraussetzung für stärkere transatlantische Kooperation zwischen gleichstarken europäischen und amerikanischen Partnern. Wie national beschränkt nimmt sich gegenüber solch internationaler Perspektive da die Kritik des Vorsitzenden des Gesamtbetriebsrats von MBB aus: Alois Schwarz wirft dem Bund vor, jahrelang nicht für eine ausreichende Kapitaldecke der Deutschen Airbus gesorgt zu haben, so daß von den bisher aufgelaufenen Altschulden über zwei Drittel auf Zinszahlungen entfielen, und erst jetzt im Hinblick auf die Übernahme durch Daimler die Altschulden zu erlassen und den Banken die Kredite zurückzuzahlen. Kritik übt er auch daran, daß der Bund nun im Gegensatz zu seiner bisherigen Praxis bereit ist, Daimler Benz das Wechselkursrisiko bis ins Jahr 2000 abzunehmen. Die Kritik des Betriebsrates, das kurze Aufmucken der FDP, die Bedenken des CDU-Mittelstandes, die Beschwörung des »staatsmonopolistischen Kapitalismus« durch den SPD-Vorsitzenden, die Rücktrittsdrohungen des Vorsitzenden der Monopolkommission – nichts hindert das Kabinett daran, durch seinen Beschluß zugleich zusätzliche Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 4,4 Mrd.DM in den Haushaltsentwurf 1989 einzustellen. Im Vermerk des BMWi zum Beschluß ist zudem in schöner Offenheit festgehalten, daß vor allem die internationalen Rahmenbedingungen eine andere Regelung ausschließen: Da ist nicht nur die Rede von der Umöglichkeit der ganzen oder teilweisen Abgabe der deutschen Airbus-Beteiligung an Dritte, von den weltweiten Konzentrationsbewegungen in der Luft- und Raumfahrt, *"die nationalstaatliches Handeln weitgehend von vornherein ausschließen"*, sondern auch davon, daß *"im Bereich der Verteidigung alle größeren Vorhaben fast nur noch an europäische Konsortien vergeben werden ". Auch aus der handelspolitischen Situation wird argumentativer Honig gesaugt: "Die USA haben im Grundsatz anerkannnt, daß zum Zwecke der Privatisierung im Rahmen einer Übergangsregelung unvermeidbare Subventionen besonders zu beurteilen sind"*. (Wehrdienst 28.11.88)

Die Bundesregierung bittet zur Übernahme
Nach über zwei Jahren Tauziehen reiben sich erst am Tag nach dem 7. November viele wie verwundert die Augen, daß mit dem Beschluß über die Airbus-Subventionen auch die positive Entscheidung über die Fusion der beiden größten Rüstungskonzerne der Bundesrepublik präjudiziert wurde. Der Vorsitzende der Monopolkommission machte klar, welchen Stand die Fusion jetzt erreicht hat, als er im Hessischen Rundfunk erklärte, daß er als Wettbewerbshüter an dem Verfahren nichts ausrichten könne, denn der Bundeswirtschaftsminister werde in sechs Monaten nicht anders entscheiden als heute. Zudem schaffe die Bundesregierung mit dem Vorantreiben der Fusion die Voraussetzungen dafür, daß der große Konzern den Verteidigungsminister sogar zwingen könne, verteidigungspolitische Maßnahmen zu verfälschen.

Die Wahrscheinlichkeit der ersten Annahme zeigt sich besonders daran, daß alle Beteiligten, wie sonst bei solchen Mammutfusionen üblich, vor einer offiziellen Anmeldung die wettberbsrechtlichen Seiten ihres Vorhaben nicht informell beim Bundeskartellamt sondiert haben und es selbst das Bundeswirtschaftsministerium nicht für nötig hielt, die kartellrechtliche Problematik in Berlin zu diskutieren. Die Auseinandersetzungen zwischen dem CDU-Haushaltsexperten Bernhard Friedmann und Verteidigungsminister Rupert Scholz, ob künftig 70% der Entwicklungsvorhaben der Bundeswehr und 60% aller Beschaffungsvorhaben von der Daimler-Benz AG gesteuert werden oder weniger, nehmen sich

gegenüber den Visionen, die jetzt der Aufsichtsratsvorsitzende und Vorstandssprecher der Deutschen Bank zusammen mit Daimler-Vorstandschef Edzard Reuter der Presse auftischen, wie Peanuts aus. Nach einem festen Bekenntnis zur transatlantischen Partnerschaft und einer deklaratorischen Absage an Schutzwälle gegen die US-Konkurrenz nennt Reuter das nächste Ziel nach dem Zusammenschluß: Die Erlangung der Systemführerschaft in der Luft- und Raumfahrt, die bislang nahezu auschließlich in den USA vorhanden ist. »Wir meinen«, sagte er, *"daß in Europa die Möglichkeit besteht, in der Luft- und Raumfahrt in Richtung auf eine Gemeinschaftsunternehmerschaft Kompetenzen zu organisieren. Solche Kompetenz existiert in Teilbereichen, sie ist aber nirgendwo gebündelt. Eine nahezu unverzichtbare Voraussetzung ist ein Zusammengehen der bisher völlig zersplitterten, wichtigen deutschen Luft- und Raumfahrtunternehmen"* (SZ 11.11.88)

Während sich die Abgeordneten Vennegerts, Sellin, Hoss und die Mitarbeiter der Fraktion DIE GRÜNEN die Finger an den zwei einzigen großen Anfragen zur Beteiligung von Daimler-Benz an MBB wundschreiben (Drucksache 11/3397 und 3398 vom 18.11.88), machen sich die Konzernstrategen von Daimler-Benz bereits daran, die Konzernstrukturen für die Aufnahme der MBB unter das Dach der selbständigen Daimler-Tochter Deutsche Aerospace AG neuzuordnen und die Möglichkeiten für die Verwirklichung einer europäischen Konzernstrategie in diesem Bereich auszuloten. Am 24. November erläutert der Daimler Vorstandschef Reuter vor dem französischen Senat, daß der Konzern erst nach Jahren harter Arbeit in der Spitzengruppe der internationalen Luft- und Raumfahrtindustrie mithalten könne. Aber selbst dann wäre das nur ein erster Schritt zur Herausbildung einer im internationalen Maßstab wettbewerbsfähigen europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie, die sich nicht weiter den wirtschaftlichen Unsinn leisten kann zur selben Zeit drei Kampfflugzeugtypen, zwei Kampfhubschrauber und drei 60-70 sitzige Passagierflugzeuge zu entwickeln. Reuter benutzt zudem die Gelegenheit, um französische Ängste vor einem deutschen militärisch-industriellen Komplex zu beruhigen: Die Kontrolle über MBB bedeute nur die Herstellung von Parität zwischen Daimler und den französischen und britischen Konglomeraten (Herald Tribune 25.11.88).

Der Aufsichtsrat entscheidet über Minderheitsbeteiligung
Im Dezember 1988 geht das Pokerspiel um die Klärung der weiteren Bedingungen für den Einstieg vor allem im Hinblick auf den von Daimler abgesteckten Fahrplan bis zur Entscheidung des Aufsichtsrates von Daimler-Benz am 21. Dezember, munter weiter. Vor allem die bisherigen staatlichen Anteilseigener an MBB, die Länder Bremen und Hamburg auf der einen und Bayern auf der anderen Seite sorgen sich um die Zukunft der Standorte in ihren Ländern, vor allem wenn nach der Kapitalerhöhung durch den Eintritt Daimlers wie im Falle Hamburgs ihre Anteile absteigen und nicht einmal mehr eine Sperrminorität garantieren. Daimler-Benz hält sich jedoch mit irgendwelchen Garantien sorgfältig zurück, denn unter dem neuen Wirtschaftsminister Helmut Haussmann hat die FDP als Bedingung für den Rückgriff auf staatliche Subventionen zunächst einmal eine Verrechnung der Gewinne aus dem militärischen Flugzeugbau mit den Airbus-Verlusten erhoben. Diese Verrechnung stand in dem Spitzengespräch vom 14. Dezember im Bundeswirtschaftsministerium, an dem der Wirtschaftsminister, Verteidigungsminister, Kanzleramtsminister und Staatssekretär Riedl den Bund, der bayerische Finanzminister Tandler als MBB-Aufsichtsratsvorsitzender und der Daimler Vorstandschef und sein Stellvertreter teilnahmen, im Mittelpunkt der Diskussion um das für Januar/Februar geplante endgültige Finanzierungskonzept. Nachdem dieses Gespräch zur Zufriedenheit aller verlaufen war, wurden in den folgenden Tagen unter Einräumung weitreichender Zugeständnisse von Daimler-Benz an die MBB-Gesellschafter, insbesondere Hamburgs, Grundsatzvereinbarungen getroffen. Am Tag vor der Daimler-Aufsichtsratsitzung gibt die Hardthöhe noch kurz die Ergebnisse der Konferenz über die Bundeswehrplanung bekannt: Es wird kaum Abstriche bei den geplanten Rüstungsprogrammen geben. Es wurden zwar die 35 Tornado ECR noch nicht bestellt, aber die Programme Jäger 90 und Fregatte 123 sind abgesichert.

Gegen die Stimmen der Arbeitnehmer wurde alsdann wie geplant am 21.12. die Beteiligung von Daimler an MBB mit einer Mehrheit von 11:9 Stimmen vom Daimler-Benz Aufsichtsrat gebilligt. Daimler Vorstandschef Reuter, mit einer Ermächtigung ausgestattet, Abschlußverhandlungen aufzunehmen, kündigt nach der Sitzung an, daß nun das Kartellverfahren über eine 30%ige Beteiligung der Daimler-Benz an MBB eingeleitet werden kann, während der Aufsichtsratsvorsitzende Herrhausen klarstellt, worum es bei den künftigen Verhandlungen geht: Nämlich zum einen zu verhindern, daß generell Gewinne aus dem Rüstungsgeschäft mit den hohen Verlusten aus der Airbusherstellung kompensiert werden. Dafür sollten nur die Gewinne aus dem militärischen Flugzeugbau herangezogen werden. Zum anderen zu verhindern, daß MBB keine Sonderrechte erhält, die die betriebswirtschaftliche Führung durch die Daimler-Tochter Deutsche Aerospace beeinträchtigen. (SZ 22.12.88)

Der Aufsichtsratsvorsitzende der MBB, Tandler erklärte der Presse, welche Zugeständnisse die MBB-Gesellschafter aushandeln konnten: Durch die Zusage, München zum Sitz der Deutschen Aerospace zu machen, bei MBB auch weiterhin mit zwei Aufsichtratsmitgliedern und in der Nachfolgegesellschaft für die Deutsche Airbus mit einem Aufsichtsratssitz vertreten zu sein, konnten anscheinend die Ängste um die 38.000 bayerischen Arbeitsplätze in der Luft- und Raumfahrtindustrie beruhigt werden. Hamburg konnte anscheinend durch die Zusage, den Sitz der Nachfolgegesellschaft für die Deutsche Airbus dort einzurichten, gewonnen werden.

