

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Frau Vennegerts, Sellin, Hoss
und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/3397 —**

Beteiligung von Daimler-Benz an Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) — I —

hier: I. Industriepolitische Bedeutung

II. Konzernmacht und demokratische Verfassung

III. Die Airbus-Subvention

Der Bundesminister für Wirtschaft hat mit Schreiben vom 19. April 1989 IV A 5 – 831 483/11 – die Große Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

1. Die Bundesregierung ist sich bewußt, daß ihre Antwort auf die Großen Anfragen voraussichtlich in Zeitnähe zu der Fusionskontrollentscheidung des Bundeskartellamtes in Sachen Daimler-Benz/Messerschmitt-Bölkow-Blohm geraten wird, die für Ende April 1989 zu erwarten ist. Die Bundesregierung antwortet jetzt, weil sie nur so die vorgegebene Frist einhalten kann. Dabei hat sie berücksichtigt, daß auch nach der Entscheidung des Bundeskartellamtes das wettbewerbsrechtliche Verfahren, wie in der Antwort zu Frage 10 dargelegt ist, unter Umständen noch nicht abgeschlossen sein wird.
2. Nachdem sich Ende der 60er Jahre abzeichnete, daß der Markt für zivile Verkehrsflugzeuge einerseits zunehmend von der US-Luftfahrtindustrie beherrscht zu werden drohte, andererseits erhebliche Wachstumspotentiale auf diesem Markt erkennbar wurden, entschlossen sich die Regierungen von Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland – Großbritannien und Spanien schlossen sich wenig später an –, den europäischen Luftfahrtunternehmen den Marktzugang gegen die US-Konkurrenz durch öffentliche Hilfen für das gemeinsame Airbusprogramm zu erleichtern. Hierbei bedurfte insbesondere die deutsche Luftfahrtindustrie, deren Entwicklung durch die Be-

schränkungen in der Nachkriegszeit beeinträchtigt worden war, einer Stützung. Die Risiken wurden daher bei der Deutschen Airbus GmbH konzentriert und von allen Bundesregierungen finanziell abgesichert.

20 Jahre nach dem Start des Programmes kann festgestellt werden, daß der Airbus kein Neuling mehr am Weltflugzeugmarkt ist. Der Airbus wird international als hervorragendes technisches Produkt anerkannt; der Ausbau zu einer Airbusfamilie und die inzwischen erreichten Absatzzahlen von über 1 000 Flugzeugen bieten eine gute Planungsbasis für die zukünftige Produktion. Damit sollten auch die Marktrisiken heute unternehmerisch weit besser beherrschbar sein.

20 Jahre Airbusförderung zeigen aber auch, daß das System der Übernahme aller wesentlichen Risiken durch die Bundesregierung Gefahr läuft, sich zu einer Subventionsautomatik mit Dauercharakter zu verwandeln. Um dem entgegenzuwirken, hat die jetzige Bundesregierung schon 1984 die Bundesbürgschaft, mit deren Hilfe bis dahin alle Airbuskredite für die Produktionskosten finanziert wurden, für das Programm A 320 nicht mehr zur Verfügung gestellt. Statt dessen wurde vom Bund ein in den Haushalt eingestelltes Darlehen, von der Industrie erstmals direkt Barkapital in Höhe von 115 Mio. DM eingesetzt. Bei der Förderentscheidung für das neue Programm A 330/340 von 1987 hat die Bundesregierung keinerlei öffentliche Unterstützung für die Serienfinanzierung mehr vorgesehen und statt dessen MBB auf den Weg verwiesen, sich durch Aufnahme neuer Gesellschafter das notwendige Kapital zu besorgen.

Dabei war der Bundesregierung klar, daß es nicht einfach sein würde, neues Gesellschafterkapital zu gewinnen, da die Airbus-Finanzierungsregeln eingespielt waren und da die in der Bundesbürgschaft bereits eingegangenen Risiken als Altlasten auf die deutsche Airbus-Beteiligung drückten. Die Bundesregierung hat daher 1987 ebenfalls beschlossen, die seinerzeit erkennbaren Altlasten aus dem Programm zu nehmen und dafür 1,9 Mrd. DM eingeplant.

Der Bundesminister für Wirtschaft hat seit etwa drei Jahren im Auftrag der Bundesregierung mit vielen für eine stärkere Beteiligung an MBB in Frage kommenden Unternehmen gesprochen. Obwohl die öffentlichen Gesellschafter von MBB ihre Abgabebereitschaft erklärt hatten, war keiner der bisherigen privaten Gesellschafter von MBB und kein anderes Unternehmen bereit, MBB zusätzliches Gesellschafterkapital in entsprechendem Umfang zur Verfügung zu stellen. Eine Aufnahme des notwendigen Kapitals am Kapitalmarkt wäre nur bei sehr umfangreichen Garantien des Bundes für Airbus möglich, die die Bundesregierung zu geben nicht bereit ist.

Die Situation ist bei Daimler-Benz anders, weil Daimler-Benz ohnehin eine Diversifizierungspolitik in den Luft- und Raumfahrtbereich hinein betreibt und mit Dornier über vergleichbare Kapazitäten verfügt, deren Zusammenlegung mit denen von MBB besondere Synergien verspricht.

Mit der Beteiligung der Daimler-Benz AG an MBB und der damit ermöglichten Neuordnung der deutschen Airbus-Aktivitäten besteht nun die Chance, das Airbusprogramm längerfristig in die volle industrielle Eigenverantwortung zu stellen und damit die öffentlichen Finanzhilfen für den Airbus zurückzuführen. Sie wird auch zu einer privatwirtschaftlichen Mehrheit im Airbusprogramm führen; bei einer Mehrheits-Beteiligung von Daimler-Benz an MBB wird der öffentliche Anteil an MBB von 52 % auf 37 % fallen.

