

## Die Nachtwächter

Zur Rolle des Bundesministeriums der Verteidigung  
bei der Neuordnung der europäischen Navalindustrie

von

Markus C. Kerber

N° 5 der Schriftenreihe des IVSG  
ISSN 1865-2859, Berlin 2009

## Vorwort

Als das Bundesverteidigungsministerium 2004 das Vorhaben der Fregatte 125 mit der Gründung des sogenannten Werften-Verbundes durch TKMS verkuppelte (Zusammenführung von HDW und Blohm + Voss sowie Nordseewerke Emden), wähnte es sich sicher, die deutsche Marinetechnik bei ThyssenKrupp Marine Systems dauerhaft angesiedelt zu haben. Schon damals gab es Auguren, die diesem Glauben sowohl von Marineinspekteur Lutz Feld als auch den Marinerüstern im Bundesverteidigungsministerium die Interessen der ThyssenKrupp AG entgegenhielten: Die Werften waren bereits damals ein Fremdkörper im Stahlkonzern und der Erwerb von HDW rechtfertigte sich lediglich mit dem Ziel einer besseren Verwertung des Gesamtwerftenpakets. Die Leitung des Bundesverteidigungsministeriums, besonders aber die Hauptabteilung Rüstung und der damalige Inspekteur der Marine, verdrängten jedoch die Realität. Heute steht die Marinerüstung vor einem Debakel: Das überteuerte, maßgeschneiderte Vorhaben 125 hat mitnichten den Rückzug von ThyssenKrupp aus der Marinetechnik aufgehalten. Die Bereitschaft des ThyssenKrupp-Konzerns zum Verkauf der Hamburger Traditionswerft Blohm + Voss spricht Bände. Seit Jahren wird mit DCNS über die Bildung eines Marinekonzerns verhandelt. Zwei französische Berater sind mit dem Aushandeln der Modalitäten in Paris permanent beschäftigt. Der Chef von TKMS, Dr. Atzpodien, lässt sich auf keinem Werftgelände blicken, sondern verwaltet die Werftengruppe von Essen aus wie der Regent einer Holding.

Das folgende Memorandum macht öffentlich, was das Bundesverteidigungsministerium seit Jahren ignoriert: Während in Frankreich Staat und Wirtschaft gezielt eine Strategie in der Naval-Industrie – trotz schwächerer industrieller Potenziale – verfolgen, meinte die Hardthöhe dadurch zu bestehen, tief und fest zu schlafen und im Übrigen auf die patriotische Gesinnung von ThyssenKrupp zu vertrauen.

\*\*\*\*\*

Die Initiativen der französischen Regierung, unter dem Vorwand „Konsolidierung der europäischen Marineindustrie“ mit TKMS zu einer Kapitalverbindung zu kommen, sind auf französischer Seite Teil eines strategischen Gesamtplans zur Erringung der Technologieführerschaft in mehreren Branchen:

- in der Pharmaindustrie durch die Fusion Sanofi-Aventis;
- in der Nuklearindustrie durch die Verdrängung von Siemens als Aktionär bei AREVA;<sup>1</sup>
- in der Luft- und Raumfahrtindustrie durch die formale Beendigung der fiktionalen Parität zwischen deutschen und französischen Aktionären/Managern bei EADS;
- in der Heeresindustrie durch Findung eines nicht-französischen Minderheitspartners für NEXTER/GIAT.

Im Marineschiffsbau, der lange Zeit monopolartig von der DCNS als Eigenbetrieb und damit als natürlicher Auftragnehmer der französischen Marine betrieben wurde<sup>2</sup>, waren bis zur „Privatisierung“ der DCNS im Jahre 2003 weder die rechtlichen noch betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen für eine Partnerschaft mit anderen Unternehmen gegeben. Das zuvor bereits von Thales/Naval und DCNS gegründete Gemeinschaftsunternehmen Amaris hat es nie geschafft, eine funktionale unternehmerische Einheit zwischen DCNS- und Thales-Managern - und sei es nur für die gemeinsame Abwicklung von Exportaufträgen - zu bilden. Nachdem 2003/2004 der Versuch von Thales, HDW zu erwerben genauso gescheitert war wie sein Liebeswerben um Atlas, setzte die französische Regierung auf:

- Gnadenlosen „Wettbewerb“ im konventionellen U-Bootgeschäft durch die Kombination von militärischen Gütern mit zivilem Technologietransfer. Der Auftrag zum Bau von acht U-Booten in Indien wurde von der DCNS nur aufgrund des Angebots der französischen Regierung, Indien im zivilen Nuklear-Geschäft zu helfen,

---

<sup>1</sup> Die Ausübung einer Call Option durch den französischen Staat wäre zwischen 2009 – 2012 zulässig gewesen. Unerwartet hat sich diese Verbindung gelöst. Die Abwicklung könnte streitig werden.

<sup>2</sup> Die Direction de la Construction Navale war zuvor sogar als Arsenal ein Teil der Verwaltung und rechnete mit dem Verteidigungsministerium haushaltsrechtlich über ein „compte de commerce“ im Einzelplan Verteidigung – ohne formale Rechnungsstellung – ab.

gewonnen. Ähnliches gilt für das Großgeschäft mit Brasilien im Dezember 2008.

