

WOZU BRAUCHT DIE BRD EINEN MILITÄRISCH-INDUSTRIELLEN KOMPLEX

- 5 Die Bundesregierung hat beschlossen, die funktionierende Zusammenarbeit zwischen Militär und Industrie zu einem Komplex auszubauen. Unter dem Titel "Neuordnung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie" hat die Bundesregierung deshalb aus dem Automobilkonzern Daimler-Benz und dem Rüstungs- und Luftfahrtkonzern MBB in den letzten Monaten ein nationales Rüstungs-High-Tech-Monopol zusammengebastelt.
- 10 Zwar gibt es solche Dinge in unserer freiesten aller Marktwirtschaften eigentlich nicht; dennoch ist längst klar, daß die "Abmahnung", die das Bundeskartellamt, offizieller Hüter der Ideale der Marktwirtschaft, jetzt in Bonn auf den Tisch gelegt hat, nicht mehr ist als die Unterstreichung des in Kreisen der SPD, der Gewerkschaft bzw. im Mittelstand halbherzig erhobenen markt-
- 15 "Ministererlaubnis", die bei "überragendem Interesse der Allgemeinheit" oder bei besonderen "gesamtwirtschaftlichen Vorteilen" jede Entscheidung des Bundeskartellamtes aufheben kann; und das Amt selbst hat eingeräumt, daß angesichts der "Entwicklungen auf dem Weltmarkt" und des Projekts "Binnenmarkt Europa" Vorteil wie Interesse der Nation auf jeden Fall für das Fusionsvorhaben sprechen.
- 20 Die beiden Bestandteile des zukünftigen Konzerns passen nämlich wirklich prächtig zusammen: MBB wickelt wesentliche Rüstungsprojekte der Bundesrepublik ab, ist Generalunternehmer für die nationalen Raumfahrtaktivitäten und zeichnet für die BRD-Anteile am Airbus-Programm verantwortlich. Daimler-Benz verfügt nicht bloß über eine profitliche Automobilproduktion, sondern hat sich in den letzten Jahren in die Rüstungs- und High-Tech-Schmieden AEG, MTU
- 25 und Dornier eingekauft und gebietet last not least über ein paar unbeschäftigte Milliarden, die danach drängen, gewinnbringend angelegt zu werden. Unter der Regie des Daimler-Konzerns sollen dann künftig die Luft-, Raumfahrt- und Rüstungsabteilungen von AEG, Dornier, MTU und MBB in einer "Deutschen Aerospace AG" zusammengefaßt sein, von der jetzt schon stolz verkündet wird, sie werde mit 12 Mrd. DM Umsatz und 86000 Beschäftigten in der Rangfolge der
- 30 Unternehmen dieser Sphäre Platz 3 in Europa und Platz 11 weltweit einnehmen. Entwicklung und Produktion des "Airbus" werden ausgegliedert und in einer neuen AG mit den Produktionsanteilen der anderen "Airbus"-Produzenten Frankreich, Großbritannien und Spanien zusammengefaßt.
- 35 Der Zweck dieses Unternehmens ist wahrlich kein großes Rätsel. Neuen, auf Zuwachs berechneten staatlichen Projekten in Rüstung, Raumfahrt, Flugzeugindustrie und allem, was in dieser Sphäre an modernster Technologieentwicklung zusammenläuft, soll zusätzliches Kapital in einer Größenordnung zugeführt werden, wie sie außer einem Multi wie Daimler nur noch der Staatshaushalt selbst zu bieten hätte. Und von der "Bündelung" des technologischen "know how" wie der produktiven Kapazitäten der zusammengefaßten Unternehmen versprechen sich die

Konzernkonstrukteure offenbar, daß sie dadurch in der “internationalen Arbeitsteilung” in der Luft- und Raumfahrtindustrie (LRI) ein paar neue deutsche “Akzente” setzen können.

Angesichts dieses Monsterprojekts tun sich ein paar Fragen allerdings schon auf:

Staat managt Kapitalkonzentration - wie das?

5

Die Politik übernimmt hier die Aufgabe, den Zusammenschluß von Unternehmen zu managen, also dafür zu sorgen, daß privat akkumuliertes Kapital in die Sphäre fließt, in der sie es haben will. Schon bemerkenswert: anscheinend geht das ziemlich lässig in unserer freien Marktwirtschaft, daß Politiker beschließen, privat erwirtschaftete Milliarden tätten dem Ausbau der BRD-Rüstungsindustrie gut - und dann fließen die auch schon hin, wo sie sollen! Soll über Fragen der Kapitalanlage hierzulande nicht eigentlich “der Markt” entscheiden, also die Geschäftskalkulation von Kapitalisten? In der Tat. Und der Staat weiß ja auch gute Gründe, weshalb er sich in die Frage, ob ein Unternehmen lieber mit Textilien oder mit Werkzeugmaschinen sein Geschäft macht, welcher Konkurrenzmethoden es sich dazu bedient und wo es sich einkauft, um andere vom Markt zu verdrängen, in aller Regel *nicht* einmischt. Was ihrem Geschäftserfolg nützt, wissen Kapitalisten noch immer selbst am besten, und da wäre der Staat der letzte, der ihnen da unnötige Vorschriften auferlegen wollte.

10

15

20

25

Allerdings geht es bei dieser Fusion auch nicht einfach um den Geschäftserfolg - weder um den von Daimler noch um den von MBB. Es geht *u m die beste Methode zur Realisierung nationaler Projekte* - vom “Jäger 90” über Hermes bis zum Airbus -, und diesem Anliegen soll sich das Interesse Daimlers an gewinnbringender Kapitalanlage dienstbar machen. Hier soll sich ein Kapital seine Geschäftssphäre gerade *nicht gleichgültig gegen das bestimmte Produkt*, allein nach dem erwarteten Gewinn suchen. Umgekehrt: die Politik tut das Ihre dazu, um die Daimler-Millionen in die Sphäre zu locken, in denen sie sie angelegt sehen will. Etwas “systemwidrig” ist sie also schon, diese staatlich gemanagte Fusion - aber was tut man nicht alles für eine schlagkräftige nationale Luft- und Raumfahrtzentrale!

30

35

40

Das heißt übrigens nicht, daß das Gelingen irgendeines hochfliegenden Rüstungs-, Raumfahrt- oder Flugzeugprojekts bislang wegen mangelnder Kapitalbeteiligung der bundesdeutschen Industrie in Verzug geraten wäre. Wo es um die ausreichende, rechtzeitige und qualitativ hochkarätige Ausstattung der BRD mit Rüstungs- und ähnlichen Gütern geht, hat sich die Politik bislang nie davon abhängig gemacht, ob die Produktion dieser Säckelchen einem Kapitalisten lohnend genug erschien, um in entsprechende Forschung, Entwicklung und Produktion zu investieren. Die Voraussetzungen dafür, daß dies Interesse sich einstellte, wurden noch allemal staatlicherseits geschaffen. Auf diese Weise ist ja auch der “nationale” Rüstungskonzern MBB auf die Welt gekommen: in Realisierung des bundesdeutschen Interesses an einer ganz nationalen Abteilung hochmoderner Luft- und später Raumfahrt. “National” ist der MBB-Konzern ja nicht nur insofern, als die entsprechenden staatlichen Programme ebenso wie die Airbus-Milliarden die Geschäftsgrundlage abgeben, von der her MBB sich in den letzten Jahren in alle Abteilungen moderner Technologieentwicklung, von der Magnetschwebbahn bis zum Superchip , “diversifiziert” hat. MBB ist auch als “nationaler” Konzern organisiert: als Gesellschaft in der sich die Politik mittels Anteilen und personeller Repräsentanz die Oberaufsicht sichert und die

sich, da keine AG, neues Kapital bislang auch nicht durch die schlichte Bedienung eines privatkapitalistischen Interesses an Beteiligung am Geschäftserfolg besorgt hat. So wurde bislang für die jederzeitige reibungslose Identität zwischen dem Staatsinteresse an den hier produzierten Gebrauchswerten und ihrer geschäftsmäßigen Abwicklung gesorgt.