Die hierin liegenden Chancen rechtfertigen nach Auffassung der Bundesregierung die vorgesehenen öffentlichen Hilfen.

Die Industrie wird im Rahmen des vorgesehenen Konzepts die volle Verantwortung für alle künftigen unternehmerischen und betriebswirtschaftlichen Risiken – mit Ausnahme eines Teils des Wechselkursrisikos – übernehmen. Hierzu wird die Deutsche Airbus von der Industrie ausreichend mit zusätzlichem Eigenkapital ausgestattet und die Produktionskapazität des Unternehmensbereiches Transportflugzeuge von MBB in die Deutsche Airbus eingebracht werden.

Die Bundesregierung ist sich bewußt, daß es durch die Beteiligung von Daimler-Benz an MBB zu einer Konzentration in der LRI der Bundesrepublik Deutschland kommen wird, die es unter wettbewerbsrechtlichen Aspekten noch zu beurteilen gilt. Hier soll insbesondere der Entscheidung des Bundeskartellamtes nicht vorgegriffen werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Luft- und Raumfahrtindustrie über die nationalen Grenzen hinausgewachsen ist. Im zivilen Bereich haben sich die europäischen Hersteller in Airbus Industrie, für die Weltraumprojekte in der ESA zusammengefunden. Im Bereich der Verteidigung werden fast alle größeren Vorhaben nur noch an europäische Konsortien vergeben.

Die Konzentrationsbewegung findet weltweit statt und ist durch die enormen Kosten und Risiken bedingt, die nationale Alleingänge weitgehend ausschließen. So sind in der – verglichen mit Europa – mehrfach größeren amerikanischen Luftfahrtindustrie nur noch zwei sehr große Hersteller von Verkehrsflugzeugen übrig geblieben, die zusammen derzeit ca. 80 % des Weltmarktes halten. Dabei ist allein Boeing umsatzmäßig etwa fünfmal größer als MBB und Dornier zusammen. In Großbritannien wurden die zahlreichen einzelnen Hersteller von Verkehrsflugzeugen in British Aerospace, in Frankreich in der Aerospatiale vereinigt.

Setzt sich diese Entwicklung fort, so werden in der westlichen Welt nur noch je ein bis zwei große diversifizierte Unternehmen in den drei Regionen USA, Europa und Japan übrig bleiben. Schon die derzeitige Größe von Boeing zwingt die Konkurrenten, sich zur Senkung ihrer Stückkosten zusammenzutun, um überhaupt im Wettbewerb langfristig überleben zu können.

Dagegen operieren bislang in der Bundesrepublik Deutschland mit MBB und Dornier noch zwei unabhängige System-

firmen, obwohl die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie nur etwa halb so groß ist wie die französische und nur etwa ein Drittel der britischen erreicht.

Die Doppelung führt aus industriepolitischer Sicht zu einer Schwächung des deutschen Einflusses in den europäischen Projekten. Während sich die französische und die britische Luft- und Raumfahrtindustrie Schlüsseltechnologien sichern konnten, hat die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie trotz hoher Subventionen bisher oft nur wesentlich weniger interessante Technologien bei den gemeinsamen Projekten im Zivilbereich für sich gewinnen können.

Auch dürfte in Zukunft die Wettbewerbslage der beiden deutschen Unternehmen noch schwieriger werden, weil die Industrie international immer mehr von militärischer auf zivile Fertigung umstellt. Dort wird das eigentliche Wachstum erwartet, während die Militärprogramme schon wegen der Budgetgrenzen an Bedeutung verlieren. Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie muß auch aus diesem Grunde ihre Struktur verbessern.

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?

Wie in den Vorbemerkungen dargestellt, ist das von der Bundesregierung verfolgte Konzept der Stärkung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie Voraussetzung für die Wahrnehmung der nationalen Interessen im Rahmen der von allen Beteiligten gewünschten europäischen Zusammenarbeit, die langfristig auch in ein einheitliches europäisches Luft- und Raumfahrtkonsortium einmünden kann.

Die Beteiligung der Daimler-Benz AG an MBB trägt dieser Konzeption Rechnung. Ein internationales Engagement von Daimler-Benz im Luftfahrtbereich ohne die Einbeziehung von MBB würde die Zersplitterung der deutschen Industrie und des deutschen Einflusses im internationalen Bereich zementieren.

Auch im Hinblick auf den künftigen europäischen Binnenmarkt bewertet die Bundesregierung die Beteiligung von Daimler-Benz

an MBB als einen Beitrag zur Dynamisierung der Industriestruktur, die ein Zusammenwachsen der europäischen Industrie ermöglichen soll.

Im übrigen stellt sich die Frage einer Beteiligung anderer Konzerne an MBB nicht, da letztlich nur Daimler-Benz Interesse gezeigt hat (vgl. auch Antwort zur Frage 32 und die Vorbemerkungen).

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 65prozentigen 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 Ländergesellschafter bzw. der öffentlichen Hand auf das Unternehmen MBB zu bewahren, welches zu 80 % öffentliche Aufträge erhält, und wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?

Die Anteile der Bundesländer an MBB werden bei einer 51prozentigen Beteiligung von Daimler-Benz von derzeit 52 Prozent auf 37 Prozent zurückgehen. In diesem Rückgang der Länderanteile kommt das von der Bundesregierung gewünschte stärkere industrielle Engagement im Bereich der LRI zum Ausdruck.

Die Form der Beteiligung von Daimler-Benz an MBB sowie Mitwirkungs- und Mitspracherechte sind im Kreise der Gesellschafter zu regeln. Daimler-Benz selbst macht die industrielle Führbarkeit des Unternehmens MBB zur Bedingung ihres Engagements und will dies durch die Mehrheit der Gesellschaftsanteile sichern.

