

Rolle rückwärts

Daimler will seine Anteile am Luft- und Raumfahrtkonzern EADS loswerden, es droht der Ausverkauf einer Hightech-Branche mit schweren Folgen für den Standort Deutschland. Die Bundesregierung muss sich entscheiden: Soll der Staat beim Airbus-Hersteller einsteigen?

Wirklich Wichtiges bespricht Kanzlerin Angela Merkel gern in kleiner Runde im Anschluss an ihre Kabinettsitzung. So auch am vergangenen Mittwoch, als Merkel Wirtschaftsminister Rainer Brüderle und Finanzminister Wolfgang Schäuble zu sich bat. Auf der Tagesordnung stand nicht nur der Atomausstieg, sondern auch ein weiteres Thema von enormer Bedeutung für den Industriestandort Deutschland: die Zukunft des Luft- und Raumfahrtkonzerns EADS.

Es geht um einen Konzern, der weltweit für seine Airbus-Flieger, seine Kampfhubschrauber, Militärflugzeuge

heraushalten soll. Durch die Finanzkrise sah sich die Regierung schon genötigt, die Commerzbank teilweise in eine Staatsbank zu verwandeln. Sollte Deutschland jetzt auch noch in die Luftfahrtindustrie einsteigen, sähen einige Koalitionspolitiker das Land fast schon auf dem Weg in den Sozialismus.

Überlässt die Bundesregierung es dagegen Daimler, seine EADS-Aktien meistbietend zu verkaufen, dann wird Frankreich sie wohl übernehmen. Dessen Staatspräsident Nicolas Sarkozy kennt keine marktwirtschaftlichen Skrupel. Gut ist für den bekennenden Industriepolitiker Sarkozy nicht, was Privatwirtschaft

Gibt es bis Ende dieses Jahres keine Zusage aus Berlin, will Daimler Investmentbanken beauftragen, Käufer für sein derzeit 2,5 Milliarden Euro teures Aktienpaket zu suchen. Das Unternehmen wolle damit auf keinen Fall Druck auf die Bundesregierung ausüben, sagt ein hochrangiger Daimler-Manager. Der Konzern werde selbst durch seine Aktionäre bedrängt, sich vom riskanten Luft- und Raumfahrtgeschäft zu trennen.

Ende 2012 läuft ein Konsortialvertrag aus, mit dem Daimler sich an das Investment gebunden hat. Dann werde man einen Großteil des Aktienpakets auf jeden Fall abgeben. Ob an die staatsnahe KfW

EADS

Vorstandschef: Louis Gallois

Gesamtumsatz 2010: **45,7 Mrd. €**

AIRBUS

Flugzeuge

Chef:
Thomas Enders

CASSIDIAN

Verteidigung

Chef:
Stefan Zoller

ASTRIUM

Raumfahrt

Chef:
François Auge

EUROCOPTER

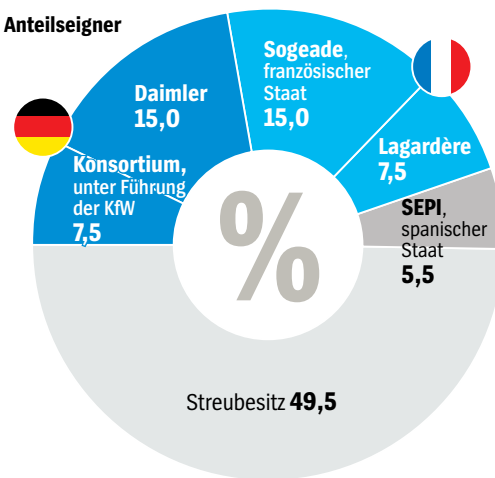
Hubschrauber

Chef:
Lutz Bertling

Umsätze 2010, in Mrd. €



Anteilseigner



und Satelliten bekannt ist, gut 45 Milliarden Euro Umsatz erwirtschaftet und über eine ungewöhnliche Eigentümerstruktur verfügt.

