

## **Große Anfrage**

**der Abgeordneten Frau Vennegerts, Sellin, Hoss und der Fraktion DIE GRÜNEN**

### **Beteiligung von Daimler-Benz an Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) – I –**

- hier:**
- I. Industriepolitische Bedeutung**
  - II. Konzernmacht und demokratische Verfassung**
  - III. Die Airbus-Subvention**

Die von der Bundesregierung mit Nachdruck betriebene Beteiligung von Daimler-Benz an MBB wird in weiten Teilen der Öffentlichkeit, vom streng marktwirtschaftlich ausgerichteten Mittelständler bis zum radikalen Pazifisten, abgelehnt. Sollte es zu der Beteiligung kommen, würde das größte Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland zum dominierenden Rüstungsproduzenten; die bundesdeutsche Luft- und Raumfahrtindustrie wäre mit dem Daimler-Benz-Konzern nahezu identisch.

Einige betriebswirtschaftliche Kennziffern des Daimler-Benz-Konzerns belegen, welche enorme ökonomische Macht dieses Unternehmen bereits heute besitzt. Es ist aus der Geschichte hinlänglich bekannt, daß ökonomische Dominanz allemal auch politische Macht bedeutet. Die „privatwirtschaftlichen“ Entscheidungen solcher Konzerne sind für ganze Branchen, für Kommunen und Bundesländer, für kleine und mittlere Zulieferer, für Beschäftigte sowie für Umwelt und Natur oft wichtiger als politische Beschlüsse. Die geplante Fusion stellt einen weiteren Schritt zur Schaffung eines „Staat im Staate“ dar.

#### *I. Die industriepolitische Bedeutung der Beteiligung von Daimler-Benz an MBB*

1987 beschäftigte der Daimler-Benz-Konzern rund 326 000 Arbeitnehmer/innen und erzielte einen Umsatz von 67,5 Mrd. DM. Damit lag der Konzern an der Spitze der hundert größten Unternehmen in der Bundesrepublik Deutschland und an vierter Stelle der hundert größten Unternehmen in der EG. Mit 3,13 Mrd. DM Steuern vom Einkommen, Ertrag und Vermögen war er der größte Steuerzahler der Bundesrepublik Deutschland. Das zweitgrößte Unternehmen, der Hoechst-Konzern, führte mit 1,58 Mrd. DM nur halb soviel ab.

Eine Beteiligung des Daimler-Benz-Konzerns an MBB würde die Spitzenposition noch verstärken: der Umsatz läge bei rund 73 Mrd. DM und die Zahl der Beschäftigten stiege auf rund 365 000.

Bei einem Cash-Flow von 7,272 Mrd. DM und ein Ergebnis vor Steuern von 5,297 Mrd. DM erzielte der Daimler-Benz-Konzern 1987 einen Jahresüberschuß nach Steuern von 1,782 Mrd. DM und lag damit in der Spitzengruppe der profitabelsten Unternehmen. Für die 326 288 Beschäftigten wird ein Beitrag zur Sozial- und Rentenversicherung von 4,249 Mrd. DM geleistet, die zudem auf ihre Einkommen Lohn- und Einkommensteuer zahlen.

## *II. Konzernmacht und demokratische Verfassung*

Steueraufkommen und Arbeitsplätze haben für die Bundesrepublik Deutschland insgesamt, mehr noch für die betroffenen Bundesländer und Kommunen eine außerordentlich hohe finanz-, wirtschafts- und beschäftigungspolitische Bedeutung. Der Beitrag zum Bruttosozialprodukt der Bundesrepublik Deutschland macht, bei rechnerischem Einschluß von MBB, beinahe 4 % aus.

Die Vormachtstellung von Daimler Benz wird noch deutlicher, wenn die regionale Abhängigkeit einzelner Kommunen bzw. Bundesländer berücksichtigt wird. Z. B. sind im Daimler-Benz-Werk in Bremen 12 200 Personen direkt beschäftigt, zu denen nochmals über 9 000 aus dem Zulieferbereich gerechnet werden müssen. Zählt man dann noch die rund 5 000 Arbeitnehmer/innen bei MBB-Bremen hinzu, so läge im Falle einer Fusion der Beschäftigtenanteil von Daimler-Benz in Bremen bei rund 20 % aller Industriebeschäftigten.

Daß die Bundesregierung eine Fusion befürwortet und aktiv betreibt, die klar gegen das „Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen“ verstößt, ist ein einmaliger Vorgang, den „DIE ZEIT“ zutreffend als „Marktwirtschaft pervers“ bewertet hat. Das in Sonntagsreden so hoch gehaltene „Grundgesetz der Marktwirtschaft“ soll offenbar im Falle Daimler-Benz-MBB nicht gelten.

Die kleinen und mittelständischen Unternehmen sind durch die vorgesehene Fusion gleich in doppelter Weise negativ betroffen. Die annähernd 30 000 Zulieferbetriebe des Daimler-Benz-Konzerns werden sich nach einem Zusammengehen mit MBB einem noch mächtigeren Konzern gegenüber sehen, der durch seine Verhandlungsmacht die Geschäftsbedingungen nach Belieben diktieren kann.

Der gesamte mittelständische Bereich wird schließlich dadurch benachteiligt, daß einem einzigen Großunternehmen auf Jahre hinaus Subventionen in Milliardenhöhe gewährt werden sollen, während gleichzeitig die Programme zur Förderung von klein- und mittelständischen Unternehmen zusammengestrichen werden.