Die von der Bundesregierung in Aussicht gestellten Maßnahmen sind in den Vorbemerkungen dargestellt. Vorgesehen sind

- die Regulierung der Airbus-Altlasten,
- die befristete Übernahme eines Teils der mit dem Airbusprogramm verbundenen Kursrisiken,
- eine befristete Beteiligung der KfW an der neuen Tochtergesellschaft von MBB.

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?

Die Bundesregierung hat keinen Einblick in die innerbetrieblichen Kosten- und Produktionsverhältnisse von Daimler-Benz und der Unternehmen MTU, Dornier und AEG. Aus der zukünftigen zentralen Steuerung von Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsarbeiten erwarten Bundesregierung und Industrie eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und damit der Wettbewerbschancen der deutschen LRI auf dem Weltmarkt.

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?

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie steht in Europa nach Umsatz und Zahl der Beschäftigten an dritter Stelle hinter Frankreich und Großbritannien und vor Italien. Im Gegensatz zur französischen und britischen Industrie verfügt die deutsche Industrie nur über wenige zivile Projekte mit eigener Systemführung (Zubringerflugzeug Dornier Do 228, Hubschrauber Bo 105 und BK 117). Nach zehnjähriger Unterbrechung ihrer Aktivitäten nach dem Kriege hat die deutsche Industrie ihre Wettbewerbsfähigkeit vor allem in internationalen Kooperationsprojekten wie Airbus, Tornado und Ariane wiedererlangt.

Die Regierungen der genannten europäischen Länder fördern ihre Luft- und Raumfahrtindustrie – wie die Bundesregierung – vor allem durch Zuschüsse zu den Entwicklungskosten neuer Vorhaben. Bei Staatsunternehmen kann eine Risikobeteiligung der öffentlichen Hand auch durch Zuführung von Kapital für neue Projekte erfolgen. Obwohl genaue Angaben über die Höhe steuerlicher Förderung nicht von allen Regierungen veröffentlicht werden, dürfte das Verhältnis zwischen staatlichen finanziellen Aufwendungen und der Beteiligung an internationalen Kooperationsvorhaben in den genannten Ländern vergleichbar sein. Allerdings hat die deutsche Industrie wegen ihrer strukturellen Nachteile ihre Beteiligung am Airbusprogramm bisher nur mit einer vergleichsweise höheren staatlichen Förderung finanziell bewältigen können.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die den bundesdeutschen Firmen zugewiesenen Leistungspakete im Rahmen bedeutender 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 zukunftsträchtig?

Für die deutsche LRI ist von herausragender Bedeutung, daß sie in einem ausgewogenen Verhältnis am gesamten Spektrum der zivilen, der militärischen und der Raumfahrtaufgaben beteiligt ist. So nimmt sie gleichmäßig an den Innovationsschüben teil, die meist phasenversetzt auftreten und damit für die genannten Bereiche den wechselseitigen Transfer neuer Technologien ermöglichen. Es liegt auch im verteidigungspolitischen Interesse, daß die deutsche LRI den Funktionskreislauf von Entwicklung, Fertigung und Betreuung fliegender Waffensysteme gewährleisten kann.

Die Liste der angeführten Kooperationsprojekte umfaßt Zellen-, Triebwerks-, Ausrüstungs- und Systemaktivitäten und entspricht damit dem angestrebten breiten technologischen Spektrum. Rüstungsprojekte werden dabei jedoch nach verteidigungspolitischen Notwendigkeiten entschieden. Für die Zukunft hält es die Bundesregierung insbesondere im zivilen Bereich für wünschenswert, daß sich die deutsche LRI auf eine noch anspruchsvollere Produktpalette und mehr Gesamtverantwortung hin orientiert.

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 Investitionsvolumina die Industriepolitik bestimmen“?

Die Frage einer eventuellen gesellschaftspolitischen Dimension von Großfusionen ist immer wieder gestellt worden. So hat sich die Monopolkommission in ihrem Sechsten Hauptgutachten mit dieser Problematik befaßt (Drucksache 11/555 vom 25. Juni 1987). Die Mehrheit der Kommission hat einerseits eine besondere Untersuchungskompetenz des Bundeswirtschaftsministeriums für

gesellschaftspolitisch kritische Großfusionen, d. h. für Zusammenschlüsse ab einer gewissen Größenordnung, für erwägenswert gehalten.

Andererseits hat sie eine Erweiterung der Untersagungsbefugnisse des Bundeskartellamtes im Sinne einer Abkoppelung des Untersagungsstatbestandes vom Kriterium der Marktbeherrschung oder Fusionsverbote in ihre Überlegungen einbezogen.

Die Bundesregierung hat in ihren Stellungnahmen dazu auf die erheblichen wettbewerbspolitischen Probleme solcher Ansätze hingewiesen. Die Festlegung von exakten Kriterien – z. B. von am Umsatz oder dessen Verhältnis zum Bruttosozialprodukt anknüpfenden Größenkriterien – für gesellschaftspolitisch unerwünschte Fusionen wäre letztlich willkürlich und würde zudem die machtbegrenzende Funktion des Wettbewerbs, wo solcher im Einzelfall fortbesteht, außer acht lassen. Ein weitreichendes, nur schwer kalkulierbares Entscheidungsermessen der Kartellbehörden würde zudem einer gerichtlich kaum überprüfbaren Politisierung der Fusionskontrolle Vorschub leisten. Diese Bedenken gegen eine nicht marktbezogene Erweiterung der Fusionskontrolle und die dahinter stehenden Überlegungen, einen Zusammenhang zwischen Unternehmensgröße und politischem Einfluß herzustellen und zu messen, bestehen fort. Im übrigen darf eine wettbewerblich ausgerichtete Fusionskontrolle den Strukturwandel auch im Bereich großer Unternehmen nicht unnötig behindern.

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?