EADS ist ein Gemeinschaftsprojekt von Franzosen und Deutschen, bei einer kleinen Beteiligung der Spanier. Die Macht in den Führungsgremien ist bisher sorgsam ausbalanciert zwischen Franzosen und Deutschen. Doch jetzt will der deutsche Großaktionär, der Daimler-Konzern, seinen 15-Prozent-Anteil verkaufen. Die Bundesregierung steht damit vor einer Entscheidung, bei der sie nur verlieren kann.

Übernimmt sie die Daimler-Anteile an dem Luftfahrt- und Rüstungskonzern, dann verstößt sie erneut gegen ihre wichtigste marktwirtschaftliche Grundposition, dass der Staat sich aus der Wirtschaft

und Unternehmertum fördert, sondern nur, was den Interessen seines Landes dient. Für Sarkozy gäbe es wohl kaum etwas Schöneres, als Airbus und den gesamten EADS-Konzern unter französische Flagge zu bekommen.

Die Erwartungen der deutschen Industrie an die Kanzlerin sind entsprechend hoch. Doch die will sich noch nicht entscheiden. Beim Gespräch mit Brüderle und Schäuble spielte das Thema EADS dann, trotz Tagesordnung, keine Rolle mehr. Merkel schiebt die Entscheidung weiter auf.

Doch viel Zeit bleibt der Bundesregierung nicht. Denn im Daimler-Konzern laufen jetzt die Vorbereitungen für den Fall, dass die Bundesregierung die EADS-Aktien nicht übernimmt.

Bankengruppe oder Investoren beispielsweise aus Frankreich müsse dem Unternehmen Daimler und ihm als angestellter Führungskraft gleich sein, sagt der Manager. Als Staatsbürger aber würde er eine Übernahme durch die Franzosen sehr bedauern. Es drohe der Ausverkauf einer Hightech-Branche mit schweren Folgen für den Standort Deutschland.

EADS ist kein gewöhnliches Unternehmen, das beispielsweise dort produziert, wo es am günstigsten ist. EADS ist eine politische Veranstaltung. Wenn die wichtigste Tochter Airbus die Montage eines neuen Flugzeugs vergibt, dann wird die Produktion auch nach den Anteilen aufgeteilt, die Deutschland, Frankreich und Spanien am Unternehmen halten.



PATRICK KOVARIK / AFP

Kanzlerin Merkel, Präsident Sarkozy*: Der Franzose will nicht weniger, er will mehr Einfluss auf wichtige Unternehmen

Sollten künftig Franzosen das Kommando bei EADS übernehmen, scheint klar, wo neue Flugzeuge, Hubschrauber und Satelliten entwickelt und produziert werden: vor allem an französischen Standorten. Die Konzernverwaltung in Paris und das Airbus-Werk Toulouse würden die Machtzentren des Konzerns, Ottobrunn bei München, derzeit unter anderem Sitz des Finanzvorstands, wäre nur noch eine Zweigstelle. Bislang verhinderten Vertreter des EADS-Aktionärs Daimler solche Machtverschiebungen. So setzte der frühere EADS-Verwaltungsratspräsident und heutige Daimler-Chefaufseher Manfred Bischoff durch, dass Hamburg zum Zen-

trum für das Basisgeschäft von Airbus ausgebaut wurde. Im Werk Finkenwerder, das über 11 000 Mitarbeiter beschäftigt, wird seitdem die A320-Familie montiert.

Im Gegenzug bekam Toulouse den Zuschlag für die begehrte Endmontage des Großraumflugzeugs A380. Die Deutschen durften zum Trost die Innenausstattung übernehmen und die prestigeträchtige Auslieferung an Kunden aus Europa und dem Nahen Osten.