Die Mehrheitsbeteiligung wird vorbereitet
Nachdem so rechtzeitig zum Jahresende der Einstieg »in großen Umrissen steht« und abzusehen ist, daß das Bundeskartellamt für seine Prüfung mindestens die normale Frist von vier Monaten benötigen wird, kann ohne Zeitdruck über »Details« verhandelt werden. Der Deminuitiv eines Unternehmenssprechers für das alsbald auftauchende zentrale »Detail«, wie langfristig eine Mehrheitsbeteiligung von Daimler-Benz an MBB beschafft werden kann, zeigt, daß man bei Daimler trotz Kartellamtsprüfung und ausstehendem Gutachten der Monopolkommission zielstrebig auf die Fusion zusteuert. Die sich im Januar häufenden Meldungen, daß Daimler sich nicht nur durch die Erhöhung des MBB Kapitals von 600 auf nominal 860 Mio. DM einen Anteil von 30%, sondern durch den Zukauf der Beteiligungen bisheriger Gesellschafter wie Siemens, Bosch, Allianz oder Aerospatiale einen Anteil von 54% sichern will, überraschen deshalb nicht mehr. Als erster verkauft am 20.1.89 die Allianz ihren Anteil von 4,39%. Die Finanzierung der für einen Anteil von 54% ingesamt erforderlichen 2,7 Mrd. DM scheint kein Problem. *"Der Vorstand denkt mit Blick auf das wachsende Geschäftsvolumen des ganzen Daimler-Benz Konzerns über eine Kapitalerhöhung nach (SZ 21.1.89)."* Eine Kapitalerhöhung von 10% auf das nominale Kapital der Daimler-Benz von 2,12 Mrd. DM wurde denn auch prompt auf der Hauptversammlung am 28.Juni unter Dach und Fach gebracht und dürfte beim Kurs von ca. 720 DM die für eine Mehrheitsbeteiligung nötigen 1,5 Mrd. DM in die Kasse bringen. Zur weiteren Stärkung der Kapitalbasis wurden zudem die Hälfte des Jahresüberschusses von 1,38 Mrd. DM als Gewinnrücklage eingestellt.

Zielstrebig werden die Führungspositionen der neuen Daimler Tochter Deutsche Aerospace AG, in der die Luft-, Raumfahrt- und Rüstungsbereiche der bisher zusammengekauften Unternehmen AEG, MTU und Dornier zusammengefasst werden, mit Managern aus dem Konzern besetzt, für MBB Vorstandschef Vogels wird nur ein einfacher Vorstandssitz reserviert. Am 7. März kann Daimler einen weiteren Erfolg für die eingeschlagene Strategie verbuchen, das angestrebte nationale Monopol angesichts internationaler Konzentrationsprozesse als einzige Überlebensmöglichkeit für die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie darzustellen: Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat natürlich keine Einwände gegen die massiven Airbus-Subventionen, sondern bezeichnet sie sogar als im europäischen Interesse liegend, denn der Einstieg von Daimler in MBB *"wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flugzeugindustrie insgesamt stärken und damit auf konkrete Weise zur Wahrung der gemeinsamen Interessen Europas beitragen (SZ 9.3.89)* Der Chef des Bundesrechnungshof zeigt sich wenige Tage später kleinlicher*: "Die Neuordnung der Airbus-Förderung als solche wird nach den heutigen Erkenntnissen nicht zu einer Mehrbelastung des Bundes führen."* Der SPIEGEL (Nr.7,89) kommentierte deshalb bissig: *"Soll heißen: Billiger wird der Airbus durch den MBB-Verkauf an Daimler nicht. Die Neuordnung sorgt lediglich dafür, daß dem Staat kein zusätzlicher Schaden entsteht – ein großartiges Ergebnis."* Noch bedenklicher sind die Feststellungen der Rechnungsprüfer jedoch hinsichtlich der positiven Effekte der industriellen Führung durch Daimler, wenn nicht zugleich die gesamte Struktur der Airbus Industries geändert würde. Die hohen Produktionskosten resultierten nämlich vor allem aus mangelhafter Kooperation. Entsprechend hoch sind die Verluste, die sich in Toulouse ansammeln und entsprechend der Anteile den nationalen Partner übertragen werden. So hat die anteilige Ergebnisübernahme für 1987 die Deutsche Airbus GmbH mit 272 Mio. DM belastet (SZ 20.10.88). Da kein Ende hoher Kosten für Vertragsstrafen wegen geänderter Spezifikationen oder Änderungen abzusehen ist, zweifelt der Rechnungshof, daß ein Ende der Airbus-Subventionen nach der Jahrtausendwende in Sicht ist.

Der Preis für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luft-, Raumfahrt- und Rüstungsindustrie ist zwei Wochen später auch dem Bundeskartellamt zu hoch. Der Inhalt der Abmahnung wurde ausnahmsweise nicht im SPIEGEL abgedruckt, der sich wie die übrige Presse in Mutmaßungen erging, daß der Daimler-Vorstand nun bis 15. April Gelegenheit habe, den Einwänden gegen eine marktbeherrschende Stellung in den Bereichen militärischer Flugzeugbau, Raketen, Drohnen und Militärelektronik zu widersprechen.

Vor dem erwarteten Nein des Kartellamts zur geplanten Fusion, stellt der Staatssekretär im BMWi und Koordinator für die Luft- und Raumfahrt, Erich Riedl seinen jährlichen Bericht der Presse vor. Die wundert sich nun eigentlich schon nicht mehr, daß in diesem nicht nur wieder die positiven Wirkungen der

Beteiligung von Daimler an MBB auf Effizienz in Produktion und Vermarktung beschworen werden und angesichts nicht zu gebender Beschäftigungsgarantien die Beschäftigungsaussichten lediglich als »nicht ungünstig« bezeichnet werden. Der Satz, mit dem der ehemalige Oberpostdirektor und Präsident des TSV 1860 München, der unter seiner Amtszeit in acht Jahren einen Schuldenberg von 8 Mio. DM anhäufte, direkt auf die Beteiligung von Daimler an MBB einging, stiftete allgemeine Verwirrung: *"Die Beteiligungsabsicht von Daimler-Benz wird in dieser Hinischt als Chance gesehen, zu der es keine Alternative gibt, weil kein anderes deutsches Unternehmen zur Übernahme industrieller Führung und Verantwortung für MBB und das Airbusprogramm bereit war."* Damit war wohl nicht nur für Gerhard Hennemann von der SZ klar, *"daß Wirtschaftsminister Haussmann trotz seiner aufgeplusterten Empörung über die ihm unterstellte Entscheidungsposse in Sachen Daimler/MBB keinerlei Spielraum besitzt, um die in wenigen Monaten anstehende Eheschließung als Standesbeamter zu verweigern."*

Das Kartellamt untersagt die Fusion

Zwei Tage nachdem das Bundeskartellamt beschließt, daß das Vorhaben der Daimler-Benz AG, eine Mehrheitsbeteiligung an MBB zu erwerben, zu untersagen ist, befürwortet am 19. April das Kabinett unter Vorsitz des Bundeskanzlers die geplante Fusion nochmal ausdrücklich. Am selben Tag legt der Bundesminister für Wirtschaft nun endlich ein halbes Jahr später die Antwort der Bundesregierung (Drucksache 11/4375 und 4376) auf die Große Anfrage der Fraktion der GRÜNEN vor. Da die Regierung für Antworten auf sicherheitspolitische oder rüstungswirtschaftliche Anfragen der Opposition gelegentlich noch mehr Zeit braucht, ist weniger das halbe Jahr Wartezeit verwunderlich, als vielmehr die Tatsache, daß die Regierung die Zeit vor allem benötigte, um festzustellen, daß sie auf bestimmte Fragen keine Antwort geben kann. Zwischen den Daten, zu deren Preisgabe die Regierung sich schließlich durchringen konnte und den Daten, die der am selben Tag veröffentlichte Beschluß des Kartellamtes ausweist, bestehen nur geringfügige Unterschiede: Die Regierung beziffert den Anteil des Konzerns nach der Fusion an den Beschaffungen und Entwicklungsaufträgen im Rahmen des Einzelplanes 14 mit ca. 34% bei den einzelnen Entwicklungsarbeiten und mit ca. 27% Eigenleistung bei den Beschaffungsaufträgen. Im Kartellamtsbeschluß heißt es: *"Beschränkt man die Betrachtung auf die Summe der erbrachten Eigenleistungen und klammert damit die als Systemführer kontrollierten Durchlaufposten aus Unteraufträgen aus, so liegt der zusammengefaßte Anteil an sämtlichen Ausgaben für militärische Beschaffung, Forschung und Entwicklung in einer Größenordnung von 30% des gesamten Beschaffungshaushaltes."* Allerdings werden diese Zahlen über den Eigenanteil des Konzerns durch die Zahlen über den von ihm kontrollierten Anteil am gesamten Auftragsvolumen von 50,5% und am Volumen der Entwicklungskosten von 60,7% ergänzt (S.54 ff.) In ihrer Antwort weist die Bundesregierung zwar ausdrücklich daraufhin, daß das Bundeskartellamt alle Wettbewerbsaspekte zu prüfen und zu bewerten hat, unterläßt es trotz oder gerade wegen des Fusionskontrollverfahrens nicht, noch einmal ihre Prioritäten klarzustellen: *"Die Bundesregierung unterstützt die Anstrengungen der IEPG zur Schaffung eines europäischen Rüstungsmarktes. In diesem Rahmen soll sich auch der Verbund nach seinem Zustandekommen vermehrt internationalem Wettbewerb stellen. Darüber hinaus ist es das Ziel aller IEPG-Länder, auch bei internationalen Programmen die Fertigungsanteile der einzelnen Partner vermehrt nach Wettbewerbskriterien und nicht ausschließlich entsprechend dem Finanzierungsanteil zu vergeben. Die Konsequenzen einer zunehmend am internationalen Wettbewerb orientierten Vergabe der Arbeitsanteile lassen sich im einzelnen noch nicht absehen. Mit Strukturveränderungen im europäischen Maßstab muß gerechnet werden. Die Straffung der industriellen Ressourcen in Europa und der Abbau vorhandener Überkapazitäten sind zu erwarten (S.5-6)."*