Zumindest auf Ebene der Gemeinden steht diese Frage nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der absoluten Größe eines Unternehmens. Bereits mittelständische Unternehmen können für eine Gemeinde eine herausragende Bedeutung z. B. als Arbeitgeber oder Steuerzahler haben. Zur allgemeinen gesellschaftspolitischen Problematik von Großfusionen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

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 Wettbewerbsbeschränkungen 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?

Das Zusammenschlußvorhaben wird zur Zeit vom Bundeskartellamt geprüft. Voraussetzung für eine Untersagung ist, daß eine marktbeherrschende Stellung entsteht oder verstärkt wird.

Sollte es zu einer Untersagungsentscheidung durch das Bundeskartellamt kommen, haben die beteiligten Unternehmen die Möglichkeit, beim Bundesminister für Wirtschaft einen Antrag auf Erlaubnis des Zusammenschlusses zu stellen (§ 24 Abs. 3 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen). Erst dann wird zu entscheiden sein, ob eine etwa vom Bundeskartellamt festgestellte, mit der Fusion verbundene Wettbewerbsbeschränkung von gesamtwirtschaftlichen Vorteilen des Zusammenschlusses aufgewogen wird oder ob die Fusion durch ein überragendes Interesse der Allgemeinheit gerechtfertigt ist. Eine Erlaubnis darf nur erteilt werden, wenn durch das Ausmaß der Wettbewerbsbeschränkung die marktwirtschaftliche Ordnung nicht gefährdet wird. Sie kann mit Beschränkungen und Auflagen verbunden werden, insbesondere um übermäßige Wettbewerbsrisiken zu vermeiden. Das transparente Verfahren gewährleistet, daß sich namentlich die Monopolkommission, aber auch die gesellschaftlichen Gruppen sowie die Konkurrenten zu dem Zusammenschlußvorhaben äußern können. Hierdurch erhält der Bundesminister für Wirtschaft die Möglichkeit, eine endgültige Entscheidung in Kenntnis aller maßgeblichen Gesichtspunkte zu treffen.

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 – MBB dienen sollen und keinen eigentlichen Forschungs- oder Verteidigungszweck haben?

Nein. Die Bundesregierung stimmt dieser Auffassung nicht zu.

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?

Die Neustrukturierung der LRI und die Schließung des Kruppwerkes Rheinhausen sind nicht miteinander vergleichbar.

In einem Falle (Rheinhausen) ging es um die Strukturanpassungsentscheidung eines einzelnen Unternehmens, im anderen Falle (LRI) um die Strukturentwicklung einer ganzen Branche, bei der es der Bundesregierung durch Verminderung des Einflusses öffentlich-rechtlicher Gesellschafter bei MBB und langfristigen Subventionsabbau um mehr Privatengagement im Sinne freien Unternehmertums geht.

Im übrigen ist auch die in der Stahlindustrie erforderliche Umstrukturierung von der Bundesregierung in den Jahren 1983 bis 1985 finanziell begleitet worden. Zuletzt wurden Ende 1987 zur sozialen Flankierung der ergriffenen Maßnahmen zusammen mit den Ländern Zuwendungen für Aufwendungen der Stahlunternehmen für ausscheidende Arbeitnehmer beschlossen.

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?

Alle Prognosen deuten auf ein weiteres weltweites Wachstum des Luftfahrtmarktes hin. Zweifellos bieten sich für die am Luftfahrtgeschäft beteiligten Unternehmen dabei langfristig gute Gewinnmöglichkeiten. Gerade deshalb besteht ein Interesse der Bundesregierung, daß die deutsche Industrie in diesem zukunftsträchtigen Bereich Fuß fassen kann. Dabei liegt die größte Schwierigkeit darin, Zugang zum Weltmarkt zu finden. Dies kann nur mit einem „langen Atem“ erreicht werden, da die Vorleistungen für einen Markteintritt angesichts der Übermacht der amerikanischen LRI, der langen Entwicklungszeiten und der niedrigen Stückzahlen sehr riskant sind. Die Bundesregierung sah deshalb die Notwendigkeit einer staatlichen Hilfestellung, die nunmehr schrittweise zurückgeführt werden soll.

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?

Ohne eine verstärkte private Beteiligung der Industrie kämen weitaus höhere Belastungen auf den Bund zu. Die jetzt beschlossene Regelung überträgt künftige Risiken weitgehend auf die Industrie bei Übernahme der bereits bestehenden Altlasten durch den Bund. Die Airbuspartner befinden sich angesichts des Markt-

gewichts der USA in einer Situation, die sich mit anderen Wirtschaftsbereichen nicht vergleichen läßt.

15. Beim Erwerb und der Konsolidierung von Tochtergesellschaften kann die Daimler-Benz AG auf das bewertungsrechtliche Schachtelprivileg (§ 102 Abs. 1 Bewertungsgesetz) und das gewerbsteuerliche Schachtelprivileg (§ 9 Nr. 2a Gewerbesteuergesetz) 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 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?

Um insoweit eine Mehrfachbelastung des Betriebsvermögens einer Kapitalgesellschaft zu vermeiden, deren Anteile von einer anderen Kapitalgesellschaft gehalten werden, bleiben bewertungsrechtlich diese Anteilsrechte nach § 102 Abs. 1 BewG außer Ansatz, wenn die unmittelbare Beteiligung mindestens 10 Prozent beträgt.

Die gewerbsteuerrechtlichen Schachtelregelungen bezwecken ebenfalls, die mehrfache Belastung desselben Vermögens mit der Gewerkekapitalsteuer bzw. desselben Ertrages mit der Gewerbeertragsteuer, nämlich einmal bei der Kapitalgesellschaft selbst und ein weiteres Mal bei ihren Anteilseignern, zu vermeiden.

Die Monopolkommission hat zwar in ihrem Vierten Hauptgutachten 1980/1981 auf konzentrationsfördernde Wirkungen sowohl der bewertungsrechtlichen als auch der gewerbsteuerrechtlichen Schachtelregelungen in § 102 Abs. 1 BewG und § 9 Nr. 2a GewStG hingewiesen. Diese Wertung beruhte aber auf der damals geltenden Rechtslage, die für die Anwendung der Schachtelregelungen eine Mindestbeteiligung von 25 Prozent voraussetzte.