5 Seit einiger Zeit stehen deutsche Politiker auf dem Standpunkt, daß die gegenwärtige Ordnung der Luft- und Raumfahrtindustrie mit einem Staatskonzern MBB an der Spitze und mehreren Privatunternehmen - die sich inzwischen weitgehend Daimler-Benz unter den Nagel gerissen hat - das überholte Produkt einer Zeit ist, in der die Bundesrepublik diesen Zweig der nationalen Wirtschaft erst noch auf Mittelmachtformat hochzupäppeln hatte. Jetzt aber, wo die
10 bundesdeutsche LRI gegenüber Frankreich und Großbritannien nicht nur aufgeholt hat, werden für weiterreichende Pläne neue Dimensionen in dieser Sphäre zwingend notwendig. Nationale Konzentration und neue Größenordnungen in der Kapitalausstattung werden unter dem Titel "industrielle Führerschaft" in die Wege geleitet - ein Anliegen, das auch und gerade der deutsche Oberaufwärter in den Lüften, F.J. Strauß, vehement verfocht:

15 "Ich würde es sehr begrüßen, wenn durch ein namhaftes deutsches Großunternehmen, ob dies nun Siemens, BMW oder DB heißt, verstärkt unternehmerische Führung mit entsprechendem finanziellen Engagement bei MBB zum Tragen käme..." (Strauß in "wehrtechnik" 7/87)

Wählerisch war er ebensowenig wie seine Nachfolger es waren: jedes deutsche Unternehmen, egal ob BMW, Siemens oder DB, mit ausreichend Geld und eigener "technologischer Basis" war
20 recht, um der deutschen Luftfahrtindustrie zu der Kapitalgröße zu verhelfen, die die Politik für erforderlich hält. Aber daß es *privat akkumuliertes* Kapital sein sollte, das vermehrt in *diese Sphäre* fließen sollte, war ausgemacht. Und ebenso, daß in Zukunft die staatlichen Luft- und Raumfahrtprojekte in stärkerem Maße als bislang nach den Kriterien der Kapitalvermehrung abgewickelt werden sollten - wovon sich die zuständigen Herren offenbar nur Vorteile
25 versprechen.

Der *erste* Vorteil ist sehr schlicht: die für den neuen nationalen Rüstungsmulti projektierte *Kapitalgröße* kommt so nicht über eine weitere Beanspruchung des Staatshaushalts zustande, der ja schon für die Finanzierung der bundesdeutschen Zukunftsprojekte in Anspruch genommen ist. *Zweitens* erhalten auf diese Weise die staatlich projektierten und finanzierten Vorhaben - ebenso
30 wie die dafür eingerichteten und unterhaltenen Entwicklungs- und Produktionskapazitäten - eine ökonomische Basis im Reichtum eines Konzerns, der *nicht bloß an Staatsaufträgen verdient*, also seine Kreditwürdigkeit auch aus eigenem Geschäftserfolg bezieht; eine gute Grundlage für weiteres, anlagesuchendes Kapital, hier mitzumischen, wenn die "Deutsche Aerospace" erst einmal gegründet ist. Und *drittens* soll der Standpunkt privaten Gewinnemachens gegenüber allen
35 Abteilungen der in dem neuen Konzern zusammengefaßten Produktpalette neu aufgemacht und durchgesetzt werden, wodurch sich in der Frage, was hier noch alles entwickelt, produktionsreif gemacht und an staatliche wie private Interessenten verkauft werden kann, ganz neue Perspektiven eröffnen sollen.

Was also gegenwärtig unter dem Etikett "Neuordnung der LRI" als Fusion Daimler-Benz - MBB
40 läuft, ist in der Geschichte staatlich betreuter Kapitalakkumulation in der BRD ein Novum: Weder geht es darum, einer Industrie durch staatliche Hilfe besondere Startbedingungen zu schaffen, die

sie vom Konkurrenzdruck vorübergehend entlastet und es ihr so erlauben soll, sich zur Weltmarktfähigkeit zu mausern, wie etwa anfangs bei VW oder MBB. Noch ist hier eine nationale Notlage zu bewältigen wie etwa bei der AEG, als der Staat mit massiven Entschuldungshilfen die Wirkungen einer AEG-Pleite auf das gesamte nationale Kreditsystem abgewendet hat; und es geht auch nicht einfach um "Privatisierung" wie jüngst bei der VEBA oder bei VW.

Der Witz der Fusion zwischen MBB und DB besteht nicht darin, daß hier der Staat eine bislang unter seiner Regie gelaufene Abteilung nationaler Produktion jetzt zur Domäne privater Reichtumsvermehrung macht. Umgekehrt: hier wird privat akkumuliertes Kapital als produktives Untermehmentkapital - nicht etwa als Leihkapital - ausdrücklich in den Dienst eines Staatsauftrags gestellt. Der Inhalt der ökonomischen Kalkulationen des neuen Multi soll sich fortan vom nationalen Auftrag der LRI her definieren.

Die Verwirklichung der Idee eines privatkapitalistisch organisierten, ganz deutschen Luft- und Raumfahrtunternehmens, das in Europa führend sein soll, sagt einiges aus über die Fortschritte, die die nationale Akkumulation und besonders die in der Sphäre High-Tech, Luft- und Raumfahrt gemacht hat. Voller Stolz schwärmen die BRD-Politiker von der geplanten Fusion. Unter ihrer Hege und Pflege hat die "deutsche Wirtschaft" inzwischen eine "Leistungsfähigkeit" erreicht, die es erlaubt, selbst Projekte, für die Kapital im Umfang von Staatshaushalten mittlerer Nationen erforderlich ist, Projekte also, auf die die vielgerühmte Privatinitiative die allein schon wegen der für sie verlangten Masse an Kapitalvorschub gemeinhin nicht verfällt, unter "industrieller Führerschaft" erledigen zu lassen.

Vollkommen kleinlich und neben der Wirklichkeit bundesdeutscher Politökonomie liegend sind also die als "Bedenken" vorgetragene Prognosen, daß bundesdeutsche Politik in die Abhängigkeit eines Multis vom Schlage DB geraten könnte. Diese "Abhängigkeit" ist mehr als gewollt - auf die ist politisch sehr planmäßig hingearbeitet worden. Und eine Sorge hat die Protagonisten der Fusion wie Strauß, Bangemann, Riedl usw. dabei sicherlich nicht umgetrieben, daß nämlich ein Herr Edzard Reuter (SPD) sie zu Projekten im Bereich der LRI erpressen könnte, die ganz gegen ihre nationalen Interessen gingen. Auch hier ist alles umgekehrt gelaufen: Die nationalen und europäischen Großprojekte in Luft- und Raumfahrt stehen. Die hat ein Reuter sich angesehen und ist sehr schnell zu dem Schluß gekommen, daß seiner Liquidität in der Größe etlicher Milliarden nichts Besseres als die Beteiligung an diesem nationalen Auftrag passieren könnte. Was natürlich nicht heißt, daß DB nicht mehr rechnet. Umgekehrt: das gehört mit zu dem Auftrag, den Deutschland dem "guten Stern" anvertraut hat, gerade dazu. Die zukünftige Führungsposition der BRD in der europäischen LRI soll ein Erfolg des deutschen *Kapitals* sein!

Zu Wasser, zu Lande und jetzt auch in der Luft - Großmacht Europa unter deutscher Führung

Kleinliche Bedenken, daß das gegenwärtige durch sowjetische Abrüstungsmaßnahmen und -angebote geschaffene internationale "Klima" die Schaffung eines Rüstungsgiganten, der Hitlers Rüstungsschmieden weit in den Schatten stellt, etwa unzeitgemäß erscheinen lassen oder gar überflüssig machen könnte; oder daß Milliarden für einen "Aufbruch ins All" die nationalen Kassen überstrapazieren könnten, plagen deutsche Politiker in ihrer Planung neuer Dimensionen

für die Luft- und Raumfahrt wahrlich nicht. Das sieht man schon an den Projekten, die in den letzten anderthalb Jahren durch Beschluß der zuständigen Regierungen auf den Weg gebracht worden sind. Im Mai 1988 wurde zwischen der BRD, Großbritannien und Italien die
5 Regierungsvereinbarung zur Entwicklungsfreigabe eines neuen Kampfflugzeugs geschlossen, an dem die BRD mit 3% beteiligt ist; mit MBB als deutschem Hauptauftragnehmer, Dornier als Unterauftragnehmer und unter Beteiligung von MTU und der deutschen Ausrüstungsindustrie; 800 Serienflugzeuge sind geplant. Die Euro-Rakete Ariane geht ab 15.2.1989 in Serienfertigung; 50 Stück des Typ A4 werden gebaut; mit ERNO als Hauptauftragnehmer für die 2. Stufe und für die Zusatzraketen. Der Typ Ariane 5 ist in Arbeit. Vorletztes Jahr wurde die Beteiligung der BRD
10 an der europäischen Weltraumfähre "Hermes" beschlossen, das Columbus-Projekt läuft und mit dem Raumgleiter "Sänger" will die BRD sogar im Alleingang die Grenzen zwischen Luft- und Raumfahrt aufheben. Stolz verkündete MBB-Vorstandsvorsitzender Vogels auf der letzten Bilanzpressekonferenz:

