

Dankt Deutschland ab?
Die Krise der EADS und
der ordnungspolitische Coup d'Etat der Ministerpräsidenten

Memorandum N° 5/2006

1. Fast pünktlich zum 200. Jahrestag der Niederlage preußischer Truppen bei Jena und Auerstedt erleidet die deutsche Politik in der Luftfahrtindustrie eine Schmach, die – wie jenes Fiasko im Jahre 1806 - die Hinfälligkeit des deutschen Staatsgebildes eindrucksvoll belegt.

Im besten Einvernehmen mit dem „deutschen Statthalter“ bei EADS, der DaimlerChrysler AG, führt jetzt der frühere Generaldirektor des französischen Industrieministeriums, Louis Gallois, Airbus mit straffer Hand. Zwar sind in der Unternehmensführung von Airbus drei Deutsche verblieben. Doch ist die Stellung eines Président-Directeur-Général in Frankreich nicht die eines princeps princepis. Die Vorstandskollegen sind seine Mitarbeiter und so führt sich Gallois – im übrigen verstärkt durch sein Amt als Co-Chefs von EADS - auch auf, wenn er in Deutschland verhandelt. Damit hat ein französischer Manager bei der Gestaltung der Airbus-Zukunft das Sagen.

Dieses Faktum lässt sich nicht länger verdrängen. Wie konnte es zu diesem friendly takeover, von dem die Franzosen und die Daimler-Manager sagen, dass es gar kein takeover sei, kommen?

- Seit 1999 haben Manfred Bischof von DaimlerChrysler und die Lagardère-Familie im Aufsichtsrat der EADS das Sagen. Sie konnten schalten und walten, wie sie wollten und hatten sich diese Führung gegenüber den staatlichen Mitaktionären Frankreich und Spanien vertraglich ausbedungen. Dennoch kann sich der Außenstehende des Eindrucks nicht erwehren, dass der Aufsichtsrat unter ihrer Leitung essentielle Controlling-Pflichten gegenüber der wichtigsten Tochtergesellschaft Airbus in Toulouse gar nicht wahrgenommen hat. Denn noch bis April dieses Jahres wurde Airbus von Lagardère und Bischof – unter dem Beifall der Politik - als die industriepolitische Erfolgsgeschichte Europas gelobt. Die Ahnungslosigkeit des Tandems Bischof/Lagardère spätestens seit der Kaskade von Fehlleistungen des Airbus-Managements - und nicht etwa einzelner Standorte - bei der Fertigung bzw. Entwicklung von A 380 und A 350¹ lässt sich kaum bestreiten.
- Ahnungslos scheint auch das zuständige Ressort der Bundesregierung. Rüstungsstaatssekretär Dr. Eickenboom, stets auf Tuchfühlung mit EADS Chef-Enders und dem BDI bedacht sowie um Einvernehmen mit seinem wichtigsten Auftragnehmer bemüht, wurde von eben diesem Auftragnehmer so gut informiert wie ein Zeitungsleser. Als ob das Arbitrage-Geschäft mit Rheinmetall oder der Aktionärswechsel bei HDW im Bewusstsein des hierfür primär zuständigen BMVg-Beamten gar nichts bewirkt hätten². Er scheint sich auf das zu verlassen, was ihm Dr. Enders, sein Auftragnehmer, mitzuteilen gedenkt. Dementsprechend will das BMVg weiter an den „Deutschland-Statthalter“ Daimler bei EADS glauben. Noch beim Mittelstandforum des FKH in Hamburg erklärte Dr. Eickenboom, warum die Abstinenz des Bundes als Aktionär zu den Stärken deutscher Rüstungspolitik gehöre.

Was ist das für ein „Deutschland Statthalter“, der seine EADS-Aktien vorab verkauft und - damit nicht genug - schon bei diesem Vor-Verkauf ankündigt, bei nächster Gelegenheit noch einmal 7,5% verkaufen zu wollen? Und was ist das für eine Bundesregierung, die der deutschen Öffentlichkeit

¹ Bischofs Rechtfertigungs-Interview in einer französischen Zeitung zusammen mit Arnaud Lagardère vermag nicht die Frage zu verdrängen: Was haben die Aufsichtsratsvorsitzenden von EADS in den letzten Jahren eigentlich getrieben bzw. unterlassen, um heute feststellen zu müssen, dass die Existenz von Airbus auf dem Spiel steht? Vgl. Les Echos vom 13.10.2006.

² Vgl. unser Memo 3/2006

Glauben macht, Daimler sei trotz der Fehlleistungen von Bischof & Co ein Aktionär, der sich langfristig-strategisch an EADS beteilige?