Die Monopolkommission hatte in ihrem Gutachten vorgeschlagen, die konzentrationsfördernde Wirkung der Schachtelregelungen durch ihre Ausweitung zu vermindern. Dies ist im Steuerentlastungsgesetz 1984 dadurch geschehen, daß die Beteiligungsgrenze von 25 Prozent auf 10 Prozent herabgesetzt wurde. Das Steuerentlastungsgesetz 1984 hat also die konzentrationsfördernde Wirkung der Schachtelregelungen nicht verstärkt. In der Politik der Bundesregierung kann somit kein Widerspruch zu den Empfehlungen der Monopolkommission gesehen werden.

Ob diese Regelungen in einem konkreten Einzelfall anzuwenden sind und wie sich die steuerlichen Wirkungen in diesem Einzelfall zahlenmäßig darstellen, kann wegen des Steuergeheimnisses (§ 30 der Abgabenordnung) nicht mitgeteilt werden.

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 Siebten 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 Marktzutrittschranken 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. 806ff.).

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?

Die Bundesregierung wird in ihrer Stellungnahme zu dem Siebten Hauptgutachten der Monopolkommission auch auf das Thema „Gesellschaftsrecht und Konzentration“ eingehen.

Wie die Monopolkommission ist auch die Bundesregierung der Auffassung, daß gesellschaftsrechtliche Vorschriften möglicherweise zur Unternehmenskonzentration beitragen können. Es erscheint der Bundesregierung nach vorläufiger Einschätzung offen, ob die von der Monopolkommission für möglich gehaltene Verknüpfung von Gewinnthesaurierung und Konzentration sich empirisch nachweisen läßt.

Bei der Beurteilung des von der Monopolkommission vorgelegten Vorschlags, die Befugnisse der Hauptversammlung in bezug auf die Gewinnverwendung zu erweitern, sind eine ganze Reihe von Aspekten zu berücksichtigen. Zum einen ist zu sehen, daß die Eigenkapitalausstattung der bundesdeutschen Unternehmen im internationalen Vergleich eher niedrig ist. Zum anderen stellen ausreichende Rücklagen vielfach ein wichtiges Polster dar, um den ständig erforderlichen Strukturwandel zu bewältigen. Schließlich sollte nicht vernachlässigt werden, daß die in der Hauptversammlung vertretenen Mehrheitsgesellschafter ein gleiches Interesse wie der Vorstand und der Aufsichtsrat haben können, dem Unternehmen ausreichende Rücklagen zur Verfügung zu stellen. In diesem Fall würde der Vorschlag an der vorhandenen Praxis der Gewinnausschüttung nichts Wesentliches ändern. Angesichts der Vielschichtigkeit des Problems erscheint eine abschließende Wertung, nicht zuletzt wegen der umstrittenen empirischen Grundlagen, derzeit nicht möglich.

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?

Eine solche Stellungnahme wurde nicht eingeholt. Allerdings ist zu bedenken, daß die Sicherung des Airbusprogramms auch einer Vielzahl von Ausrüstern und Zulieferbetrieben zugute kommt.

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?

<i>Mittelstandsförderung</i> – Mio. DM –					
1980	1981	1982	1983	1984	1985
604,1	594,8	635,9	629,4	611,0	712,0
1986	1987	1988	Insgesamt		
722,2	567,9	575,9	5 654,1		
1989 ¹⁾	1990 ²⁾	1991 ²⁾	1992 ²⁾		
438,6	422,7	388,7	378,8		

¹⁾ Haushaltsansatz 1989

²⁾ Finanzplan-Ansätze = Stand: Dezember 1988

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 Automobilssektor tätigen Daimler-Benz-Konzern aussehen?

Um die Ausnutzung von Diskriminierungspotentialen zu verhindern, ist im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ein Diskriminierungsverbot enthalten. Diesem Diskriminierungsverbot unterliegen marktbeherrschende und relativ marktstarke Unternehmen, d. h. solche, von denen Anbieter oder Nachfrager in der Weise abhängig sind, daß ausreichende und zumutbare Ausweichmöglichkeiten nicht bestehen. Diesen Normadressaten verbietet § 26 Abs. 2 GWB, andere Unternehmen unbillig zu behindern oder gegenüber gleichartigen Unternehmen ohne sachlichen Grund unterschiedlich zu behandeln. Darüber hinaus schreibt § 26 Abs. 3 vor, daß solche Unternehmen ihre Marktstellung nicht dazu ausnutzen dürfen, andere Unternehmen zu veranlassen, ihnen ohne sachlich gerechtfertigten Grund Vorzugsbedingungen zu gewähren.

Diese Vorschriften sind auch auf das Verhältnis zwischen Zulieferern und ihren Abnehmern in der Automobilindustrie anwendbar.

Insbesondere sind die deutschen Automobilhersteller gegenüber ihren Zulieferern regelmäßig als relativ marktstarke Unternehmen anzusehen. Für eine Erweiterung des Diskriminierungsverbots besteht keine Veranlassung, da das bestehende gesetzliche Instrumentarium ausreicht.

Im Rahmen der 5. GWB-Novelle ist eine Einschränkung des Diskriminierungsverbots für relativ marktstarke Unternehmen vorgesehen, durch die der Schutzbereich auf kleine und mittlere Anbieter und Nachfrager beschränkt wird, denn der Schutz von Großunternehmen erscheint im Interesse des Wettbewerbs als nicht erforderlich. Zulieferfirmen, die als kleine und mittlere Unternehmen anzusehen sind, genießen auch in Zukunft uneingeschränkt den Schutz des Diskriminierungsverbots.

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?

