

Ottobrunner Erklärung

**Zur Lage der militärischen Luft- und Raumfahrtindustrie
in Deutschland**

Arbeitskreis „Wehrtechnik und Arbeitsplätze in der IG Metall“

Frankfurt am Main

Januar 2006

Redaktion und Koordinierung:

Dr. Peter Schaaf, FB Gesellschaftspolitik/Grundsatzfragen,
Leiter des Arbeitskreises „Wehrtechnik und Arbeitsplätze in der IG Metall“

Bestellungen für dieses Heft an:

peter.schaaf@igmetall.de

Inhaltsverzeichnis

1. Struktur der LRI.....	4
2. Der wehrtechnische Teil der LRI.....	5
3. Strategische, technologische und beschäftigungspolitische Bedeutung der LRI.....	7
4. Europäische Neustrukturierung.....	10
5. Elemente einer LRI-Politik der Bundesregierung.....	14
6. Schlussfolgerungen.....	19

1. Struktur der LRI

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie (LRI) ist eine jener Branchen, die sich zur Weltspitze rechnen dürfen: Airbus-Flugzeuge, Eurofighter, Lenkflugkörper, zivile und militärische Hubschrauber und Satelliten sowie die notwendigen Triebwerkstechnologien werden in Deutschland entwickelt und gefertigt. Die Unternehmen der Ausrüstungs- und Werkstoffindustrie beliefern die ganze Welt. Die LRI ist ein Technologiemosor für die gesamte deutsche Wirtschaft, sie ist im Hinblick sowohl auf Forschung und Entwicklung als auch auf ihre konkreten Produkte eine strategische Schlüsselindustrie unseres Landes.

Die deutschen Unternehmen dieser Branche erzielen mit rund 70.000 Menschen einen Umsatz von 16 Mrd. Euro. Obwohl die LRI damit nur etwa 1% des verarbeitenden Gewerbes darstellt, kommt ihr dennoch eine große Bedeutung zu, vor allem im Hinblick auf ihre Technologieintensität und auf ihren außerordentlich hohen Forschungs- und Entwicklungsanteil. Sie liefert aufgrund ihrer technischen Vorreiterrolle auch wertvolle Impulse für andere Wirtschaftszweige.

Nach Herstellergruppen gliedert sich die deutsche LRI in 19 Systemfirmen, 3 Triebwerkhersteller, 71 Ausrüster und 18 Unternehmen, die auf dem Gebiet der Werkstoffe tätig sind.

Bei der regionalen Verteilung bildet Bayern eindeutig den Schwerpunkt, gefolgt von Baden-Württemberg, Hamburg, Niedersachsen und Bremen.

Die zivile Luftfahrt ist heute der größte Sektor der LRI, der von 1995 bis 2001 einen starken Aufschwung genommen, aber seit den Terroranschlägen in USA auch zeitweilig Einbrüche zu verkraften hat. Für die nächsten Jahre wird wieder mit einem anziehenden Wachstum der Zahl der Flugpassagiere und des Frachtluftverkehrs gerechnet. Dennoch ist der Aufschwung nicht ohne Gefahren. Zum einen hat die zivile Luftfahrt einen prozyklischen Charakter, so dass jeder weltweite Konjunkturabschwung die Luftfahrtindustrie stärker trifft als andere Branchen. Zum anderen ist mit der hohen Ausführquote auch eine Abhängigkeit vom US-Dollar verbunden. Die ausgeprägte Dollarschwäche der letzten Jahre hat die preisliche Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten negativ beeinflusst.

Den kleinsten Sektor bildet mit 1,12 Mrd. € Umsatz und 4.346 Beschäftigten die Raumfahrt, die sowohl von militärischem als auch kommerziellem Interesse ist. Ihre

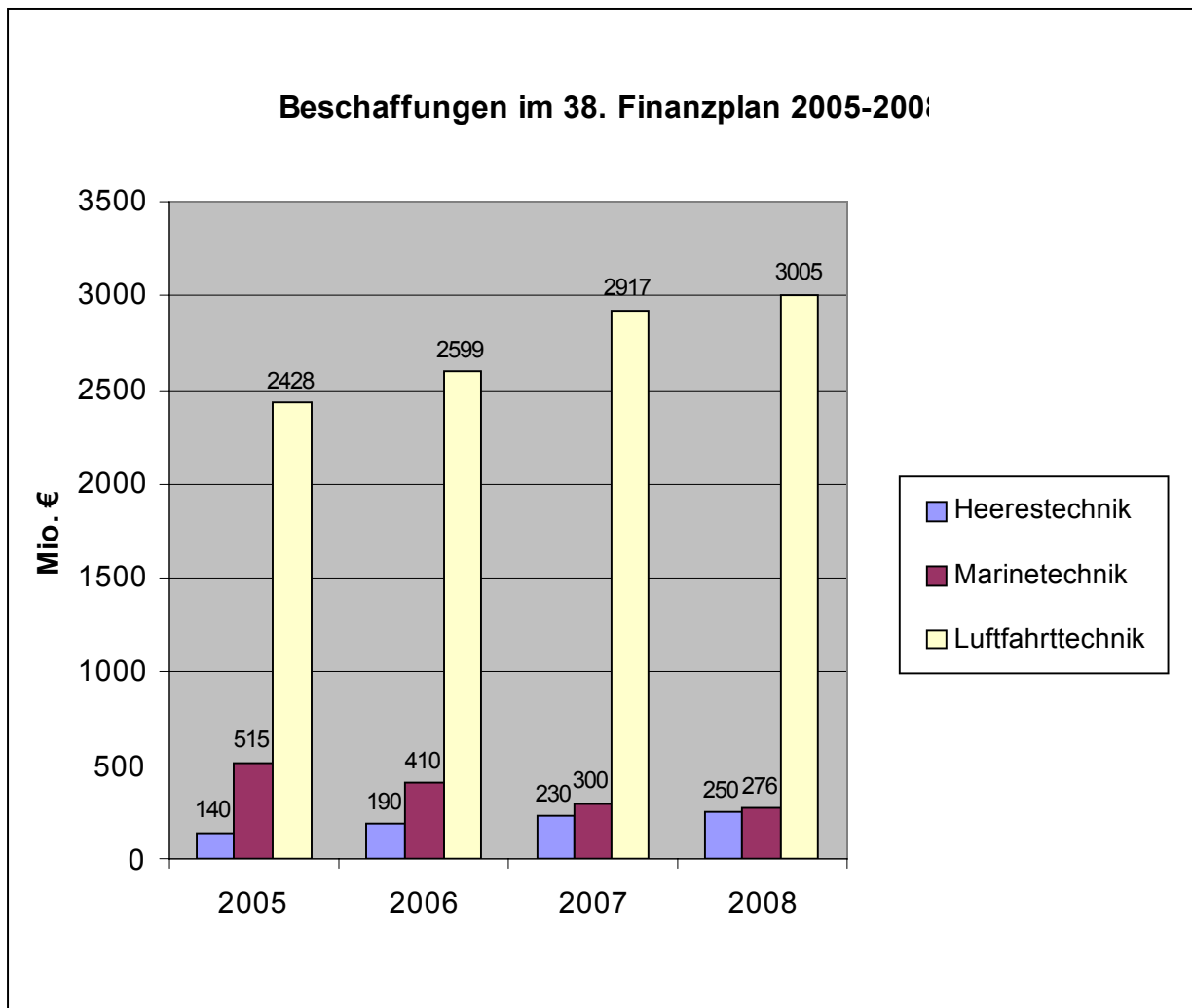
Bedeutung für die Telekommunikation und die moderne Verkehrstechnik wie GPS mit weiteren Internet-Diensten nimmt erheblich zu.