### III. *Die Airbus-Subventionen als „Betthupferl“ für den Daimler-Benz-Konzern*

Seit annähernd 20 Jahren wird der Airbus aus Bundes- und Landesmitteln alimentiert. Und seit 20 Jahren wird von dem hauptbeteiligten Unternehmen in der Bundesrepublik Deutschland – MBB – behauptet, daß in Bälde mit einer Verringerung der Bundeszuschüsse gerechnet werden könne.

Selbst von ansonsten wohlmeinenden Kritikern wird der Airbus inzwischen als „fliegendes Milliardengrab“ bezeichnet. Maßgeblich zu diesem Bild beigetragen hat die völlig unzureichende innerbetriebliche Organisation bei Airbus Industries: Die in Airbus Industries lose zusammengeschlossenen Unternehmen wissen nicht, zu welchen Kosten der jeweilige Partner produziert. Es besteht auch gar kein Anreiz für Airbus Industries, dieser Frage besonders nachzugehen. Airbus Industries hat die vertragliche Zusicherung, daß die vom Bund gewährten Kredite und Zuschüsse erst bei Erreichen der Gewinnschwelle zurückgezahlt werden müssen. Die bis zu jenem fernen Zeitpunkt aufgelaufenen Vorschüsse müssen auch nicht, wie sonst üblich, verzinst werden. Der Anreiz, aus der Verlustzone herauszukommen, wird daher nicht sonderlich groß sein.

Was den vorgesehenen Airbus-Subventionen noch zusätzliche Brisanz verleiht, ist die Tatsache, daß sie einem der reichsten Konzerne der Bundesrepublik Deutschland quasi als „Betthupferl“ gewährt werden sollen. Während die Bundesregierung ansonsten nicht müde wird, die – angeblich – leeren Haushaltskassen zu beklagen, sollen gleichzeitig Verpflichtungen in Höhe zweistelliger Milliardenbeträge festgeschrieben werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

#### I. *Industriepolitische Bedeutung der Beteiligung von Daimler-Benz an MBB*

1. Welche Vorteile sieht die Bundesregierung im Falle des Entstehens eines einheitlichen bundesdeutschen Luft- und Raumfahrtkonzerns? Hat die Bundesregierung für die bundesdeutschen Luft- und Raumfahrtkapazitäten die Option einer westeuropäischen Kooperation geprüft? Welche Vor- und Nachteile sieht sie darin?
2. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß eine Beteiligung der Daimler-Benz AG an der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) eine geeignete Form der Vorbereitung der bundesdeutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (LRI) auf einen zukünftigen westeuropäischen Binnenmarkt darstellen würde, und wenn ja, warum ist diese Beteiligung den luft- und raumfahrtpolitischen Zielen der Bundesregierung dienlicher als
  - eine Beteiligung anderer bundesdeutscher Konzerne an MBB,
  - eine transnationale Kooperation anderer Luft- und Raumfahrtunternehmen in Westeuropa,

die die Konkurrenz der bundesdeutschen Luft- und Raumfahrtfirmen untereinander bestehen läßt?

3. Welche Form der Beteiligung der Daimler-Benz AG an MBB strebt die Bundesregierung in welchem Umfang und mit welcher zukünftigen Rolle der Bundesländer als Anteilseigner an MBB

- kurzfristig,
- mittelfristig und
- langfristig

an, und wie begründet sie dieses Streben? Welche direkten und indirekten Forderungen hat Daimler-Benz zur Voraussetzung seiner Beteiligung an MBB gemacht, und welche dieser Forderungen ist die Bundesregierung geneigt zu erfüllen?

4. Bei der Dornier GmbH bestand bis zur letzten Rücklagenerhöhung ein Vertrag, nach dem die Familieneigentümer trotz eines über 65 prozentigen Anteils von Daimler-Benz ein der Sperrminorität vergleichbares Veto- und Mitspracherecht innehatten.

Strebt die Bundesregierung eine vergleichbare vertragliche Regelung bei Beteiligung von Daimler Benz an MBB an oder will die Bundesregierung andere Maßnahmen ergreifen, um den Einfluß der Landesgesellschafter bzw. der öffentlichen Hand auf das Unternehmen MBB zu bewahren, welches zu 80 % öffentliche Aufträge erhält, und wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?

5. Die rege Betriebsamkeit der Bundesregierung zur Zusammenlegung von Daimler-Benz und MBB wird von seiten der Bundesregierung unter anderem damit gerechtfertigt, daß dies „besondere Synergien“ verspreche.

Welche Synergieeffekte traten bislang bei den Übernahmen von MTU, Dornier und AEG durch Daimler-Benz auf, warum sollen die Effekte höher liegen bei einer Beteiligung an MBB, in welchen Technologiefeldern sollen die Synergien liegen, und welche konkreten Belege hat die Bundesregierung für ihre Einschätzung?