Ein französisch dominiertes Unternehmen EADS würde die deutschen Standorte im Laufe der Jahre schrumpfen lassen, glauben Airbus-Manager. Irgendwann könnten die Werke hier technologisch so ausgeblutet sein, dass sie die Kompetenz zum Bau kompletter Flug-

zeuge nach neuestem Standard verlieren und zu bloßen Blechbiegern mutieren.

Für den Industriestandort Deutschland wäre dies eine Schwächung. Luftfahrt ist nicht nur eine Hightech-, sondern auch eine Wachstumsbranche. Aber warum sollte sich der Staat an dem Flugzeugbauer beteiligen? Konkurrent Boeing ist schließlich auch ein Privatkonzern.

Boeing ist formal unabhängig von der US-Regierung. Aber der Konzern profitiert mächtig vom amerikanischen Staat. Das US-Verteidigungsministerium vergibt lukrative Aufträge an Boeing, von dessen Rendite der europäische Konkurrent EADS nur träumen kann.

Der Versuch von EADS, sich in den USA auch mal einen großen Militär-

* Am 16. Juli 2007 im Airbus-Werk in Toulouse.

auftrag zu sichern, scheiterte gerade. Nachdem Airbus bei einer ersten Ausschreibung noch vorn lag, bestellte das US-Verteidigungsministerium jetzt 179 Tankflugzeuge doch noch beim heimischen Hersteller Boeing. Auftragswert: bis zu 35 Milliarden Dollar.

Das starke Militärgeschäft erleichtert es Boeing, im zivilen Flugzeugbau Risiken einzugehen wie die Entwicklung des neuen Dreamliner 787, die nach Schätzung von Luftfahrtexperten mehr als 15 Milliarden Dollar gekostet hat. Wird ein solches Projekt allerdings zum Flop, ist die Zukunft des gesamten Unternehmens gefährdet.

Airbus geht es mit der Entwicklung des A380 und des Militärtransporters A400M nicht anders. Das ist auch ein Grund dafür, dass deutsche Konzerne nicht an einer Beteiligung an EADS interessiert sind und Daimler aussteigen will.

„Luftfahrt auf rein privatwirtschaftlicher Basis funktioniert heute nicht mehr“, sagt ein Daimler-Manager. Der Flugzeugbau sei ein „Jo-Jo-Geschäft“, bei dem ein Unternehmen binnen kurzem aus großer Höhe abstürzen kann. Selbst langfristig orientierte private Investoren schrecken dies ab. Es bleibe, sagt der Daimler-Manager, nur der Staat als Investor übrig.

Finanziell wäre ein Staatseinstieg bei EADS für die Bundesregierung ein überschaubarer Schritt. Für rund 2,5 Milliarden Euro könnte sie die Zukunft der Luftfahrtindustrie in Deutschland absichern.

Politisch aber wäre der Kauf der EADS-Anteile durch den Staat ein Wagnis, vor allem für den FDP-Minister Brüderle.

Doch die Bundesregierung kommt unter Druck, weil drei in der Bundesregierung diskutierte Alternativen kaum Aussichten auf Realisierung haben.

Am liebsten wäre es der Regierung, Frankreich würde seine Anteile ebenfalls verkaufen, und aus der EADS würde ein weitgehend privatwirtschaftliches Unternehmen. Über eine sogenannte Goldene Aktie könnten sich Frankreich und Deutschland Einfluss sichern. Beide Staaten hielten nur eine Aktie, verfügten aber über ein Veto-Recht bei wichtigen Entscheidungen, weil bei der EADS auch Rüstungsprojekte entwickelt werden.

Dieser Vorschlag dürfte daran scheitern, dass Frankreichs Präsident Sarkozy ihn kaum mittragen wird. Der Industrie-

politiker will nicht weniger, er will mehr Einfluss auf wichtige Unternehmen.

Zweiter Plan: Deutsche Zulieferer von EADS wie Diehl, Liebherr oder MTU sollten die Daimler-Anteile übernehmen. Doch diese Unternehmen können die nötigen Milliarden schwer aufbringen und das Risiko einer solchen Beteiligung kaum tragen. Außerdem gerieten sie in einen Interessenkonflikt. Die Lieferanten wollen ihre Technik auch an den Airbus-Konkurrenten Boeing verkaufen.



