

DEUTSCHLAND

„Wir sehen in der Luft die Zukunft“

Alle Proteste der Liberalen nützten nichts, Franz Josef Strauß sicherte dem Freistaat Bayern knapp fünf Prozent der Lufthansa-Aktien. Mit dem Lufthansa-Coup ist

der Hobby-Pilot aus Bayern endgültig zum deutschen Luftfahrt-König aufgestiegen: Alles in der staatsabhängigen Branche läuft über Strauß und seine Helfer.



Luftfahrtpolitiker Strauß*: „Der Nicht-Airbus ist teurer als der Airbus“

Aufgeregt telefonierte FDP-Generalsekretär Helmut Haussmann am Montag der vorigen Woche mit seinem Vorsitzenden Martin Bangemann, der in Finnland Urlaub macht. Franz Josef Strauß, berichtete Haussmann, wolle knapp fünf Prozent der Lufthansa-Aktien vom Bund übernehmen und damit die Privatisierungspläne der FDP kaputt machen. Ob Bangemann eingeweiht sei, fragte Haussmann.

* Im Cockpit eines Airbus A 310.

Der FDP-Chef hatte keine Ahnung, er war vom Strauß-Coup genauso überrascht worden wie die anderen liberalen Minister. „Wir sind da völlig raus“, schimpfte Haussmann. Das sei „ein glatter Bruch des Koalitionsabkommens“.

Wenn der bayrische Ministerpräsident an seinen Plänen festhalte, plusterte Haussmann sich am Donnerstag im Bonner Thomas-Dehler-Haus auf, dann werde die FDP ein anderes Spielzeug des luftfahrtbesessenen Privatpiloten Strauß

kaputt machen. Die schon zugesagten Subventions-Milliarden für die Entwicklung und den Bau europäischer Airbus-Jets würden wieder gestrichen.

Als der Freidemokrat am Donnerstag drohte, hatte Strauß längst vollendete Tatsachen geschaffen. Der Vertrag zwischen der Bundesregierung und der Bayerischen Landesbank, der Strauß den Zugriff auf 4,51 Prozent des Lufthansa-Aktienkapitals sichert, war bereits am Mittwoch, einen Tag vor Haussmanns Auftritt, unterzeichnet wor-

den. Franz Josef Strauß, selbsternannter Luftfahrtminister der Republik, hatte wieder mal zugeschlagen. Sein Einfluß auf alles, was fliegt, ist noch größer geworden. Daß FDP-Haussmann seinen Airbus-Drohungen Taten folgen lassen könnte, glaubt niemand.

Das Toben der Liberalen amüsiert den Bayern nur. Mag Otto Graf Lambsdorff ironisch empfehlen, das Lufthansa-Symbol Kranich durch einen Strauß zu ersetzen, mag der FDP-Abgeordnete Josef Grünbeck über „perfekten schwarzen Filz“ schimpfen – für Strauß sind das Zwerge, die nicht begriffen haben, daß die Zukunft des Industriestaates Bundesrepublik Deutschland am Wohlergehen seiner Luft- und Raumfahrt hängt.

Damit es dieser Branche gutgeht, so sieht der Bayer das, braucht es nicht nur gute Techniker, sondern auch Staatsunternehmer, wie Strauß einer ist, die bereit sind, Milliarden Mark Steuergelder zu wagen.

Am Abend des gelungenen Streichs triumphtierte Strauß auf dem Lufthansa-Fest nach der Jahreshauptversammlung, die wie zufällig in München zelebriert worden war: „Wir hier in Bayern bleiben air-minded, wir sehen in der Luft die Zukunft.“

Franz Josef, der König der Lüfte, ist allgegenwärtig im deutschen Flugwesen. Entweder übernahm der Bayern-Regent wichtige Posten in der Luftfahrt selbst; oder er sorgte dafür, daß seine Leute auf die richtigen Stühle kamen.

Der Aktienhandel von der vergangenen Woche war für Strauß praktisch ein Kuhhandel zweier von ihm abhängigen Spezies. Für den Bund unterschrieb sein CSU-Verkehrsminister Jürgen Warnke; für die Bayerische Landesbank, die zur Hälfte dem Freistaat gehört, signierte Ludwig Huber, CSU, ehemals Finanzminister im Landeskabinett Strauß.