- Das unternehmerische Desinteresse von ThyssenKrupp an ihrer Tochtergesellschaft TKMS sowie die Option über eine Europäisierung unter französischer Führung, sich aus den Werften zurückzuziehen. Wer hieran noch zweifelt, wird durch den Verkauf von Blohm + Voss und die Transformation von Emden eines Besseren belehrt.
- Die französische Ministerialbürokratie und Thales sowie die DCNS haben (ab 2004/2005) dieses Desinteresse geortet und auf allen Ebenen Verbindung gesucht. In Paris wurde von allen zuständigen Ministerien zutreffend davon ausgegangen, dass sich die ThyssenKrupp AG nur für eine Optimierung der Verkaufskonditionen bei entsprechender Gesichtswahrung interessiert. Was die Pariser Regierung seit 2004 wusste, will das BMVg, auch heute nicht wahrhaben!

Die DCNS beeilt sich, vor zukünftigen betriebswirtschaftlichen Problemen bei der Auftragsabwicklung eine Kapitalverbindung mit Dritten zustande zu bringen. Denn die Unternehmensleitung hat bei ihrer Neugründung im Rahmen der Privatisierung 2003/2004 darauf geachtet, dass alle mit dem Anlagevermögen und den Verträgen verbundenen Risiken auf den Staat abgewälzt wurden und der Staat der DCNS für die nächsten 10 Jahre durch einen hohen Auftragsbestand Zeit gab, einerseits die interne betriebswirtschaftliche Sanierung durchzuführen und andererseits sich als Motor eines europäischen Konsolidierungsprozesses auf der Angebotsseite aufzuführen. Diese Aufträge bewegen sich ausschließlich im militärischen Schiffsbau (Marineschiffsbau). Die DCNS hat sich stets geweigert, ihr schiffstechnisches Know-how im zivilen Schiffsbau zu vermarkten. Daher ist das Fenster zeitlich eng bemessen, um im europäischen Konsolidierungsprozess eine führende Rolle zu spielen.

## 1. Wächst jetzt zusammen, was nicht zusammen gehört?

DCNS, (verteilt auf vier Standorte: Toulon, Lorient, Brest, Cherbourg), verfügt auf der gesamten Palette des militärischen Schiffbaus über unbestreitbare „technische Kompetenzen“. Aber die DCNS umfasst im Unterscheid zu den deutschen Marinewerften auch die Produktion von operationeller Software für Combat Management Systeme von Überwasserschiffen und U-Booten. Nach dem Weißbuch des französischen Verteidigungsministeriums<sup>3</sup> wird sie im Rahmen des italienisch-französischen Fregattenprogramms FREM-Multimission zwischen 8 und 17 Fregatten für die französische Marine bauen. Angesichts des langen Zyklus für die Wiederbeschaffung von SNLE (Sous-marin nucléaire lanceur d'engins)<sup>4</sup> hat die französische Marine ein signifikantes Programm zum Bau von Angriffs-U-Booten (Klasse Baracuda) aufgelegt. Dessen Ausführung liegt ausschließlich bei der DCNS<sup>5</sup>. Trotz Zweifeln an der taktisch-operativen Nützlichkeit dieser U-Boot-Klasse besteht ein politischer Konsens über die Anschaffung von insgesamt sechs Booten, die, einschließlich der bereits durchgeführten Studien, wenig unter 1 Mrd. Euro (pro U-Boot) kosten wird<sup>6</sup>.

Das Engagement von DCNS im konventionellen U-Bootbau (U-Boot-Klasse: Scorpène) erfolgte aus eigenen Mitteln (ohne haushaltsrechtliche Ermächtigung), um die Unterauslastung im nuklearen U-Bootbau und die nur sehr zyklische Neubeschaffung zu überbrücken. Das Scorpène-Boot ist im Vergleich zu dem von HDW konzipierten U-Boot der Klasse U 212 / U 214 in vielen Punkten unterlegen. `

---

<sup>3</sup> Mallet, Jean-Claude u.a.: Défense et Sécurité nationale: Le Livre Blanc, La Documentation Française 2008.

<sup>4</sup> Es handelt sich um atomar betriebene U-Boote mit insgesamt 13.000 t Gewicht, die als Träger für atomare ballistische Raketen dienen.

<sup>5</sup> In der Sachverständigen-Anhörung vor der französischen Nationalversammlung am 18.12.2007 (Vgl. Anlage 1: A. N. Rapport d'information N° 717, Mission d'évaluation et de contrôle, Equipement Naval militaire: L'heure du choix, le temps de la méthode, S. 89 ff.) hat der Verfasser deutlich auf die Verwundbarkeit und die unverhältnismäßigen Kosten von nuklearen Angriffs-U-Booten im Vergleich zu konventionellen U-Booten hingewiesen.