Die vor allem mittelständisch geprägte Ausrüsterindustrie – dazu gehören rund 80% der Branche – ist noch stark fragmentiert und bedarf der politischen Unterstützung bei der notwendigen Konsolidierung. Sie braucht vor allem gleiche Wettbewerbschancen bei öffentlichen Beschaffungsvorhaben.

2. Der wehrtechnische Teil der LRI

Die militärische Luftfahrt hatte am Ende des Kalten Krieges einen in etwa gleichen Umsatzanteil wie die zivile Luftfahrt, ging dann ebenso wie diese zurück, um sich in der 2. Hälfte der 90er Jahre zu stabilisieren. Daher ist der militärwirtschaftliche Umsatz heute nur noch etwa halb so groß wie der zivile Umsatz des Sektors. Im Bereich der Ausrüstungsindustrie dagegen, zu der viele kleine und mittlere Unternehmen zählen, ist der militärische Anteil jedoch relativ hoch.

Die veränderte sicherheitspolitische Lage hat letztlich zu einem Bedeutungsgewinn der Luftstreitkräfte geführt. Statt Landesverteidigung mit einer Armee schwerer Kampfpanzer stehen jetzt Auslandseinsätze zur Friedenssicherung in entfernten Konfliktregionen im Vordergrund. Dafür sind Lufttransportkapazitäten erforderlich, die der Bundeswehr heute nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Der gegenwärtige Finanzplan für die Jahre 2005 bis 2008 trägt dem Rechnung, indem er den Luftstreitkräften bei der Beschaffung hohe Priorität einräumt, wie die Graphik zeigt, die allerdings auch das fliegende Gerät für Heer und Marine umfasst. Neben dem Eurofighter steht hier der militärische Großraumtransporter A400M im Vordergrund. Damit ist die LRI ein klarer Gewinner der Transformation der Bundeswehr zu einer Armee im Einsatz.



Die wehrtechnische LRI verzeichnet kräftige Produktivitätssteigerungen und erzielte zuletzt mit ihren nur noch 16.000 High-Tech-Arbeitsplätzen einen Umsatz von 3 Mrd. €, wovon 45% auf die Ausrüstungsindustrie und auf kleine und mittlere Unternehmen entfallen. Im Vergleich zu anderen Branchen bietet dieser Sektor relativ gute Perspektiven für die Beschäftigung. Dies gründet vor allem auf der zweiten Eurofightertranche, dem Produktionsbeginn des A400M und den militärischen Hubschrauberprogrammen Tiger und NH90. Allein beim Bau des Transportflugzeuges A400M wird einschließlich der Zulieferer mit etwa 10.000 qualifizierten Arbeitsplätzen in Deutschland gerechnet. Bereits im Jahr 2005 sind bei Airbus in Deutschland 1400 neue Arbeitsplätze entstanden.

Die wehrtechnische LRI braucht langfristige Planungssicherheit und einen steigenden Investitionsanteil an den real sinkenden Gesamtausgaben. Gerade dies scheint jedoch z.Z. eher unwahrscheinlich. Der für 2006 vorgesehene Plafond von

24,0 Mrd. € müsste in den Folgejahren jeweils um 400 Mio. € steigen, um wenigstens die Inflationsrate und absehbare Gehaltssteigerungen zu kompensieren. Doch allein die nun beschlossene Erhöhung der Mehrwertsteuer um 3 Prozentpunkte bedeutet für den Einzelplan 14 des Bundeshaushalts einen jährlichen Substanzverlust von rund 300 Mio. €. Nach einer Streichliste des Finanzministeriums sollen darüber hinaus jährlich ca. 3,4 Mrd. Euro im Einzelplan 14 eingespart werden. Die neuen Aufgaben der Streitkräfte erfordern eigentlich steigende Mittel für Forschung und Entwicklung. Da dies aber wegen der Haushaltszwänge unrealistisch ist, sind transatlantische Rüstungsk Kooperationen von großer Bedeutung. Sie sollten verbessert werden, wobei insbesondere auf einen tatsächlichen Technologietransfer zu achten ist. In Europa muss die Politik zunächst die militärischen Einsatzplannungen harmonisieren und schließlich einen gemeinsamen Markt für Rüstungsgüter schaffen. Das erfordert allerdings auch, den Art. 296 EG-Vertrag ersatzlos zu streichen, der die Verteidigungsindustrie aus dem europäischen Binnenmarkt ausklammert und damit erhebliche Sparpotenziale verhindert.