15 "Für 1989 erwarten wir einen Auftragsbestand, der mit 14 Mrd. DM doppelt so hoch ist wie unser Umsatz in diesem Jahr... Jeder Unternehmensbereich hat mindestens ein neues großes Zukunftsprogramm in den Büchern: Jäger 90, PAH-2, PARS-3, Minenjagdboote MJ 332, Columbus und Ariane, Airbus..." (MBB aktuell 12/88)

Daß die BRD als einziges europäisches Land an allen entscheidenden Rüstungs- und Raumfahrtprojekten Europas maßgeblich beteiligt ist, macht hiesige Politiker wie
20 Wirtschaftsführer ebenso stolz wie unzufrieden. *Stolz*, insofern die BRD an vorderster Front mit darüber bestimmt, welche Projekte hier in Angriff genommen werden, und weil der BRD-Anteil an Entwicklung und Fertigung der entsprechenden Produkte aufgrund wachsender technologischer und produktiver Potenzen in der letzten Jahren ständig zugenommen hat. *Unzufrieden*, insofern die eindeutig führende Rolle, die die BRD hier anstrebt, damit noch nicht gesichert ist.
25 Schließlich denken und handeln die europäischen Kooperationspartner und Konkurrenten genauso wie die BRD:

30 "Wir stehen vor einer Institutionalisierung des gemeinsamen europäischen Marktes und dabei spielen ganz andere Unternehmensgrößen eine Rolle. Wir haben einen ungeheuren Konzentrationsprozeß in europäischen Ländern: In Großbritannien konzentriert sich immer mehr bei British Aerospace, und Frankreich ordnet seine Luft- und Raumfahrtindustrie weitgehend aus der Position der Staatsgesellschaften heraus, wobei genau festgelegt ist, wer was entwickelt, wer was fertigt. Wir in Deutschland hingegen haben vergleichsweise eine weitgehende Ungeordnetheit, wir haben Kapazitäten, die im Wettbewerb um die Auslastung kämpfen. Dies ist keine optimale Voraussetzung für die
35 Bundesrepublik Deutschland, um mit ihrer Luft- und Raumfahrtindustrie einen gestaltenden Einfluß auf die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie zu gewinnen." (Hans Vogels, Vorsitzender der MBB-Geschäftsführung, im Interview mit 'wehrentechnik', 9/88).

40 Wo es darum geht, in internationalem Maßstab die Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen, entdecken gestandene Kapitalisten doch glatt ihr Herz für Produktionsplanung per Staatsgewalt. Das mit dem "Kämpfen um Auslastung" ist zwar ein bißchen gelogen. Aber das Interesse ist klar: "gestaltender Einfluß" soll sein, und zwar selbstverständlich deutscher, will sagen: mit dem Status eines möglicherweise bloß Gleichberechtigten in der europäischen Rüstungs- und Raumfahrtkooperation mögen sich Politiker wie Unternehmer in dieser Sphäre nicht zufrieden

geben. "Wettbewerb", der sonst angeblich "das Geschäft belebt" und überhaupt in Sachen Preis und Qualität Wunder wirken soll, wird hier endgültig als nicht dienlich empfunden:

5 "Unsere Fähigkeiten und Kapazitäten haben internationales Spitzenniveau. Wenn die BRD, wenn Europa bei der Lösung der großen Zukunftsaufgaben eine Rolle spielen will, reicht allerdings dieses Spitzenniveau von MBB allein nicht aus... Der Wettbewerb in diesem Bereich nimmt immer mehr globale Dimensionen an. Die Japaner z.B. haben sich zum Ziel gesetzt, ihren Weltmarktanteil im Luft- und Raumfahrtsektor von heute etwa 2 auf 10% im Jahre 2010 zu steigern. Die Amerikaner stellen sich dem globalisierten Wettbewerb mit neuen Firmengiganten wie General Motors und Hughes, die 180 Mrd. im Jahr umsetzen. Das ist mehr als 25mal soviel wie der Umsatz von MBB..." Und davon kann ein Vogel nur träumen, denn: "Die amerikanische Luft- und Raumfahrtindustrie setzt insgesamt 230 Mrd. DM um. Die LRI der EG dagegen erreicht nicht einmal ein Drittel dieses Volumens..." (MBB aktuell 12/88).

10
15 Eins steht also fest: die Bundesrepublik will 1. in den europäischen Gemeinschaftsprojekten Entscheidenderes zu melden haben als bisher; und mit diesen Projekten soll 2. den Japanern wie den USA der Rang in der Luft- und Raumfahrt abgelaufen werden. Dafür soll der neue nationale Konzern der BRD die materielle Basis abgeben.

20 Worum, in welcher Hinsicht da "gewettbewerbt" wird, um was für einen "Markt" es sich da überhaupt handelt - da drücken sich die zuständigen Herren gerne ein bißchen wolkig aus. Da geht es um "Fähigkeiten", Kapazitäten, "Produktionsvolumina", gar um "die Zukunft", und dann natürlich gleich die der Nation. Das soll alles irgendwie für sich sprechen - die Frage, warum Europa, warum die BRD denn ausgerechnet da mithalten "muß", kommt gar nicht erst auf. Ohne Sprüche wie weiland Kaiser Wilhelms "Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser" scheint es in dieser Sphäre nicht abzugehen: Bloß daß die heute unbedingt in der Luft- und Raumfahrt liegen soll.

25 Daß es da zunächst einmal um Rüstung geht, ist sowieso klar, und daraus wird spätestens seit der Auflage des SDI-Programms von niemandem ein Hehl gemacht. Es geht aber nicht *bloß* um sie. Schließlich ist der *Weltraum* zu erobern, in dem es bekanntlich keine Grenzen gibt. Und zum Weltraum-Club zu gehören, das ist für Staaten offensichtlich ebenso ehrenvoll wie für Privatpersonen die Zugehörigkeit zum "Rotary-Club". Nur mit der Gemütlichkeit sieht es etwas anders aus. Schließlich thront über allem das Zauberwort "high-tech", das so inhaltslos gar nicht ist und dessen Nebenklang weniger mit Zukunftsromantik als vielmehr mit der nationalen Verfügung über Technologien und deren Anwendung für alles mögliche geschäftsnützliche Zeug zu tun hat.

Rüstung für gemeinsamen Zweck läßt viele Fragen offen

35 Neue Rüstungsprojekte legen die europäischen Staaten derzeit jede Menge auf. An deren Zweck wie Notwendigkeit gibt es nichts zu deuteln: sie sind der europäische Beitrag zur Stärkung der NATO, die bekanntlich desto mehr Wehrfähigkeit braucht, je mehr der Hauptfeind auf die Klarstellung praktisch Wert legt, daß es wegen ihm die Feindschaft zwischen Ost und West nicht zu geben bräuchte. Vom Standpunkt dieses fraglosen, gemeinsamen NATO-Interesses, das alle Beteiligten gerade jetzt zum 40. Jahrestag noch einmal unmißverständlich herausgestrichen haben,

könnte einem die Art und Weise, wie neue Rüstungsvorhaben zwischen den europäischen NATO-Partnern verhandelt werden, allerdings reichlich seltsam vorkommen. So wenig Zweifel es an der Unverzichtbarkeit der Programme selbst gibt, soviel Streit gibt es nämlich um die Frage, *welcher* der selbsternannten Russenfeinde wie an dessen Austüftung, Vorbereitung, Ausgestaltung, Finanzierung, Vermarktung beteiligt ist. Anscheinend gibt es für westliche Politiker nichts Höheres und Wichtigeres, als den eigenen Wehretat möglichst erfolgreich in dieser Feilscherei ins Spiel zu bringen; und auf die Weise kommt die gemeinsame Rüstungsproduktion so richtig auf Touren.

