

Die Lust am Einknicken
Daimler und die deutsche Politik in der Airbus-Krise

Memorandum N° 7/2007

Eins muss man dem seit 1999 amtierenden Aufsichtsratsvorsitzenden der EADS, Dr. Bischof, lassen: Seine Leistungen in der Öffentlichkeitsarbeit sind unübertroffen. Obschon sich jeder mit der Luftfahrtbranche vertraute Beobachter die Frage stellt, was Herr Bischof die ganzen Jahre als EADS-Aufseher getan hat, bevor es 2006 – nach vorherigen Aktienverkäufen des leitenden EADS Personals – zur Veröffentlichung der „Lieferschwierigkeiten“ für den A 380 und dem nachfolgenden Kurssturz kam, fehlt im deutschen Blätterwald jedwede Problematisierung von Bischofs Leistungen. Diese organisierte Flucht vor der kritischen Öffentlichkeit ist verständlich: Dr. Bischof hofft weiterhin, unbemerkt und trotz seiner Unterlassungen im EADS-Aufsichtsrat dieses Jahr das rettende Ufer des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG zu erreichen und zwar als dessen Vorsitzender. Hieran muss ihm auch schon deshalb liegen, weil er nur so sicherstellen kann, dass seine Leute in der EADS – allen voran Dr. Enders – vor Kritik an ihrer Management-Leistung abgeschirmt und von Sanktionen verschont bleiben.

Doch was im Frühjahr 2006 als Schwierigkeiten mit dem A 380 begonnen hatte, hat sich mittlerweile zu einer – wahrscheinlich – existenziellen Krise der gesamten EADS ausgeweitet. Dass in diesem Zusammenhang über die Öffnung des Airbuskapitals nachgedacht wird, ist logisch, zumal der Obergesellschafter Daimler – im Unterschied zum französischen Staat – zu keinerlei Nachschuss bereit ist¹. Dass immer noch nicht offen über eine Entflechtung der EADS diskutiert wird, weil u.a. ein solches Ansinnen wenig zur deutschen EU-Ratspräsidentschaft passt, entspricht guter Tradition im deutschen Politik-Medienbetrieb: Je notwendiger und unaufschiebbarer Entscheidungen sind, umso mehr werden sie in der Öffentlichkeit verdrängt. Zu dieser Verdrängungspolitik gehört die auf weniger als 4 Jahre beschränkte Übernahme der 7,5% Daimler-Beteiligung an EADS durch verschiedene Banken und Bundesländer. Dabei handelt es sich um eine Kommanditgesellschaft, die dem Daimler-Konzern als Komplementär die Stimmrechtsausübung aus den EADS-Aktien überlässt und Banken sowie Länder auf die Rolle stimmrechtsloser Kommanditisten beschränkt. Dabei war im Falle des Kommanditisten Goldman Sachs gewiss nicht nur die Hoffnung auf ein upside der EADS-Aktie für die Beteiligungsbereitschaft ausschlaggebend, sondern die Gier dieses US-Powerhouse, mit privilegierten Informationen bei der Restrukturierung der EADS eine maßgebliche Rolle zu spielen und Millionen-Honorare einzustreichen¹. Dagegen werden es die Länder (Bremen, Bayern, Niedersachsen, Baden-Württemberg und Hamburg) es schwer haben, ihren steuerzahlenden Bürgern das Landesengagement zu erklären. Besonders Bremen, das als notorisches Haushaltsnotlagenland beim BVerfG den Bund auf Milliardenhilfe verklagt, zahlt völlig ungeniert 30 Mio. Euro für eine Mini-Unterbeteiligung an der EADS, die keinerlei rechtlich abgesicherten Einfluss bringt, sondern die Stimmenmacht als Königsrecht des Gesellschafters jenem Daimler-Konzern überlässt, der sich nicht ziert, seinen Exodus aus der EADS dezent zu organisieren. Die Form der Länder-Unterbeteiligung an EADS ist also zum einen Ausdruck deutscher Kleinstaaterei, zum anderen ein Fall für den Bund der Steuerzahler. Was werden die Bremer sagen, wenn kurz nach Abschluss der Unterbeteiligungsverträge mit Daimler durch ihre Landesregierung