Doch genau diese wie Argumente vorgebrachten Absichtserklärungen werden im Kartellamtsbeschluß als Zukunftsmusik vorgeführt. Nach einer ausführlichen Würdigung der Problematik internationaler Wettbewerbsbeziehungen wird festgestellt, daß die auch in Zukunft vorherrschende Organisationsform internationaler Kooperation die multinationale Programmgesellschaft sein wird. In diesen Gesellschaften (z.B. NEFMA, PANAVIA), in denen die nationalen Systemführer entsprechend dem jeweiligen nationalen Finanzierungsanteil vertreten sind, werden auch die Arbeitspakete entsprechend dem nationalen Auftragsvolumen und technologischen Ambitionen bzw. Stärken verteilt. *"Auf der System- oder Teilsystemebene kann damit ein Wettbewerb nur innerhalb der jeweiligen nationalen Industrie stattfinden (S.42)….Entgegen der von Daimler-Benz und MBB vorgetragenen Auffassung ist auch die von den Partnerstaaten ausgehandelte Verteilung der Arbeitspakete nicht das Ergebnis eines Wettbewerbs auf einem einheitlichen Markt (S.44)."* Nach einer weiteren kritischen Würdigung der internationalen Wettbewerbsbedingungen wird festgestellt, daß auf der System- oder Teilsystemebene Wettbewerb im Regelfall ausgeschlossen ist und auch auf der Ebene der Komponenten-Zulieferung die Chancen ausländischer Anbieter stark eingeschränkt ist (S.45). Die Prüfer des Kartellamtes sehen auf Grund der Situation in den IEPG-Ländern auch langfristig keine Anzeichen für eine grundlegende Änderung der

bisherigen Beschaffungspraxis und ihrer industriepolitischen Vorgaben. *"Es kann nicht davon ausgegangen werden, daß die dargestellten auf dem Rüstungssektor wirkenden Maßnahmen sich innerhalb des für die Fusionskontrolle maßgeblichen Prognosezeitraums so grundlegend ändern werden, daß der kartellrechtlichen Prüfung nicht mehr ein nationaler, sondern ein europäischer Markt für Rüstungsgüter zugrunde zu legen ist (S.51)."*

Mit dieser Feststellung sind die zentralen Argumente der Bundesregierung und der Antragssteller entkräftet und vor dem Hintergrund des nationalen Marktes als Bezugsgröße zeigt der Beschluß, daß der Rüstungsmarkt der Bundesrepublik bereits vor der Fusion in mehreren Bereichen so eindeutige monopolistische Strukturen aufweist, daß auch eine Untersagung der Fusion am Bankrott der von industrie- und technologiepolitischen Ambitionen ausgehöhlten wirtschaftlichen Ordnungspolitik nichts mehr ändert.

Oligopolistischer oder monopolistischer Rüstungsmarkt?
In seiner »Marktübergreifenden Betrachtung« geht das Kartellamt sehr treffend von der Gesamtzahl militärischer Projekte aus, in denen ein Unternehmen als Systemführer bzw. als Generalunternehmer eine entscheidende Position einnimmt. Unter Berücksichtigung nicht aller beim Verteidigungsministerium vergebenen oder noch zu vergebenden Aufträge, sondern nur der bisher tatsächlich vergebenen fallen die Anteile von Daimler und MBB noch krasser aus: MBB kontrolliert als Generalunternehmer oder Hauptauftragnehmer 49% aller vergebenen Aufträge, Daimler 18%. Auch bei den Entwicklungskosten ergibt sich unter Ausklammerung der Vorhaben, für die noch kein Generalunternehmer bestellt ist, ein Anteil von MBB in Höhe von 54,9% und von Daimler in Höhe von 22,7%. Realistischerweise unterstellt das Kartellamt, daß nach einer Fusion der neue Konzern auch die überwiegende Zahl der noch unentschiedenen Generalunternehmer- bzw. Hauptauftragnehmer-Aufträge erhalten wird und somit in einigen Einzelmärkten der Übergang vom Oligopol zum Monopol zwangsläufig wird.

Das gilt insbesondere für den Markt für militärische Flugzeuge und Hubschrauber, auf dem bisher noch ein Rest von Wettbewerb zwischen der Daimler-Tochter Dornier und MBB festzustellen war. Auf dem Markt für Lenkwaffen ist MBB als Generalunternehmer bereits mit einem Anteil von 65% am Gesamtvolumen präsent. Den Markt für Triebwerke beherrscht die Daimler-Benz-Tochter MTU Motoren- und Turbinenunion zu über 80%. Auf dem Markt für Drohnen wird unter Berücksichtigung des Anteils am gesamten Beschaffungsvolumens der Bundeswehr von 1980 bis 1988 ein Anteil der Daimler-Benz-Tochter Dornier von 83% festgestellt. Auf dem stark segmentierten Markt für Wehrelektronik ergibt sich auf der selben Basis ein Anteil der Daimler-Benz von 42% und der MBB von 1,7%. Auf dem Markt für Marinetechnik hält Daimler-Benz an den bereits vergebenen Vorhaben als Generalunternehmer einen Anteil von 26,3% und MBB einen von 36%. Allerdings waren dort etwa 60% der Vorhaben, die inzwischen an Werften bzw. Werftenkonsortien gingen, noch nicht vergeben. Auf dem Teilmarkt Torpedos und Seeminen hält Daimler-Benz einen Anteil von 45,6% des Auftragsvolumens aller Vorhaben.

Es zeugt von der Reformbedürftigkeit des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, daß das Bundeskartellamt erst auf Grund der Mammutfusion von Daimler-Benz und MBB feststellt, daß einzelne Rüstungsmärkte längst von einem Oligopol beherscht werden, das nach einer Fusion der Branchenführer zu einer monopolähnlichen Stellung auf mehreren Einzelmärkten und in absehbarer Zeit auf dem nationalen Gesamtmarkt für Rüstungsgüter führt. Es klingt schon fast wie Selbstmitleid wenn die obersten Wettbewerbshüter nun feststellen, daß *"die außerordentlich hohe Konzentration rüstungswirtschaftlicher Kapazitäten und der Umfang der Arbeitsplätze Daimler-Benz einen politischen Einfluß verleihen…der es dem BMVg noch mehr als bisher erschweren dürfte auf ausländische Anbieter auszuweichen (S.72)."* Wie gering bisher die Sorge um die Wettbewerbs- und Machtstrukturen auf dem Rüstungsmärkten war, zeigt die waghalsige Argumentation mit der das Kartellamt die Ansicht der Antragsteller zu entkräften versucht, daß es auf Grund der monopolistischen Nachfragestruktur ohnehin im Rüstungsbereich keine Wettbewerbs- und Marktstruktur gibt, wie sie das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen schützen soll. Da das Kartellamt sich in der Vergangenheit nicht in die Fusionen zwischen deutschen Rüstungsunternehmen einschalten konnte und so nicht auf eigene Erfahrungen zurückgreifen kann, zieht es die Entscheidung der britischen Monopolkommission gegen die Übernahme der Plessey PLC durch die General Electric PLC heran, die im April längst von der europäischen Zukunft überholt wurde. Die GEC hatte nämlich aus der Argumentation der Monopoly and Mergers Commission gegen die Herausbildung nationaler Rüstungsmonopole gelernt und inzwischen das Ziel der feindlichen Übernahme von Plessey im Bündnis mit der Siemens AG erreicht.

Der letzte Rest von Konkurrenz, die »Ideenkonkurrenz«, die das Kartellamt durch die bisherige Praxis des BMVg in der Konzept-, Definitions- und Entwicklungsphase Aufträge an die verbliebenen zwei oder drei systemfähigen Unternehmen in einem Markbereich zu vergeben, erfüllt sieht, ist für das Kartellamt ein

unverzichtbares Regulativ. Das Kartellamt zieht zur Stützung dieser Ansicht erneut die *"übereinstimmenden Aussagen von BMVg, BWB und Unternehmen der Rüstungswirtschaft"* heran, nach denen der Preis- und Qualitätswettbewerb bei der Auftragserteilung eine wesentliche Rolle spielen (S.75)" und zitiert als einziges Beispiel die Entscheidung für die Vergabe des Auftrages für das Minenjagdboot 332. Aus der Tatsache, daß das BMVg den Definitionsauftrag an zwei Unternehmen, nämlich AEG und MBB vergeben hat, wird geschlossen, daß es auf dem bisherigen Rüstungsmarkt Ideen- und Preiskonkurrenz gibt. Die Entscheidung zugunsten von MBB, nach mehrfacher Aufforderung des BMVg an beide Auftragnehmer zu »preislichen« Überarbeitungen, die schließlich *"auch zu entsprechenden Leistungsreduzierungen führten"*, wird als Beweis für Wettbewerb angeführt. Dieser Beweis wird jedoch weiter entwertet durch die Feststellung, *"daß das MBB-Angebot auf technisch bereits bewährte Lösungen zurückgriff (S.79)."* Hier führt sich die Argumentation des Kartellamts, die sich mangels eigener Untersuchungsergebnisse auf die Beteuerungen des BMVg und seiner Mammutbeschaffungsbehörde stützt, daß es auch auf von Oligopolen beherrschten »Märkten« noch Wettbewerb gibt, vollends ad absurdum. Auch das »preisregulierende Drohpotential«, das nach Ansicht der Antragsteller dem BMVg durch die Einholung ausländischer Angebote zuwächst, ändert nach Meinung des Kartellamts nichts an der Wettbewerbssituation, denn es *"erscheint auf absehbare Zeit ausgeschlossen, daß das BMVg größere Aufträge an ausländische Unternehmen vergibt und damit ein erhebliches Auftragsvolumen der inländischen Industrie entzieht. (S.79)."*

Auch bei der Prüfung der Wettbewerbssituation auf dem Markt für Raumfahrttechnik geht das Kartellamt nach der selben sachlichen Marktabgrenzung vor. Auf Grund der Strukturen von Nachfrage und Auftragsvergabe wird auch in diesem Bereich ein internationaler Wettbewerb ausgeschlossen, jedoch trotz insgesamt oligopolistischer Strukturen ein funktionierender nationaler Wettbewerb vor allem zwischen der Daimler-Benz Tochter Dornier und MBB festgestellt. Die Fusion würde auch hier durch die marktbeherrschende Stellung des neuen Konzerns und die weitere Erhöhung der Marktzutrittsschranken diesen Restwettbewerb ausschalten. Schließlich entdeckt das Kartellamt auch noch die überragende Position des übernehmenden Unternehmens Daimler-Benz in allen Segmenten des Marktes für leichte und schwere Lastkraftwagen mit Normalaufbau ab 6t zulässigem Gesamtgewicht. Die Verbindung mit dem Technologievorsprung durch die Daimler-Töchter AEG, MTU und Dornier verschafft dem Unternehmen gegenüber anderen Unternehmen bereits jetzt einen erheblichen Marktvorsprung. Der vom Daimler-Benz-Vorstand so oft als positives Übernahmemoment beschworene Synergieeffekt wird in diesem Zusammenhang geradezu als argumentativer Bumerang verwendet, denn das Kartellamt verwendet den zu erwartenden Ressourcenfluß von MBB wegen seiner Auswirkungen auf die Märkte für leichte und schwere Lkws als besonders hervorgehobenen Grund für die Untersagung der Fusion.