Diese eigentümliche Art, als Partner eines gemeinsamen Kriegsbündnisses Waffen-, also Souveränitätsfragen mit und gegeneinander zu verhandeln, ergibt sich aus der besonderen Art und Weise, in der die westeuropäischen Militär- und Wirtschaftsmächte untereinander und gemeinsam gegen die USA konkurrieren. Ihre eigene Konkurrenz in Waffenfragen ordnen sie, was die "großen" Rüstungsprojekte der NATO angeht, - zum großen Teil jedenfalls - dem gemeinsamen Nenner der Kooperation unter; nicht aufgrund einer besonderen wechselseitigen Zuneigung, sondern wegen der ärgerlichen Tatsache, daß jede europäische Macht für sich zu klein ist, um im Geltendmachen ihrer nationalen Interessen Entscheidendes in einer Welt zu putzen, in der die USA westliche Führungsmacht ist. Das ist nun einmal zuallererst und vorrangig eine Waffenfrage! Allerdings: die sollte gerade mit der Einrichtung des NATO-Bündnisses zwischen den Bündnispartnern eindeutig und endgültig geregelt sein - zwischen ihnen sollte die militärische Drohung, die Erpressung, der Krieg kein Mittel mehr sein, Souveränitätsfragen zu "beantworten"; nicht aus Friedensliebe, sondern weil die Waffen der NATO gemeinsam dem Hauptfeind gelten! So war es nach dem Krieg beschlossen - dafür steht die überlegene Militärmacht der USA gerade. Inzwischen hat "Europa" selbst viele Interessen auf der Welt, also allerhand zu verteidigen, auch ganz jenseits der ohnehin feststehenden Erledigung des gemeinsamen Hauptfeindes; und ebenso fest steht, daß "Europa", was seine Ausrüstung zum eigenständigen NATO-Pfeiler angeht, nichts anbrennen lassen will. Darauf legen die Europäer nämlich inzwischen schwer wert: sich mit eigenen Waffensystemen auszurüsten und nicht, wie etwa beim neuen Jagdbomber angeboten, Entsprechendes von den USA zu kaufen.

In den Weltraum - für mehr Macht auf der Erde

Es gilt aber auch ganz jenseits der gemeinsamen NATO-Aufgaben, den Maßstäben, die die USA in Waffen- und Technologiefragen setzen, Paroli zu bieten. Daß man sich die Konkurrenz der *Waffen* verbietet, heizt nämlich die Konkurrenz in *Waffenfragen* so richtig an. Und da spielt gegenwärtig die Fähigkeit, auch im Weltraum die eigene Souveränität militärisch geltend machen zu können, die entscheidende Rolle. Deswegen bewegen heutzutage Visionen wie folgende unsere Friedenspolitiker:

“Eine autonome Fähigkeit Europas in der unbemannten wie bemannten Raumfahrt wird es möglich machen, unsere 20jährige gute Zusammenarbeit mit Amerika von der Junior-Partnerschaft zur gleichberechtigten Partnerschaft weiterzuentwickeln. Das Ziel der Autonomie ist ja keineswegs die Autarkie...Das Ziel ist die Fähigkeit zu gleichberechtigter Kooperation mit anderen und dort - wo es um kommerzielle Bereiche geht - auch gleichberechtigtem Wettbewerb.” (Außenminister Genscher auf dem Ersten Deutschen Wirtschaftskongreß in Köln 10.3.1987).

Beruhigend klingt das gerade nicht. “Autonome Fähigkeiten” einer Weltraummacht Europa! Wozu sollten die die beteiligten Staaten wohl “befähigen”? Bekanntlich haben Staaten ein Recht auf der Welt in dem Maße, wie ihre Gewalt reicht. Das wird im Raum nicht anders sein, gerade weil er noch nicht in Hoheitszonen oder -korridore aufgeteilt ist. Wo soll denn da das Maß für “Gleichberechtigung” liegen? Das liegt zur Zeit einzig und allein im technologischen Vermögen, alles mögliche Zeug in den Raum zu befördern, mit dem dann der eine oder andere Zugriff auf die Erde bewerkstelligt, vorbereitet oder auch nur erkundet wird. Noch werden ja im erdnahen Raum - von einigen schon vorhandenen, handfesten “Nutzungen” mal abgesehen - im wesentlichen erst die Voraussetzungen dafür geschaffen, um hier dem imperialistischen Ideal einer Totalbeherrschung der Erde, also der *ausschließlichen* Gültigkeit der eigenen Souveränität, zum Durchbruch zu verhelfen. Noch findet Konkurrenz hier ohne viel Gedrängel statt, so daß gelegentlich der Eindruck entstehen könnte, hier gehe es gar nicht um wechselseitigen Ausschluß von der Verfügung über neue Mittel der eigenen nationalen Machterweiterung. Um die allerdings nutzen zu können, muß ein Nationalstaat erstens in der Lage sein, irgendein Raumtransportsystem zu produzieren, und zweitens auf der Erde über den entsprechenden “Einfluß” verfügen, der es gestattet, den Weltraum als Mittel des imperialistischen Zugriffs auf die Welt auch *ausnutzen* zu können. Fast alles, was gegenwärtig in der Weltraumindustrie produziert und erprobt wird, seien es Trägerraketen, Weltraumstationen, Labore, Raumfahrzeuge - von den Raumwaffen ganz abgesehen - verdankt sich diesem Kalkül.

An der bloßen Existenz der Raumfahrtprogramme, denen sich eine “Deutsche Aerospace” und demnächst auch eine ganz eigene regierungsamtliche “Deutsche Raumfahrtagentur” (DARA) widmen darf, ließe sich denn auch bemerken, daß die europäischen Nationen keineswegs bloß die *Weltwirtschaft* im Sinn haben, wenn sie sich als Konkurrenten der USA definieren, die endlich ebenbürtig werden wollen, sondern sich *auch und gerade in Weltraum (waffen) ragen* zu einer ernstzunehmenden Konkurrenz zu den USA aufzumandeln gedenken. Als europäischer Politiker mit Weltmarkt- und -machtambitionen ist es ja nicht schwer zu bemerken, daß die Freiheit der USA sowohl in Dollarfragen als auch im Zurechtweisen der europäischen Konkurrenz in Affären wie Libyen ihre Grundlage in deren militärischen Unangefochtenheit hat - und insofern läßt der ganze schöne “Binnenmarkt”, mit dem die Vorherrschaft der USA ihrem neuesten ökonomischen Test unterzogen wird, diese letztlich solange unangetastet, wie sie nicht durch eine “echte” Waffenkonkurrenz untermauert wird! So sehen es die zuständigen Politiker, und deshalb ist ihnen auch kein nationaler Reichtum zu schade, um hier in die Waagschale geworfen zu werden.

Ein Genscher ist jedenfalls der Auffassung, daß diese Perspektive wenn schon nicht national, so doch als vereinigter europäischer Imperialismus inzwischen realistische Dimensionen angenommen hat. Umso dringender die Notwendigkeit, die nationalen Potenzen, die man in die Verwirklichung dieser Zukunftsperspektive einzubringen hat, auf Vordermann zu bringen. Die

Frage, wie die BRD-nationale Luft- und Raumfahrtindustrie in diesen Projekten dasteht, ob und wie die ihrem Ziel einer europäischen Technologieführerschaft nützen, ist damit mit neuer Schärfe aufs Tapet gebracht. Von der SPD übrigens wird sie in der trostlosesten aller denkbaren Formen angesprochen:

5 “Präsenz im Weltraum bedeutet Macht. Geteilte Macht verhindert Vormacht. Dies beziehe sich nicht nur auf die Militarisierung, sondern auch auf die Information, die mit Erdbeobachtungssatelliten gewonnen werde.” (Rolf Linkohr, SPD-Weltraumsprecher im Europa-Parlament, WK 27.8.87)

10 So macht man ganz harmlos den Amis Konkurrenz - mit dem “Argument”, die eigenen Weltraumambitionen dienen dem Zweck einer *Machtbeschränkung!*

15 Wie ernst es gerade die BRD hier mit dem Ausbau einer *eigenständigen* nationalen Konkurrenzposition meint, zeigt die Art und Weise, wie die BRD ihre in den letzten Jahren hinzugewonnene Potenz in Luft- und Raumfahrtfragen gegenüber dem Hauptfeind in Anschlag bringt: nämlich als neues Geschäftsmittel ebenso wie als Mittel, sich hier als selbständiger politischer Ansprech”partner” aufzubauen. Ausgerechnet den Chef des nationalen Rüstungskonzerns MBB hat Kohl auf seine letzte Moskaureise mitgenommen; und dieser zeigte sich hochofreut ob der Kooperationsmöglichkeiten, die sich in Luft- und Raumfahrtfragen mit der UdSSR auf tun ließen. Zu diesem Zwecke hat man bereits eine deutschsowjetische Kommission mit fünf Arbeitsgruppen gebildet; die Sowjets sind am Airbus interessiert und an der Magnetschwebbahn... Wenn bloß Cocom nicht wäre:

 “Wir...müssen die Spielregeln der COCOM-Liste respektieren. Aber sowohl Bundeskanzler Kohl als auch Außenminister Hans Dietrich Genscher haben in Moskau deutlich gemacht, daß es dringend einer Überarbeitung dieser Handelsbeschränkungen im Sinne einer Entschärfung bedarf.” (Vogels in Luft- und Raumfahrt 4/88).