<sup>6</sup> Nach dem Weißbuch sollte dieses Vorhaben zeitlich gestreckt werden. Die Streckung ist infolge konjunkturell veranlasster Budgetmaßnahmen im Herbst 2008 rückgängig gemacht worden. Über die Auftragsaufteilung zwischen Thales und DCNS bestehen unterschiedlichste Auffassungen.

Dazu gehören

- der Antrieb<sup>7</sup>;
- die Signaturen<sup>8</sup>;
- die Bewaffnung<sup>9</sup>.

Trotz dieser technisch-operativen Überlegenheit von U-212/214 ist es der DCNS unter Einsatz politischen Einflusses gelungen, Kopplungsgeschäfte sowie Finanzierungsunterstützung in verschiedenen Schwellenländern (Malaysia, Chile, Indien, Brasilien) zu lancieren. Bisher steht die technische und insbesondere die kaufmännische Bilanz des Scorpène-Projektes aus. Aufschlussreich in der Produktpalette von DCNS ist der Umstand, dass der Minderheitsaktionär Thales bisher - außer dem Combat Management System<sup>10</sup> - keinerlei Geschäftsbereiche seines Ausrüstungsgeschäfts (besonders die holländischen Signalapparatebau N.V.) bei der DCNS eingebracht hat und somit vollständig die Fähigkeit behalten hat, selbst als Entwickler und Konsortialführer im Marineschiffsbau aufzutreten.

Ob und wann Thales sich mehrheitlich an DCNS beteiligen wird, ist ungewiss. Nachdem die Personalie Ranque erledigt ist und der bisherige Marine-Sparten Chef von Thales außerhalb der DCNS „versorgt“ wurde, sieht die DCNS dem weiteren kapitalistischen Einstieg von Thales gelassen entgegen. Hiermit wird kein signifikanter Einfluss verbunden sein. Das tradierte DCNS Management zeigt sich ebenso immun gegenüber der Ernennung von Patrick Boissier zum Präsidenten.

---

<sup>7</sup> U-212/214 verfügt über einen permanent erregten E-Motor mit Gleichstrom und sehr hohem Wirkungsgrad. Hinzu kommt die einzigartige Möglichkeit des außenluftunabhängigen Antriebs mit Brennstoffzelle, die es erlaubt, 14 Tage unter Wasser zu bleiben (dabei keine Wärmestrahlung und ein Wirkungsgrad von 60%).

<sup>8</sup> sie betreffen Akustik, Magnetik und Wärmestrahlung.

<sup>9</sup> die Torpedorohre von U-212/214 erlauben den Ausstoß von Torpedos im Wege der akustisch vorteilhaften push-Technologie und gestatten ebenso das Abfeuern von Lenkflugkörpern zur Hubschraubbekämpfung oder gar zum Schlag gegen Landziele. Anstelle des ehemaligen Vorhabens Polyphem erprobt die Marine den LFK IDAS, der mit Hilfe eines Lichtwellenleiters punktzielgenau gesteuert werden kann.

<sup>10</sup> Dies geschah nur deshalb, weil die DCNS wegen der eigenständigen Ausarbeitung operationeller Software nicht zu umgehen ist, beide Unternehmen bei diesem Produkt also ohnehin eng aufeinander verwiesen sind.

Trotz rechtlicher Trennung in die Einheiten TKMS-Blohm + Voss<sup>11</sup> Nordseewerke GmbH, B&V Shipyards und Service-Holding und HDW GmbH ist TKMS bisher in allen Bereichen des zivilen und militärischen Schiffbaus<sup>12</sup> tätig. Dem liegt das Geschäftskonzept zugrunde, dass die Beschaffungszyklen im militärischen Schiffbau unabsehbar sind. Abgesehen von dem zwar betriebswirtschaftlich getrennten, aber in der Gruppe integrierten Nebeneinander von Marineschiffbau und zivilem Schiffbau unterscheidet TKMS im Unterschied zu DCNS klar zwischen der Funktion des Ausrüsters und des Systemintegrators. Wie alle deutschen Werften nimmt auch TKMS für sich in Anspruch, der einzige Systemintegrator zu sein und zwar auch dann, wenn die zu liefernden Systemelemente für das Gesamtprodukt von ausschlaggebender technologischer Bedeutung sind. Dementsprechend ist die Atlas GmbH in dem für TKMS wichtigen Teil nicht in TKMS rechtlich integriert worden, sondern findet sich direkt unterhalb der ThyssenKrupp Technologies, also der Konzern-Mutter von TKMS.