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Situation der bundesdeutschen Luft- und Raumfahrtindustrie und deren Konkurrenz- bzw. Leistungsfähigkeit im Vergleich zu den Industrien in Frankreich, Großbritannien, Spanien und Italien in den Bereichen Systemmanagement, Zellenbau, Triebwerksbau und Ausrüstungsindustrie/Avionik? Ist der Bundesregierung bekannt, wie die oben genannten Staaten die nationale Luft- und Raumfahrtindustrie fördern, und wenn ja, in welcher Höhe? Wie beurteilt die Bundesregierung das Verhältnis finanzieller staatlicher Aufwendungen im westeuropäischen Vergleich zu den an bundesrepublikanische Unternehmen vergebenen Technologieanteilen.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die den bundesdeutschen Firmen zugewiesenen Leistungspakete im Rahmen bedeuten-

der Kooperationsprojekte der westeuropäischen Luft- und Raumfahrtindustrien unter technologiepolitischen Gesichtspunkten im Hinblick auf die Projekte

- Airbus 300/310,
- Airbus 320,
- Airbus 330/340,
- Alpha Jet,
- MRCA/TORNADO,
- Jäger 90,
- HERMES,
- COLUMBUS,
- ARIANE,
- TV Sat,
- Panzerabwehrraketenprojekte Milan, Hot, Pars,
- PAH-2,
- Flugkörperprojekte wie Roland, ANS etc?

Welche Technologiefelder hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang für besonders wichtig und zukunftssträftig?

## *II. Konzernmacht und demokratische Verfassung*

8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß das durch MBB gestärkte ökonomische Gewicht des Daimler-Benz-Konzerns dessen ökonomische und politische Interessen verstärkte Durchsetzungskraft verleihen würde, und wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Äußerungen des Präsidenten des Bundeskartellamtes, für den bereits die Übernahme von AEG durch Daimler-Benz eine Gefahr für die demokratische Verfassung bedeutete, „weil sie nicht mehr regierbar sind, sondern selbst die Regierung übernehmen... weil diese Unternehmen einen großen Teil der Steuern bezahlen und der Arbeitsplätze stellen und mit ihren riesigen Investitionsvolumen die Industriepolitik bestimmen“?

9. Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung die demokratisch gewählten Vertreter/innen in Gemeinden, Ländern und im Bund eine eigenständige Technologie-, Umweltschutz- und Arbeitsmarktpolitik betreiben, wenn die Fusion von Daimler-Benz mit MBB z. B. in Bremen dazu führt, daß dieser Gigant .... % aller Industriebeschäftigten auf sich vereinigt und mit ... % der größte Steuerzahler am Ort ist?
10. Sowohl das Bundeskartellamt als auch der Vorsitzende der Monopolkommission haben bereits angekündigt, daß sie einem Beteiligungserwerb von Daimler-Benz an MBB in der geplanten Größenordnung nicht zustimmen wollen.

Wie beurteilt die Bundesregierung diese Äußerungen? Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, daß ohne Ministererlaubnis eine Beteiligung an MBB aufgrund des Gesetzes

gegen Wettbewerbsbeschränkung nicht zulässig ist? Wenn ja, worin liegt nach Auffassung der Bundesregierung das allgemeinpolitische Interesse, das eine Ministererlaubnis rechtfertigen würde, und steht derartigen Überlegungen nicht das allgemeinpolitische Interesse an der Entwicklung ziviler, arbeitsplatzintensiver und natur- und ressourcenschonender Produktionsstrukturen in der Bundesrepublik Deutschland entgegen? Unter welchen Bedingungen könnte sich die Bundesregierung vorstellen, eine Ministererlaubnis zu erteilen?

11. Verschiedene Beschlüsse der Bundesregierung zur Durchführung von Weltraumprojekten und verschiedener Rüstungsbeschaffungen wurden dahin gehend interpretiert, daß dadurch „eine für die finanzielle Ausstattung der Tochtergesellschaft ausreichende Kapitalerhöhung bei MBB möglich wird“.

Stimmt die Bundesregierung der zitierten Auffassung zu, daß offenbar zahlreiche Projekte nur zur Finanzierung der Beteiligung Daimler-Benz – MB dienen sollen und keinen eigentlichen Forschungs- oder Verteidigungszweck haben?

12. Der Bundesminister für Wirtschaft verhandelt nach eigenen Aussagen seit über drei Jahren im Auftrag der Bundesregierung mit Unternehmen über eine Beteiligung an MBB.

Wie vereinbart sich dieses Verhalten mit der von der Bundesregierung so geschätzten Privatinitiative und dem freien Unternehmertum? Hat die Bundesregierung auch im Fall von Rheinhausen oder anderer, von der Schließung bedrohter Werke mit finanzstarken Unternehmen über Jahre hinweg verhandelt, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

#### *Subventionen*

13. Industrieseitig wird angenommen, daß der Weltluftfahrtmarkt zwischen 4 % und 6 % pro Jahr wächst und der gesamte Markt bis zum Jahr 2005 zwischen 400 und 500 Mrd. Dollar beträgt. Der Luftfahrtmarkt müßte also geradezu eine „Goldgrube“ für anlagebereite Industrie- und Finanzunternehmen sein.

Teilt die Bundesregierung diese Einschätzung? Wenn ja, wie ist es unter diesen Umständen, bei Zugrundelegung der „marktwirtschaftlich“ ausgerichteten Wirtschaftspolitik der Bundesregierung, zu rechtfertigen, daß in der Bundesrepublik Deutschland seit Jahrzehnten erhebliche staatliche Subventionen gewährt werden mußten und – insbesondere – auch künftig gewährt werden sollen? Widerspricht es nicht den ordnungspolitischen Vorstellungen der Bundesregierung, die „kreativen Unternehmen“ mittels staatlicher Subventionen zu „bevormunden“, anstatt auf deren „schöpferisch-innovatives“ Potential zu vertrauen?