3. Strategische, technologische und beschäftigungspolitische Bedeutung der LRI

Die LRI insgesamt ist ausgesprochen technologieintensiv. Sie gibt – gemessen am Umsatz – mehr für Forschung und Entwicklung aus als jede andere Branche des verarbeitenden Gewerbes. Das waren im Jahre 2004 über 3 Mrd. € oder knapp 20% des Branchenumsatzes. Dieser außergewöhnlich hohe F&E-Anteil ergibt sich vor allem aus den militärischen Entwicklungsaufträgen, die sich stark am Leitbild der technologischen Optimierung orientieren und insofern nicht rein wirtschaftlichen Zwängen unterworfen sind.

Viele der in der Entwicklung teuren Zukunftstechnologien haben über den militärischen Bereich hinaus auch große Bedeutung für die zivile Nutzung, wie sich gerade im Bereich der Raumfahrt zeigt. So ist satellitengestützte Erdbeobachtung für die Realisierung einer längerfristigen Wettervorhersage, aber auch für die Beobachtung des Zustandes der Erdoberfläche und der Atmosphäre wichtig. Große militärische wie kommerzielle Bedeutung kommt auch einer von den USA unabhängigen Entwicklung von Navigationssystemen zu. Schließlich nimmt die Bedeutung extraterrestrischer Plattformen für die moderne Telekommunikation im zi-

vilen wie militärischen Bereich stark zu. Die Raumfahrt liefert neue Erkenntnisse, erschließt neue Technikanwendungen, ermöglicht neuartige Dienstleistungen, fördert die internationale Zusammenarbeit und verbessert unter geeigneten politischen Rahmenbedingungen die Möglichkeiten der Abrüstungs- und Friedenspolitik über Europa hinaus. Darüber hinaus sind viele Produkte der LRI-Unternehmen unverzichtbar bei Katastrophenhilfe und humanitären Einsätzen, aber auch im Umweltüberwachungsdienst (Airpolicing) und der Verbrechensbekämpfung.

Die deutsche LRI umfasst bedeutende Bereiche der nationalen Transport-, Informations- und Verteidigungstechnologie und ist Garant von Hightech-Entwicklungen, die positive Ausstrahlungen auf andere Sektoren haben. Dazu zählen beispielsweise: extremer Leichtbau, Miniaturisierung der Elektronik bei Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit, Entwicklung der Optronik und Sensorik, die Erforschung aerothermischer/gasdynamischer und thermodynamischer Phänomene, Automation und Robotik sowie Werkstofftechnologie. Ohne die Produkte der LRI gäbe es zahlreiche Wachstumsbranchen, wie etwa den Tourismus- oder den Telekommunikationsmarkt, nicht in der heute bekannten Ausprägung.

Neben den Großserien-Projekten in der zivilen und militärischen Luftfahrt sollten auch intelligente Nischenprojekte und Märkte für Spezialluftfahrzeuge nicht vernachlässigt werden. In der modernen Verkehrstechnik sind solche Märkte zweifelsfrei für wasserlandefähige Flugzeuge und auch für Transporthelikopter vorhanden.

Da die LRI ein technologischer Schlüsselbereich und daher grundlegend für eine wachsende Produktivität im ganzen Land ist, wäre ein auf die gesamte Wirtschaft zielendes industriepolitisches Konzept notwendig, wie dies in anderen, konkurrierenden Ländern üblich ist. Dadurch könnten die mit gewaltigen Kosten erzielten Entwicklungen auch für andere Branchen genutzt werden.

Allein schon wegen der hohen Kosten muss bei der Luft- und Raumfahrt auf europäische und transatlantische Zusammenarbeit geachtet werden, allerdings auf der Grundlage nationaler Eigenständigkeit und Handlungsfähigkeit der größten europäischen Wirtschaftsnation und einer fairen Arbeits- und Kostenteilung zwischen den beteiligten Staaten. Aufgrund der gemeinsamen Durchführung wichtiger Programme ist die LRI auch zentral für die Förderung der europäischen Integration. Als Partner im internationalen Bereich, besonders bei Hochtechnologien, wird nur ernst

genommen, wer auf eigene Leistungen und Zielvorstellungen gestützte Autorität besitzt. Daher ist ein zielstrebiges nationales Programm vonnöten, das aufgrund der hohen Kosten ausgewählte Kernkompetenzen herausbilden muss, in denen Führungspositionen anzustreben sind. Voraussetzung dafür ist ein verstärkter Verbund von Industrie, Hochschulen, Forschungseinrichtungen und staatlichen Stellen.

Unter dem Druck der Europäisierung muss auch in Deutschland ein nationaler Konsens im Hinblick auf die LRI und die Anerkennung der zentralen Bedeutung nationaler Fähigkeiten erfolgen, nicht nur um die wirtschaftliche und soziale Zukunftsfähigkeit des eigenen Standorts zu sichern, sondern auch um das gemeinsame Europa im Sinne eigener Interessen mitzugestalten.