Für den Auftragsbestand im Marineschiffbau bei TKMS ist kennzeichnend, dass nach der Abwicklung des Projektes Fregatte 125 keinerlei Nachfolgaufträge auf nationaler Ebene oder im Exportgeschäft zu erwarten sind. Dass die Deutsche Marine auf der Konstruktion eines Nachfolgers für die Fregatten der Klasse Bremen insistiert hat (mit aktiver Unterstützung der anderen Abteilungen des BMVg Rü und H), der - abgesehen von der schwachen Bewaffnung - in keinem Falle Basismodul eines exportfähigen Produktes sein wird, war zwar eine 2004 auch von Thyssen begrüßte Vergabe-Entscheidung. Sie hat sich indessen mittelfristig für den deutschen überseeischen Marineschiffbau als fatal erwiesen. Die Frage, ob der Marineschiffbau in Hamburg überhaupt eine Zukunft hat, ist mittlerweile beantwortet<sup>13</sup>. Die Beteiligung von Atlas GmbH am Vorhaben F 125 wird nicht ausreichen, diesem Systemhaus die volle Systemkompetenz für die Elektronik von Überwasserschiffen zu verschaffen. Der deutsche Überwassermarineschiffbau bleibt in jedem Fall von Thales technisch abhängig. Diese Abhängigkeit könnte nicht durch eine enge Zusammenarbeit mit Thales/DCNS, sondern nur durch eine Verbindung mit Dritten, z.B. Celsius Tech<sup>14</sup> (Saab), überwunden werden.

---

<sup>11</sup> Für diese Werft wurden bereits Verkaufsgespräche bestätigt.

<sup>12</sup> mit Ausnahme atomgetriebener Überwasserschiffe und U-Boote sowie Flugzeugträgern

<sup>13</sup> Blohm + Voss sollen verkauft werden

<sup>14</sup> Celsius Tech (Saab AB) arbeitet traditionell mit windowskompatiblen Systemen. Dies wirkt sich preislich positiv aus.

Bei der Einheit U-Bootbau (HDW) ist weniger der Auftragsbestand als die unzureichende Integration von Hellenic Shipyards (HSY) und Kockums problematisch. Obschon Kockums als Konzeptor und Konstrukteur der U-Boot-Klasse ULA zeitweise über erhebliche Technologie verfügte, ist dieser Standort für den U-Bootbau in Kiel bedeutungslos geworden<sup>15</sup>. Die Hellenic Shipyards, die im übrigen nur zur Erlangung des U-Boot-Auftrags in Griechenland von dem damaligen Vorstandsvorsitzenden der HDW<sup>16</sup> erworben wurde, waren technologisch nie mit den Fertigungslinien des U-Bootbaus in Kiel und Emden vergleichbar. Sie sind nicht nur aufgrund der mangelnden Zahlungsbereitschaft der griechischen Regierung, sondern aufgrund bestimmter griechischer Geschäftsusancen<sup>17</sup> nicht einmal als Werkbank in die TKMS-Gruppe integrierbar. Die Unternehmensführung von TKMS wäre gut beraten, die mangelnde Zahlungsbereitschaft der griechischen Regierung zum Anlass zu nehmen, den Standort dieser ehemaligen Staatswerft zu schließen<sup>18</sup>.

In der Unternehmensführung unterscheiden sich TKMS und DCNS fundamental.

DCNS, trotz Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, wird fast ausschließlich von Rüstungsingenieuren geleitet, die während ihrer gesamten beruflichen Karriere zwischen der DGA<sup>19</sup>, dem Verteidigungsministerium und den unterschiedlichen Standorten des Arsenalbetreibers DCNS pendeln. Bei ihnen herrscht nach wie vor die Mentalität des Service Public als nationaler Technologiepool und Lieferant der französischen Marine. Thales bleibt weit davon entfernt, das Unternehmen steuern zu können.

Angesichts des erfolgreichen Vertragsmanagements von Thales bei Überwasserschiffen (vgl. z.B. den Auftrag von Saudi-Arabien) bestand zwischen Thales/Naval und der DCNS stets ein Rivalitätsverhältnis. Thales

---

<sup>15</sup> Kockums hat in Malmö immer noch ein eigenes Entwickler-Team. Der Fertigungsstandort befindet sich in Karlskrona.

<sup>16</sup> Dr. Ing. Klaus Lederer. Gegen Lederer wurde von der StA Düsseldorf ermittelt. Mittlerweile ist er rechtskräftig verurteilt worden.

<sup>17</sup> Das Standort-Management hat mit Fällen der Vorteilsannahme bei der Auftragsuntervergabe zu kämpfen. Im übrigen bezahlt die griechische Regierung bekanntlich weder die U-Boote noch die Panzerlieferungen von Krauss-Maffei.

<sup>18</sup> Jedenfalls war die hauptverantwortliche Tätigkeit in Griechenland durch den Arbeitsdirektor der TKMS-Gruppe, den IG-Metall-Funktionär Reinhard Kuhlmann, kein Beitrag zur Lösung dieses Konsolidierungsproblems

<sup>19</sup> Délégation Générale pour l'Armement.



behält die Option auf Erhöhung seiner Beteiligung an der DCNS auf 35% und würde mit ihrer Ausübung qualifizierter Minderheitsaktionär<sup>20</sup>.

TKMS hingegen betreibt, gerade im Hinblick auf die Optimierung der Veräußerungsbedingungen, eine betriebswirtschaftlich orientierte Standortoptimierung. Unterschiedlich in beiden Unternehmen ist die Art der Beteiligung der Arbeitnehmerschaft. Während insbesondere am Standort Cherbourg eine hohe Syndikalisierung durch die kommunistische Gewerkschaft CGT traditionell besteht, ohne dass Arbeitnehmer-Vertreter indessen im Aufsichtsrat paritätisch vertreten sind, ist die TKMS-Gruppe zumindest drittelparitätisch auf AufsichtsratsEbene organisiert.