14. Seit Jahren propagiert die Bundesregierung den Abbau von Subventionen. Bundeswirtschaftsminister Dr. Bangemann hat im Mai dieses Jahres gegenüber der französischen Regierung eine Subvention an den staatlichen Automobilkonzern Renault durch Schuldenerlaß heftig kritisiert.

Hält die Bundesregierung es jetzt für angemessen, daß der Einstieg des größten privaten Konzerns der Bundesrepublik Deutschland durch eine Subvention vergleichbarer Größenordnung versüßt wird? Hielte die Bundesregierung es nicht umgekehrt für angebracht, daß gesetzliche Maßnahmen ergriffen werden, um zu verhindern, daß unter dem Postulat der Gleichbehandlung aller Unternehmen durch das Steuerrecht und die Subventionspolitik faktisch eine Ungleichbehandlung großen Stils praktiziert wird? Welche rechtlichen Maßnahmen könnten dazu ergriffen werden?

15. Beim Erwerb und der Konsolidierung von Tochtergesellschaften kann die Daimler-Benz AG auf das bewertungsrechtliche Schachtelprivileg (§ 102 Abs. 1 Bewertungsgesetz) und das gewerbesteuerliche Schachtelprivileg (§ 9 Nr. 2a Gewerbesteuer-gesetz) zurückgreifen. Die Monopolkommission hat bereits in ihrem Gutachten 1980/81 am Beispiel der Mercedes Automobil Holding nachgewiesen, daß diese steuerrechtlichen Privilegien konzentrationsfördernde Wirkung haben.

Kann die Bundesregierung bestätigen, daß dieses Recht, dessen konzentrationsfördernde Tendenz durch das Steuerentlastungsgesetz von 1984 noch erhöht wurde, im Falle einer Daimler-Benz-Beteiligung an MBB zur Anwendung gelangt und ein Teil der Erträge aus Beteiligungen nicht versteuert werden muß? Wie hoch schätzt die Bundesregierung die damit verbundenen Steuermindereinnahmen ein? Wie erklärt die Bundesregierung den Widerspruch ihrer Politik zu den Empfehlungen der Monopolkommission?

16. Die hohe Liquidität, der Grad der Selbstfinanzierung und die hohen stillen Reserven von Daimler-Benz deuten darauf hin, daß der Konzern bilanzpolitisch einer weitgehenden Gewinnthesaurierung folgt. Diese Politik wurde von der Monopolkommission in ihrem 7. Hauptgutachten 1988/89 kritisiert, weil sie konzentrationsfördernd wirke:

1. dränge das überschüssige Kapital zur Wiederanlage und erhöhe insofern den Verflechtungsgrad der Volkswirtschaft;
2. lasse die Selbstfinanzierung firmeninterne Kapitalmärkte entstehen, die die Marktzutrittsschranken für neu an den Kapitalmarkt tretende Unternehmen erhöhen und
3. entzögen sich die Unternehmen selber dem Marktzwang der Neuemissionen und wären von daher auch in ihren strukturpolitischen Entscheidungen und Wirkungen keiner Kontrolle durch den Markt unterworfen (Tzf. 806 ff.).

Welche Position bezieht die Bundesregierung zu diesen Ausführungen? Warum unterstützt die Bundesregierung, die dem Bekenntnis zu mehr Markt so große Bedeutung beimißt, die konzentrationsfördernden Tendenzen der Gewinnverwendungspolitik?

Die Monopolkommission schlägt eine verstärkte Einflußnahme auf die Gewinnverwendung durch die Anteilseigner vor.

Wie steht die Bundesregierung zu diesem Vorschlag? Welche anderen Maßnahmen zur Beeinflussung der Gewinnverwendung hält sie für geboten? Wie will die Bundesregierung das Problem einer volkswirtschaftlich nachteiligen Gewinnverwendung behandeln?

#### *Mittelstand*

17. Hat die Bundesregierung eine Stellungnahme der mittelständischen Zulieferer des Daimler-Benz-Konzerns bzw. des MBB-Konzerns oder von Mittelstandsvereinigungen zur geplanten Beteiligung eingeholt? Wie ggf. lauten diese?

18. Welche Finanzmittel hat die Bundesregierung zur Förderung des Mittelstandes bereitgestellt, von 1980 bis 1988 jährlich und Gesamtsumme?

Welche Mittel sind in der mittelfristigen Finanzplanung dafür eingestellt?

19. Im September 1988 wies die Mittelstandsvereinigung der CDU/CSU in Bonn darauf hin, daß die Marktmacht der Großabnehmer aus der Automobilindustrie und anderen Industriezweigen gegenüber den mittelständischen Zulieferern so groß geworden ist, daß sie ein erhebliches „Diskriminierungspotential“ darstelle. Dieses werde auch ausgeschöpft.

Teilt die Bundesregierung diese Einschätzung? Was hält die Bundesregierung von der Forderung des Leiters des Mittelstandsinstituts Niedersachsen nach einer Ausdehnung des Diskriminierungsverbots auf die Zulieferdiskriminierung? Wie könnte die Begrenzung des Diskriminierungspotentials bei dem auch zukünftig hauptsächlich im Automobilsektor tätigen Daimler-Benz-Konzerns aussehen?