Die Luft- und Raumfahrt ist im 20. Jahrhundert durch Deutschland, seine Wissenschaftler und Ingenieure geprägt worden wie kaum eine andere Branche. Davon haben nach 1945 vor allem die Siegermächte profitiert. Trotz dieses ungeheuren Aderlasses finden sich auch heute noch führende Wissenschaftler und Technologien der Raumfahrt in Deutschland. Vor diesem Hintergrund ist es skandalös, technologie- und beschäftigungspolitisch mehr als abwegig, dass die deutschen Beiträge zur Europäischen Raumfahrtbehörde ESA laut Haushaltsentwurf der Bundesregierung in diesem Jahr um einen zweistelligen Millionenbetrag sinken und die Ausgaben für das nationale Raumfahrtprogramm nach Jahren der Kürzung stagnieren sollen. Während Italien für sein nationales Programm 446 Mio. € und Frankreich sogar 971 Millionen € ausgeben, liegt der deutsche Haushaltsansatz für das nationale Raumfahrtprogramm bei nur 147 Millionen €. Damit droht der schrittweise Ausstieg aus einer Hochtechnologiebranche, in der Deutschland bisher noch führend ist.

Man darf allerdings auch die Augen nicht davor verschließen, dass die vergangenen Jahrzehnte deutscher Raumfahrtpolitik durch halbherzige Kompromisse und inkonsistente Programme geprägt waren. Eine ganze Reihe von Projekten erwies sich als teurer Fehlschlag oder unnötiger Umweg. Seit dem Wiederbeginn einer nationalen Raumfahrt in Deutschland in den 60er Jahren hat die Industrie immer wieder auf visionäre Großprojekte der bemannten Raumfahrt gesetzt, anstatt Schritt für Schritt auf der Grundlage leistungsfähiger und moderner Technik die Erforschung des Alls voranzubringen. So ist es beispielsweise bis heute nicht ge-

lungen, das Raumlabor Columbus in den Weltraum zu befördern, obwohl dieses Vorhaben schon zwischen 3 und 5 Mrd. € verschlungen hat.

Der deutschen Raumfahrtspolitik muss es jetzt gelingen, sich von illusionären Mammutprojekten zu verabschieden. Die Verlagerung der politischen Zuständigkeit vom Bildungs- und Forschungsministerium in das Wirtschaftsressort eröffnet alle Chancen eines realistischen Neuanfangs.

4. Europäische Neustrukturierung

Im Unterschied zu den USA leistet sich Europa eine Vielzahl paralleler Entwicklungen und Waffensysteme mit der Folge hoher Stückkosten. Um diese Verschwendung von Steuergeldern zu reduzieren, ist eine Neustrukturierung der national fragmentierten Rüstungsmärkte in Europa dringend erforderlich. Die Luft- und Raumfahrt ist hierbei weiter vorangekommen als der Schiffbau oder gar die Heerestechnik.

Gegen Ende der 90er Jahre wurde deutlich, dass der französischen staatlichen Industrie die Marginalisierung drohte, als die privaten Unternehmen Daimler-Benz Aerospace (DASA) und British Aerospace (BAe) ein europäisches Unternehmen unter Ausschluss der damals noch staatlichen Aérospatiale Matra gründen wollten. Erst daraufhin wurde Aérospatiale Matra teilweise privatisiert und der Weg freigebracht für die im Sommer 2000 erfolgte grenzüberschreitende Fusion zwischen DaimlerChrysler Aerospace (DASA) und der französischen Aérospatiale Matra zur European Aeronautic, Defence and Space Company (EADS), der sich später auch die spanische Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) anschloss. Mit einem Gesamtumsatz von 33 Mrd. Euro reicht die EADS an die amerikanischen Giganten Boeing und Lockheed Martin heran. Gemessen am wehrtechnischen Umsatz liegt sie weltweit an 7. Stelle und damit weit hinter der britischen BAE Systems, dem größten Rüstungskonzern Europas. Unterschiede ergeben sich vor allem aus der Struktur des Gesamtumsatzes: während BAE Systems nahezu 80 Prozent militärischen und nur 20 Prozent zivilen Umsatz hat, ist das Verhältnis bei EADS genau umgekehrt. Die EADS ist der bisher ambitionierteste Versuch einer transnationalen europäischen Konsolidierung, die durch klare industriepolitische Entscheidungen der Regierungen unterstützt wurde.

Die DASA musste allerdings ein Vetorecht der französischen Regierung bei wichtigen Entscheidungen der EADS akzeptieren. Dieses Vetorecht greift bei Personalentscheidungen, bei neuen strategischen Allianzen, bei Investitionen über mehr als 500 Mio. Euro und bei jeder Kapitalerhöhung, die die Stimmrechtsverhältnisse verändern würde. Der Einfluss des französischen Staates auf die Unternehmenspolitik ist ein fataler Geburtsfehler und Strukturdefekt der EADS. Das Beispiel des ursprünglich deutsch-französischen Konzerns Aventis, der unter aktiver Einmischung der französischen Regierung mit Sanofi verschmolzen wurde und nun Teil eines klar französisch dominierten Unternehmens ist, zeigt, wohin der französische Hegemonieanspruch und eine französische Industriepolitik in Europa führen, wenn kein Gegendruck erzeugt wird. Dies gilt es, bei EADS mit dem Ziel des Erhalts deutscher Entscheidungsfähigkeit zu verhindern. Erst vor einem Jahr hat die französische Regierung ernsthaft versucht, die teilstaatliche Thales mit der EADS zu fusionieren, um die Gewichte und Einflussmöglichkeiten zugunsten Frankreichs zu verschieben. Die Kontrolle des Verteidigungsgeschäfts wäre von Otobrunn/München nach Paris abgewandert.