25 Einerseits: Ein ziemlicher Affront an die Adresse der USA, dies in der Höhle des Löwen zu sagen! Andererseits merkt man den Ärger, daß sich in solchen Fragen jede deutsche Aktion daran relativieren muß, daß man selbst im europäischen Verbund nur die zweite Geige fidelet.

Europäische “Kooperation” für’s Brechen des USA-Monopols

30 Kooperationsprojekte in Waffenfragen haben - wer wüßte das besser als die Fanatiker deutschnationaler Souveränität! - immer auch den Haken an sich, daß der Zuwachs an nationaler Verfügung über militär(polit)ische Potenz sich nur mittels der Verwandlung nationaler in europäische Hoheit über die produzierten Resultate sichern läßt. Deshalb heißt “Kooperation” hier eben auch alles andere als einem gemeinsamen Zweck untergeordnetes Zusammenschmeißen der jeweiligen nationalen technologischen Potenzen und Kapazitäten im Sinne einfacher Arbeitsteilung, sondern bedeutet immer *neues Gerangel* darum, *welche* der beteiligten Nationen in welchem Ausmaß in dieser Kooperation das Sagen hat. Und das hängt nun wiederum davon ab, was jede Nation so einzubringen hat bzw. meint, sich an nationalem Aufwand für das Voranbringen staatlicher Souveränitätsmittel leisten zu können. Dabei wird das, was man national an Entwicklungs- und Produktionskapazitäten zu bieten hat, als Beweismittel für die Berechtigung größerer Beteiligung in Anschlag gebracht: an der Definition der geplanten Projekte, an Fertigungsanteilen usw. usf. Und selbstverständlich bedeutet Kooperation keineswegs Verzicht auf

eigenständige nationale Entwicklungen, im Gegenteil: schließlich bildet das, was man ganz national aus den Ergebnissen des versammelten europäischen knowhow an neuen Waffen, Technologien und Märkten zu machen versteht, gerade die Grundlage für die nächste Runde des Streits um das "Gewicht" in der Kooperation. Bei diesem Zirkel schneidet natürlich der am besten ab, der aus eigener Kraft am meisten einzubringen und dementsprechend zu nutzen versteht. Allerdings sorgt umgekehrt der aus dem Euro-Imperialismus geborene Standpunkt "Europa" immer wieder dafür, daß wenigstens die drei bis vier großen europäischen Nationalstaaten sich nicht wechselseitig Gründe für den Ausstieg aus dem Projekt "Weltmacht Europa" liefern.

Denn die Maßstäbe in der LRI setzen nach wie vor die USA. Und das nicht nur, was die Raumfahrt- und darin eingeschlossene Militärtechnologie angeht, sondern auch hinsichtlich der Freiheit, einfach rücksichtslos einen stets wachsenden Teil ihres Nationalreichtums für ihren selbsterwählten Auftrag der militärischen Führungsrolle im Kampf des "Freien Westens" gegen den Osten zu verpulvern. Wenn sich Europa also daranmacht, das US-Monopol in der westlichen LRI zu brechen, dann müssen sich die europäischen Politiker selbstbewußt auf den Standpunkt stellen, daß sie sich eine ähnliche Freiheit leisten wollen - also ihre Völker das schon werden leisten müssen. Allerdings soll durch die dafür in Anspruch genommenen nationalen Ressourcen natürlich nicht die ökonomische Position gefährdet werden, die sich DM, Franc und Pfund auf dem Weltmarkt gegen den Dollar erobert haben. Das ist der Auftrag, den sich "Europa" setzen muß, wenn es auf der Grundlage des NATO-Bündnisses der ersten Weltmacht eine dritte Weltmacht gegenüberstellen möchte, die in der Lage ist, dem Osten eigene Konditionen der Feindschaft aufzumachen, und auch sonst auf der Welt berechnete Ansprüche anzumelden in der Lage ist. Wenn schon die Freiheit der USA in Dollarfragen ihre Grundlage in ihrer militärischen Unangefochtenheit hat, dann muß Europa, um bei sich eine ähnliche Grundlage für die Waffenkonkurrenz erst herzustellen, eben mit seinem ökonomischen Pfund wuchern, ohne es in dieser Konkurrenz zu gefährden. Mag das "bloß" ökonomische Infragestellen der US-Vorherrschaft vom Standpunkt der Euro-Imperialisten aus gesehen eine etwas matte Sache bleiben - es ist eben das europäische Mittel, das die Leistung bewerkstelligen soll, den ökonomischen Angriff auf die USA durch eine "echte" Waffenkonkurrenz zu untermauern.

Also sollen, was die Investitionen in "Deutschlands" oder "Frankreichs Zukunft" angeht, einerseits kleinliche Reflexionen auf die eigene ökonomische Leistungsfähigkeit unterbleiben. Andererseits kommt es umso mehr darauf an, aus den Resultaten der Luft- Raumfahrt- und High-Tech-Offensive Kapital zu schlagen und zwar im wahrsten Sinne des Wortes.

Wenn die Europäer bei neuen Projekten dieser Art immer so viel auf deren "ziviler" Qualität herumreiten, so hat dies deswegen eine diplomatische und eine sehr materielle Seite. Daß es sich bei den europäischen Produkten der LRI um einen Gegensatz zum "militärischen" handeln würde, ist eine von allen Seiten abgehakte ideologische Mär. Hier wäre jedes diplomatische Taktieren albern. Die diplomatische Seite besteht vielmehr darin, daß es bislang - außer der französischen "force de frappe" - nicht in die NATO integrierte Aufrüstungsprogramme Europas in der Dimension des projektierten Raumfahrtprogramms nicht gibt; so daß die offene Deklaration der Raumfahrt als konkurrierendes europäisches Aufrüstungsprojekt sofort die Frage aufwerfen würde, ob dies denn Teil des NATO-Programms sei; oder wenn nicht, welche Interessen außer dem an Frieden und Freiheit bis Wladiwostok ein "Europa" denn damit noch zu "verteidigen"

gedenke? Diplomatisch steht die Kennzeichnung dieses Programms als "zivil" für die Mitteilung, daß dieses Programm *die Bündnisfrage nicht aufwerfen soll*. Obwohl natürlich ein Genscher, wenn er von "Autonomie" redet, genau die Bündnisfrage anspricht: er redet von einer auf eigene militärische Potenzen gegründeten Souveränität, die eine den USA *untergeordnete* Rolle auf jeden Fall langfristig nicht mehr spielen will. Die materielle Seite des europäischen Beharrens auf "ziviler" Definition ihrer Raumfahrtprojekte - vor allem da, wo es wie bei Columbus um Mitarbeit an USA-Programmen geht - ist das *gegen die USA* geltend gemachte Interesse an einer Verwendung der Resultate dieser Projekte, die nicht dem USA-Monopol an militärischer Geheimhaltung unterliegen, also tatsächlich in dem Maße auch als Geschäftsmittel einzusetzen sein sollen, wie die Europäer dies wollen. Ein Anspruch, den sie im Falle SDI nicht, im Falle "Columbus" erfolgreich geltend gemacht haben:

"Sprecher des US-Raumfahrtprogramms stellten gegenüber der ESA klar, daß die Raumstation in erster Linie ein Projekt der USA ist. Und als Kernstück des amerikanischen Raumfahrtprogramms können europäische Wünsche nur zweitrangig berücksichtigt werden. Verantwortliche Sprecher der europäischen Seite erklärten ihrerseits, daß die ESA eine fortentwickelte Einrichtung sei, die durchaus bemannte Raumflüge allein durchführen könne und über Mittel verfüge, um die USA zu veranlassen, ESA als ebenbürtigen Partner zu behandeln." (AW und ST, 24.11.1986)

Das Projekt der Euro-Imperialisten, gemeinsam zur 2. westlichen Militärmacht aufzusteigen, heißt also durchaus nicht, daß sie das *Geschäftliche* an diesen Projekten vernachlässigen - im Gegenteil! Dabei geht es einerseits um Geschäfte die schon zu machen *sind* - etwa mit den payloads der Ariane, die die USA nicht unbeträchtlich ärgern, weil US-Kapitale nur untergeordnet daran verdienen. Andererseits um einen sehr prinzipiellen euro-nationalen Standpunkt zum Geschäft, für den der Titel

25 **"High Tech"**

erfunden wurde: Der heißt: es darf nichts an Voraussetzungen und Möglichkeiten eines zukünftigen Geschäftemachens geben, über das die europäischen Nationen alle zusammen und jeder für sich nicht souverän verfügen, damit sie auch in dieser Sphäre anderen die Konditionen diktieren können und sie sich nicht selbst diktieren lassen müssen. Von dem Standpunkt aus, daß "Europa" beschlossen hat, sich nicht mehr von den USA die Maßstäbe für's Militärische wie Geschäftliche vorgeben zu lassen, beantwortet sich die Frage, wozu das Verfügen über den jeweils fortgeschrittenen Stand moderner Technologie(n) "gut" ist, ganz einfach damit, daß "man" sie haben muß wegen Abhängigkeiten, in die "man" geraten *könnte*, wenn "man" sie nicht hätte. Was allemal die selbstverständliche Sicherheit einschließt, daß die für's wirkliche Geschäft Zuständigen schon etwas damit werden anzufangen wissen, wenn staatlicherseits nur dafür gesorgt wird, daß es ihnen - möglichst vor allen anderen und möglichst ausschließlich - zur Verfügung gestellt wird.