Die Gemeinwohlvorteile eines Monopols
Nach dem klaren Beschluß des Kartellamts, daß die Übernahme zu untersagen ist, weil daraus keine Verbesserung der Wettbwerbsbedingungen zu erwarten ist, stellt Daimler-Benz über die Rechtsanwälte Gleiss, Lutz, Hootz, Hirsch und Partner am 2. Mai an den Bundesminister für Wirtschaft den Antrag auf Erlaubnis des Ministers für den Zusammenschluß. Bereits am selben Tag gibt der Bundesminister für Wirtschaft die Begründung für diesen Antrag an die Monopolkommission weiter, der es nun obliegt zu prüfen, ob entsprechend §24 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen bei der angestrebten Fusion nicht vielleicht doch *"die gesamtwirtschaftlichen Vorteile … die Wettbewerbsbeschränkungen aufwiegen oder der Zusammenschluß durch ein überragendes Interesse der Allgemeinheit gerechtfertigt ist..und die marktwirtschaftliche Ordnung nicht gefährdet."*

Die Akrobatik, die nötig ist, um die Vorteile der Fusion ins richtige Licht zu setzen, zeigt sich bereits am Umfang der Abschnitte, die im Sondergutachten vom 2. August die Gemeinwohlvorteile und –nachteile behandeln. Sechsundfünfzig Seiten sind der Begründung der Vorteile gewidmet, sieben Seiten der der Nachteile. Das Gewicht der Wettbewerbsbeschränkungen wird auf knapp weiteren sieben Seiten abgewogen.

Bereits im ersten Abschnitt nimmt das Gutachten Rücksicht auf den vom Kartellamt schlicht übergangenen Einwand der Antragsteller, *"daß der öffentliche Auftraggeber dem Entschluß zustimmt (DB-Erwiderung, S.10)"*. Die Monopolkommission erwähnt deshalb ausdrücklich, daß ihr bekannt ist, daß das Vorhaben auf Initiative der Bundesrgierung zustande gekommen ist, *"hebt jedoch ausdrücklich hervor, daß allein daraus noch nicht abgeleitet werden kann, daß dem Zusammenschlussvorhaben an sich schon Gemeinwohlcharakter im Sinne §24 Abs.3 GWB zukomme."* Die Einschränkung »allein« zeigt bereits die Zwickmühle, in der sich die Kommission befindet. Da die Initiative für den Zusammenschluß von der Regierung ausging, die *"letztlich ihre Legitimation aus dem Gemeinwohl herleitet und diesem auch durch*

ihren Amtseid verpflichtet ist " [4], wird im Kapitel über die Gemeinwohlvorteile erst einmal dargelegt, warum der Luft- und Raumfahrtbereich eine gesamtwirtschaftliche, aber auch außen- und verteidigungspolitische Bedeutung hat, die eine Betreuung dieses Sektors durch die staatliche Politik rechtfertigt. Als Gründe für die öffentliche Bedeutung werden alsdann vorgetragen: 1. Die überdurchschnittliche Bruttowertschöpfung und der hohe Beschäftigungszuwachs der LRI; 2. Die Bedeutung der zukunftsweisenden Hochtechnologiefelder der LRI und die Notwendigkeit einer *"angemessenen Präsenz deutscher Unternehmer"* vor allem, um *"eine volkswirtschaftlich unerwünschte potentielle amerikanische Kontrolle über bedeutende Basistechnologien zu verhindern"*; 3. Die Bedeutung von spin-off-Effekten, die zwar weder in gesamtwirtschaftlicher Perspektive beurteilt werden können, noch als einziges Argument Luft- und Raumfahrtprojekte rechtfertigen können; 4. Außerökonomische Faktoren wie außen- und europapolitische Bedeutung, verteidigungspolitisches Gewicht und rechtliche wie politische Verpflichtungen aus der Einbeziehung in internationale Regierungsabkommen.

Viele ungeklärte Fragen, aber im Unterschied zum Kartellamt und seiner nationalen Marktabgrenzung ein klares Ergebnis: Der Staat nimmt sich dieses Sektors mit Recht an und *"überläßt seine Entwicklung nicht einfach den Kräften des internationalen Wettbewerbs (S.64)."*

Es gehört zu den ungeklärten Eigenheiten des gesamten Gutachtens, daß die so en-passant eingeführten *"Kräfte des internationalen Wettbewerbs"* zwar im weiteren Verlauf der Argumentation immer wieder ungenannt vorausgesetzt werden, aber abgesehen von einer Erwähnung des Wettbewerbs auf dem Zivilflugzeugmarkt in keiner Weise dargestellt werden.

Bei der gesamten ausführlichen Bewertung der Eignung des Zusammenschlusses zur Stärkung der deutschen Airbus-Aktivitäten, wird so konsequenterweise nur noch hinterfragt, ob die bereits zwischen Staat und Antragstellern getroffenen Finanzierungsvereinbarungen zu den gewünschten industriepolitischen Zielen führen. Das Ergebnis ist, auch wenn die Gutachter diesmal auf einschränkende Adverbien verzichten, mehr als mager: *"Der Zusammenschluß eröffnet auf sehr lange Sicht eine Chance, das unternehmerische Risiko vom Bund auf die Industrie zu verlagern. Die Entwicklungs- und Absatzfinanzierungsrisiken werden allerdings weitgehend beim Bund bleiben. (S.74)"* Auch die industrielle Führerschaft von Daimler-Benz in der Deutschen Airbus *"kann zu einer rationelleren Organisation der deutschen Airbus-Aktivitäten führen….Der Zusammenschluß bietet erst auf sehr lange Sicht die Chance einer vollen Übertragung der deutschen Airbus-Aktivitäten in die industrielle Eigenverantwortung (S.79)."* In der Erörterung der Frage, ob der Zusammenschluß zu einer Stärkung der deutschen Position im Airbus-Konsortium und den Aussichten auf die dringend nötige Rationalisierung der Organisation der Airbus-Industries führt, wird unentwegt verwiesen auf *"Entscheidungen auf politischer Ebene, politische Einflußnahme, politische Entscheidung, einzelstaatliche industriepolitische Überlegungen, etc."* Der Frage, warum ein Unternehmen, das so von staatlichen Mitteln und politischen Vorgaben abhängig ist, nicht besser als Staatsunternehmen geführt wird, ist für die Prüfung der Gemeinwohlvorteile scheinbar ohne Belang.

Noch holpriger wird es im Abschnitt über die Gemeinwohlvorteile des Zusammenschlusses zur Stärkung der deutschen LRI und Wehrtechnik. Da die Antragsteller es tunlichst unterlassen haben darzustellen, wo sie sich Effizienzsteigerungen durch Rationalisierung erhoffen, kommen die Gutachter zu so vagen Formulierungen, wie *"es ist nicht auszuschließen, ist zu rechnen etc."* und bewerten den Rückgang des Einflusses der bisherigen staatlichen Mehrheitsgesllschafter als möglicherweise *"der Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen förderlich (S.89)."* Das Eingeständnis der Urteilsunfähigkeit ist jedenfalls offen: *"Die Monopolkommission hat daher keine Anhaltspunkte für die Würdigung des Zusammenschlusses im Hinblick auf die diesbezügliche Gemeinwohlwirkung (S.90)."*

Auch in dem folgenden zentralen Abschnitt über die Verbesserung der Systemfähigkeit und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen LRI sind die Anhaltspunkte spärlich. Indem sich die Kommission die Auffassung der Antragsteller zu eigen macht, *"daß das Management und technische Know-How der jeweiligen nationalen Luft- und Raumfahrtindustrie das internationale work-sharing mit beeinflußt"*, wird die für die Entscheidung des Kartellamts zentrale räumliche Marktabgrenzung auf den nationalen Markt relativiert. Aus den Vermutungen, daß *"Verhandlungen über Regierungsvereinbarungen eigene Gesetzmäßigkeiten aufweisen.. und bei der technologischen Arbeitsaufteilung Erfahrungswerte mitspielen"* wird flugs gefolgert, daß es *"auf internationaler Ebene einen – wenn auch von politischen und anderen Mechanismen beeinträchtigten Wettbewerb um Technologie-Know-How gibt (S.95)."* Auf diesem beschränkten internationalen Markt, dessen weitere Öffnung auch die Kommission trotz IEPG-Beschlüsse noch in weiter Ferne sieht, spielt die deutsche LRI nach Ansicht der Antragsteller die Rolle eines Juniorpartners. Da die deutsche Position hier »verbesserungswürdig« ist, MBB und Dornier sich gegenüber

den britischen und französischen Luft- und Raumfahrtkonzernen »eher klein« ausnehmen, wird von den Gutachtern die Erfordernisse einer »gewissen Mindestgröße« abgeleitet. Diese Mindestgröße ist erst recht vor dem Hintergrund von »Abrüstungsbestrebungen« und »möglichen Haushaltskürzungen« nötig. Nachdem sich die Kommission nun endlich die Argumentation von Bundesregierung und Industrie zu eigen gemacht hat, ist es nur noch folgerichtig, daß nun auch Ausrüster und Zulieferer von dem so schlicht aus dem Erreichen der Mindestgröße resultierenden Technologiezuwachs »profitieren« und *"daß die Nutzung des allerdings nicht näher zu quantifizierenden Spin-off Potentials durch den Zusammenschluß verbessert wird."*

Gemeinwohlnachteile?
Diesen geballten Gemeinwohlvorteilen stehen wie schon gesagt nur einige kleine Gemeinwohlnachteile entgegen wie *"die Gefahr oligopolistischer Reaktionsverbundenheiten"*, eine starke Marktstellung des neuen Konzerns auf *"nahezu allen Märkten eines Wirtschaftssektors"* und *"Signalwirkung für Folgezusammenschlüsse"*. Ja und schließlich gibt es noch gesellschaftspolitische Bedenken gegen übermäßige Ballungen wirtschaflicher Macht: *"Die überragende Bedeutung von Daimler-Benz für die wirtschaftliche Situation einzelner Regionen schafft politische Abhängigkeiten staatlicher Organe, was sich besonders deutlich bei der faktischen Konkursunfähigkeit von Großunternehmen zeigt. Die künftige überragende Bedeutung von Daimler-Benz für die Produktion von Rüstungsgütern in der Bundesrepublik führt zu verstärkten Abhängigkeiten des BMVg bei Beschaffungsvorhaben, mit denen solange gerechnet werden muß, wie die Bundesrepublik aus verteidigungs- und industriepolitischen Gründen an der Vorhaltung und Auslastung nationaler Rüstungskapazitäten interessiert ist."*

Diese starken Sätze kriegen noch eins obendrauf, denn eine Ministererlaubnis kommt deshalb *"nur bei Vorliegen außerordentlich hoher und gesicherter Gemeinwohlvorteile in Frage (S.113)"*.