Dazu kommt der monatelange Streit um die Besetzung der Führungspositionen. Auch hier machte sich der Einfluss des französischen Staates negativ bemerkbar. Französisches Hegemoniestreben und persönliche Eitelkeiten drohten sogar den bisherigen Erfolg der EADS zu beschädigen. Das bisherige deutsch-französische Gleichgewicht wurde jedenfalls offen zur Disposition gestellt und konnte nur durch zähe Verhandlungen noch einmal abgewehrt werden. Das alles geschah zu einem Zeitpunkt, wo Marktveränderungen zugunsten des Konkurrenten Boeing und ein Sanktionsverfahren der Welthandelsorganisation WTO drohten und man mit technischen Schwierigkeiten beim A380 zu kämpfen hatte, die eine verspätete Auslieferung zur Folge haben.

Zwar ist die angestrebte Europäisierung der nationalen Rüstungsmärkte mit dieser bisher bedeutendsten grenzüberschreitenden Fusion in der Wehrtechnik einen großen Schritt vorangekommen, aber dennoch nicht abgeschlossen. Zum einen besteht die deutsche Ausrüstungsindustrie aus einer Fülle mittelständischer Unternehmen, die zu größeren Einheiten konsolidieren müssten, um im europäischen Wettbewerb auch in Zukunft zu bestehen. Zum anderen sind die entstandenen beiden großen Pole der europäischen Luft- und Raumfahrt BAE Systems und EADS sowohl

Konkurrenten als auch Kooperationspartner. Sie verfügen z.B. über eine Reihe von wechselseitigen Minderheitsbeteiligungen an gemeinsamen Konsortien bzw. Programmen, wie z.B. bei Ariane, beim Eurofighter oder bei Airbus. Auch die Umwandlung des Airbus-Konsortiums zu einem Unternehmen wurde erst durch die Bildung der EADS ermöglicht, die mit ihrem 80-Prozentanteil (20 Prozent BAE Systems) die bisherige Blockade überwinden konnte.

Ferner lässt eine Konsolidierung im Bereich der Lenkflugkörper noch auf sich warten. Es geht um die ausstehende Integration der EADS-LFK in die europäische MBDA und eine spätere Fusion mit Diehl BGT Defence zu einem Systemhaus unter deutscher Führung.

Kann das grenzüberschreitende Unternehmen EADS ein Modell für die europäische Neustrukturierung auch der anderen Bereiche der Wehrtechnik sein, wie sich das die französische Seite wünscht, die eine "maritime EADS" bzw. ein "maritimer AIRBUS" ins politische Spiel bringt? Aus deutscher Sicht kann die Antwort nur aus einem klaren „Nein“ bestehen. Viele Experten klagen nicht nur über die Besetzung fast aller strategisch wichtigen Positionen mit Franzosen, sondern auch über mangelnde Transparenz bei der Vergabe von Unteraufträgen, über offenkundige Benachteiligung der deutschen Industrie, insbesondere der mittelständischen Unternehmen, über mangelnde Chancen auf Erfüllung des deutschen Arbeitsanteils beim A400M etc. Der Kampf um einen deutsch-französischen Werftenverbund hat gezeigt, dass eine deutsche Führungsrolle – auch wenn sie technologisch und finanziell begründet ist – in Frankreich politisch nicht akzeptabel ist.

Zu problematisieren ist nicht nur das unausgewogene Verhältnis von nationalen Arbeitspaketen und Finanzierungsanteilen, sondern auch die Qualität der Arbeitsteilung bei europäischen Programmen, vor allem in Bezug auf den Hightech-Anteil. Toulouse, wo auch die Endmontage des A400M stattfindet, wird zu einem riesigen Technologiezentrum ausgebaut mit dem Zwang für viele deutsche Zulieferer, sich dort anzusiedeln. Das Ergebnis könnte ein „*brain drain*“, ein Technologieabzug aus Deutschland sein. Auch bei deutsch-britischen Programmen sollte mehr darauf geachtet werden, dass nicht Vertrieb, Umsatzerlöse und Steuern hauptsächlich in Großbritannien anfallen.

Hier ist eine strategisch ausgerichtete, deutsche Industriepolitik der Bundesregierung gefordert, aber auch die Verantwortung von DaimlerChrysler als Gesellschafter der EADS.

Im Übrigen konnte die EADS vor allem deshalb entstehen, weil die Unternehmen im Bereich der LRI schon seit Jahrzehnten grenzüberschreitend zusammengearbeitet haben und es eine Reihe gemeinsamer Jointventures gab, wie Eurocopter, Airbus u.a. Außerdem gab es gemeinsame Interessen und Leuchtturmprojekte wie den Tiger und später den A400M. Ohne vergleichbare Programme wird man das Beispiel EADS nicht auf die zur Neustrukturierung anstehende Marine- und Heerestechnik übertragen können.

Bei aller Genugtuung über die Exporterfolge des Unternehmens müssen die Gefahren im Auge behalten werden, die bei solchen Geschäften drohen. Ein neuer Großauftrag aus China ist an die Bedingung geknüpft, dort eine Montagelinie aufzubauen. Dabei wird es allerdings nicht bleiben. Das wichtige Können und Wissen steckt in den Triebwerken, im Cockpit, in der elektronischen Ausstattung des Innenraumes und in den dynamisch beanspruchten Strukturen wie z.B. ultraleichte Faserverbundwerkstoffe und Fahrwerke. Airbus muss deshalb ein klares Programm zum Schutz seiner technischen Expertise und seines Know-hows entwickeln. Da die Unternehmen der LRI noch immer erhebliche staatliche Subventionen erhalten, würde sonst der Aufbau der chinesischen Flugzeugindustrie auch von den deutschen Steuerzahlern mitfinanziert – und zwar nicht nur indirekt, sondern in Zukunft auch durch Technologietransfer.