¹ Diese Haltung von Daimler belegt seine „Treue“ zur Beteiligung an EADS. Indessen sollte im Falle einer Öffnung des Kapitals zumindest einer Emission von Wandelschuldverschreibungen gegenüber einer Aktienemission der Vorzug gegeben werden. So könnte der Verwässerungseffekt vermieden werden. Vgl. des näheren Kerber, Eigenkapitalverwandte Finanzierungsinstrumente, Stuttgart 2002.

¹ Indessen macht der Deutschland-Chef von Goldman Sachs karitative Gründe geltend: „Das ökonomische Motiv, Geld zu verdienen, steht hier nicht im Vordergrund.“ So Dr. A. Dibelius im HBL-Interview mit Robert Landgraf am 11.2.2007.

die kalte Dusche mit dem Sanierungsplan POWER 8 kommt? Denn das EADS-Werk in Bremen steht seit langem ganz oben auf der Streichliste der EADS-Oberen.

Derweil erklärt der deutsche EADS Vorstandsvorsitzende, Deutschland werde bei dem Sanierungsplan nicht unter die Räder kommen. Vorsichtshalber fügt Dr. Enders, der Thomas mit Vornamen heißt und sich Tom nennt, hinzu: „Allzu viel Rüstungsindustrie haben wir ja in Deutschland schließlich nicht mehr.“² Hat sich Dr. Enders endgültig mit der Rolle des leitenden EADS-Verbindungs-offiziers zur deutschen Politik abgefunden, um seinen Ehrgeiz damit zu stillen, der deutschen Öffentlichkeit – im französischen Interesse – den langsamen, aber sicheren Untergang der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie schmackhaft zu machen?

Dr. Enders nutzt hingegen die Gelegenheit zum Auftrumpfen: Während der Bundeswirtschaftsminister, der überhaupt nicht Kunde der EADS ist, Auftragsstornierungen androhte, konnte Enders die Erteilung von Aufträgen durch das BMVg in Höhe von 1,2 Mrd. Euro stolz verkünden. Derweil schweigt das BMVg betreten, weil es die Beziehungen von Dr. Enders zu Rüstungsstaatssekretär Dr. Eickenboom nicht thematisiert sehen möchte. Denn das Schwert der Auftragsstornierung liegt – vorbehaltlich seiner rechtlichen Zulässigkeit – in der Hand des BMVg. Das BMVg müsste also schnellsten das nachholen, was es seit Jahren unterlassen hat: Einen Plan B entwerfen für den Fall, dass die gesamte EADS definitiv unter französischen Einfluss gerät und die Rüstungsauftragsvergabe daran orientieren. Rüstungsaufträge sind immer langfristig angelegt. Ihre Vergabe entscheidet über die Gestaltung der industriellen Angebotsstruktur. Es ist also nicht nur legitim sondern notwendig, der Bundeswehr auf der Beschaffungsseite hinreichend viele nationale Anbieter zu sichern, statt französische Standorte mit deutschen Aufträgen zu füttern.

Was kann die Bundesregierung im übrigen tun, um beim Verfall der EADS-Gruppe die Initiative nicht ausschließlich den Franzosen zu überlassen und sich nicht länger auf den „deutschen Statthalter“ Daimler zu verlassen?

Am Anfang steht immer die Tat:

Angesichts des unausgesprochenen Wunsches, aber deutlichen Interesses von Thales, dem französischen Statthalter in der Rüstungsindustrie, die EADS-Elektronik zu übernehmen³ und angesichts der Liquiditätszwänge der EADS bestehen große Chancen, das die Übernahmespiele EADS/Thales nun unter umgekehrten Zeichen losgehen. Das wäre der Anfang vom Ende der EADS.