40 Denn die High-Tech-Fanatiker in Bonn wissen natürlich ganz genau, daß der Reichtum der Nation nicht aus Patenten und Konstruktionszeichnungen besteht, sondern in wirklichen Fabriken unter kostensenkendem Einsatz von Maschinen und Arbeitskraft zustandekommt. Gerade deshalb, weil die nationalen Sachwalter des Geschäfts dies wissen, stellen sie sich auf den Standpunkt, daß

staatlicherseits alles getan werden müsse, um für das Gelingen des Geschäfts zu sorgen - eben auch über Aktionen wie die Fusion Daimler - MBB. Und am staatlichen Fanatismus für solche "High-Tech"-Firmen ist ja auch soviel wahr: auf der Grundlage einer florierenden privaten Ausbeutung ist jede staatliche DM in dieser Sphäre tatsächlich gut angelegt...

5 Wenn MBB-Vogels also selbstbewußt verkündet, bei der Fusion gehe es nicht um "Rüstung", sondern um "Zukunft", dann ist da sogar etwas dran. Nicht in dem Sinne, daß da etwa ein Gegensatz zwischen beiden bestände, sondern insofern, als das Ideal der Politik hier darin besteht, zwei Fliegen miteinander zu schlagen: aus den faux frais, die die Rüstung allemal darstellt, ein ordentliches Geschäft machen lassen, das dann wiederum die Grundlage abgeben kann für
10 neuerliche Großmachtprojekte... So sieht eben, wenn es nach Genscher, Vogels und Konsorten geht, die Zukunft Deutschlands aus!

Das Beispiel: Airbus

15 Der in europäischer Kooperation produzierte Airbus stellt die einzige Abteilung der MBB-Produktion dar, bei dessen Übernahme Daimler-Benz sich etwas geziert hat. Die Bedingungen des Einstiegs, an die anfangs von der Politik gedacht war, paßten dem Daimler-Vorstand nicht. Sie hießen: auch und gerade der "Airbus" soll zukünftig ein privat kalkulierbares Geschäft sein, das sich auch ohne weitere Staatszuschüsse seinen Markt sichert.

20 Daimler-Chef Reuter sieht die Sache anders. Für ihn ist es noch viel zu früh, um mit dem Airbus als Geschäftsmittel schwarze Zahlen zu erwirtschaften. Er verweist auf "Altlasten", "Markt- und Wechselkursrisiken", die sein Konzern nicht tragen wolle. Der Kern der Feilscherei über Zeitraum und Höhe von staatlichen Absicherungen der "Marktrisiken" liegt jedoch in der *politischen* Dimension des Vorhabens, welche die drei großen Europäer mit dem Airbus-Projekt in die Welt gesetzt haben.

Europäischer Airbus fordert US-Luftfahrtindustrie heraus

25 Daß sich die Bundesrepublik, Frankreich und England das Airbus-Projekt bislang -zig Milliarden haben kosten lassen, verdankt sich nicht dem Interesse von Euro-Politikern an großräumigen Langstreckenflugzeugen, sondern dem *Beschluß*, den US-Luftfahrtkonzernen Boeing, Lockheed
30 und McDonnell Douglas mit ihrem Monopol in dieser Sphäre eine *Konkurrenz* zu schaffen. Nicht an einen *Versuch* war da gedacht, den man genausogut wieder einstellen könnte, wenn die "Marktkräfte" gegen das Vorhaben gewesen wären. Gedacht war daran, politisch diese ökonomische Konkurrenz gegen die US-Konzerne ins Leben zu rufen, die als Gegenstand einer privaten Kapitalkalkulation nie auf die Welt gekommen wäre.

35 Die Voraussetzungen für dieses rein zivile Projekt waren in der BRD und Europa bereits vorhanden:

5 “Ich habe als Bundesverteidigungsminister die deutsche Luftfahrtindustrie wieder aufgebaut (hatte er nicht wenigstens einen Koch bei sich?) und damit die Voraussetzungen auch (!) für die zivile(!) Luftfahrtindustrie geschaffen. Wir sind systematisch vorgegangen. Es ist uns gelungen, zunächst über Wartung, Montage und Lizenzbau amerikanischen Fluggeräts die nötigen Ingenieurkapazitäten und das technisch-wissenschaftliche Potential zu schaffen und dann eine eigene leistungsfähige LRI aufzubauen, die heute absolute Spitzentechnik produziert.” (Strauß)

10 Es waren also die hierzulande bereits aufgebauten Kapazitäten für den militärischen Flugzeugbau, mit denen der NATO-Bedarf und einiges darüber hinaus hergestellt wurden, welcher die technologische und produktionstechnische Grundlage für die europäische Konkurrenz im Großflugzeugbau für zivile Zwecke darstellte.

15 Doch damit, daß man den Airbus in seinen diversen Typen *entwickeln und produzieren kann*, ist er als *Geschäftsmittel* noch nicht auf dem Markt. So ein Gerät erfordert einen nicht unbeträchtlichen Kapitalvorschuß; und wenn so ein Flugzeug sich erst in der Konkurrenz *bewähren* soll, darf das Vorschießen dieses Kapitals gerade nicht davon abhängig gemacht werden, daß in den Auftragsbüchern bereits eine Stückzahl akquiriert ist, bei der es sich amortisiert. Es liegt also in der Logik dieser *politischen* Ware, daß sie auf das Risiko hin produziert wird, nicht in dem Umfang - und das heißt: zu dem Preis - Käufer zu finden, wie es das in Entwicklung und Produktion angelegte Kapital erfordert. D.h., daß auch der *Preis* insofern als *politischer Kampfp*preis kalkuliert sein muß, als er für Luftfahrtgesellschaften in aller Welt ein Angebot darstellen soll, das sie von ihren US-Optionen abbringt. Das wußte keiner besser als F.J. Strauß:

20 “Airbus muß seinen Kunden und Bestellern die Garantie geben, daß dieses Unternehmen auch noch in 5, 10 oder 20 Jahren als Konkurrent gegen die amerikanische Flugzeugindustrie... auf dem Markt sein wird. Airbus muß auch zur rechten Zeit die jeweils vom Markt geforderten Typen konkurrenzfähig anbieten können. Ohne diese Voraussetzungen hätte man Airbus nicht beginnen dürfen oder längst beenden müssen.”

30 Sein Plädoyer dafür, sich kleinlicher Rücksichtnahme gegenüber Haushaltsbedenken zu enthalten, weil nur so der Geschäftserfolg langfristig gegen das US-Monopol sicherzustellen sei, fand offene Ohren. Und der Daimler-Chef, der Straußens Worte unterstreicht, hat bei aller *Untertreibung*, was den aktuellen “Marktzugang” betrifft” mit den Grenzen “privatwirtschaftlichen” Engagements auch noch in einer anderen Hinsicht recht:

35 “Die Airbus-Familie wird erst Ende der 90er Jahre, Anfang der Jahrtausendwende komplett sein. Bis dahin muß eine Menge Geld investiert werden, und zwar auch, um den Marktzugang zu erzwingen. Das kann keine privatwirtschaftliche Aufgabe sein, jedenfalls nicht die unsere.” (Reuter nach HNP 7.7.1988)

40 In der Tat: insofern es sich bei dem “Weltflugzeugmarkt” selbst in seinen zivilen Abteilungen gar nicht um einen “Markt” handelt, sondern um Geschäfte, an denen über die diversen Luftfahrtgesellschaften immer zugleich Staaten beteiligt sind, laufen solche Käufe auch immer mit mehr oder weniger diplomatischem Gehebel. Welche Abschlüsse mit welchen Fluggesellschaften dann letztendlich zustandekommen, ist also nie das bloße Ergebnis von kapitalistischer Geschäftstüchtigkeit. Das wissen alle Beteiligten, und *darauf* beruft sich Reuter, wenn er der Bundesregierung aufmacht, daß sie weiterhin ihr politisches Gewicht bei allen potentiellen

Abnehmern gegen die USA in die Waagschale zu werfen habe, um die *politisch hergestellte* Konkurrenz auch zu einer geschäftsmäßig *lohnenden* Konkurrenz werden zu lassen.