Der Ruf nach einem Ende oder wenigstens einer Begrenzung der Subventionen stößt gegenwärtig auf geringe Resonanz, weil die ganze Branche mit der Verteidigungsindustrie verwoben ist und die Regierungen ihren politischen Einfluss nicht aufs Spiel setzen wollen. Eine Begrenzung der Zuschüsse wäre schon deshalb notwendig, damit es nicht zu einem staatlich subventionierten Export von Arbeitsplätzen kommt. Die Bundesregierung ist aufgefordert, ein schlüssiges Gesamtkonzept zu erarbeiten, welches einerseits eine faire und konstruktive Zusammenarbeit mit China fördert, aber andererseits das Know-how im Luftfahrzeugbau für die europäischen Volkswirtschaften sichert.

5. Elemente einer LRI-Politik der Bundesregierung

Wir begrüßen, dass die Bundesregierung den § 7 Außenwirtschaftsgesetz (AWG) geändert und die Außenwirtschaftsverordnung im Sommer 2005 nochmals ergänzt hat, um den drohenden Verkauf von strategisch wichtigen Unternehmen an ausländische Investoren zu unterbinden. Wir begrüßen ebenso, dass EADS und ThyssenKrupp Marine Systems eine strategische Allianz geschlossen haben, um ATLAS Elektronik als wichtigen Baustein für einen Industrie- und Forschungsverbund in Deutschland zu erhalten.

Eine verantwortungsbewusste deutsche Industriepolitik muss darauf achten, dass wichtige technologische Kompetenzen und Entscheidungszentren in Deutschland oder, falls dies nicht möglich ist, zumindest in Europa bleiben. Industriepolitik ist nicht allein Interessenpolitik, sie ist auch Vorsorge für die Zukunft der ganzen Gesellschaft. Der Standort eines Unternehmens ist über das Schicksal der jeweiligen Firma hinaus relevant für Investitionen, Arbeitsplätze, Forschungseinrichtungen und Steuereinnahmen des Staates. Das neue AWG stärkt die Position der Bundesregierung, sie sollte nicht zögern, diese Karte auch gegenüber europäischen Staatsbetrieben auszuspielen.

Da die industriellen Kompetenzen die Grundlage politischer Handlungsspielräume sind, brauchen wir eine Politik, die sich zu Deutschland als Luft- und Raumfahrtstandort bekennt und ihn entsprechend fördert. Grenzüberschreitende Programme müssen nicht nur juristisch, sondern auch und vor allem auf ihre industriepolitischen Vorteile hin geprüft werden.

- Dazu muss zunächst die Kompetenzzersplitterung über mehrere Ressorts überwunden werden. Die neuerdings gebildete interministerielle Arbeitsgruppe der Staatssekretäre ist ein Schritt in die richtige Richtung, reicht aber nicht aus. Hilfreich wäre der von Bundespräsident Köhler ins Spiel gebrachte Ausschuss des Deutschen Bundestages für Sicherheitspolitik. Darüber hinaus wäre aber ein mit zusätzlichen Kompetenzen ausgestatteter interministerieller Koordinator notwendig als zentraler Ansprechpartner bei allen industriepolitischen Fragen sowie bei der Forschungs- und Technologieförderung. Eine weitere Möglichkeit wäre, den Bundessicherheitsrat personell und finanziell besser auszustatten und insbesondere durch einen hauptamtlichen Sekretär und einen ständigen Stab zu erweitern, der vor allem langfristige und strategische Probleme bearbeiten

könnte. Darüber hinaus sollte seine Zusammenarbeit mit den sich damit befassenden wissenschaftlichen Einrichtungen auf eine dauerhafte Grundlage gestellt werden. Auf diese Weise könnte der Bundessicherheitsrat als Ressort übergreifendes Organ eine Struktur sicherstellen, durch die alle relevanten Akteure nicht nur im Krisenfall effizient zusammenarbeiten, sondern sich auch auf langfristige Zielvorgaben und grundsätzliche Entscheidungskriterien verständigen. Die gestärkte Position des Bundessicherheitsrates sollte durch komplementäre Strukturen im Wirtschaftsministerium ergänzt werden.

- Die aktuelle Positionierung Deutschlands ergibt sich aus den industriellen Kernkompetenzen unserer Wirtschaft im Bereich des Maschinen- und Fahrzeugbaus, insbesondere der Antriebstechnik. Viele Aktivitäten bewegen sich jedoch in Nischen mit Stückzahlen und Umsatzvolumina im kritischen Bereich einer dauerhaften Überlebensfähigkeit. Der seit 1972 aufgegebene Anspruch auf Systemfähigkeit in der Luftfahrt und die zunehmende Asymmetrie zum Nachteil Deutschlands in der EADS erschweren eine klare Standortbestimmung auf diesem Felde außerordentlich. Als Katastrophe darf die fehlende Handlungsfähigkeit bei eigenen Satelliten gestützten Kommunikations- und Führungssystemen bezeichnet werden, war doch die Telekommunikation im militärischen Bereich lange Zeit ein wichtiger Umsatz- und Beschäftigungsfaktor für die einschlägige Industrie. Historisch bedingt war die Position Deutschlands auch durch Souveränitätsvorbehalte erschwert, sie krankt jedoch im Kern an Konzeptionslosigkeit und fehlender Strategie und Zukunftsvorsorge für diesen volkswirtschaftlich essentiellen Bereich. Die deutsche Systemführerschaft in vielen europäischen Programmen darf aber nicht verloren gehen. Angesichts der fiskalischen Situation müssen deshalb mit Blick auf die vorzüglichen Fähigkeiten der deutschen Industrie im zivilen Bereich „umgekehrte Spin-offs“ gesucht und gefördert werden. So ließen sich z. B. die Mikro- und Nanosystemtechnik und die optischen Technologien, aber auch die modernen Fertigungstechnologien und betrieblichen Organisationsformen produkt- und prozessorientiert auf den Bereich der Wehrtechnik übertragen bzw. für „smarte“ Technologien und Produkte der wehrtechnischen Zukunft nutzbar machen.
- Die Bundesregierung sollte die adäquate Teilnahme der deutschen wehrtechnischen Unternehmen an europäischen Programmen zur Forschungsförderung