Da die Kommission den nationalen Wettbewerbswirkungen des Zusammenschlusses – es bleibt ja auf den verschiedenen Ebenen ein Restwettbwerb – nur geringes Gewicht zumißt, *"wird der Zugang zu den in der LRI entwickelten systemtechnischen Lösungen deshalb in Zukunft zu einer entscheidenden Komponente der internationalen Wettbewerbsfähigkeit einer Volkswirtschaft (S.123)"*, die zudem einer *"amerikanischen Monopolstellung vorbeugt"*. Das ist der hohe und gesicherte Gemeinwohlvorteil, den die Mehrheit der Mitglieder der Monopolkommission als zentrales Argument für ihre grundsätzliche Zustimmung zum Zusammenschlußvorhaben gefunden hat.

Die Forderungen, die den Mißbrauch der wirtschaftlichen Machtballung vor allem durch die Begrenzung des Bankeneinflusses begrenzen sollen, richten sich an einen Adressaten, dem, weil nur hinter den Kulissen beteiligt, keine Auflagen gemacht werden können: Ohne gesetzliche Regelungen wird sich die Deutsche Bank kaum von einem Teil ihres Anteils an Daimler-Benz trennen.

Die Empfehlungen an den Wirtschaftsminister, durch eine Verminderung der mit dem Zusammenschluß verbundenen Wettbewerbsbeschränkungen durch eine Ausgliederung und Veräußerung des Bereichs militärischer Triebwerke, wesentlicher Teile des Bereichs Wehrtechnik z.B. Lenkwaffen, Drohnen und Wehrelektronik sicherzustellen, *"daß die Gemeinwohlvorteile die Nachteile hinreichend überschreiten"*, sind zwar realisierbar, aber reine Kosmetik.

Der Jurist Ulrich Immenga, der in einem Sondervotum nach Abwägung der bedeutenden Marktmacht gegenüber den sehr geringen Gemeinwohlvorteilen, die überdies durch Nachteile aus dem Gesichtspunkt der öffentlichen Interessen relativiert werden, empfiehlt, den Zusammenschluß auch mit Auflagen nicht zu erlauben, legt nach dem Mehrheitsvotum seiner Kolleginnen und Kollegen aus Protest sein Amt als Vorsitzender nieder.

Ministererlaubnis für »oligopolistische Reaktionsverbundenheiten«
Für die meisten der Beteiligten fällt die Sommerpause aus, denn für den 22. August ist der Termin für die vom Gesetz vorgeschriebene letzte öffentliche Anhörung aller von der Entscheidung des BMWi Betroffenen festgesetzt. Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Aerospace, Jürgen Schrempp, nutzt die Gelegenheit, um durch die Verlesung eines 52-seitigen Papiers noch einmal klarzustellen, daß sich Daimler-Benz eine Entscheidung für eine Fusion ohne jede Auflage wünscht. Die Vertreter des Deutschen Industrie-Handelstages, des Bundesverbandes der Deutschen Industrie und natürlich des Bundesverbandes der Deutschen Luftfahrt-, Raumfahrt und Ausrüstungsindustrie leisten Schützenhilfe. Der Zentralverband des Deutschen Handwerks und der Bundesverband der Mittelständischen Wirtschaft ringen sich zu einem klaren Jein durch, nur der Deutsche Gewerkschaftsbund, die IG Metall und die Deutsche Angestelltengewerkschaft bleiben bei ihrer klaren Ablehnung und fordern, daß der Bund eine

Mehrheitsbeteiligung bei MBB erwirbt. In der Verfügung vom 6. September, in der der Bundesminister für Wirtschaft seine Entscheidung begründet, findet man zudem noch Hinweise auf die positiven Stellungnahmen aus dem staatlichen Bereich. Baden-Württemberg begrüßt eine Genehmigung mit der Auflage des vorgezogenen Erwerbs des 20% Anteils der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Bayern befürwortet eine Fusion ohne jede Auflage. Bemerkenswert ist das eindeutige Votum des BMFT und des BMVg für die Fusion mit möglichst geringfügigen Auflagen, wie die Herauslösung der Unterstützungsgesellschaften, die das BMVg empfiehlt. Beide Ministerien haben angeblich bereits Änderungen der Vergaberegeln vorbereitet, um *"die von marktbeherrschenden Systemführern ausgehenden Verdrängungsrisiken zu begrenzen (S.42)."* Über die Wirkung der Verbesserung der Vergaberegeln zugunsten der kleinen und mittleren Unternehmen soll zudem *"ein Beauftragter zur Überwachung der Praxis bei der Unterauftragsvergabe beim BWB"* in Zukunft Bericht erstatten. Seltsam genug, daß das bisher weder beim BWB noch beim BMFT geschehen ist, denn auch dort will man möglichen Verdrängungsrisiken entgegenwirken und neue Vergaberegeln für eine Verbesserung der Unterauftragsvergabe »weiterentwickeln«. Diese Art von Flickschusterei kennzeichnet ebenso die meisten Auflagen, mit denen der BMWI die Fusion erlaubt. Den Einwänden aller Beteiligten mit Ausnahme derer, die die Fusion verurteilen, wird durchweg Rechnung getragen. Gegenüber den gesamtwirtschaftlichen Vorteilen und überragenden Allgemeininteressen, die der Sanierung und Privatisierung der Deutschen Airbus zugemessen werden (S.44), sind alle Nachteile sowieso nur ein Klacks. Den Einwänden von Daimler-Benz gegen den von der Monopolkommission empfohlenen Auflagen, daß eine Ausgliederung des Bereichs militärische Triebwerke, Lenkwaffen, Drohnen oder Wehrelektronik *"die mit der Fusion verbundenen Gemeinwohlvorteile erheblich reduzieren würde"*, wird cum grano salis entsprochen. Die Auflage, den Fachbereich Marinetechnik der Telefunken Systemtechnik und die Unterbereiche Marinetechnik, Drohnen und marinerelevante Logistikbereiche des Unternehmensbereichs Wehrtechnik der MBB in den nächsten zwei Jahren unverändert an konzernfremde, nicht-staatliche Dritte zu veräußern, ändert nichts an der insgesamt beherrschenden Stellung der Deutschen Aerospace auf den wichtigsten Teilmärkten. Der Aufrechterhaltung des Restwettbewerbs *"auf Märkten, auf denen die Wettbewerbsspielräume durch staatliche Einflüsse verengt sind"* wird zwar besondere Bedeutung zuerkannt (S.37) und es wird auch die Gefahr gesehen, daß *"die bei einem einzelnen Unternehmen angesiedelte umfassende Systemführerkompetenz für alle militärischen Kernbereiche dazu beiträgt, die Öffnung der Märkte nach außen zu erschweren (S.38)"*, aber gegenüber dem großen Airbus-Gemeinvorteil und dem politischen Willen zur europäischen Zukunft ist das alles Pipifax. Die Absichtserklärungen der IEPG, die sowohl Kartellamt wie Monopolkommission zur Zukunftsmusik erklärten, die Märkte für Rüstungsgüter international zu öffnen, geben hier *"aus dynamischer Sicht"* Grund für die Erwartung *"stärkeren internationalen Wettbewerbsdruckes in absehbarer Zeit (S.40)"* Da das BMWi »aktive Politik« in diese Richtung betreiben wird, wird der auf *"mittlere Sicht somit voraussichtlich zunehmende internationale Wettbewerb"* auch die Zuliefererproblematik entschärfen (S.41). Wo die Zukunft so gleich um die Ecke kommt, bedarf es weder großer Auflagen noch der grundsätzlichen Frage nach der Zukunft der Rüstungsindustrie. Da es vor diesem rosigen Horizont nur darum geht, den nationalen Restwettbewerb nach der Fusion für einen absehbar kurzen Zeitraum zu schützen, bleiben auch die übrigen Auflagen deutlich unter der Schmerzgrenze: Die Abgabe der Beteiligungen an den Unterstützungsgesellschaften sowie des 12,5%igen Anteils an Krauss-Maffei sind Kosmetik, weil sie an der Machtzusammenballung generell ebensowenig ändern, wie die Ausgliederung der Marinetechnik. Im Gegenteil, diese Auflagen können insgesamt nur zu einer Beschleunigung des weiteren Konzentrationsprozesses führen und das war wohl auch ihr eigentlicher Sinn. Die Ankündigung des bayerischen Finanzministers Tandler, daß sich das Land Bayern von seiner 35%igen Beteiligung an Kraus-Maffei trennen wird und »eine Gesamtlösung anzustreben« (FAZ 16.11.89), kann sich ja nur auf eine »Gesamtlösung« für die Panzerindustrie beziehen. Wer auch immer bei Krauss-Maffei einsteigt, mit den Argumenten mit der die Notwendigkeit der Neuordnung der Luft- und Raumfahrtindustrie erfolgreich begründet wurde, lassen sich auch alle denkbaren Zusammenschlüsse, der auf diesem Markt präsenten Unternehmen Krauss-Maffei, Krupp-MaK, Wegmann, Rheinmetall oder Diehl rechtfertigen, zumal hier nach einem erfolgreichen Abschluß der Wiener VKSE mit noch größeren europäischen Überkapazitäten zu rechnen ist. Die Pläne für ein Konsortium Marinetechnik Nord, in dem die vorhandenen Ressourcen mit den aus der Deutschen Aerospace bzw. MBB herausgelösten Unternehmensbereichen für Marinetechnik gebündelt werden sollen, können langfristig nur zu einer Fusion der an diesem Konglomerat beteiligten Werften, Systemtechnik- und Marineelektronik-Unternehmen führen. Auch die Übernahme der bundeseigenen Salzgitter AG durch die Preussag, erhält in diesem Zusammenhang eine weitere Erklärung: Ihre Tochter, die Howaldswerke-Deutsche Werft AG, dürfte ja, weil staatseigen, sich gar nicht an diesem Konsortium beteiligen. Nachdem sich aber der französische Rüstungselektronikkonzern Thomson-CSF bis zum Jahresende die Militärtechnikbereiche der Philips N.V. einverleibt hat und damit zum größten Anbieter für Marineelektroniksysteme wurde, wird man keine Mühe scheuen, um auch hier »wettbewerbsfähig« zu bleiben.