Solange der französische Staat signifikant an DCNS beteiligt bleibt, muss stets damit gerechnet werden, dass er seinen Einfluss als Aktionär nicht nur faktisch geltend machen, sondern auch gesellschaftsrechtlich erhöhen wird. Mit dem Erwerb von 9% des stimmberechtigten Kapitals von Aker Yards France (ehemals Chantiers de l'Atlantique) verschaffte sich der französische Staat zusammen mit der zu 25% beteiligten Alstom-Gruppe eine qualifizierte Position bei Aker France, um so „französische Interessen zu schützen“<sup>21</sup>.

Der französische Staatspräsident hat öffentlich zu erkennen gegeben, dass DCNS und Aker-France enger zusammenrücken sollen. Dies wäre ein Novum, zumal die DCNS bisher stets jegliche Diversifikation ins Zivilgeschäft abgelehnt hat. Aus guten Grund: Sie versteht sich ausschließlich auf das Geschäft mit dem Staat. Der neue Chef der DCNS, Patrick Boissier, ehemals Chef von Alstom Atlantique (jetzt Aker-France), scheint bisher keinen wirklichen Einfluss zu haben. Dagegen bleibt die bisherige Nr. 2, Herr Planchais, faktisch für das operative Geschäft allzuständig.

Aufschlussreich für die Unternehmensführung der DCNS ist die Sanktionslosigkeit der im Rahmen des Strafverfahrens gegen Jean-Marie Poimboeuf und andere hohe Angestellte der DCNS getätigten Ermittlungen<sup>22</sup>. Die Tatsachenfeststellungen des Urteils erwähnten gravierende

---

<sup>20</sup> Nachdem infolge des Weißbuchs das Auftragsvolumen des Naval-Rüstungsprogramms quantitativ gekürzt und zeitlich gestreckt wurde, hat Thales-Chef Ranque seine Zurückhaltung gegenüber einem gesteigerten Engagement bei DCNS bekundet. Gleichwohl behält der Staat das Recht, die gesamten Anteile von Thales an DCNS zurückzukaufen

<sup>21</sup> Vgl. Les Echos v.14.6.2008 S. 25 «L'Etat francais s'invite par surprise au capital d'Aker Yards France»; Le Monde vom 14.6.2008, S. 17 «L'Etat remet un pied aux Chantiers de l'Atlantique»; Da vertraglich vorgesehen war, daß Alstom die verbliebenen 25% an Aker bis 2010 verkauft, hat sich der französische Staat diesbezüglich ein Vorkaufsrecht bestellen lassen.

<sup>22</sup> Sie endeten durch einen Freispruch von Seiten des zuständigen Landgerichts Marseille: Tribunal de Grande Instance de Marseille, Urteil Nr. 6463 v. 8.10.2004.

Managementfehler durch Jean-Marie Poimboef (im folgenden JMP). Sanktionen unterblieben indessen genauso wie nach der Beauftragung des vorbestraften W. Hennemann (Ex-Bremer Vulkan Werft Vorstandsvorsitzender) als Deutschland-Berater der DCNS<sup>23</sup>.

Besonders aufschlussreich wird das Ergebnis der noch laufenden schiedsgerichtlichen Verhandlung vor der Internationalen Handelskammer in Paris in der Angelegenheit BRAVO sein. Das Projekt Bravo bezeichnet die Lieferung von Fregatten an Taiwan in den 90er Jahren. In dieser Angelegenheit hatte die französische Regierung, die ihrerseits sehr an diesem Geschäft interessiert war, Thales mit der Konsortialführung beauftragt. Gleichwohl wurde der Großteil des Umsatzes und der Wertschöpfung von DCNS erbracht. Dementsprechend groß war das Interesse der DCNS, zu einem Geschäftsabschluss zu kommen. Die dabei eingesetzten Methoden (Bestechung) haben die taiwanische Regierung zu Schadensersatzforderungen in Höhe von ca. 1 Mrd. Euro veranlasst. Zwischenzeitlich sind staatsanwaltliche Ermittlungen gegen hohe DCNS-Angestellte im Gange, denen vorgeworfen wird, die Ermittlungen der französischen Justiz sowie das vor der Internationalen Handelskammer schwebende Verfahren durch von der DCNS bezahlte Dienstleistungen im Bereich der Business Intelligence zu beeinflussen.