Infolge des Marktgewichts der US-Anbieter werden zivile Großflugzeuge weltweit nur in US-Dollar verkauft. Auch die Lufthansa kauft den Airbus mit US-Dollar ein. Diese in der Industrie einmalige Situation führt dazu, daß sich Kursverluste unmittelbar auf die Gewinnsituation der nichtamerikanischen Unternehmen auswirken. Die Bundesregierung strebt mit dem jetzt beschlossenen Konzept eine schrittweise Verlagerung dieses Risikos auf die Industrie an.

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.“?

Mehr als 15 Jahre Praxis des Ministererlaubnisverfahrens zeigen, daß das deutsche Kartellrecht die vorrangige Berücksichtigung des Wettbewerbsprinzips gewährleistet. Es gab nur 11 Ministerverfahren, die insgesamt zu lediglich 4 Erlaubnissen und einer Teilerlaubnis geführt haben. Insoweit ist das transparente deutsche zweistufige Entscheidungsverfahren richtungsweisend für Europa. An dieser Grundausrichtung wird auch der Fall Daimler-Benz/MBB nichts ändern.

Ob und inwieweit es bei dem Zusammenschlußvorhaben zu einem Spannungsverhältnis zwischen Wettbewerbs- und Industriepolitik kommt, läßt sich erst beurteilen, wenn die Entscheidung des Bundeskartellamtes getroffen ist. Dabei wird auch zu berücksichtigen sein, daß der scharfe internationale Wettbewerb im Bereich der Luft- und Raumfahrt möglichen Wettbewerbsrisiken im Inland durchaus wirksame Grenzen setzen kann. Ähnliches gilt im Prinzip auch für die Märkte von Rüstungsgütern.

Die Bundesregierung fürchtet auch in Brüssel nicht um ihre Glaubwürdigkeit, da die mit dem Zusammenschluß befaßten Bundesbehörden sich strikt an das im GWB vorgesehene Verfahren halten werden; auch in einem ggf. erforderlichen Ministererlaubnisverfahren werden die wettbewerblichen Gesichtspunkte hervorragende Bedeutung haben. Die Bundesregierung tritt dementsprechend bei den Verhandlungen über eine EG-Fusionskontrolle in Brüssel dafür ein, daß mit Blick auf die vorrangige Durchsetzung des Wettbewerbsprinzips rechtssichere Eingreiftatbestände und verfahrensmäßige Vorkehrungen geschaffen werden, die eine Zulassung von wettbewerblich problematischen Fusionen allenfalls in Ausnahmefällen ermöglichen.

Die EG-Kommission sieht nach bisherigen Verlautbarungen im übrigen keinen Anlaß, den Zusammenschluß Daimler-Benz-MBB unter wettbewerblichen Gesichtspunkten zu prüfen.

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?

Die Bundesregierung teilt die Ansicht von Staatssekretär Dr. Schlecht über Erfassbarkeit und Würdigung des Auslandswettbewerbs im Rahmen der deutschen Fusionskontrolle. Internationaler Wettbewerb wird nach ständiger Praxis des Bundeskartellamtes durch Erfassung der Im- und Exporte sowie des potentiellen Wettbewerbs aus dem Ausland berücksichtigt.

Der Anteil am nationalen Markt bedarf im Einzelfall einer differenzierten Betrachtung:

Bei der wettbewerbsrechtlichen Prüfung ist von ganz wesentlicher Bedeutung, ob die aus ökonomischer Sicht relevanten Märkte lediglich eine nationale Dimension aufweisen oder ob sie über die nationalen Grenzen hinausgehen. Handelt es sich um europaweite Märkte oder Weltmärkte, kann also internationaler Wettbewerb wirksam werden, wären hohe inländische Marktanteile kartellrechtlich zu relativieren. Umgekehrt gefährden hohe Inlandsanteile den Wettbewerb um so mehr, je weniger der Auslandswettbewerb ins Spiel kommt.

Im Ministererlaubnisverfahren spielt der Aspekt des Auslandswettbewerbs vor allem bei der Beurteilung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen eine Rolle.

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?

Es ergibt sich per 1. März 1989 folgendes Bild der Bestellungen und Auslieferungszahlen, bei dem auch sämtliche derzeit wirksamen Bestellungen berücksichtigt sind.

<i>Auftragsstatus</i>				
	A300/310	A320	A330	A340
Festbestellungen	521	455	32	71
Absichtserklärungen/ Optionen	18	240	28	39
Gesamt	539	695	60	110

<i>Lieferstatus</i>				
(auf Basis der vorliegenden Bestellungen und Optionen)				
	A300/310	A320	A330	A340
Ist per 1. März 89	444	21	–	–
Soll 04/89–12/89	39	54	–	–
Soll 1990	35	87	–	–
Soll 1991	25	99	–	4
Soll 1992	14	94	–	16
Soll 1993	7	91	5	27
Soll 1994	5	94	16	33
Soll 1995	–	86	22	34

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?

Die Industrie strebt für die 90er Jahre für den Airbus einen Marktanteil von 30 Prozent aller großen Verkehrsflugzeuge an. Die bisher vorliegenden Optionen und Verträge und die Entwicklung der Auftragslage in den vergangenen Jahren lassen darauf schließen, daß ein solcher Marktanteil – jedenfalls auf lange Sicht – erreichbar ist. Dabei ist zu beachten, daß der Airbus zunächst in eine Marktnische eindringen sollte, inzwischen aber durch das Anbieten einer ganzen Flugzeugfamilie zu einer ernstzunehmenden Konkurrenz für die US-Hersteller geworden ist.

25. In welchem Umfang sind seit Beginn des Airbus-Vorhabens Mittel von seiten der Bundesregierung zur Verfügung gestellt bzw. auf Einnahmen verzichtet worden
- als direkte Zuwendungen (z. B. Entwicklungsförderung, Serienfinanzierung, Absatzförderung usw.),
 - 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?