Doch die Fusion führt auch zu Reaktionsverbundenheiten unter den Herstellern von Lastkraftwagen. Die MAN Nutzfahrzeuge GmbH, der es im September gelang, die Lastwagen-Sparte der österreichischen Steyr-Daimler-Puch AG aufzukaufen, will mit einer Minderheitsbeteiligung der Daimler-Benz AG die Mehrheit an dem spanischen Nutzfahrzeug-Unternehmen Empresa Nacional de Autocamiones S.A. (Enasa) übernehmen und seinen Marktanteil bei mittleren und schweren Lastkraftwagen glatt verdoppeln (FAZ 11.11.89). Da kann es nicht ausbleiben, daß auch die anderen Unternehmen unter Zugzwang geraten: Ende Oktober »verdichteten sich die Gerüchte« über Verhandlungen zwischen dem staatlichen Autokonzern Renault und der schwedischen Volvo-Gruppe, über eine Zusammenkoppelung der Lastwagen- und Nutzfahrzeugbereiche zum zweitgrößten Unternehmen der Welt in diesem Bereich. Im Bereich der kleineren Nutzfahrzeuge verbündete sich Renault wenige Tage später mit der holländischen DAF-Gruppe, die ihrerseits 1987 das britische Unternehmen Leyland Trucks übernommen hat.

Die Liste der »oligopolistischen Reaktionsverbundenheiten« ist damit noch lange nicht zu Ende und steht auch teilweise nicht in direktem Zusammenhang mit der nationalen Fusion von Daimler und MBB, aber daß diese nationale Fusion wiederum zu weiteren Fusionen in der Bundesrepublik und den Ländern der EG und der EFTA wesentlich beiträgt, ist sicher keine Übertreibung.

III. Perspektiven fü Abrü und Konversion

»Das Zusammenschlußvorhaben vermittelt« nicht nur wie Ulrich Immenga in seinem Sondervotum einleitend feststellt, *“exemplarisch Einsichten in Konflikte zwischen Industriepolitik und Wettbewerbspolitik, insbesondere wenn man Wettbewerb nicht nur als ökonomisches Phänomen begreift, sondern seine freiheitssichernde Funktion in der Gesellschaft erkennt.”* Die einseitige Fixierung aller Beteiligten um die beste Wettbewerbssituation für die Luft- und Raumfahrtindustrie, die nach immer wieder vorgetragener Ansicht der Unternehmerseite untrennbar mit der Verteidigungstechnik verbunden ist, zeigt exemplarisch, daß die Jahrzehnte des kalten Krieges, der Blockkonfrontation und des Wettrüstens den Horizont der Wirtschaftspolitik so eingeengt haben, daß diese Verbundenheit nicht mehr hinterfragt wird.

Rüstungsbarock und industrieller Barock
Mary Kaldor hat 1981 in Anknüpfung an die Analysen und Theorie der langen Wellen in der Produktion kapitalistischer Gesellschaften von Joseph Schumpeter und Nikolai Kondratieff den treffenden Begriff des Rüstungsbarock herausgearbeitet. Rüstungsbarock kennzeichnet Perioden, in denen eine sehr fortgeschrittene Rüstung nicht mehr zur Ankurbelung neuer Ziviltechnologien führt, sondern dekadent wird *“und die Wirtschaft insgesamt zurückzerrt in ein längst vergangenes goldenes Zeitalter….Rüstungsbarock ist das Ergebnis einer Verbindung zwischen Privatwirtschaft und Staat, zwischen der kapitalistischen Dynamik der Waffenfertigung und jenem Konservativismus, der Streitkräfte und Verteidigungsministerien in Friedenszeiten prägt*.” [5] Auf der Grundlage der militärischen Erfahrungen des Zweiten Weltkriegs und den aus Blockkonfrontation und Kaltem Krieg resultierenden Bedrohungsvorstellungen entwickelte sich die Rüstung vor allem durch Feindinnovation fort: *“Ständige Verbesserungen an Waffensystemen entlang der eingefahrenen Traditionslinien, wie sie den Vorstellungen der Streitkräfte und der Waffenproduzenten entsprechen.”* Diese Verbesserungen werden technologisch immer aufwendiger, teurer und vom militärischen Gesichtspunkt aus, auch ineffezienter, weil durch das Wettrüsten jeder Vorsprung nur kurzlebig ist. Wettrüsten und der damit verbundene Rüstungsbarock *“verlängern jedoch nicht nur künstlich das Leben von Industriezweigen, die andernfalls längst geschrumpft wären”*, sondern finden ihre Entsprechung in einem Industriebarock, wie er vor allem die jetzige Phase des Übergangs kennzeichnet.

“Die industrielle Basis des modernen Rüstungssektors wurde im Zweiten Weltkrieg geschaffen und zwar durch die damals dominierenden Unternehmen, vor allem die Hersteller von Autos und Flugzeugen.” In den folgenden zwei Jahrzehnten hat eine Fülle technologischer Innovation, vor allem die Entwicklung der Elektronikindustrie zu einer gewaltigen Verbreiterung der industriellen und technologischen Basis geführt. Mary Kaldor erkennt durchaus die positiven Effekte, die die Militärausgaben vor allem in den beiden ersten Nachkriegsjahrzehnten auf die Mobilisierung von Ressourcen für Investitionen und Innovationen gehabt haben. Da sie aber zugleich gewaltige Ressourcen banden, *“die für Investitionen und Innovationen in Bereichen neuerer, dynamischer Industrien gebraucht werden,… verzerrt sich die Ausprägung des technischen Fortschritts, indem er manierierte, sozusagen maßgeschneiderte Produktverbesserungen betont, wie sie so typisch für Industrien im Abstieg sind.”*

Es kann hier nicht auf die mannigfaltigen und vielschichtigen Probleme der Voraussetzungen und Folgen technologischer Innovation und wirtschaftlicher Entwicklung eingegangen werden. Es bietet sich aber an, Mary Kaldors Gedanken des Rüstungsbarock vor allem vor dem Hintergrund der Konservierung

industrieller Strukturen nachzugehen. Die Heranziehung technologischer Innovation zu immer weiteren *"maßgeschneiderten Produktverbesserungen"* bei letztlich gleichbleibender, langfristig aber sinkender Effektivität kennzeichnet ja nicht nur Produkte für den militärischen, sondern auch für den zivilen Bedarf. Vor allem in den Wirtschaftsbereichen Verkehr und Energie, die sich durch die Anwendung hochtechnologischen Know-Hows immer schneller entwickeln, sind diesselben Tendenzen zu beobachten, die auch den Rüstungsbarock kennzeichnen. So wie *"die mit dramatischen Kostensteigerungen verbundenen Verbesserungen für die moderne Kriegsführung"* nicht zu einem Mehr an Sicherheit geführt haben, haben die enormen Aufwendungen für Verkehr und Energie nicht zu einer Entlastung der Umwelt oder einem schonenderen Umgang der Ressourcen geführt. Die Konservierung der industriellen Strukturen hat im Gegenteil auch in diesem Bereichen dazu geführt, daß die Anwendung von Hochtechnologie vor allem steigende Kosten für immer umfangreichere technologische Ausstattungspakete verursacht, die weder mehr Sicherheit noch mehr Leistung bringen.

Rüstungskonversion und technologische Entwicklung
Das Problem der Rüstungskonversion erhält vor diesem Hintergrund eine Dimension, die weit über die »einfache« Frage nach den Möglichkeiten der Umwandlung von Produktionskapazitäten für den militärischen in solche für den zivilen Bedarf und entsprechender wirtschaftspolitischer Handlungsspielräume hinausweist. Wenn die durch Abrüstung mögliche Rüstungskonversion nicht von einem neuen Denken in der Wirtschafts- und Technologiepolitik begleitet wird, werden die durch Krieg und Wettrüsten verkrusteten industriellen Strukturen weiterhin einen großen Teil des für den ökologischen und sozialen Umbau der Gesellschaft dringend benötigten wirtschaftlichen und technologischen Potentials absorbieren.

Aus dem gezeigten Zusammenhang ergibt sich als eine grundlegende Voraussetzung der Neuorientierung der Wirtschafts- und Technologiepolitik, daß Abrüstung langfristig mit kontrollierter technologischer Entwicklung und neuen Formen der technologischen Kooperation und des Technologietransfers gekoppelt wird. Aus den Stellungnahmen und den Diskussionen um die Fusion von Daimler-Benz und MBB wird beispielhaft klar, wie haltlos die Behauptung von der Unersetzlichkeit des militärischen Flugzeugbaus für den zivilen vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht ist. Die Tatsache, daß es spin-off Effekte und ein gewisses Maß an Technologietransfer zwischen beiden Bereichen gibt, aber nur geringfügige Effekte und Transfers in andere Wirtschaftsbereiche, steht in krassem Mißverhältnis zu den massiven staatlichen Subventionen, die es überhaupt ermöglichen, Verkehrsflugzeuge zu »Marktpreisen« auf einem »Markt« abzusetzen, der wiederum von zwei weiteren Unternehmen beherrscht wird, die ebenfalls auf beträchliche staatliche Hilfen für den militärischen Flugzeugbau zurückgreifen können. Wie lassen sich solcherart geförderte Verkehrsflugzeuge eigentlich noch zu »Marktpreisen« produzieren, wenn Abrüstung zu einer Einschränkung oder gar Einstellung einiger militärischer Flugzeugprogramme führt? Vor allem aber woran soll sich eine Technologieförderung orientieren, die nicht mehr den militärischen Umweg gehen kann?

Wenn sich Abrüstung nicht nur in Umrüstung erschöpfen soll, ist es vor allem nötig, sich über alternative Orientierungspunkte für die in den Jahrzehnten des Wettrüstens vor allem durch militärische Vorgaben angeregte technologische und industrielle Entwicklung zu einigen. Aber genau dagegen haben die Vertreter des alten Paradigmas, die sich weiter an den obsolet gewordenen militärisch orientierten Sicherheitsbegriff auf der Basis technologischer Überlegenheit klammern, große Bedenken. *"Die technologische Überlegenheit des Arsenals der NATO, insbesondere die Erwartung der Sowjetunion, daß diese sich in den neunziger Jahren noch vergrößern wird, bleibt wahrscheinlich das bedeutendste Druckmittel, um die Sowjetunion zu bewegen ernsthaft und vertragsorientiert in Wien zu verhandeln."* [6] Um zu einem vor allem für die NATO vorteilhaften Ergebnis zu gelangen, wird zugleich davor gewarnt durch Haushaltskürzungen, besonders im Hochtechnologiebereich, Verhandlungsergebnisse zu gefährden. Um das bestehende Paradigma zu erhalten, wird bewußt in Kauf genommen, daß die Verhandlungen unter solchen Voraussetzungen das Wettrüsten lediglich auf eine qualitativ höhere Ebene verlagern.