Nachdem die staatsanwaltlichen Ermittlungen, die von den Ermittlungsrichtern Simeoni und van Ruymbeke wegen Schmiergeldzahlungen bei der Lieferung von französischen Fregatten nach Taiwan betrieben worden waren, auf politischen Druck hin eingestellt wurden<sup>24</sup>, konzentrieren sich die Ermittlungen auf die Aussagen des langjährigen Verantwortlichen der DCNS für internationales Marketing, Gerard-Philippe Menayas. Menayas hatte den Ermittlungsrichtern ein 17-Seiten langes Memorandum bereits im April 2008 vorgelegt. Hierin beschrieb er, wie die DCNS unter Zuhilfenahme von Vermittlern Schmiergelder zahlte. Die zentrale Schaltstelle in diesem System sei die Gesellschaft Eurolux Gestion in Luxemburg. Nach mittlerweile bestätigten Aussagen des ehemaligen Geheimdienstmitarbeiters Claude Thévenet, der von der DCNS zu diesem Zweck angeheuert worden ist, wurden über die Gesellschaft Eurolux Gestion nach 2002 jene Schmiergeldzahlungen vorgenommen, die aufgrund der OECD-Vereinbarung gegen Korruption nicht mehr „direkt zahlbar“ waren. Menayas hat vor den Ermittlungsrichtern

---

<sup>23</sup> Nur die satirische Zeitschrift *Le Canard enchainé* berichtete in Paris darüber.

<sup>24</sup> so das Einstellungsschreiben der Staatsanwaltschaft Paris vom 24. Juli 2008

ausgesagt, an der Schaffung der Schaltstelle Eurolux persönlich mitgewirkt zu haben. Menayas beschuldigt den damaligen Chef der DCNS, JMP, schwer. JMP habe von 2000 bis 2003 sowohl als Chef der DCNS als auch als Mitglied des Verwaltungsrats von DCNS International von diesen Praktiken gewusst und diese ausdrücklich gebilligt. Menayas weist darauf hin, dass der damalige stellvertretende Generalsekretär des Elysee-Palasts, des Präsidentsamts, Jean-Francois Pérol, während zwei Jahren Mitglied des Verwaltungsrats der DCNS gewesen sei. Sowohl in den vom französischen Verteidigungsministerium als auch von der DCNS gebilligten Zahlungen über Eurolux Gestion sei in der Regel von sog. Sonderexportzahlungen, die Rede gewesen. Menayas beteuert ebenfalls, die Schaltstelle Eurolux Gestion mittlerweile über ein kompliziertes System von Briefkastengesellschaften ersetzt zu haben, die, vermittelt über die Dresdner Bank und die Royal Bank of Scotland, die Zahlungen über so viele Offshore-Paradiese laufen ließe, dass ihr Endempfänger nicht mehr identifizierbar seien. Des weiteren behauptet Menayas, insbesondere bei dem Verkauf von U-Booten an Malaysia und Indien sei die OECD-Konvention von der DCNS nicht respektiert worden.

Ob angesichts des politischen Einflusses auf dieses Strafverfahren als auch auf das Schiedsverfahren vor der Internationalen Handelskammer die Marketing-Methoden der DCNS in vollem Umfang bekannt werden, ist fraglich. Thales, 1989 vom französischen Staat veranlasst, die Konsortialführung für das Projekt BRAVO zu übernehmen, hat sich beim gesellschaftsrechtlichen Eintritt in die DCNS von jedweden Schadensersatzansprüchen der taiwanesischen Regierung seitens der französischen Regierung freistellen lassen<sup>25</sup>.

Bereits nach alledem steht fest und aufgrund der Unternehmensführung dürften sich keine Ansatzpunkte für eine wie immer geartete Zusammenarbeit zwischen DCNS und TKMS ergeben Mehr noch: Die Geschäftsmethoden der DCNS sind mit den Usancen ordentlicher Kaufleute unvereinbar. Angesichts der Billigung durch die französische Regierung könnte sogar von Staatskriminalität gesprochen werden.

---

<sup>25</sup> Dies entspricht der wirtschaftlichen Realität. Denn Thales handelte bei der Übernahme der Konsortialführerschaft beim Fregattenprojekt in Taiwan auf Veranlassung und Wunsch der französischen Regierung, die sich ihrerseits über die Geschäftsmethoden der DCNS und des vertragskaufmännischen Know how keinerlei Illusionen hingab.

## 2. Tradierte Beziehungen im Wandel

Gerade bei einem verstärkten Engagement der Thales-Gruppe bei DCNS würde sich ein Interessenkonflikt zum Systemausrüster Atlas (zu 51% der ThyssenKrupp Gruppe zugehörig) ergeben. Nicht von ungefähr hatte sich Thales beim Verkauf von Atlas durch BAE mit interessanten Konditionen an den Verkäufer gewandt. Die Möglichkeit einer Ausschaltung dieses Wettbewerbers und das Vorantreiben der Monopolisierung der U-Boot-Ausrüstung dürfte aus betriebswirtschaftlicher Sicht jedweder Kooperationsabsicht der DCNS/Thales gegenüber TKMS/Atlas zugrunde liegen.

Hiervon abgesehen ist die Chance für eine industrielle Konsolidierung angesichts der Gegensätzlichkeit der Interessen der beiden Gruppen begrenzt: TKMS muss schon aus eigenem Interesse die beiden Standorte Kockums und Hellenic Shipyards integrieren oder ggf. liquidieren. DCNS kann hierbei keinerlei Hilfestellung geben. In dem betroffenen Produktsegment (konventioneller U-Bootbau) sind die beiden Unternehmensgruppen diametrale Wettbewerber mit Produkten unterschiedlicher Qualität. Allerdings hält die Wettbewerbsverfälschung durch politische Einflussnahme der französischen Regierung und ihrer Hilfsdienste unvermindert an. Im Bereich des militärischen Überwasserschiffsbaus besteht schon jetzt auf deutscher Seite bei Schiffselektronik eine Technologielücke. Es wird auf deutscher Seite in absehbarer Zeit ein Auslastungsproblem hinzukommen, wenn es nicht gelingt, ein überseeisches Rüstungsvorhaben mit Exportchancen zu generieren.