20. Offenbar hat die Bundesregierung Daimler-Benz zugesagt, (teilweise) die Währungsrisiken zu übernehmen (Vgl. Frage 16).

Wie erklärt die Bundesregierung diese Garantie für einen der reichsten Konzerne der Bundesrepublik Deutschland, wenn doch kleinere und mittlere Unternehmen, beispielsweise aus dem Maschinenbau, ebenfalls in hohem Maße in den Dollarraum exportieren und das Kursrisiko alleine tragen müssen? Warum findet das Argument der Gleichbehandlung, auf die sich die Bundesregierung bei den Subventionen beruft, hier keine Anwendung?

Kleine und mittlere Unternehmen sind nicht oder nicht im selben Umfang in der Lage, eine Kurssicherungspolitik durch hedging, swaps und vergleichbare Finanztechniken zu verfolgen.

Müßten diese Unternehmen dann nicht viel eher gefördert werden, um die mit den Wechselkursschwankungen verbundenen Risiken ausgleichen zu können? Teilt die Bundesregierung die Auffassung und wenn nicht, wie begründet sie ihre abweichende Haltung, daß die Politik der Bundesregierung

gegenüber Daimler-Benz, die im wesentlichen durch Großunternehmen verursachte extreme Exportlastigkeit der bundesdeutschen Wirtschaft weiter verstärkt?

#### *Europäischer Binnenmarkt*

21. Zur Vorbereitung des „Europäischen Binnenmarktes“ wird unter Beteiligung der Bundesregierung an einer Europäischen Fusionskontrolle gearbeitet, welche laut Staatssekretär Dr. Schlecht, Bundesministerium für Wirtschaft, nur annehmbar sei, wenn gewisse Mindestanforderungen, vor allem der Schutz des Wettbewerbs vor Marktvermachtung, erfüllt werden. Im Handelsblatt vom 5. September 1988 führt er dazu aus:

„Worauf es uns ankommt, ist, das Spannungsverhältnis zwischen Wettbewerbs- und Industriepolitik im Prinzip zugunsten der ersteren zu entscheiden und eine Fusion gegebenenfalls auch dann zu untersagen, wenn sie effizienzsteigernd für die Unternehmen ist. Die gesamtwirtschaftliche Effizienz ist nur über funktionsfähige Wettbewerbsstrukturen zu garantieren.“

Wie ist das aktive Bemühen der Bundesregierung um die Beteiligung von Daimler-Benz an MBB vor dem Hintergrund dieser Aussage zu sehen? Betrachtet die Bundesregierung die Marktvermachtung im Rüstungsbereich, in den wesentlichsten Teilen der Luft- und Raumfahrtindustrie und den mit der Stärkung des Finanzkonzerns Daimler-Benz verbundenen Anstieg der allgemeinen Konzentration in der Wirtschaft etwa als Beitrag zu funktionsfähigen Wettbewerbsstrukturen? Fürchtet die Bundesregierung nicht in den Beratungen der EG-Kommission zur Europäischen Fusionskontrolle um ihre „Glaubwürdigkeit“, wenn ihre Taten ihren Worten so auffallend widersprechen? Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Aussage des Präsidenten des Bundeskartellamtes:

„Wenn wir durch das Zusammenbasteln nationaler Champions den Wettbewerb innerhalb Europas lähmen... ist ein Leistungsabfall Europas programmiert.“?

22. Die Beteiligung von Daimler-Benz an MBB wird unter anderem auch damit begründet, daß es schließlich nicht um „Provinzialismus“, sondern um die Schaffung einer „europäischen Boeing“ gehe, also um eine übergreifende europäische Strategie.

Teilt die Bundesregierung die Ansicht des Staatssekretärs Dr. Schlecht (Referat gehalten auf der Internationalen Kartellrechtskonferenz am 27./28. Juni 1988 in Berlin), daß im Rahmen der bundesdeutschen Fusionskontrolle der Auslandswettbewerb bei der Prüfung der Wettbewerbsintensität erfaßbar ist und gewürdigt werden kann, ohne daß der räumlich relevante Markt begrifflich erweitert werden müßte? Sollte die Bundesregierung dieser Position zustimmen, wie erklärt sie dann den Hinweis auf den europäischen und internationalen Wettbewerb als Gegenargument gegen den Hinweis auf nationale Marktvermachtung? Welche Rolle spielt dieses

Argument in den gegenwärtigen Verhandlungen und im Hinblick auf eine eventuelle Ministererlaubnis?