Daher braucht die deutsche Politik einen gesellschaftsrechtlichen Hebel als EADS-Aktionär, um die faktische Übermacht Frankreichs auszugleichen. Die Aktionärspartität zwischen dem „Statthalter“ Daimler und Französischer Staat/Lagardère ist längst eine Fiktion geworden. Sie wird nicht durch stimmrechtslose Unterbeteiligungen deutscher Länder wiederhergestellt. Summa summarum verfügt der französische Staat offiziell über 15% EADS-Aktien und hält des weiteren offen 3,5% über die staatliche CDC⁴. Über wie viele Stimmrechte des verkauften Lagardère-Paketes der Staat wirklich verfügt, weiß nur die CDC. Dass auch beim nächsten Lagardère-Paket (7,5%) in bewährter Manier die CDC zum Zuge kommt, ist zu erwarten. Dann kann der „deutsche

² Vgl. FAZ v. 6.2.2007 S. 13 «Deutschland kommt nicht unter die Räder».

³ Vgl. Denis Ranque in FAZ v. 6.2.2007 S. 18 „Wir brauchen eine Konsolidierung in Europa“. Ranque weist deutlich auf den entscheidenden Einfluss des Staats in Form einer „goldenen Aktie“ hin.

⁴ Vgl. unser Memo 5/2006.

Statthalter“ Daimler zwar auf die vertraglich gesicherte Parität pochen. Doch früher oder später weicht die Legalität dieses Anspruchs vor dem legitimen Postulat des wirtschaftlich überlegenen Aktionärs Frankreich auf Führung..

Spätestens dann schlägt die Stunde der radikalen Verneinungen und der positiven Bejahungen: Wenn es nämlich um Standorte und Technologie-Hegemonie geht, kennt Frankreich nur eins: französische Interessen.

Spätestens dann werden die letzten Romantiker in der deutschen Politik begreifen, dass französische Politiker zwar stets von Europa reden, aber immer nur an Frankreich denken. Gefahr ist also im Verzug.

Deutschland muss sich für diese Zuspitzung der Gefahrenlage rüsten: Daher sollten die Illusionen über den „deutschen Statthalter“ Daimler zusammen mit deren Managern Bischof und Enders über Bord geworfen werden. Dazu bedarf es radikaler Pragmatik statt puristischer Ordnungspolitik: Der Bund – nicht die Länder – muss sich auf Augenhöhe mit Frankreich an der EADS beteiligen und zwar mit dem Ziel, die Umstrukturierung durch geeignete Manager zu steuern und mittelfristig beide Staaten zum Rückzug aus der EADS zu bewegen. Damit das Unternehmen endgültig von Betriebswirtschaft durchdrungen und nicht länger von politischen Intrigen beherrscht wird.

Liest man die Begründung der Ministererlaubnis zu dem vom Bundeskartellamt untersagten Zusammenschluss Daimler/MBB vom 6.9.1989, so tränen die Augen vor Rührung. Was hatte die damalige Daimler-Benz AG dem Bund nicht alles versprochen, um mittels der MBB-Übernahme angeblich auf Dauer die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie zu sichern. Und mit welchem gläubigen Eifer hatten die Beamten des BMWi unter dem damaligen Minister Haussmann diesen Absichtserklärungen das Zertifikat absoluter Verlässlichkeit erteilt?

Die Lektüre lohnt⁵ auch deshalb, weil neben den Absichtserklärungen der Daimler-Konzern dem Bund handfeste vertragliche Garantien eingeräumt hatte. Wann wird die Bundesregierung ihren EADS-Statthalter an diese Vertragsabreden erinnern?

Denn auch für Daimler gilt: “Be you ever so high, the law is above you !”⁶

⁵ Vgl. BMWi v.6.9. 1989, Az. I B 6 – 220840/93.

⁶ So Lord Denning, Master of the Roles.