Daimler-Verantwortliche Zetsche, Bischoff, Militärtransporter A400M
Von den eigenen Aktionären zum Ausstieg gedrängt

Dritter Plan: Das Unternehmen EADS könnte seine eigenen Aktien von Daimler aufkaufen. Doch die fälligen 2,5 Milliarden Euro würden dem Unternehmen für Investitionen fehlen. Die Konzernführung müsste einen solchen Vorschlag deshalb ablehnen. Außerdem würde diese Lösung den Einfluss des französischen Staats mehren, denn der würde seine Aktien behalten.

Vorbild für eine tragfähige Lösung könnte das Modell sein, das die Regierung vor vier Jahren fand, als Daimler bereits einen 7,5-Prozent-Anteil an EADS verkaufte. Kanzlerin Merkel brachte ein Konsortium aus Privatbanken, einigen Landesbanken und der staatsnahen KfW Bankengruppe zusammen, das die Anteile für 1,5 Milliarden Euro übernahm. Das

Konsortium übertrug die Stimmrechte auf Daimler und erhielt dafür im Gegenzug eine deutlich erhöhte Dividende.

Das Ganze ist eine Mogelpackung. Deshalb kann die Bundesregierung damit bislang auch ganz gut leben.

Ein Großteil des Geldes für die Beteiligung kommt, wenn auch indirekt, vom Staat. Nach außen aber tritt die Bundesrepublik Deutschland kaum in Erscheinung. Das Privatunternehmen Daimler vertritt die deutschen Interessen im Management und im Aufsichtsrat von EADS.

Ein zweites Mal werden sich die Beteiligten auf ein solches Engagement kaum einlassen. Sie müssten ihren Einsatz auf vier Milliarden Euro mehr als verdoppeln. Dazu fehlen besonders den Landesbanken die Mittel. Deshalb müsste die KfW Bankengruppe den größten Teil der Aktien übernehmen. Es ließe sich kaum verschleiern, dass der deutsche Staat als Unternehmer in der Luft- und Raumfahrt agiert.

Eine solche Entscheidung wäre zudem eine bemerkenswerte Rolle rückwärts.

Vor fast 25 Jahren privatisierte eine CDU/CSU-FDP-Koalition die Luftfahrtindustrie. Kanzler war damals Helmut Kohl, Wirtschaftsminister der Liberale Martin Bangemann. Sie drängten den Autokonzern Daimler-Benz, den Flugzeughersteller MBB zu übernehmen.

Der Staat, damals über das Bundesland Bayern und die Stadtstaaten Hamburg und Bremen an MBB beteiligt, wollte sich als Unternehmer aus der Luft- und Raumfahrt zurückziehen. Daimler stieg bei MBB ein, und der Flugzeughersteller ging über Zwischenstufen in der EADS auf. Jetzt könnte der

Staat wieder Anteile an einer Luftfahrtfirma kaufen – erneut unter Führung einer CDU/CSU-FDP-Koalition.

Für überzeugte Marktwirtschaftler kann dies keine angenehme Vorstellung sein. Die Bundesregierung versucht deshalb, Daimler mit ein paar Nettigkeiten doch noch dafür zu gewinnen, die EADS-Anteile weiter zu halten. Sie stellte dem Automobilkonzern beispielsweise eine großzügige Förderung der Elektroautos in Aussicht.

Doch Daimler-Chef Dieter Zetsche und führende Mitglieder des Aufsichtsrats sind fest entschlossen, das Kapitel EADS zu beenden. „Wer die Backen aufbläst“, sagt ein Daimler-Manager, „muss auch pfeifen.“

DINAH DECKSTEIN,
DIETMAR HAWRANEK, ALEXANDER NEUBACHER