Ein Blick auf die Modalitäten der Beteiligungsreduzierung veranschaulicht, wie die beiden privaten „Referenzaktionäre“ an ihrem EADS-Exodus arbeiten:

- DaimlerChrysler veräußerte in der Form eines Forward Sales Agreement 7,5% der EADS-Aktien zu einem Referenzkurs von 32,6 €. Der Vollzug dieses Verkaufs auf Termin, bei dem die Dividende weiterhin Daimler zusteht, ist aus steuerlichen Erwägungen frühesten im Zeitraum Frühjahr 2007 vorgesehen.
- Lagardère SCA ging emissionstechnisch einen unterschiedlichen Weg. Im Wege einer Schuldverschreibung, die ausschließlich in EADS Aktien nach bestimmten Modalitäten zurückgezahlt wird, erhält Lagardère den Gegenwert von 7,5% EADS Aktien zum Preis von 32,6 €. Verbessert sich der Kurs um bis zu 15% in Bezug zum Referenzkurs - dies käme einem Wunder gleich – kommt dies dem Zeichner zugute. Der Zeichner muss indessen vollständig das downside-Risiko übernehmen. Ferner verbleibt bei Lagardère bis zur definitiven Rückzahlung der Schuldschreibung der Dividendenanspruch. Für dies alles - also die Kreditierung, das downside risk und die Begrenzung des upside sowie den Dividendenverzicht - zahlt Lagardère ganze 7,9% Zinsen. Wie kann es anders sein, als dass die Investment Tochter IXIS der staatlichen CDC vollumfänglich die Schuldverschreibung im Wege eines private placement zeichnete und das underlying (also das Deckungsvermögen, die 7,5% EADS-Aktien) bereits an befreundete Institute wie den Credit Agricole und den Versicherer Groupama weiterplatzierte³.

Der französische Rechnungshof hat die staatseigene CDC zu einer Stellungnahme aufgefordert, deren Ergebnis umso interessanter sein wird, als der aktuelle EADS-Kurs im Verhältnis zum Referenzkurs um ein Drittel verloren hat. Derweil betreibt die Rechtsanwaltskanzlei Rotter in Deutschland ein Schadensersatz-Verfahren gegen das EADS Management wegen der Verletzung der ad hoc-Mitteilungspflicht über kursrelevante Umstände.

Die Krise bei EADS resultiert u.a. aus dem nachlassenden strategischen Interesse der beiden großen privaten Aktionäre. Doch wird dies den seit langer Zeit amtsüden Dr. Bischof schon deshalb nicht länger interessieren, weil sein Ehrgeiz auf die Ernennung zum Vorsitzenden des DaimlerChrysler Aufsichtsrates zielt. Es scheint der governance-Grundsatz zu gelten: Wer bei der EADS seine Aufsichtspflichten mit dem bekannten Ergebnis wahrnimmt, ist zu höherem berufen.

2. Die von den CDU-Ministerpräsidenten und einigen SPD-Politikern ostentativ geforderte Beteiligung des Bundes an EADS durch Übernahme des 7,5% Anteils von DaimlerChrysler ist nicht einmal eine taugliche Drohung, um die EADS vor französischer Hegemonialisierung zu behüten. Was soll eine Beteiligung bringen, die nicht einmal halb so groß ist wie die des französischen Staates und ggf. sogar niedriger ausfallen wird als das ständig wachsende stake der russischen Staatsbank mit mittlerweile bereits 7,2%?

Wie soll die Bundesregierung demnächst mit der EADS, ihrem wichtigsten Auftragnehmer bei Rüstungsgütern, verhandeln, wenn sie selbst an diesem Unternehmen signifikant beteiligt ist? Was

³ Vgl. zur Emissionstechnik von Tauschanleihen: Kerber, Eigenkapitalverwandte Finanzierungsinstrumente, Düsseldorf 2002.

soll man Frankreich entgegen, welches 1999 das EADS-Modell mit 15% Staatsanteil und geringem operativen Staatseinfluss, aber erheblichen Vetorechten mehr nolens als volens akzeptiert hatte? Will die Bundesregierung die Steuerzahler dafür zur Kasse bitten, dass die Ministerpräsidenten im EADS- Aufsichtsrat darüber beraten, wann und wo ein Standort eröffnet oder geschlossen wird?

Deutschland steht also an einem ordnungspolitischen Scheideweg. Aber es geht auch darum, wer in einer Frage von nationaler Bedeutung - wie bei EADS/Airbus - zu entscheiden hat: Die Bundesregierung oder die „betroffenen“ Ministerpräsidenten?

Dass sich einige Ministerpräsidenten erdreisten, Erklärungen abzugeben, um die Bundesregierung in Handlungszwang zu bringen, beleuchtet das Selbstverständnis der Länderfürsten und die Machtposition einer Bundeskanzlerin, der vom Ressort des BMVg keine ausreichenden Entscheidungshilfen erhalten hat. Andernfalls würde Frau Dr. Merkel nicht ernsthaft von der „strategischen Verantwortung“ der DaimlerChrysler AG als EADS-Aktionär sogar öffentlich sprechen.

Zurück zu Jena und Auerstedt: Die Niederlage der Preußen gegen Napoleon wirkte verstärkend auf jene Reformer, die längst die deutschen Schwächen identifiziert hatten. Hardenberg sowie von Stein und besonders Scharnhorst waren bereits dabei, den preußischen Staat „neu zu keltern“⁴. So mag die Schmach der französischen Allmacht bei Airbus - trotz jahrelanger deutscher Subventionen und Vorleistungen - vielleicht die deutsche Politik mobilisieren, um den Untergang deutscher Standorte abzuwenden. Ein Nachdenken über nationale Interessen und Instrumente ihrer Umsetzung ist ohnehin überfällig. Aber mit einem ordnungspolitischen Fehltritt wie der Beteiligung des Bundes an EADS wäre nichts gewonnen und sämtliche deutsche Glaubwürdigkeit verloren.

⁴ So die Übersetzung von Machiavellis „ripigliare lo stato“.