Auf französischer Seite wird dagegen durch die Abarbeitung der Fregattenaufträge in absehbarer Zeit kein Auslastungsproblem entstehen. Indessen ist nicht sicher, ob die DCNS den vertraglichen Kostenplan wird respektieren wollen.

Eine Zusammenarbeit zwischen DCNS/Thales und TKMS kann diese nachfragerrelevanten Konsolidierungsprobleme des Sektors nicht lösen.

Konsolidierungsschritte, die zum Ergebnis haben, dass die DCNS bei Abschluss auf Marketing und Entwicklung deutscher militärischer Naval-Technologie gesellschaftsrechtlich relevanten Einfluss gewinnt, gefährden Arbeitsplätze und die inländische Technologiebasis. Der DCNS-Einstieg bei TKMS oder die Beteiligung an einer Tochtergesellschaft, beispielsweise der HDW GmbH, mit entsprechender Stärkung des Einflusses von Thales bei

DCNS würde - aus vorgenannten Gründen - eine unmittelbare Bedrohung für die Technologiebasis von Atlas bedeuten.

### 3. Wer haftet für die Fehler des BMVg?

Kurzfristige politische Handlungsoptionen bestehen in dem Herauszögern des wie immer gearteten Kooperationsprojektes, indem von Seiten des Bundeswirtschaftsministeriums im Falle konzentrativer Vorgänge auf § 7 AußenwirtschaftsG hingewiesen wird. Angesichts der vielen industriellen Baustellen wird die Bundesregierung aus französischer Sicht auch in quantitativer Hinsicht als überfordert angesehen.

Mittelfristig gesehen wird es darauf ankommen, dass

1. HDW einerseits und das U-Boot-Ausrüstungssegment von Atlas Elektronik andererseits unternehmensrechtlich integriert werden. So würde sichergestellt, dass zusammen bleibt, was auch bei rechtlicher Trennung unternehmerisch zusammen gehört und dass der Verbund zwischen der Systemintegrationstechnologie im Bereich U-Boot bei HDW und der Zulieferung und Ausrüstung wesentlicher Komponenten wie der Sonartechnik und des FüWes (d.h. Führungs- und Waffenleitsystems) bei keiner Kooperation mit Drittunternehmen auseinander gebrochen werden kann<sup>26</sup>. Die Gesellschafter von Atlas haben bereits – entsprechend ihrer Produktpalette – eine interne Trennung von Unterwasser- und Überwasser-Technologie vorgenommen.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> HDW hatte anfänglich Erfolg mit dem Konzept, ihre Boote, so schon U-209, mit einem hohen Maß an Integrationsfähigkeit in der Ausrüstung anzubieten. Dies erwies sich als ein Vorteil gegenüber dem Wettbewerber, der bei Komponenten- und Ausrüstungswahl festgelegt war. Zunehmend – u.a. zum Ärgernis der Italiener – ist HDW dazu übergegangen, U-212 nur mit Atlas-Komponenten anzubieten. Denn Atlas bedurfte der nachhaltigen Förderung, damit HDW sich dieses Systemhaus auf Dauer erhalten konnte.

<sup>27</sup> Damit sind tatsächlich die Voraussetzungen dafür geschaffen, die Gesellschaften HDW und Atlas unternehmerisch zu integrieren. Vgl. Kerber u.a.: TU-Forschungsprojekt „HDW, Atlas & Co. – Eine europäische Plattform unter deutscher Führung“, TU Berlin, 2004.

2. sämtliche neuen Beschaffungsprojekte der deutschen Marine europäisch auszuschreiben, um somit der zuständigen Beschaffungsbehörde (BWB) die Möglichkeit zu geben, sich von den Marketingmethoden der DCNS ein unmittelbares Bild zu machen und Anschauung darüber zu erlangen, wie die deutsche schiffsbauende Industrie auf einen solchen Wettbewerber reagiert<sup>28</sup>
3. die Definition eines exportfähigen Produktes im Bereich der militärischen Überwasserschiffe, gegebenenfalls durch Abwandlung des laufenden Projektes F 125, ist alsbaldig zu liefern. Hiermit sind Marine sowie die Rü seit 2004 im Verzug.