### *III. Airbus-Subvention*

23. Wie viele Bestellungen, wie viele Optionen liegen für die Modelle der Airbus-Flugzeuge vor, wie verteilen sich die Lieferungen jährlich auf die Jahre bis 1995, und sind in den Angaben die 100 Airbus-Flugzeuge enthalten, auf deren Auftragsvergabe die amerikanische Fluggesellschaft United Airlines laut „Süddeutsche Zeitung“ vom 1./2. Oktober 1988 verzichtet hat?
24. Stimmen Pressemitteilungen, daß das Bundesministerium für Wirtschaft davon ausgeht, Airbus Industries könne in den neunziger Jahren einen Marktanteil von 30 % aller Zivilflugzeuge erreichen, wie kommt es zu dieser Schätzung von 30 %, welche nachprüfbaren Tatsachen hat die Bundesregierung zugrunde gelegt, und welche Annahmen wurden bei der Perspektivplanung gemacht?
25. In welchem Umfang sind seit Beginn des Airbus-Vorhabens Mittel von seiten der Bundesregierung zur Verfügung gestellt bzw. auf Einnahmen verzichtet worden
- a) als direkte Zuwendungen (z. B. Entwicklungsförderung, Serienfinanzierung, Absatzförderung usw.),
  - b) als indirekte Zuwendungen (z. B. in Form des Verzichtes auf Steuern und Abgaben, der Vergünstigung von Krediten gegenüber den marktüblichen, Bürgschaften u. ä.)?

In einem Vertrag mit der Deutschen Airbus Industrie von 1983 hat die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den BMWi die Rückzahlung von Bundeszuschüssen bis Programmplanende zinslos gestundet.

Wie hoch sind in diesem Zusammenhang die vom Bund zu tragenden Zinsverluste? Welche weiteren Ansprüche des Bundes gegenüber der Airbus Industrie sind seit 1982 gestundet bzw. auf welche ist ganz verzichtet worden (jeweils unterteilt nach Zweck und Betrag)?

26. Der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung hat berechnet, daß die von der Bundesregierung bisher insgesamt beschlossenen finanziellen Hilfen für den Airbus sich auf rund 11 Mrd. DM belaufen (JG 1987/88, S. 200).

Betrachtet die Bundesregierung diese Rechnung als korrekt und erschöpfend oder müßten noch weitere Zahlungen, Mindereinnahmen oder Zinsverbilligungen berücksichtigt werden?

27. Mit welchem finanziellen Volumen hat sich MBB bislang an der Finanzierung der Airbus-Flugzeuge beteiligt?

Wie hoch waren die Aufwendungen der anderen europäischen Privatunternehmen, die an der Airbus Industrie beteiligt sind?

Wieviel Mittel wandten die europäischen, an dem Airbus-Projekt partizipierenden Regierungen auf?

Wie bewertet die Bundesregierung das Verhältnis privater und öffentlicher Finanzmittelaufwand?

28. In welcher Höhe bestehen aufgrund von Zusagen und Beschlüssen seitens der Bundesregierung finanzielle Verpflichtungen für das Airbus-Projekt bis zum Jahre 1994, welche weiteren Verpflichtungen bestehen über 1994 hinaus, wie gliedern sich diese Verpflichtungen (sofern es sich um direkte Zuwendungen handelt) auf, und rechnet die Bundesregierung mit Mindereinnahmen infolge indirekter Zuwendungen? Treffen insbesondere Meldungen zu, wonach der Bundesregierung ein Expertengutachten vorliegt, das für die kommenden Jahre die bundesdeutschen Gesamtverpflichtungen für den Airbus auf über 10 Mrd. DM schätzt? Kann die Bundesregierung diesen Betrag bestätigen?

29. Die Bundesregierung behauptet, es sei ihr „langfristiges Ziel“ das Airbus-Programm in die volle industrielle Eigenverantwortung zu überführen. Was heißt in diesem Zusammenhang „langfristiges Ziel“? Für welchen Zeitraum will sich die Bundesregierung direkt oder indirekt an dem Unternehmen beteiligen, das künftig die bundesdeutschen Anteile an Airbus-Industries halten soll? Decken sich die langfristigen Vorstellungen der Bundesregierung mit denen der Industrie? Wie bewertet die Bundesregierung insbesondere die Äußerungen des MBB-Vorstandsvorsitzenden: „Die Airbus-Mittel gab es bisher aber nur scheibchenweise. Es gab keine langfristige Perspektive, bei der wir sagen konnten: bis zum Ende dieses Jahrhunderts ist das Thema Airbus in trockenen Tüchern.“?

30. Für die Finanzierung von Airbus-„Altlasten“ hat die Bundesregierung jüngst 1,9 Mrd. DM eingeplant, wobei noch offen ist, ob damit das Dollarkurs-Risiko vollständig abgedeckt werden kann.

Wie verändert sich die Höhe der „Altlasten“, wenn ein mittlerer Dollarkurs von 1,70 DM zugrunde gelegt wird, wie, wenn die Basis ein Kurs von 1,60 DM ist, und stimmen Berichte der „ZEIT“ (Nr. 40 vom 30. September 1988), daß die Bundesregierung bei einer Beteiligung von Daimler-Benz an MBB bereit ist, die Währungsrisiken für den Airbus bis zum Dollarkurs von 1,60 Mark bis zum Jahr 2000 zu übernehmen? Falls die Meldung der „ZEIT“ nicht stimmen sollte, bis zu welcher Höhe ist die Bundesregierung bereit, das Wechselkursrisiko für den Airbus bis 1994, über das Jahr 1994 hinaus und bis zu welchem Jahr zu übernehmen? Wie verändert sich darüber hinaus die Höhe der „Altlasten“, wenn die Bestellung/Option von beispielsweise 100 A-320-Flugzeugen storniert wird?

31. Nach Schätzungen der englischen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Coopers und Lybrand sind künftig für jeden der bis zum Jahr 2000 auszuliefernden Airbusse ca. 18,5 Mio. DM an Subventionen erforderlich.