Es ist nicht allein knallhartes politisches Kalkül, das hinter diesem filigranen Luft-Netz steckt. Wie vieles bei Strauß kommt auch seine Luftfahrtpolitik mehr aus dem Bauch als aus dem Kopf: Aus seinem Hobby macht FJS ein gewichtiges Stück Industriepolitik.

Der bald 72jährige Strauß hatte schon immer ein Faible für Tempo, auf der Straße erst, später in der Luft. 1934 gewann der junge Strauß die süddeutsche Meisterschaft der Straßen-Radfahrer. Nach dem Krieg waren seine Vehikel immer vom Feinsten.

Strauß fuhr die schnellsten Autos, Motorräder, Boote. 1967 erwarb er den Luftfahrerschein für Propeller-Maschinen, und seit 1985 darf er auch Klein-Jets eigenhändig zu Politvisiten nach Leipzig oder bei seinen gefürchteten Einflügen nach Bonn steuern. Wenn Nebel ist, beginnen Koalitionsgespräche eben ein paar Stunden später.

Die erste berufliche Berührung mit der Fliegerei verlief allerdings unglücklich. Der Verteidigungsminister Franz

Josef Strauß kaufte Ende der fünfziger Jahre übereilt technisch mangelhafte Starfighter, die seinen Nachfolgern dann reihenweise vom Himmel fielen.

Heute sieht Strauß diese Zeit verklärt. „Ich habe als Bundesminister der Verteidigung die deutsche Luftfahrtindustrie wieder aufgebaut“, meinte er bescheiden in einem Gespräch mit der Zeitschrift „Wehrtechnik“.

Als nach dem Ende der Großen Koalition beim Ex-Finanzminister Strauß viel Schaffenskraft ungenutzt war, schanzte ihm sein früherer Kollege, SPD-Wirtschaftsminister Karl Schiller, den ersten richtigen Luftfahrtjob zu.

Am 10. März 1970 übernahm Strauß den Aufsichtsratsvorsitz der Deutschen Airbus GmbH. Im Dezember des gleichen Jahres besetzte er auch den Stuhl des Aufsichtsratsvorsitzenden von Airbus Industrie, dem europäischen Gemeinschaftsunternehmen zur Produktion von Passagierflugzeugen.

Von da an weitete Strauß seinen Einfluß auf die deutsche Luft- und Raumfahrt beharrlich aus. Der Macht-Strang lief über die Deutsche Airbus GmbH zu dem Münchner Unternehmen Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), dem Eigentümer des deutschen Airbus-Ablegers. Die Mehrheit dieses High-Tech-Unternehmens liegt bei den Bundesländern Bayern, Hamburg und Bremen.

Bayern hat als größter Anteilseigner bei MBB das Sagen, der Aufsichtsratsvorsitzende heißt Max Streibl, im Hauptberuf Finanzminister unter Strauß. Damit auch ja nichts schiefgehen kann, entsandte Strauß auch noch den CSU-Mann Sepp Hört in die MBB-Geschäftsführung.

Die Bonner Wende im Oktober 1982 nutzte Strauß nachhaltig, seine luftigen Ziele weiter zu verfolgen. Er besetzte das Verkehrsministerium mit dem CSU-Mann Werner Dollinger, nicht zuletzt, um Einfluß auf die Lufthansa zu gewinnen. Erstes Ergebnis: Strauß zog persönlich in den Aufsichtsrat der Lufthansa ein.