Ohne die im Zusammenhang mit der Beteiligung von Daimler-Benz an MBB in Aussicht stehenden Mittel hat die Bundesregierung seit Programmstart Mittel über insgesamt 10,7 Mrd. DM zugesagt. Hiervon sind bis Ende 1988 5,3 Mrd. DM ausgezahlt worden.

Die Mittel teilen sich wie folgt auf:

1. Entwicklungskostenzuschüsse für alle Programme

bewilligt: 6,7 Mrd. DM bis 1996
ausgezahlt: 3,7 Mrd. DM

2. Absatzfinanzierung

bisher gezahlt: 472,8 Mio. DM
erwartete Ausgaben 1989 bis 1992 260 Mio. DM
Hilfen nach 1992 können derzeit noch nicht quantifiziert werden, da über den Abbau dieser Hilfen verhandelt wird.

3. Serienfinanzierung

bewilligt: 3,3 Mrd. DM bis 1994
ausgezahlt: 1,2 Mrd. DM

Bei den in Aussicht gestellten Mitteln zur Altlastensanierung wird davon ausgegangen, daß die zur Serienfinanzierung des Programms A300/310 benötigten bundesverbürgten Kredite bis 1994 auf mindestens 1 Mrd. DM abgebaut werden können.

Indirekte Zuwendungen wurden nicht gewährt.

Insgesamt ist daher die vom Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung genannte Größenordnung von rd. 11 Mrd. DM in etwa zutreffend.

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?

MBB hat seine Verluste aus dem Airbus-Programm seit Programmstart mit 1 bis 2 Mrd. DM angegeben.

Angaben über die bereitgestellten Mittel der anderen am Airbusprojekt beteiligten Unternehmen und Regierungen liegen der Bundesregierung nicht vor.

Wie in den Vorbemerkungen dargestellt, zielt das jetzige Konzept auf eine schrittweise Übernahme aller Airbusrisiken durch die Industrie ab.

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?

Wie in der Antwort zu Frage 26 dargestellt, werden in den kommenden Jahren bis 1996 noch rund 5 Mrd. DM aus bereits zugesagten Mitteln ausgezahlt werden. Hinzu kommt ggf. noch ein Betrag in Höhe von 1 Mrd. DM in 1994 aus bundesverbürgten Krediten des Programmes A300/310, sofern diese Kredite nicht durch Erlösverbesserungen bis dahin abgebaut werden können; an diesem Betrag ist MBB mit 25 Prozent als Rückbürge beteiligt. Zusätzliche Risiken aus der Wechselkursabsicherung sind in der Antwort zu Frage 30 dargestellt.

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 scheinbar. Es gab keine langfristige Perspektive, bei der wir sagen konnten: Bis zum Ende dieses Jahrhunderts ist das Thema Airbus in trockenen Tüchern.“?

Wie in den Vorbemerkungen dargestellt, sieht das Konzept vor, daß die Industrie nach dem Jahr 2000 alle Risiken einschließlich des Wechselkursrisikos des Airbusprogrammes übernommen haben wird. Die 20prozentige KfW-Beteiligung ist spätestens 1999 durch MBB zu übernehmen.

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 DM 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?

Die Höhe der für die Altlastenregelung benötigten Mittel hängt im wesentlichen von der zukünftigen Entwicklung des Wechselkurses ab. Bei einem längerfristigen durchschnittlichen Dollarkurs von 1,70 DM sind über die bisher geplanten Mittel hinaus rd.

1,9 Mrd. DM bis 1996, bei einem Kurs von 1,60 DM rd. 2,5 Mrd. DM bis 1996 erforderlich, sofern keinerlei kompensierende Faktoren – wie unten erläutert – auftreten.

Die Wechselkursversicherung ist für alle neuen Verkaufsverträge bei den Programmen A300/310 und A320 sowie für das Programm A330/340 vorgesehen. Mit ihr sollen wechselkursbedingte Unternehmensverluste ausgeglichen werden.

Die Wechselkursversicherung gilt bis zu einem unteren Kurs von 1,60 DM/\$ bei einer Ende 1998 von 25 Prozent auf 50 Prozent ansteigenden Eigenbeteiligung der Industrie. Wechselkursgewinne bei Kursen von über 1,80 DM/\$ (A330/340) bzw. 2,00 DM/\$ (A300/310/320) werden – ebenso wie gegenläufige Entwicklungen bei den Inflationsraten – angerechnet. Die Wechselkursversicherung läuft im Jahr 2000 aus. Das maximale Risiko der Wechselkursversicherung für den Bundeshaushalt beträgt rd. 1,6 Mrd. DM im Zeitraum 1992 bis 2000.

Altlastenregelung und Wechselkursversicherung knüpfen an die Dollarerlöse der ausgelieferten Flugzeuge an. Sofern 100 Flugzeuge nicht ausgeliefert werden, entfällt insoweit eine Leistungspflicht des Bundes.

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?

Die Schätzungen und Prämissen der in der Frage erwähnten Studie sind der Bundesregierung nicht bekannt. Zielsetzung des neuen Konzeptes ist es, eine volle Übernahme der Airbusrisiken durch die Industrie zu erreichen und damit der derzeitigen Gefahr von Dauersubventionen entgegenzuwirken.

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?

Wie in den Vorbemerkungen dargestellt, ist die Bundesregierung seit mehreren Jahren bemüht, haftendes privates Kapital für den

Airbus zu gewinnen. Daimler-Benz ist das einzige Unternehmen, das für eine auf Dauer angelegte industrielle Führung beim Airbusprogramm bei gleichzeitigem Abbau der öffentlichen Hilfen gewonnen werden konnte.

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?