Das europäische Vorhaben hat bisher ziemlich gut funktioniert. Von den drei US-Konkurrenten sind zwei bereits überflügelt. Nur noch der in die europäisch interessiert aufgeputzten
5 Schlagzeilen geratene Boeing-Konzern hält noch mehr als die Hälfte des gesamten Marktes fest in der Hand. Erfreuliche Meldungen über Verkaufserfolge -

“Die monatliche Ausbringungsrate der A320 hat jetzt 4 Flugzeuge erreicht, steigt in der 2. Jahreshälfte auf 6 und wird Mitte 1990 acht Maschinen erreichen... 1988 wurden
10 insgesamt 174 Flugzeuge verkauft; Verträge wurden geschlossen mit Fluggesellschaften u.a. von Korean Air, ILFC, Iberia, Interflug (!), Turkish Airlines, Singapore Airlines, China, Air Canada, Canadian Airlines..” (MBB aktuell 1/89 S. 5)

- sagen deswegen weniger etwas über die Lage der Gewinne, sondern mehr über Schritte auf dem Weg, Boeing weitere Marktanteile abzugeben. Besonders zählen da natürlich “Einbrüche” in den USA-Markt selbst. Noch im Januar dieses Jahres vermeldete die MBB-Hauspostille stolz:

15 “Die amerikanische Fluggesellschaft Braniff hat den Kauf von 50 Airbus-Flugzeugen des Typs A320-200 bekanntgegeben. Zusätzlich übernimmt sie 50 ursprünglich von PanAm bestellte Airbusse, so daß sie nun über 100 Airbusse verfügt. Braniff ist der zweite A320-Betreiber in den USA nach Northwest, das die erste von 100 bestellten A320 Mitte 89 erhalten wird.” (MBB-Aktuell 1/89)

20 Die letzte Meldung auf diesem Feld war die Bekanntgabe der amerikanischen TWA, sie wolle bis zu 40 der neuen Modellreihe A330/A340 kaufen:

25 “TWA-Chairman Carl Icahn erklärte in diesem Zusammenhang, nach zwei Jahren Analyse habe man sich für den A330 entschieden, weil dieser ,über die modernste Technologie verfügt, die gegenwärtig zu haben ist‘.. Es liegen für den ab September 1993 zur Auslieferung kommenden A330 sowie den ab Mai 1991 verfügbaren vierstrahligen A340 schon 210 Kaufabsichtserklärungen von 14 Kunden aus aller Welt vor.” (Handelsblatt, 30.3.1989)

Mit den Hinweisen auf “Risiken” beim Airbus-Geschäft haben die Daimler-Chefs also an mehr als die gewöhnlichen Unwägbarkeiten des Weltmarktes gedacht, über die sich Kapitalisten immer
30 gerne beschwerten, weil jeder von ihnen auf dem Standpunkt steht, daß ihm eigentlich der Konkurrenzenerfolg ganz alleine gebühre. Der beschlossene Einbruch in ein US-Monopol, welches immerhin hieß, daß die USA den Luftfahrtgesellschaften anderer Staaten die Bedingungen des Einsatzes eines zentralen Transportmittels diktieren konnten, ist eben nur zu haben, indem die
35 europäischen Staaten in der gesamten Staatenwelt gegen die US-Firmen und deren Rückendeckung durch die US-Regierung für ihren Airbus “werben”. So ein Projekt ist also ganz unabhängig von der Frage der *Kapitalgröße* nicht allein mittels kapitalistischer Geschäftstüchtigkeit auf dem Großfliegermarkt zu etablieren. Die - längst feststehende - politische Rückendeckung durch die Bundesregierung wollte sich Reuter allerdings in Mark und Pfennig bestätigen lassen.

Neue Subventionen machen Daimler den Airbus schmackhaft

40 Inzwischen ist das Gerangel zwischen Daimler-Benz, MBB und den politischen Instanzen um die Konditionen der Übernahme beendet. Der Haushaltsausschuß des Bundestages hat - mit einer

grünen Gegenstimme und sozialdemokratisch-vornehmer Enthaltung - zusätzliche 4,26 Mrd. DM locker gemacht und im Gegenzug dafür von Daimler einige Zusagen erhalten. Die Milliarden sollen der Abdeckung von "Altlasten", d.h. bei Airbus Industries aufgelaufenen Verlusten, dienen und bis zum Jahre 2000 Wechselkursschwankungen bis zu einem Dollarkurs von DM 1,60 absichern - noch rechnen sich Flugzeuge nämlich in Amigeld. Das ist für Daimler mehr als recht und billig: Denn wenn die Bundesregierung nicht in der Lage ist, dafür zu sorgen, daß man Airbusse gegen DM verscherbeln kann, oder wenigstens für einen Dollarkurs, der die Preiskalkulationen des Airbus-Programms nicht durcheinanderbringt, dann soll sie gefälligst auch zahlen, was die Durchsetzung gegen die USA auf diesem Felde kostet.

5

10 Im Gegenzug hat der Haushaltsausschuß Daimler-Benz einige "Zusagen" abgehandelt, die den geschäftlichen Umgang mit den neuen Abteilungen des Daimler-Konzerns betreffen. Mit ihnen soll dem *Standpunkt* Rechnung getragen sein, daß die Milliarden, die der Staat sich die Neuordnung der LRI kosten läßt, letztlich auch im Sinne einer *Einsparung* von Haushaltsmitteln gut angelegt sind. Deswegen ist es kein Wunder, daß die Forderungen, die Daimler im Namen des Staatshaushalts aufgemacht wurden etwas absurd anmuten. Daimler-Benz verpflichtet sich,

15

- in die zukünftigen DB-MBB-Tochter "Deutsche Aerospace" das knowhow der Mutter einzubringen - was für Konzerne dieser Art völlig untypisch ist!
- Kosten für Forschung und Entwicklung, die bei der Muttergesellschaft anfallen, nicht auch noch bei der Tochter in Anschlag zu bringen, was einen ungeheuer großzügigen Verzicht aufs doppelte Kassieren darstellt!
- von sicheren, d.h. bereits feststehenden Gewinnen aus Rüstungsprojekten, die DB mit der Fusion automatisch mit "kassiert", 195 Millionen in die Tochtergesellschaft Airbus zu Rationalisierungszwecken zu stecken - ebenfalls eine Maßnahme, die einem Konzern nie von allein einfallen würde!
- aus den jährlichen Gewinnen in der Zukunft 15% als Sonderrücklage für "außerordentliche Verlustsituationen" zu bilden, was gleichfalls ein gänzlich aus der Art schlagendes Geschäftskalkül ist.

20

25

Man merkt diesen "Auflagen" das krampfhaft Bemühen an, die Daimlerschen Geschäftskalkulationen für das staatliche Interesse am Airbus-Erfolg in die Pflicht zu nehmen, ohne damit Daimler in irgendeiner Weise auf etwas zu verpflichten, das dem Gelingen des Geschäftskalküls im Wege stehen könnte - schließlich soll das ja gerade das Mittel sein, der neugeordneten LRI samt Airbus zum endgültigen Durchbruch zu verhelfen. Jenseits aller Kostenerwägungen steht ja der Beschluß, daß eine neue Aerospace plus Airbusprogramm sein *muß*, ebenso fest wie das Interesse, daß es die neue "industrielle Führerschaft" sein soll, die das anspruchsvolle Zukunftsprogramm der BRD zum *Erfolg* führt. Was das noch alles an Steuergeldern schlucken mag, ist ohnehin unentscheidbar; sicher ist nur, daß haushalterische Gesichtspunkte nur bedingte Relevanz haben, wo es doch gerade erst darum geht, das Projekt mit größtmöglichen Erfolgchancen in die Wege zu leiten...