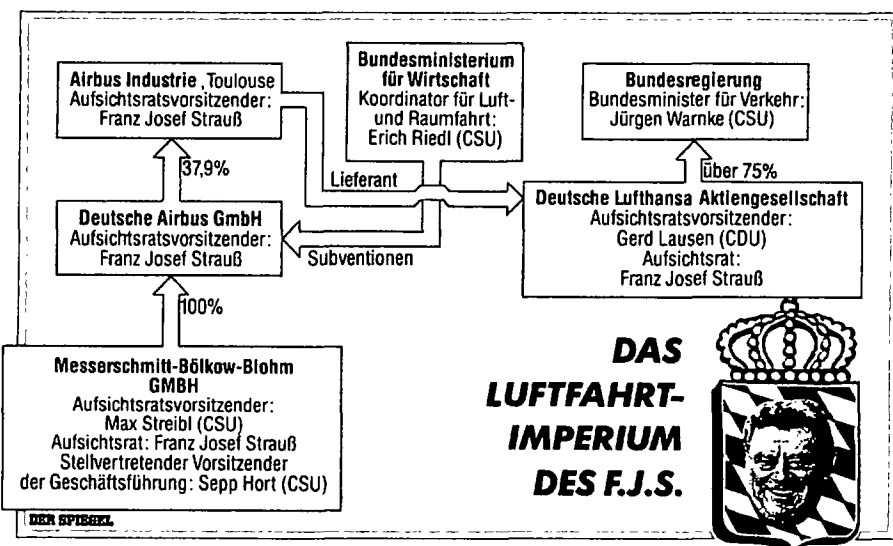


MBB-Aufsichtsratschef Streibl
Die Geber sind auch die Nehmer

In den Koalitionsverhandlungen dieses Jahres verlangte der CSU-Chef dann immer wieder ein eigenes Luft- und Raumfahrtministerium. Damit kam er zwar nicht durch, doch er erhielt etwas beinahe Ebenbürtiges: Das Verkehrsressort blieb in CSU-Hand, geführt von dem ehemaligen Entwicklungshilfeminister Jürgen Warnke.

Zusätzlich schob Strauß den schlitzohrigen Erich Riedl, einen CSU-Abgeordneten aus München, auf den Posten des Parlamentarischen Staatssekretärs im Wirtschaftsministerium; dort ist Riedl nun „Koordinator für Luft- und Raumfahrt“.

Riedls Vorgänger, der FDP-Mann Martin Grüner, war als Anlaufstelle für die geldgierige Lobby der Strauß-Branche eingesetzt worden. Mit dem Amtsübergang auf den Strauß-Gefolgsmann übernahm die Lobby das Amt gleich selbst.



Sinn macht das natürlich nicht nur wegen der Flugbegeisterung des Ober-Bayern. Es hat sich gefügt, daß Bayern ein bevorzugter Standort der Luft- und Raumfahrt ist.

Die Hälfte der 85 000 Beschäftigten, die in und von dieser Branche arbeiten, leben in Bayern. Die wichtigsten Unternehmen haben entweder ihren Sitz oder wenigstens große Fertigungsstätten im Freistaat.

MBB, die Daimler-Töchter MTU Motoren- und Turbinen-Union, Dornier und AEG, die Luft- und Raumfahrt-Abteilung von MAN und Siemens – alle, alle drängten sie nach Süden. Im Süden fallen die Entscheidungen auch über die Produktionsstätten im Norden. Wenn Strauß für den Airbus Staatsgeld in Bonn einklagt, darf er wegen dieser Abhängigkeit Hamburgs und Bremens immer auch auf die Unterstützung der um Arbeitsplätze bangenden Sozialdemokraten von der Küste setzen. Lauthals begrüßte der Bremer Abgeordnete Ernst Waltemathe



Luftfahrt-Koordinator Riedl
Die Lobby übernahm das Amt

die Liberalen und viele Christdemokraten darauf, Lufthansa-Aktien des Bundes an private Anleger zu verkaufen. Der Staat brauche keine 80 Prozent an der Fluggesellschaft, etwas über 50 Prozent genügten.

Doch Strauß sieht das anders, staatsmännischer. Eine Mehrheit knapp über der Hälfte könne leicht verlorengehen. Es brauche nur bei einer künftigen Kapitalerhöhung der Lufthansa Geld in den Bonner Kassen fehlen, schon habe die Regierung die Verfügungsgewalt über die Airline verloren.

Dann hänge es, sagt ein Strauß-Gehilfe, von „ein paar Couponschneidern“ ab, ob eine Auslandsstrecke, die Verluste einfliege, aber politisch von Bedeutung sei, gekappt werde oder nicht. Auch das deutschlandpolitische Ziel, mit der Lufthansa eines Tages Berlin anfliegen zu können, glaubt Strauß nur mit einer Staatslinie erreichen zu können.

Deshalb, so ein Strauß-Berater, habe der Chef jetzt ein Zeichen seines Widerstandes gesetzt und die fünf Prozent nach Bayern geholt. Ein Kabinettsbeschluß war dazu nicht nötig, lediglich die Zustimmung des Bonner Finanzministers. Und die lag vor.