Kann die Bundesregierung diese Annahme bestätigen oder welche anderen Prognosen setzt sie an deren Stelle? Wie vereinbart sich die Dauersubventionierung mit ihrem Verständnis von marktwirtschaftlichem Wettbewerb?

32. Wird die Beteiligung von privaten Unternehmen an MBB von der Bundesregierung auch wegen des zukünftigen Kapitalbedarfs für das Airbus-Programm befürwortet? Falls ja, welche Anstrengungen hat MBB bzw. haben seine derzeitigen Gesellschafter nachweislich bislang unternommen, um Kapital am Kapitalmarkt für das Airbus-Programm aufzunehmen? Wurde eine Umwandlung von MBB in eine Aktiengesellschaft und der Gang an die Börse zwecks zusätzlicher Kapitalbeschaffung in Betracht gezogen? Sind der Bundesregierung die folgenden Äußerungen des MBB-Vorstandsvorsitzenden bekannt: „Die gegenwärtigen Gesellschafter haben bisher nicht darüber nachgedacht, das Unternehmen an die Börse zu führen.“ Wie rechtfertigt die Bundesregierung ihre langfristig betriebene „Beteiligungsmakelei“ angesichts dieser Versäumnisse? Welche zusätzlichen Alternativen (neben der Daimler-Benz-Beteiligung und der Umwandlung von MBB in eine Aktiengesellschaft) hat die Bundesregierung erwogen, und wie würden die finanziellen Belastungen des Steuerzahlers bei diesen Alternativmodellen aussehen?

33. Nach eigenem Bekunden der Bundesregierung führten Verhandlungen mit in Frage kommenden neuen Gesellschaftern bei MBB zu keinem Ergebnis.

Wie vereinbart sich diese Tatsache mit den angeblich so guten Marktaussichten und Absatzchancen des Airbusses, und welche Hindernisse bestehen nach Meinung der Bundesregierung, warum die privaten Unternehmen nicht begierig sind, bei MBB einzusteigen, um mit der Airbus-Fertigung Gewinne zu erzielen?

34. Welche zukünftige gesellschaftsrechtliche Struktur der bundesdeutschen Beteiligung am Airbus strebt die Bundesregierung kurz-, mittel- und langfristig an, wie begründet sie ihre Vorstellungen, unterstützt sie Pläne, den zivilen Bereich für Transportflugzeuge bei MBB – zumindestens organisatorisch – auszugliedern und als selbständiges Tochterunternehmen zu führen? Soll an dieser Tochter kurzfristig die Kreditanstalt für Wiederaufbau beteiligt werden? Wie genau soll das Gesellschaftermodell aussehen, wer ist an wem in welcher Höhe beteiligt, und welche Zusagen haben die bisherigen und zukünftigen Gesellschafter bereits verbindlich gemacht? Teilt die Bundesregierung die vom MBB-Vorstandsvorsitzenden vorgetragenen Bedenken bezüglich der Zusammenfassung des zivilen Flugzeugbaus in einem Unternehmen:

„Wenn man nur zivile Flugzeugindustrie in einem Unternehmen zusammenpackt, dann ist die Frage, ob das dauerhaft ertragreich sein kann.“?

Laufen die Bestrebungen der Bundesregierung nicht genau darauf hinaus, MBB und den neuen Gesellschafter Daimler-

Benz vor den Verlusten des „Pleitegeiers“ Airbus abzusichern, indem die zivile Flugzeugfertigung bei MBB ausgelagert und in eine neue Gesellschaft eingebracht wird?

35. Die Bundesregierung behauptet, sie „strebe nunmehr an“, die Industrie verstärkt bei der Airbus-Finanzierung heranzuziehen. Wie und wann soll dies geschehen? Welche Bedingungen sind gegenüber der Industrie konkret gestellt worden, welche Zusagen liegen bisher vor?
36. Pressemitteilungen zufolge hat die Bundesregierung konkrete Vorschläge für die weitere Unternehmensstruktur von MBB unterbreitet, wie z. B., daß die Transportflugzeuge ausgegliedert werden müßten, daß eine neue Tochtergesellschaft gegründet und mit ausreichendem Eigenkapital ausgestattet werden sollte.

Sind solche unternehmensbezogenen Überlegungen nicht ausschließlich Angelegenheit der Gesellschafter, zu denen die Bundesrepublik Deutschland nicht gehört? Wie begründet der Bundeswirtschaftsminister seine Aktivitäten, konkrete und bis ins einzelne gehende Anforderungen an eine Neuorganisation der Gesellschaftsstruktur bei MBB zu treffen? Wie bewerten nach Kenntnis der Bundesregierung die Gesellschafter von MBB die Aktivitäten des BMWi? Hat der Bundeswirtschaftsminister von den MBB-Gesellschaftern ein Mandat (Vollmacht) für die Verhandlungen mit Daimler-Benz? Welche Gesellschafter lehnen die Beteiligung ab und welche befürworten sie aus welchen Gründen? Wie stellen sich die MBB-Gesellschafter Bayern, Bremen und Hamburg zu dem Ansinnen des Parlamentarischen Staatssekretärs, Dr. Riedl, die Bundesländer sollten ihren Anteil an MBB zugunsten von Daimler-Benz verringern? Wie bewertet die Bundesregierung ablehnende Äußerungen von Teilen der Bremer Landesregierung (zur Zeit Gesellschafter bei MBB) gegenüber einer Beteiligung von Daimler-Benz?