30

35

40

Herausgekommen aus dem ganzen Hin und Her ist, daß Haushaltsexperten aller Parteien jetzt dem aufmerksamen deutschen Steuerzahler verantwortungsbewußt verkünden können, man habe

“betriebsegoistische” Anliegen von Daimler-Benz, “den gewinnbringenden militärischen Flugzeugbau zu behalten und den Steuerzahler alle Airbus-Verluste tragen zu lassen” (CDU/CSU-Haushaltsexperte Feindmann, Handelsblatt 1.11.88), durchkreuzt.

5 Insgesamt, so hat Bundeswirtschaftsminister Haussmann vorgerechnet, ergäben sich neue “Einsparungen” des Bundes in Höhe von 390 Mio. DM; so daß der Bund, rechnet man den Kaufpreis dazu, den DB für seine MBB-Anteile hinblättern wird, bis zum Jahre 2000 mindestens 3 Mrd. “gespart” haben will. Dies *muß* man auch den europäischen Partnern vorrechnen, damit sie gemäß der EG-Richtlinien die neuen Subventionen als Mittel zum Subventionsabbau verbuchen können und dies der Konkurrenz in Übersee mit reinem Gewissen vorrechnen können.

10 Als weitere, nicht eben unwichtige Zusage hat sich der Haushaltsausschuß explizit im Rahmen des Abkommens von DB bestätigen lassen,

“daß die vorgesehene Stärkung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie als wesentliche Voraussetzung für eine größere europäische Lösung der Luft- und Raumfahrtindustrie anzusehen ist” (SZ, 17.3.),

15 womit der parlamentarische Souverän unterstreicht, daß diese Fusion eben nicht eine Veranstaltung zur Bereicherung eines Privatunternehmens, sondern ein durch und durch nationales Vorhaben ist, und diesem auch alle Anstrengungen DBs zur “Stärkung” seines neuen Unternehmens dienen. Zu allem Überfluß hat sich DB schließlich auch noch verpflichtet, auch im “militärischen Produktionssektor” für Wettbewerbsfähigkeit zu sorgen. Also gibt es im neuen
20 Konzern viel zu tun - das nennt sich dann “neuer Schwung” oder “Herstellung von privatwirtschaftlicher Handlungsfähigkeit” (Reuter). In diesem Gewerbe hat DB genügend einschlägige Erfahrungen, und außerdem steht der zukünftigen Konzernleitung alle Welt mit entsprechend gutem Rat zur Seite:

25 “Nach Ansicht von Finanzvorstand Broschwitz und dem für Flugzeugfertigung zuständigen Vorstand Mehdorn ist bei MBB nur ein Kostensenkungspotential von 260 Mill. DM erzielbar. Dies werde durch höhere Auslastung der Airbuskapazitäten, aber auch durch die geplante Auftragsvergabe für die neuen Airbusprogramme A330/A340 in währungs- und lohnbegünstigte Länder wie USA, Korea oder Indien erreicht. Eine weitere
30 Kostenoptimierung soll auch durch die für den Herbst geplante neue Organisation der europäischen Airbus-Industrie erfolgen, an der MBB über die Deutsche Airbus zu 37,9% beteiligt ist.”(WK 21.7.1988).

Quer durch alle Parteien ist man sich jetzt schon sicher, daß der neue Konzern dem nationalen Luftfahrtarbeiter oder -angestellten auf jeden Fall einen ordentlichen Preis wert zu sein hat:

35 FDP-Grünbeck: “Die Airbus-Industrie hat keine Ahnung von Rationalisierung und vom Abspecken sozialer Leistungen”. So müsse man nicht “14 oder 15 Monatsgehälter an die Belegschaft zahlen, 13 reichen auch.” (NP 6.7.88)

SPD-Wedemeyer: “Natürlich bedeutet Fusion auch Rationalisierung und damit eventuell den Verlust von Arbeitsplätzen.” (WK 9.8.1988)

40 Die FR faßt zusammen: “Die nach der Fusion zwangsläufig einsetzende Rationalisierung dürfte 10000 bis 15000 Jobs verschwinden lassen... Für Reuter macht der MBB-Einstieg nur Sinn, wenn

er Synergie-Effekte konsequent ausnutzen und die auch von CSU-Riedl entdeckten “Doppelungen” in der bundesdeutschen Aerospace-Branche wegputzen kann.”

Der hat beim Airbus darüber hinaus noch ein anderes “Einsparpotential” entdeckt und mit den Franzosen einen Streit darüber angefangen, ob nicht die Endfertigungslinie für den neuen Airbus von Toulouse nach Ingolstadt oder Hamburg verlegt werden sollte. So schlägt man nämlich bei der “Stärkung” unserer LRI zwei Fliegen mit einer Klappe:

“Für den Bonner Luftfahrtkoordinator Riedl kommt es entscheidend darauf an, die in der deutschen Luftfahrtindustrie vorhandenen Produktionskapazitäten längerfristig durch den Aufbau einer deutschen Endmontagelinie für den A310 zu sichern.” (SZ)

Kooperation hin, Kooperation her, auf jeden Fall muß in Deutschland auch eine Endmontagelinie sein, damit man auch mal für die Produktion eines rein *deutschen* Großflugzeugs gewappnet ist. Und was den prognostizierten “Einspareffekt” von 60 Mio. DM angeht, wird Daimler auch hier sicherlich das Seinige dazu tun, um Herrn Riedl nicht zu enttäuschen ebensowenig wie dessen Kollegen aus FDP und SPD.

Die Beschwerden der USA

können nicht ausbleiben. Sie machen sich offiziell fest an den Airbus-Subventionen, die nach USA-Auffassung gegen die GATT-Vereinbarungen verstoßen. Gedroht wird mit einer Klage vorm GATT und mit Einfuhrzöllen auf den Airbus. Das Ausmaß, in dem Airbus Industrie den US-Firmen inzwischen ihren Absatz bestreitet, ist den USA selbstverständlich ein Ärgernis; daß dies nur aufgrund ungerechtfertigter, politisch hergestellter Wettbewerbsbedingungen zustande gekommen sein kann, versteht sich für sie da von selbst - womit sie in diesem Fall auch gar nicht schief liegen. Gerade deshalb erschöpft sich die USA-Beschwerde im Falle Airbus aber nicht darin, einen Streit um das Recht auf “Märkte” anzuzetteln. Die Beschwerden der USA gelten zugleich dem europäischen Anspruch, sich in der gesamten Sphäre der LRI in Zukunft mit den USA messen zu wollen - mit allen ökonomischen, politischen und militärischen Perspektiven, die sich die zuständigen Politiker ausmalen mögen. Insofern hätte ein “Handelskrieg”, an der Frage des Airbus ausgelöst, auch eine etwas andere Wucht als ein Streit um Einfuhrzölle für Spaghetti oder auch für Stahl. Hier steht etwas grundsätzlicher die Frage zur Debatte, wessen Freiheit wie weit gilt: nicht nur die des jeweiligen US- oder Euro-Kapitals, sondern die Freiheit der zuständigen Staaten selbst in “Luft” und “Raum”. Und die Raumfahrt ist ja immerhin die Sphäre, in der Reagan den USA - und zwar diesen allein! - jene qualitativ neue Form der Überlegenheit über das Atomwaffenarsenal der UdSSR verschaffen wollte, für das das Kürzel SDI steht. Daß Bush an dem Konzept irgendetwas zu ändern gedenkt, ist nicht bekannt.

Wozu braucht die BRD also einen militärisch-industriellen Komplex?

Sie braucht ihn, weil sie beschlossen hat, daß ihre Souveränität ohne eine adäquate Ausstattung mit den neuesten und effektivsten Souveränitätsmitteln in Luft und Raum nicht mehr auskommt.

Sie braucht ihn, weil nur so gewährleistet ist, daß sie in Europa die Führerschaft in der LRI erobert.

Sie braucht ihn, weil die Erfolge ihrer imperialistischen Mittelmachtpolitik auf den Welt bewirkt haben, daß sie ihn sich jetzt leisten kann.

Sie braucht ihn, weil sie sich nicht mehr länger von den USA vorschreiben lassen will, wessen nationale Interessen bei der Ausgestaltung der Feindschaft gegen den Osten letzte Geltung haben.

5 Sie braucht ihn, um der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie jene Wucht verleihen zu helfen, die sie als Konkurrenz gegenüber den USA nötig hat.

Sie braucht ihn, weil eine (deutsch geführte) europäische Kooperation in der LRI imstande sein soll, die ökonomische Konkurrenz zur Weltmacht durch ein Konkurrenz in der Waffenfrage zu ergänzen.

10 Sie braucht ihn also, weil das deutsche euro-imperialistische Ideal einer dritten Weltmacht ohne die militärische Ebenbürtigkeit mit den USA nicht wahr wird.