Diese quasi übergeordneten Motive sind nicht der einzige Beweggrund. Der Airbus-Aufsichtsratsvorsitzende Strauß will natürlich auch sichergestellt wissen, daß die Lufthansa viel bei Airbus ordert.

Wenn die Lufthansa frühzeitig den geplanten Langstreckentyp A 340 bestellt, kann Strauß-Freund Erich Riedl im Kabinett auf die glänzende Zukunft des Airbus-Fliegers verweisen und Milliarden für die Entwicklung und den Absatz des Projekts anfordern.

Wer da von Interessenverquickung redet, wie FDP-Grünbeck, ist für den Bayern ein Ignorant. Strauß: „Herr Grünbeck hat ganz offensichtlich von den wirtschaftstechnisch-wirtschaftlichen Zusammenhängen und einer zukunftsorientierten Forschungs- und Industriepolitik so wenig Ahnung wie der Hund vom Mond, den er anbellt.“

Den Streit über die Subventionen für den Airbus oder für den Weltraum kann Strauß überhaupt nicht verstehen. „Die Bundesregierung hat für den Airbus praktisch überhaupt keine Subventionen bezahlt“, beschied er Frager bündig, nachdem das Kabinett gerade fünf Milliarden bewilligt hatte. Straußens Geheimnis: „Der Nicht-Airbus ist teurer als der Airbus.“

20 000 Menschen seien mit dem Zusammenbau des Fliegers beschäftigt. Würde das Euro-Flugzeug nicht gebaut und die Lufthansa von einem Boeing-Monopol abhängig, so sei das für die Deutschen teurer als das Weitermachen.

So wird also Bonn weiter für das Strauß-Flugzeug zahlen müssen. Beim letzten Handel über Finanzspritzen für den Airbus sind etliche Wünsche offen geblieben.

Unter der Überschrift „Noch zu klären sind folgende Fragen“ hat Helfer Riedl in einem vertraulichen Protokoll alles aufgeschrieben: Eine weitere Milliarde für die Serienförderung der Modelle A 330/A 340 und eine teure Wechselkurs-Absicherung für alte wie für neue Typen werden erwartet.

Kalkuliert haben die Airbus-Strategen mit einem Dollarkurs von zwei Mark. Bei einem derzeitigen Kurs von 1,80 Mark, so heißt es in Riedls Protokoll, erhebe sich die Frage, ob für den Bund nicht bereits von 1988 an Anlaß zur Vorsorge bestehe, „um diese wahrscheinliche Differenz zu überbrücken“.

Über all das wird Strauß im September mit Bangemann reden, nicht aber über den Kauf von fünf Prozent Lufthansa-Aktien. Dazu braucht er, wie bewiesen, den Wirtschaftsminister nicht.

STAATSBESUCH

In Watte verpackt

Trotz der Bemühungen des Bundespräsidenten um ein besseres Verhältnis zwischen Bonn und Moskau – die Sowjets bleiben mißtrauisch.

Das vertrauliche Fernschreiben Nr. 1348 – „citissime nachts, sofort auf den Tisch“ – war so eilbedürftig, daß die deutsche Botschaft eigens einen Boten in die Staatssuite des Bundespräsidenten im Kreml schickte. „Im Auftrag des Herrn Bundeskanzlers“ kablete Helmut Kohls außenpolitischer Berater Horst



MBB-Geschäftsführer Hort
Bayern hat das Sagen

die jüngsten Subventionsspritzen für den neuen Euro-Jet A 330/340.

Faszination für perfekte Technik und der irrige Glaube, allein staatliche Investitionen in modernste Raketen, Raumgleiter und Flugzeuge könnten die Bundesrepublik vor einem Absinken in die industrielle Bedeutungslosigkeit bewahren, haben Strauß zu seinem Durchmarsch durch die Institutionen angestachelt.

In beispielloser Weise sind nun in dieser Branche politische und ökonomische Interessen verknüpft: Die Geber sind zugleich auch die Nehmer.

Die praktischen Folgen dieses Staatskapitalismus lassen sich bei der Lufthansa studieren. Seit der Wende drängten