Die defensive Verteidigung, die die Warschauer Paktstaaten bereits zur neuen Militärdoktrin erhoben haben und über deren strukturelle Umsetzung in Wien in einer zweiten Phase verhandelt werden soll, kann nicht Orientierungspunkt, sondern nur Mittel zur Realisierung der wichtigsten Voraussetzung für eine Neuorientierung sein. Die Umstellung der Bewaffnung und Streitkräftestrukturen, wie sie die unterschiedlichen Konzepte der defensiven Verteidigung vorsehen, können nur langfristigen Bestand haben, wenn sichergestellt ist, daß gegenläufige technologische Entwicklungen nicht umgesetzt werden. Die Kontrolle der rüstungsindustriellen Kapazitäten, das nach dem Vorschlag der USA bereits nach erfolgreichem Abschluß der ersten Phase der Wiener Verhandlungen, durch ein umfangreiches Inspektionssystem in den Rüstungsunternehmen gewährleistet werden soll, kann dazu nur ein erster Schritt

sein. Viel schwieriger dürfte es werden, den Transfer und die Anwendung neuer ziviler Technologien für militärische Zwecke zu kontrollieren.

Abrüstung nur eine Kapazitätsschwankung?
Trotz aller Bedenken gegenüber der gegenwärtigen Verhandlungsstrategie und den Vorschlägen der NATO bleibt jedoch vor allem seit den Ankündigungen des US-Verteidigunsministers Cheney, daß von den drastischen Kürzungen des Verteidigungshaushalt der USA in den kommenden Jahren nicht nur strategische Waffenprogramme, sondern auch die Programme für neue Kampfflugzeuge für Flotte und Luftwaffe betroffen sein werden (FAZ 20.11.89), Grund für die Annahme, daß die Wiener Verhandlungen in den neunziger Jahren auch in der Rüstungsplanung der Bundeswehr einige tiefe Spuren hinterlassen.

Da die Bundesregierung jedoch vorerst nicht an eine grundlegende Änderung der Strategie und somit der mittelfristigen Rüstungsplanung denkt, besteht für sie auch kein politischer Handlungsbedarf für Konversion. Auch wenn seit Jahresmitte die Wahrscheinlichkeit immer größer wird, daß es bei den Verhandlungen über konventionelle Streitkräfte zu Ergebnissen kommen wird, die mittelfristig nicht nur zu starken Kapazitätsschwankungen führen, sondern auch einschneidende Änderungen der gesamten militärischen Forschungs- und Entwicklungs- sowie Beschaffungspolitik nach sich ziehen werden, hat sich an dieser grundsätzlichen Festlegung scheinbar nichts geändert. Man hat auf Regierungsebene möglicherweise damit gerechnet, daß die Reformkräfte in einigen Ländern Osteuropa weiter an Gewicht gewinnen, aber wohl nicht damit, daß die Ereignisse zu fundamentalen Veränderungen in fast allen osteuropäischen Ländern und auch in den Ost-West-Beziehungen führen. Da man sich auch von den Wiener Verhandlungen weder schnelle noch einschneidende Ergebnisse erwartete, ging man in den Planungen nur von geringfügigen Veränderungen der Bedrohungskonstellation aus. Deshalb wurden noch schnell Entwicklungs- und Beschaffungsvorhaben verabschiedet, die die bisherige Rüstungsplanung bis weit über das Jahr 2000 fortschreiben und in der mittelfristigen Finanzplanung Steigerungsraten für den Verteidigungshaushalt von um die 3% jährlich vorgesehen.

Selbst nach den einseitigen Reduzierungen der Streitkräfte der Sowjetunion in den Staaten des Warschauer Pakts, die nach der Feststellung des Internationalen Instituts für strategische Studien den Verlust der Fähigkeit zum Überraschungsangriff nach sich ziehen, wird in der NATO weiter die Forderung erhoben, die glaubwürdige nukleare Abschreckung durch eine glaubwürdige konventionelle Abschreckung zu ergänzen[7].

Nachdem allein seit Juli diesen Jahres nach der NATO-Fregatte 90 die milliardenschweren Kooperationsprojekte, die Luft-Luft-Rakete ASRAAM und Modulare Abstandswaffe MAW geplatzt sind, fehlt dem kostenträchtigsten Projekt Jäger 90 die zentrale Bewaffnung. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird die inzwischen von der Sowjetunion vertretene *"defensive Doktrin der vernünftigen Hinlänglichkeit"* [8] und die aus den Ankündigungen Cheneys erkennbare Änderung der Politik des USA, mit der für die NATO üblichen Zeitverzögerung dazu führen, daß endlich auch die Meßlatte für die Glaubwürdigkeit der konventionellen Abschreckung etwas niedriger gelegt wird. Dann bleibt nur noch abzuwarten, wann der Jäger 90 endgültig ins Trudeln kommt. Schon für diesen Fall, der, weil der Jäger 90 erst in der Entwicklungsphase steht, noch relativ harmlos ist, reichen jedoch die einfachen Konversionsrezepte, die die Monopolkommission in ihrem Gutachten für solch mißliche Fälle anbietet, nicht einmal annähernd aus.

Konversion und Deutsche Aerospace
Die Gutachter der Monopolkommission erwähnen nämlich als einzige einmal eher beiläufig, um die Forderung nach Mindestgröße zu unterstreichen,, daß es *"im Zusammenhang mit Abrüstungsbestrebungen, aber auch mit möglichen Haushaltskürzungen für die Bereiche der Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigung zu einem nicht auszuschließenden relativen Rückgang der öffentlichen Beschaffungsvorhaben"* kommen könne. Aber wo man ansonsten aus nicht auszuschließenden Entwicklungen sofort klare Schlußfolgerungen zieht, hält man sich in diesem Punkt zurück. Diese Entwicklungsmöglichkeit wird vor allem zitiert, um klarzustellen, daß das erst recht eine starke Systemführungskompetenz erfordert, um auf dem Restmarkt mithalten zu können. In Zusammenhang mit der ominösen Mindestgröße, für die immer wieder die Größe des staatlichen französischen LRI-Konzerns Aerospatiale und der British Aerospace zum Maßstab gemacht wurde, was vielleicht noch im Hinblick auf MBB Sinn macht, nicht jedoch im Hinblick auf die Größe der Daimler-Benz AG, ahnen die Mitglieder der Monopolkommission sogar das Problem der Rüstungskonversion und bieten eine verblüffend einfache Lösung: *"Schließlich ergibt sich aus der mit Daimler-Benz verbundenen Unternehmensgröße und Breite der Produktpalette insbesondere im zivilen Bereich die Möglichkeit der Risikostreuung und des Ausgleichs von Kapazitätsschwankungen."*

Diese Einschätzung der Konversionsprobleme durch die Monopolkommission trifft sich mit den Vorgaben der politischen Führung, die trotz aller Abhängigkeit der Rüstungsindustrie von staatlichen FuE-Aufwendungen und Beschaffungsaufträgen, *"der Industrie die alleinige Verantwortung für Kapazitätsschwankungen zuweist, die sich aus den ständigen Änderungen der Beschaffungen ergeben*." [9]

Die Chancen für Rüstungskonversion nach der Fusion
Da die Breite der Produktpalette im zivilen Bereich meist selbst das Ergebnis einer Risikostreuung ist, bleiben die positiven Effekte einer weiteren Risikostreuung eher fraglich. Es gibt nur wenige Beispiele für den Ausgleich von Schwankungen der Produktionskapazität durch Verlagerung in zivile Produktionsbereiche. Bisher hat die Industrie ihre alleinige Verantwortung gegenüber Kapazitätsschwankungen im militärischen Bereich allem Anschein nach vor allem durch Fusionen wahrgenommen, die in den meisten Fällen von Schrumpfungen oder Stillegungen begleitet wurden. In den meisten Fällen hat der Staat zudem die Übernahme der »alleinigen« Verantwortung durch Aufträge zur Sicherstellung der Mindestauslastung oder durch Strukturhilfen massiv subventioniert. Da das auch bei der Deutschen Aerospace der Fall ist, die als eine selbständige Konzerngesellschaft der Holding Daimler-Benz AG auch weiterhin überwiegend von Beschaffungen des Bundes und staatlicher FuE-Förderung abhängig ist, kann doch wohl von alleiniger Verantwortung der Industrie nicht die Rede sein. Da der Staat sich zudem als Auftragsgeber zugleich durch eine Bestandsgarantie *"zur Aufrechterhaltung der für die Sicherheit notwendigen technologischen und industriellen Voraussetzungen*" [10] verpflichtet hat, trägt er doch wohl auch einen Teil der Verantwortung für den Fall, daß sich die Voraussetzungen dieser Bestandsgarantie z.B. durch eine Neuorientierung des Sicherheitsbegriffes ändern.

Trotz aller Unwägbarkeiten der Entwicklung im nächsten Jahrzehnt gibt es eine Vielzahl von Gründen für die Hoffnung, daß der bisher einseitig militärisch orientierte Sicherheitsbegriff von einem kooperativen Sicherheitsbegriff abgelöst wird, der auch wirtschaftliche Sicherheit und die Sicherheit der Umwelt miteinschließt. Über die laufenden und künftigen Abrüstungsverhandlungen wird mit großer Wahrscheinlichkeit die *"defensive Doktrin der vernünftigen Hinlänglichkeit der Verteidigung"* zum Orientierungspunkt für die künftige Verteidigungspolitik werden. Bereits dieser erste Schritt zu einer grundlegenden Neuorientierung dürfte in den neunziger Jahren zu mehr als nur »Kapazitätsschwankungen« führen. Vor dem Hintergrund der Veränderungen in Osteuropa verlieren auch die Vorbehalte, die noch vor einem halben Jahr gegenüber den möglichen Ergebnissen der Wiener VKSE angebracht waren [11], immer mehr an Gewicht. Unter der Voraussetzung, daß es zu einer Stabilisierung der Ergebnisse der Reformen in den osteuropäischen Ländern kommt, kann der für nächstes Jahr vorgesehene Abschluß der VKSE zu größeren Abstrichen an den bisherigen Rüstungsprogrammen führen, als bisher zu erwarten war.

Wenn aber Entspannungspolitik und die damit verbundenen Abrüstungsfortschritte im nächsten Jahrzehnt zwangsläufig zu mehr als zu Kapazitätsschwankungen, sondern in absehbarer Zeit zu Kürzungen der Stückzahlen laufender Programme und Streichung weiterer Entwicklungs- und Beschaffungsvorhaben führen, wird die Verantwortung des Staates für die Rüstungsindustrie nicht geringer. Und das erst recht nach der Privatisierung und Eingliederung von MBB in die Deutsche Aerospace. Die Breite der zivilen Produktpalette der anderen Daimler-Benz Konzerngesellschaften Mercedes-Benz AG und AEG AG kann zwar die möglich gewordenen Ausfälle teilweise auffangen. Die 2-3000 Ingenieure und Techniker, die z.B. an der Entwicklung des Jäger 90 arbeiten, lassen sich wahrscheinlicher einfacher »umsetzen« als Stahlwerker oder Werftarbeiter. Auch bietet das personelle, materielle und technologische Potential, das sich durch massive staatliche Föderung nicht nur bei MBB, sondern auch in den Gesellschaften des Konzerns wie auch in anderen Rüstungsunternehmen akkumuliert hat, mannigfaltige Ansätze für Konversion im vorhin skizzierten weiteren Sinne. Es bedarf deshalb einer entschlossenen Politik des Staates als größtem Auftraggeber, diese Ansätze durch ein Gesamtkonzept für »Produkte für den Umwelt- und Ressourcenschutz« [11a], z.B. für eine *"Solar Development Initiative"* [12] oder eine Neustrukturierung der Massenverkehrssysteme fortzuentwickeln. Die nationalen Konzepte könnten im Rahmen der westeuropäischen Kooperation z.B. im Rahmen von EUREKA zu einem gesamteuropäischen Konzept weiterentwickelt werden.