nicht länger blockieren, sondern im Gegenteil fördern. Durch freiwerdende Synergien können Potenziale ziviler wie militärischer Forschung besser genutzt und die knappen finanziellen Ressourcen effektiver eingesetzt werden. Dies betreiben die Partnerländer auf effiziente Weise. Gerade weil Deutschland größter Nettozahler in der EU ist und unter wachsenden Haushaltsdefiziten leidet, sollten die Möglichkeiten einer Kofinanzierung aus Brüssel nicht aus ideologischen Gründen ausgeschlagen werden. Im Übrigen besteht durchaus die Gefahr, dass sich potenzielle Terroristen auch die angeblich zivile Empfangstechnik und Sensorik zunutze machen könnten. Während anderswo mit Hochdruck an technologischen Neuerungen gearbeitet wird, um die leicht verwundbaren Gesellschaften des Westens vor terroristischen Angriffen und militärischen Bedrohungen zu schützen, tun sich die deutschen Forschungseinrichtungen schwer, die Wirklichkeit in ihrer Arbeit adäquat wiederzuspiegeln.

- Andere Staaten, wie z.B. Spanien, bauen gezielt nationale Kompetenzzentren auf und nutzen dazu erfolgreich europäische Fördermittel. Dies sollte auch der Weg in Deutschland sein, wo immerhin auf noch vorhandene Kompetenzen zurückgegriffen werden kann. Technologieintensive Unternehmen müssen in Verbindung mit Forschungsstätten und Universitäten zu Kristallisationspunkten solcher Kompetenzzentren werden.
- Ziel einer strategisch ausgerichteten Industriepolitik muss sein, Systemfähigkeit in zentralen Bereichen zu erlangen, bzw. diese zu komplettieren. So würde beispielsweise der bewährte Hubschrauber Tiger auf den Exportmärkten gewinnen, wenn er auch die entsprechende Bewaffnung erhielte.
- Die Exportpolitik in Europa muss harmonisiert werden, um Wettbewerbsnachteile für deutsche Firmen zu verhindern. Wenn militärische Sicherheit als militärtechnologischer Vorsprung vor potenziellen Gegnern aufgefasst werden kann, so gehört zu einer Sicherheitsgemeinschaft mit einer Versorgungsgarantie im Innern der Union spiegelbildlich die Garantie der Nichtweiterverbreitung (Nonproliferation) nach außen. Diese wird wirkungsvoll nur dann gelingen, wenn sich die Mitgliedstaaten nicht untereinander in einem Wettbewerb um das nachlässigste Exportkontrollrecht ausspielen lassen. Eine Neustrukturierung der europäischen Rüstungsmärkte ermöglichte es der Union, einen hohen moralischen Standard bei den Entscheidungen über die Ausfuhren strategischer

Güter auch sicherheitspolitisch einzuhalten. Der unverbindliche EU-Verhaltenskodex für Waffenausfuhren, der alle wesentlichen Kriterien für Exportentscheidungen nennt, hat an der unterschiedlichen Ausführpraxis der Mitgliedsländer nichts geändert. Seine Überführung in verbindliches Gemeinschaftsrecht sollte erneut in Angriff genommen werden. Dazu ist jedoch insbesondere die Kompromissbereitschaft der Bundesregierung gefordert.

- Auch der im November 2005 von den Verteidigungsministern der EU beschlossene Verhaltenskodex zur Öffnung der nationalen Rüstungsmärkte krankt daran, dass er nicht rechtsverbindlich, sondern freiwillig ist und keinerlei Sanktionen bei Verstößen vorsieht. Er wird allenfalls für mehr Transparenz sorgen, indem Aufträge ab einer Mio. € bei der Europäischen Verteidigungsagentur angemeldet und öffentlich im Internet ausgeschrieben werden sollen. Des Pudels Kern, nämlich der Art. 296 EG-Vertrag, bleibt weiterhin unangestastet.
- Alle Partnerländer betreiben bei Rüstungsgeschäften eine aktive Offset-Politik, indem Gegengeschäfte vereinbart werden. Dies läuft zwar marktwirtschaftlichen Regeln zuwider, ist aber Ausdruck der Tatsache, dass Rüstungsgeschäfte politisch eingeleitete Deals in einem von nationalen Regierungen dominierten „Markt“ sind. Nicht wiederholen dürfen sich Fälle wie die blauäugig an Polen übergebenen MiG-29 der Bundesluftwaffe, ohne entsprechende Gegengeschäfte zu vereinbaren. Polen hat jedenfalls im Gegenzug nicht den Eurofighter, sondern die amerikanische F-16 geordert, für die es lukrative Offsets gab. Zum Ausgleich für den Kauf der F-16 hat General Motors, dem auch die deutsche Opel AG gehört, ein Autowerk im heute polnischen Gleiwitz errichtet. Da dieses nagelneue Werk auf dem neuesten technologischen Niveau und zusätzlich mit deutlich niedrigeren Lohnkosten produziert, werden jetzt bei Opel Deutschland Arbeitsplätze abgebaut. Zum „Ausgleich“ für die quasi geschenkten MiG-29 gibt es also nicht nur keine polnischen Offsets, d.h. Aufträge für Deutschland, sondern zusätzliche Kosten für die Bundesagentur für Arbeit.
- Ein funktionierender „kommerzieller Ansatz“ (Commercial Approach) bei europäischen Gemeinschaftsprogrammen, bei dem im Unterschied zum „juste retour“ der preiswerteste Anbieter den Zuschlag erhält, setzt voraus, dass es erstens eine genügende Anzahl von Folgeprogrammen gibt, über die hinweg ein

Ausgleich erfolgen könnte. Zweitens müssten alle nationalen Regierungen bereit sein, um einer effizienten Arbeitsteilung willen notfalls auch eine Gefährdung ihrer Entwicklungs- und Produktionsstätten zuzulassen. Da dies nicht der Fall ist, sollte die Bundesregierung bei künftigen Programmen ebenso wie andere Partner darauf bestehen, dass ihren Finanzierungsanteilen nicht nur entsprechende Arbeitsanteile, sondern auch Technologieanteile gegenüberstehen. Vor dem Hintergrund der Haushaltsprobleme muss gerade bei militärischen Beschaffungen auf größte Effizienz des Mitteleinsatzes geachtet werden.