Es ist zutreffend, daß sich die Absatzchancen des Airbus 20 Jahre nach dessen Start deutlich verbessert haben; dennoch birgt der zivile Großflugzeugbau erhebliche Risiken, da das eingesetzte Kapital in der Regel erst über Programmlaufzeiten bis zu 20 Jahren amortisiert werden kann. Hinzu kommen die Dollarkursrisiken, die angesichts der Preisführerschaft der US-Anbieter unternehmerisch schwer beherrschbar sind. Es ist Sache eines jeden Kapitalgebers, diese Risiken mit den gleichfalls bestehenden Gewinnchancen abzuwägen.

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 vorgetragene 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?

Im Rahmen der Neuorganisation ist beabsichtigt, den Unternehmensbereich Transportflugzeuge von MBB mit der Deutsche Airbus GmbH zusammenzulegen. Das neue Unternehmen wird seinen Schwerpunkt wie heute im Bereich der zivilen Transportflugzeuge haben. Zur optimalen Nutzung der jeweiligen Produktionsanlagen und Synergien wird das neue Unternehmen von MBB Zulieferungen zum Airbus erhalten und für MBB Arbeiten im militärischen und raumfahrttechnischen Bereich erbringen.

Die KfW wird sich mit 20 Prozent an der neuen Gesellschaft beteiligen. MBB hat sich verpflichtet, die Beteiligung bis spätestens 1999 zu übernehmen.

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?

Im Rahmen des Gesamtkonzeptes soll die neue Tochter von MBB ab sofort alle unternehmerischen Risiken des Airbusprogramms sowie anteilig auch das Wechselkursrisiko übernehmen. MBB wird hierzu die Tochter entsprechend mit neuem Kapital ausstatten, das aus dem Daimler-Benz-Kaufpreis für die Beteiligung an MBB stammt. Zur anteiligen Übernahme von Wechselkursrisiken wird MBB ferner der Tochter zusätzlich 195 Mio. DM zur Verfügung stellen. Außerdem wird bei MBB aus jährlichen Gewinnen eine Sonderrücklage von bis zu 15 Mio. DM p.a. gebildet, die im Falle einer unvorhergesehenen schlechten Entwicklung der Tochter ebenfalls zur Verfügung stehen wird.

Die weiteren Elemente sind in den Vorfragen bereits beantwortet worden.

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?

Dem von Daimler-Benz/MBB vorgesehenen und weiter oben näher erläuterten Konzept für das zukünftige Tochterunternehmen haben zwischenzeitlich alle Gesellschafter zugestimmt.

37. Laut dem Aufsichtsratsvorsitzenden von Daimler-Benz, sollen „die nationalen Subeinheiten später in einem europäischen Unternehmen zusammengefaßt werden“, das 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?

Die Frage berührt allgemein die Haltung der Bundesregierung bei der Beratung und späteren Umsetzung von gesellschaftsrechtlichen Richtlinien im Rahmen der Europäischen Gemeinschaften.

Die Bundesregierung hat in diesem Zusammenhang stets betont, daß diese Harmonisierungsbemühungen nicht zu einer Nivellierung grundlegender nationaler Vorschriften führen dürfen, die dem Schutz der Arbeitnehmer und ihrer Rechte dienen. Auf der nationalen Europa-Konferenz vom Dezember 1988 hat der Bundeskanzler noch einmal ausdrücklich hervorgehoben, daß das Modell der deutschen Mitbestimmung bei den Beratungen in Brüssel nicht zur Disposition steht.

Aus heutiger Sicht bietet gerade das Airbusprojekt die Chance, zum Vorreiter für die Mitbestimmung in einer neuen europäischen Unternehmensordnung zu werden. Der IG Metall ist es in diesem Zusammenhang gelungen, die Gewerkschaften aus Großbritannien und Frankreich zu einem gemeinsamen Mitsprachekonzept bei Airbus Industrie zu bringen.

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?

Die Bundesregierung hat im Rahmen der Entwicklung des Konzeptes eine Vielzahl von Gesprächen mit Gewerkschaftsvertretern und Betriebsräten geführt und auch Verständnis für ihre Position gewinnen können.

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?

Bisher hat die Bundesregierung alle Risiken aus dem Airbusengagement getragen. Mit der seit 1984 eingeleiteten schrittweisen Beteiligung der Industrie an den Risiken wurden bereits erste Erfolge sichtbar. Zukünftig werden die Risiken voll von der Industrie getragen. Unternehmerisches Risiko auf einem am Wettbewerb orientierten Markt zwingt zu kostenbewußtem Handeln und ist durch kein Kostenkontrollsystem der öffentlichen Hand zu ersetzen.

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?

Wie in den Vorbemerkungen dargestellt, hat die Bundesregierung bereits 1984 damit begonnen, die Finanzierungsregeln für das Airbusprogramm mit Erfolg zu ändern.

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 52prozentige 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?

Es ist zutreffend, daß Entscheidungen bei MBB in der Vergangenheit durch die öffentlichen Mehrheitsgesellschafter mit beeinflußt wurden, deren Interesse auch von beschäftigungspolitischen Aspekten bestimmt ist.

Die Übernahme der industriellen Führerschaft bei MBB bedeutet aber nicht, daß regionalwirtschaftliche Aspekte keinerlei Berücksichtigung mehr finden.

Daimler-Benz hat dies den Ländergesellschaftern ausdrücklich zugesichert und wird vor Standortentscheidungen stets Gespräche mit den Ländergesellschaftern führen. Konkrete Standortentscheidungen sind und bleiben Unternehmensentscheidungen und müssen im Unternehmen verantwortet werden.

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?

Die Bundesregierung ist auch zukünftig bereit, neue Entwicklungen beim Airbusprogramm nach sorgfältiger Prüfung der Wirtschaftlichkeit zu fördern. Dabei haben Bundesregierung und Bundesrechnungshof schon heute ausreichende Prüfungsrechte beim Zuwendungsempfänger, der die neu zu gründende selbständige Tochter von MBB sein wird.