Die industriepolitischen Konsequenzen der unterlassenen europaweiten Ausschreibung von deutschen Marinerüstungsvorhaben sowie die mangelnde Berücksichtigung der Exportfähigkeit der Produkte bei der technischen Spezifikation (bzw. die spezifische Ausrichtung von Plattformen an den ausschließlichen Bedürfnissen der deutschen Marine ohne Berücksichtigung von Vermarktungsmöglichkeiten) wird durch das Vorhaben Fregatte 125 veranschaulicht: dieses Rüstungsvorhaben rechtfertigte sich im Hinblick auf den absehbaren Substituierungsbedarf für die Fregatte der Klasse Bremen (F 123) im Jahre 2003/2004. In diesem Zeitraum hatte die ThyssenKrupp-Gruppe durchblicken lassen, dass sie an einer Übernahme der HDW nur dann interessiert wäre, wenn es schnell (und ohne europaweite Ausschreibung) zu einer Vergabe des spätestens ab 2006 fälligen Rüstungsvorhabens Fregatte 125 kommen würde. Die Marine sah ihre Chance und legte ein Rüstungsvorhaben vor, dessen Spezifikationen jedwede Vermarktung auf Drittmärkten ausschloss. Sie drang zusammen mit der Hauptabteilung Rüstung unter ausdrücklicher Billigung der Haushaltsabteilung des BMVg auf die Vergabe des Projektes an ein deutsches Konsortium bestehend aus Thyssen (Blohm + Voss, TNSW) einerseits und Lürssen andererseits. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit hätte die Haushaltsabteilung des BMVg zwingend auf die Vorteile einer europaweiten Ausschreibung im Hinblick auf Preisverhandlungen hinweisen müssen. Sie lehnte indes eine europaweite Ausschreibung dieses größten überseeischen Marinerüstungsprojektes in Deutschland von vornherein als politisch ungewollt ab. Sowohl der Marine- als auch der Haushaltsabteilung des

---

<sup>28</sup> Die Beschaffung des Einsatzgruppenversorgers (EGV) geht indessen in die entgegengesetzte Richtung. Vgl. IVSG, Memo Nr. 13/2009, Das Bundesministerium der Verteidigung als kartellrechtsfreie Zone? Anmerkungen zu den Unterlassungen des Rüstungsstaatssekretärs bei der Beschaffung des dritten Einsatzgruppenversorgers.

BMVg sind schriftlich die Gründe dargelegt worden, warum die vorfristige Vergabe des Rüstungsprojektes F 125 nur dazu führe, dass sich das BMVg in eine Abhängigkeit zu TKMS (damals noch Thyssen Nordseewerften, Blohm + Voss sowie HDW) begeben würde.

Der Vorgang um die Fregatte 125 beleuchtet die konzertierten Bemühungen von Haushaltsabteilung, Rüstungshauptabteilung und Industrie

- den Wettbewerb bei Großvorhaben auszuschalten;
- langfristige industriepolitische Perspektiven (Standorterhalt, Technologieausbau, Exportfähigkeit) auszublenden.

Es kommt also darauf an, bei künftigen Rüstungsentscheidungen im Navalbereich eine ressortübergreifende Entscheidungskompetenz zu schaffen, die Marinerüstungsvorhaben auf ihre fiskalische Optimierung, langfristige Standortsicherung, technologiepolitische Orientierung und wettbewerbliche Vergabe hin ausrichtet.

Unter der ausschließlichen Verantwortung des BMVg – im engen Verbund von Rüstungshauptabteilung und Haushaltsabteilung – wurde in der Vergangenheit genau das Gegenteil gemacht. Die Träger dieser Politik wurden befördert und befinden sich – so Staatssekretär Wolf – weiterhin im Amt. Neue Projekte des Marineschiffsbaus sind mit dem Vorbehalt auszustatten, dass die Standorte der deutschen Küste in ihrer Existenz nicht bedroht, sondern ihr technologischer Kern (selbständige F & E) erhalten bleiben.

Kurzfristig ist indessen die Anwendung von § 7 Außenwirtschaftsgesetz durch die Bundesregierung anzuwenden. Glücklicherweise ist das BMVg hierfür nicht das zuständige Ressort. Wird die Bundesregierung den politischen Mut aufbringen, den Aufkauf der TKMS durch die DCNS ( im politisch korrekten Diskurs. „Europäische Konsolidierung“) mit den Befugnissen des Außenwirtschaftsgesetzes zu verhindern ?

Spe salvi! <sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Auf Hoffnung sind wird gegründet!, so der Titel der zweiten Enzyklika von Papst Benedikt.



#### Schrifttum

IVSG, Memo Nr. 13,/2009: Das Bundesministerium der Verteidigung als kartellrechtsfreie Zone? Anmerkungen zu den Unterlassungen des Rüstungsstaatssekretärs bei der Beschaffung des dritten Einsatzgruppenversorgers.

Kerber u.a.: TU-Forschungsprojekt „HDW, Atlas & Co. – Eine europäische Plattform unter deutscher Führung“, TU Berlin, 2004 (unveröffentlicht).

Mallet, Jean-Claude u.a.: Défense et Sécurité nationale: Le Livre Blanc La documentation Française 2008.

Mestmäcker, Ernst-Joachim/Schweitzer, Heike: Europäisches Wettbewerbsrecht, 2.Aufl., München 2004.

Sarkozy, Nicolas: Défense nationale et sécurité collective, in: Défense Nationale, April 2008, S. 5 ff.