Ressourcenbündelung für Umwelt und Entwicklung!
Die Verpflichtung *"zur Aufrechterhaltung der Sicherheit notwendigen technologischen und industriellen Vorraussetzungen"* bedingt unter den sich verändernden Rahmenbedingungen eine grundlegende Neuorientierung insbesondere der bisherigen Technologiepolitik vor allem in Hinblick auf den Transfer des bisher in der Rüstungsindustrie akkumulierten Potentials in die Bereiche Verkehr, Energie und Umweltschutz. Der Stillstand und die Verkrustung der Strukturen der bisherigen Technologiepolitik, zeigt

sich besonders prägnant an den Ergebnissen der Auswertung von 43 Spin-off-Fällen durch die Gutachter der Scientific Consulting Dr. Schulte-Hillen[13]. Sie führte u.a. zu folgenden Einzelergebnissen:

- *"Technologien, die ihren Ursprung in Unternehmen der Luft- und Raumfahrt hatten, wurden ausschließlich in andere Abteilungen und Bereiche dieser Unternehmen oder der entsprechenden Unternehmensgruppe übertragen.*
- *Ein Technologietransfer von Raumfahrtunternehmen in Unternehmen des Nicht-Raumfahrtbereichs mit dem Ergebnis eines –erfolgreichen Spin-offs konnte nicht nachgewiesen werden.*
- Technologietransfers mit Spin-off, bei denen Nicht-Raumfahrtunternehmen Empfänger der neuen Technologie waren, hatten ihren Ursprung ausschließlich in der Raumfahrtforschung der DLR.
- Auslösendes Moment bei der Mehrzahl der Spin-off-Fälle war die perönliche Initiative Einzelner. Die Arbeit von Transferstellen, Besuche von Messen und Kongressen, Auswertung von Patenten und Datenbanken spielten keine Rolle.
- Von Bedeutung für den Transfer waren in einer Reihe von Fällen auch Auftragsentwicklungen zur Schaffung neuer Produkte (Raketenbrenner für Haushaltsölheizungen, Gasgeneratoren für Airbag und Gurtstraffer in der Kfz-Industrie u.ä.).
- Bezüglich der geographischen Verteilung der Spin-offs ist die räumliche Nähe von Raumfahrtaktivitäten zum Technologieempfänger von ausschlaggebender Bedeutung."

Diese Defizite wurden zwar vor allem im Bereich der Raumfahrt festgestellt, aber mit großer Sicherheit, dürfte eine vergleichbare Untersuchung der Generierungs- und Transferprozesse von Technologien der militärischen Forschung und Entwicklung zu noch schlechteren Ergebnissen führen. Die Liste der Defizite zeigt deutlich, daß die bisherigen Strukturen des Technologietransfers grundlegender Neuorientierung bedürfen. In den USA, Großbritannien, Frankreich oder Japan gibt es seit längerem einige, wenn auch nicht immer effektive, neue Organisationsstrukturen des Technologietransfers, an denen man sich auch in der Bundesrepublik orientieren könnte.

Die Haushaltsmittel, die bisher im Verteidigungshaushalt und im Haushalt des Bundesministers für Forschung und Technologie ausgewiesen sind, machen zwar nur einen Bruchteil der Mittel aus, die die Industrie selbst für FuE einsetzt. Dennoch kommt ihnen eine wichtige Pilotfunktion gerade für die Entwicklung und Markteinführung neuer Technologien und Technologieanwendungen zu. Gerade im Hinblick auf diese Pilotfunktion erhält die Neuorientierung der Förderung von FuE unter der Vorgabe der langfristigen Rüstungskonversion im weiteren Sinne einen zentralen Stellenwert. Das vor allem in Hinblick darauf, daß Abrüstung mittelfristig trotz aller möglichen Reduzierungen nur zu einem langsamen Schrumpfen der rüstungsindustriellen Basis führt. Der zentrale Stellenwert resultiert vor allem aus dem weiter gefassten Konversionsbegriff auf der Basis einer Neuorientierung des Sicherheitsbegriffes und der dadurch möglichen langfristigen Absicherung von Abrüstungsergebnissen.

Vor diesem Hintergrund erhält die Diskussion um die Erfahrungen, die bisher vor allem durch gewerkschaftliche Initiativen zur Rüstungskonversion gemacht wurden, eine neue Dimension. In Anbetracht der sich dramatisch verschärfenden Umweltkrise kann es im nächsten Jahrzehnt nicht mehr nur um *"Konsumgüter statt Waffen"* oder *"sozial nützliche Produkte"* oder die Alternative *"Anders produzieren – anders arbeiten"* gehen. Wenn die Chancen von Abrüstung und Rüstungskonversion sich darin erschöpfen, werden die grundlegenden Probleme, die sich in den vierzig Jahren der Blockkonfrontation und der mit dem Wettrüsten einhergehenden Verschwendung von Ressourcen immer weiter verschärft haben, nur weiter eskalieren.

Gegenüber den Chancen, die der Abbau der politischen Spannungen und der Militärlasten bietet, bleiben die der Rüstungskonversion gering, wenn sie nicht im weiteren Sinne verstanden werden. So wie bisher die industriellen Ressourcen erfolgreich für militärische Ziele gebündelt werden konnten, muß es möglich sein, diese Ressourcen mit dem Ziel neu zu bündeln, die wirklich bedrohlichen globalen Sicherheitsprobleme im Bereich Umwelt und Entwicklung zu entschärfen.

Ressourcenbündelung unter solchen Vorgaben, setzt ebensolche Bestandsaufnahmen voraus, wie sie für die militärische Ressourcenbündelung im Überfluß erstellt wurden. In Analogie dazu müsste auch geprüft werden, inwieweit auch das in den bisherigen militärischen nationalen und internationalen Institutionen und Organisationen angesammelte Potential an Erfahrungen der Steuerung internationaler Kooperation, in diese blockübergreifende Umorientierung der Ressourcenbündelung einbezogen werden kann. Über Abrüstung, Rüstungskontrolle und Freigabe vor allem für militärische Zwecke generierter oder anwendbarer Technologien für zivile Anwendung werden ja nach wie vor auch die militärischen Führungen

mitentscheiden. Gerade hier wird sich jedoch zeigen, welche Schwierigkeiten noch zu meistern sind, bis der Übergang von der Konfrontation zur Kooperation irreversibel ist.

Anmerkungen

1) Callaghan, Thomas A.: U.S. / European Economic Collaboration in Military and Civil Technology. / Center for Strategic & International Studies, Georgetown University, 1975 Zurück

2) Mechtersheimer, Alfred: Rüstung und Politik in der Bundesrepublik – MRCA Tornado. Bad Honnef : Osang 1977, S.121 Zurück

3) Brzoska, Michael; Hauswedell, Corinna; Weiner, Klaus Peter: (West-)Europäisierung der Sicherheitspolitik oder neue Friedenspolitik in Europa. / Informationsstelle Wissenschaft und Frieden – 1989 Dossier Nr.4 Zurück

4) Hans H. Glismann; Ernst-Jürgen Horn: Der Zauber des Systemführers. FAZ, 2.9.89 Zurück

5) Vgl. hierzu und folgend Mary Kaldor: Rüstungsbarock – das Arsenal der Zerstörung und das Ende der militärischen Techno-Logik. Berlin : Wagenbach 1981 Zurück

6) Thomas Enders: Conventional Stability Talks – Implications for Alliance Defense Cooperation. In: Beyond Burdensharing. Proceedings of a Seminar sponsored by the United States Mission to the NATO. Brüssel, April 1989 Zurück

7) So Thomas A. Callaghan erneut in seinem Vorschlag für einen neuen NATO-Vertrag, der vor allem auf eine noch stärkere Ressourcenbündelung der amerikanischen und europäischen Rüstungskapazitäten zielt. *"Die NATO mit vierzig benötigt einen auf zwei Pfeilern gegründeten Vertrag."* In: NATO Brief, Nr.4/89 Zurück

8) Vgl. die Rede Michail Gorbatschows vor dem Europarat im Juli 1989. In: Europa-Archiv, Folge 20, 1989 Zurück

9) Das Auswärtige Amt 1985 stellte gegenüber dem Internationalen Arbeitsamt in Genf klar, daß es deshalb in der Bundesrepublik kein Konversionsproblem geben kann, das staatliches Handeln erfordert und deshalb auch keine Antworten auf einen Fragebogen der ILO zu diesem Thema gegeben werden können. In: Conversion of Manpower employed in the Armaments Industry and Related Activitities: Report on the Replies to an ILO Questionnaire Gathering Information on Disarmament and Employment. Geneva : ILO 1987, S.33 Zurück

10) Einheitliche Europäische Akte. / Kommission der Europäischen Gemeinschaften – In: Bulletin der Europäischen Gemeinschaften, Beilage 2/86 Zurück

11) Vgl. z.B. Rüstungsindustrie und Rüstungskonversion in der Region München. Von B.J. Huck, M. Grundmann, S. Lauxen, G. Richter – Frankfurt : Campus, 1989, S.116 ff. Zurück

11a) Vgl. dazu: Ursula Richter, Manfred Zitzelsberger: Produkte für den Umwelt- und Ressourcenschutz. Eine Projektinitiative der Stadt Augsburg und des Unternehmens MBB. In: Die Mitbestimmung, 12/89 Zurück

12) So lautet einer der Vorschläge des Vorsitzenden der EUROSOLAR, Hermann Scheer. In: EUROSOLAR Journal 9/89. Vgl. dazu auch: Joachim Nitsch; Joachim Meyer: Ökonomische Dimensionen der Solarenergie. / Deutsche Luft- und Raumfahrtgesellschaft – Beitrag zur Tagung der Evang. Akademie Arnoldshain, 7.-9.4.89: Auf dem Weg zur solaren Zivilisation. Zurück

13) Spin-offs der Raumfahrt: Ihre Auswirkungen auf neue Firmenstratgeien und Märkte. / Scientific Consulting Dr. Schulte-Hillen – Köln, Juli 1989, S.7 Zurück

---

Burkhardt J. Huck ist z.Zt. Mitarbeiter des IMU-Instituts für Medienforschung und Urbanistik in München sowie des Forschungsinstituts für Internationale Politik und Sicherheit, Ebenhausen.