37. Laut dem Aufsichtsratsvorsitzenden von Daimler-Benz, sollen „die nationalen Subeinheiten später in einem europäischen Unternehmen zusammengefaßt werden“, daß auf europäischem Gesellschaftsrecht beruht.

Sollte der Sitz der Muttergesellschaft nicht in der Bundesrepublik Deutschland liegen, wie will die Bundesregierung dann die Mitbestimmungsrechte der Arbeitnehmer/innen erhalten? Kann die Bundesregierung die Befürchtungen begründet widerlegen, daß durch die Europäisierung des Unternehmens Arbeitsschutzrechte und Arbeitsplätze abgebaut werden?

38. Hat die Bundesregierung die Betriebsräte und die betroffenen Einzelgewerkschaften befragt, wie sie sich eine zukünftige Luft- und Raumfahrtindustrie vorstellen? Wie sehen die Vorstellungen dieser Vertretungen und Organisationen aus? Wurden sie in die laufenden Beteiligungsgespräche mit einbezogen, und wenn ja, in welcher Form?

39. Die Bundesregierung begründet die Beteiligung von Daimler-Benz an MBB u. a. damit, daß es „zu einer Verbesserung der Kostenstruktur bei der Flugzeugentwicklung und -fertigung“ kommen solle.

Worauf stützt die Bundesregierung diese Aussage, welche Kostenerhebungen, z. B. Rechnungen nach Kostenarten, Kostenstellen und Kostenträgern, hat sie bereits durchgeführt, und wie sieht insbesondere die Gemeinkostenverteilung auf die verschiedenen Bereiche (Forschung und Entwicklung/Fertigung/Absatz) aus?

40. Die Vorstellung von Kostenverbesserungen im Rahmen des Airbus-Projektes, sowie die Auffassung der Bundesregierung, daß die geltenden Airbus-Finanzierungsregeln zum Vorteil „der bisherigen Gesellschafter eingespielt waren“ und die Feststellung, daß die Gefahr einer „Subventionsautomatik mit Dauercharakter“ bestehe, deuten auf Mißstände beim bisherigen Airbus-Programmablauf hin.

Belegen diese Äußerungen, daß die Bundesregierung entgegen den haushaltsrechtlichen Vorschriften, sparsam und wirtschaftlich mit den Mitteln und dem Vermögen des Bundes umzugehen, Subventionen zum Nachteil des Bundes vergeben hat? Wann hat die Bundesregierung festgestellt, daß die Airbus-Finanzierung „zum Vorteil der bisherigen Gesellschafter eingespielt war“, und was hat sie getan, um dies zu ändern? Welchen Erfolg hat sie dabei gehabt? Hat die Bundesregierung versucht, die Gesellschafter, insbesondere die Bundesländer, stärker an den Airbus-Risiken zu beteiligen? Wenn ja, warum sind diese Gespräche nicht zu einem positiven Abschluß geführt worden, wenn nein, welches waren die Hinderungsgründe?

41. Inwiefern fließen bei der geplanten Beteiligung von Daimler-Benz an MBB regionalwirtschaftliche Überlegungen ein, ist sichergestellt, daß mittel- und langfristig die Standorte – welche zum Teil erhebliche regionalwirtschaftliche Bedeutungen haben, wie z. B. die MBB-Werke in Speyer, Lemwerder und Varrel – garantiert sind, und wie vertragen sich Pläne der Bundesregierung und der MBB-Geschäftsleitung, Teile der Produktion ins Ausland zu verlagern, mit dem von der Bundesregierung betonten Zweck der regionalen Beschäftigungssicherung durch Airbus-Produktion? Treffen Äußerungen des Parlamentarischen Staatssekretärs, Dr. Riedl, zu, der die 52-prozentige Beteiligung der Bundesländer Bayern, Bremen und Hamburg als „Schwachpunkt“ wertet, weil dadurch „die Verlagerung von Betriebsstätten verhindert werde“? Teilt die Bundesregierung diese Auffassung, und wie beurteilen nach Kenntnis der Bundesregierung die genannten Bundesländer diesen Sachverhalt?

42. In einem „Wehrtechnik“-Interview (September 1988) betont ein MBB-Vorstandsmitglied, daß die Airbus-Familie „durchaus noch etwas vergrößert werden“ könnte, also ein zusätzliches zu den bereits in Entwicklung und Fertigung stehenden Modellen entwickelt werden müsse.

Teilt die Bundesregierung diese Meinung? Beabsichtigt die Bundesregierung auch weiterhin 90 Prozent der Entwicklungsgelder aus Steuermitteln trotz der angestrebten „industriellen Führerschaft“ von Daimler-Benz zu finanzieren? Welche Überlegungen bezüglich zukünftiger Entwicklungsvorhaben fließen in die Beteiligungsverhandlungen zwischen Daimler-Benz und MBB ein? Welche Kontrollmöglichkeiten will Daimler-Benz bei öffentlich unterstützten Entwicklungsaufträgen gewähren und hat Daimler-Benz eingewilligt, bei öffentlich unterstützten Entwicklungsaufträgen die Kontrollmöglichkeiten des Bundesrechnungshofes rechtlich zu verankern?

Bonn, den 18. November 1988

**Sellin**

**Hoss**

**Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion**