- Die Bemühungen um einen gemeinsamen europäischen Rüstungsmarkt müssen energischer vorangebracht werden, um das Überleben der europäischen LRI zu sichern. Wir fordern die Bundesregierung auf, sich in Brüssel stärker als bisher für gleiche ordnungspolitische Grundprinzipien und gleiche Wettbewerbsbedingungen in diesem Industriebereich einzusetzen, denn diese sind unabdingbar für eine faire grenzüberschreitende Partnerschaft. Sie sind Voraussetzung für die notwendige Integration der nationalen Rüstungsmärkte zu einem europäischen Rüstungsmarkt, der nationales Prestigedenken überwindet und stärker von ökonomischer Rationalität geleitet ist. Private deutsche Unternehmen können auf Dauer nicht mit staatlichen Unternehmen konkurrieren, die mit Dumpingpreisen auf Kosten der Steuerzahler arbeiten. Dies wäre ein Verdrängungswettbewerb zulasten des deutschen Standorts und seiner Beschäftigung. Artikel 296 EG-Vertrag, der den Rüstungssektor vom europäischen Binnenmarkt ausnimmt, wirkt sich besonders für die effizienten deutschen Unternehmen schädlich aus. Er verhindert, dass die Angebotsseite mit ihren europaweiten Überkapazitäten, Doppelentwicklungen und zu kleinen Produktionsserien endlich im Interesse der Steuerzahler rationalisiert wird und dass die unrentablen, am staatlichen Tropf hängenden Betriebe umstrukturieren oder zugunsten der leistungsfähigen Unternehmen durch freien Wettbewerb aus dem Markt ausscheiden müssen. Eine wettbewerbsorientierte und dadurch effizientere europäisch-integrierte Luft- und Raumfahrt hätte eine reale Chance, in der Konkurrenz mit amerikanischen Unternehmen zu bestehen. Die Abschaffung des Artikels 296 ist deshalb Aufgabe einer strategisch orientierten Industriepolitik, die nicht nur in Subventionsprogrammen besteht, sondern vor allem günstige Rahmenbedingungen zu setzen hat. Das Scheitern der europäischen Verfassung,

in der auch Artikel 296 für alle Zukunft festgeschrieben werden sollte, sollte die Bundesregierung auch als Chance begreifen, um auch auf dem europäischen Rüstungsmarkt durch neue Initiativen Wettbewerb herzustellen. Es geht also auch bei der europäischen Verfassungsdebatte um substantielle industriepolitische Reformen und internationale Chancengleichheit.

6. Schlussfolgerungen

Eine zukunftsfähige Entwicklung der rüstungstechnologischen Basis in Deutschland erfordert eine strategische Industriepolitik, die auf Wettbewerb und Chancengleichheit in Europa gerichtet ist und die die Rahmenbedingungen für die gewünschte industrielle Produktion, die technologische Kernkompetenz und den weltweiten Vertrieb auf der Grundlage eines strategischen Konzepts gestaltet. Dazu gehört auch ein öffentlicher Dialog über die Zukunftsperspektiven und -technologien und deren vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Gerade das in der Vergangenheit so erfolgreiche „Modell Deutschland“ mit seiner staatlich organisierten Konsenspolitik böte eine bewährte Grundlage, um ein mit allen Akteuren abgestimmtes Verhalten in Bezug auf die Zukunftsentwicklung zu vereinbaren.

Industriepolitik ist nicht nur, aber immer auch Interessenpolitik. Voraussetzung für eine Industriepolitik zur europäischen Neustrukturierung der Luft- und Raumfahrtindustrie ist daher eine Verständigung über die nationalen, strategischen Interessen dieses Landes. Wir können uns die bisherige Praxis nicht mehr leisten, wonach die deutsche Position bei entscheidenden Verhandlungen in Brüssel viel zu spät festgelegt wird, so dass die deutschen Unterhändler oft gar nicht sprechfähig sind und sich der Stimme enthalten. Das nennt man in Brüssel bereits „*the German vote*“. Bei den so erzielten europäischen Kompromissen muss Deutschland zwar den Löwenanteil bezahlen, sie berücksichtigen aber – wenn überhaupt – nur unzureichend die Interessen unseres Landes. Auch die Erleichterung über die Einigung im Streit um das künftige Budget der Europäischen Union im Dezember 2005 hält sich schon deshalb in engen Grenzen, weil dieser Kompromiss wiederum Deutschland stark belastet.

Wir brauchen deshalb eine Debatte, welche deutschen Interessen es zu schützen und zu fördern gilt. Zwar muss Deutschland seine Ziele in internationalen Bündnissen

verfolgen, gleichzeitig aber prüfen, wie sich in diesen Organisationen die deutschen Belange bestmöglich vertreten lassen. Beantwortet werden muss also die bisher von der deutschen Politik vernachlässigte zentrale Frage, die Bundespräsident Horst Köhler in seiner ersten Rede im Deutschen Bundestag gestellt hat: „Was will Deutschland im 21. Jahrhundert sein? Was kann es sein? Und wo will dieses Land hin?“