

Das Außenwirtschaftsgesetz und die deutschen Werften

Heinz Schulte

Die Bundesregierung beabsichtigt, noch in diesem Jahr das Außenwirtschaftsgesetz (AWG) und damit zusammenhängende Rechtsverordnungen derart abzuändern, dass eine ausländische Beteiligung an nationalen wehrtechnischen Unternehmen einem Veto der Bundesregierung unterliegt. Noch ist offen, wie eng die Definition von »wehrtechnischen« Unternehmen gefasst werden soll – sind nur Systemhäuser oder auch Zulieferer gemeint? Ferner ist der zustimmungspflichtige Prozentsatz der Anteile in ausländischer Hand noch nicht festgelegt. Zwischendurch gab es Spekulationen, dass möglicherweise eine »Selbstverpflichtung der Industrie« an die Stelle einer Gesetzesänderung treten könnte. Davon ist inzwischen nicht mehr die Rede. Es hat den Anschein, dass die Bundesregierung ein »politisches Instrument« in den Händen halten will, um bei der anstehenden Neuordnung der verbliebenen, nationalen wehrtechnischen Industrie ein Wörtchen mitreden zu können.

Ausgelöst worden ist diese Entwicklung durch den Verkauf der Mehrheitsanteile an der Howaldtswerke Deutsche Werft AG (HDW) an die amerikanische Investorengruppe One Equity Partners (OEP) im letzten Jahr. Die vermeintlichen Hintergründe zu diesem Verkauf sind durch die Medien gegangen: So wurde/wird vermutet, hinter OEP stecke der amerikanische Rüstungskonzern Northrop Grumman; unter anderem, um über HDW an deutsche U-Boot-Technologie für zugesagte amerikanische U-Boot-Lieferungen an Taiwan zu kommen.

Umdenken bei der Bundesregierung

2002 hat die Bundesregierung die Auswirkungen des Verkaufs von HDW geprüft und ist zu dem Schluss gekommen, dass es keine Bedenken gebe; vorausgesetzt bestimmte Bedingungen – u.a. Vorkaufsrecht für deutsche Käufer bei Ausstieg, kein Technologietransfer, Beachtung Kriegswaffenkontrollgesetz (kein Export an Taiwan) – werden beachtet. In einer Stellungnahme des Bundesverteidigungsministeriums »zum beabsichtigten Verkauf der HDW an OEP« aus dem Sommer 2002 heißt es: »HDW repräsentiert ein ‚Filetstück‘ deutscher wehrtechnischer Kompetenz mit weltweiter Reputation und Führungsrolle insbesondere im U-Boot-Bau. Die angestrebte Industriekonstellation kann aus

militärpolitischer und national wirtschaftlicher Sicht bestenfalls gutgeheißen werden, wenn die ... Bedingungen ohne Ausnahmen und Abschwächungen eingehalten werden.«

Die Vorgänge um HDW haben ein Umdenken bei der Bundesregierung ausgelöst; sie waren der Katalysator für die anstehende Änderung des AWG. Nun kann man getrost die Frage stellen, ob es einer Änderung wirklich bedarf, angesichts der wenigen, vorstellbaren Fälle, auf die ein solches Gesetz Anwendung finden könnte? Insider reden von drei konkret vorstellbaren Fällen:

- Die künftige Ausrichtung von HDW, möglicherweise in einem europäischen Verbund
- Der Verkauf von MTU AeroEngines durch DaimlerChrysler
- Die 49 Prozent Anteile an Krauss-Maffei Wegmann, die zur Zeit Siemens hält.

Mit Ausnahme der MTU-Triebwerkssparte ist kaum ein Szenario vorstellbar, in dem die industriell Handelnden gegen fundamentale Interessen der Bundesregierung handeln würden – unabhängig vom AWG! Im Falle von HDW ist die Position der Bundesregierung klar: Ein möglicher europäischer Werftenverbund setzt mit Blick auf HDW eine deutsche Werftenbeteiligung von 50 Prozent plus einer Aktie voraus. Zurzeit ist eine deutsche Industrieführerschaft politisch nicht verhandelbar.


»Airbus zu Wasser«

Im Grunde gibt es nur noch zwei Themenblöcke, die bei der Neuordnung der nationalen wehrtechnischen Industrie von Bedeutung sind: die Marinewerften einerseits und die Landsystemindustrie andererseits. Vonseiten der Politik wird im Marinebereich eine europäische Lösung, sozusagen der »Airbus zu Wasser« favorisiert; im Gegensatz zur Landsystemindustrie. Hier setzt man auf eine nationale Konsolidierung. Mit Blick auf die Lage der Werften wirft dies eine Reihe von Fragen auf:

- Bietet der Investitionstitel für den deutschen Marineschiffbau eigentlich genügend Aussichten für eine künftige Neuorientierung im europäischen Verbund?
- Was kommt konkret nach den Vorhaben Korvette K 130 und U 212?
- Muss man das Vorhaben künftige Standardfregatte als Ersatz für die F 122 nur konzeptionell vorziehen, oder auch mit Blick auf die Beschaffung?
- Ist das ThyssenKrupp-Mutterhaus in Essen – im Gegensatz zu den ThyssenKrupp-Werften – langfristig am Wertengeschäft interessiert?

Wie viel schwimmende Marine tut in Zukunft Not?

Die Lage der nationalen Marinewerften ist mit HDW auf den Radarschirm der Politik geraten. Jedoch bleibt die Frage, wie viel die Politik gewillt ist zu investieren, angesichts der dramatischen Haushaltslage und dem politischen Vorrang der Diskussion um die Zukunft der sozialen Sicherungssysteme. Es ist unwahrscheinlich, dass der Titel 554 01 (Beschaffung von Schiffen, Betriebswasserfahrzeugen, Booten, schwimmenden und sonstigem Marinegerät) im Kapitel 1418 (Schiffe und Marinegerät) des Verteidigungsetats substanziell anwachsen wird. Für 2004 sind 675 Mio. Euro vorgesehen. Um die Braut HDW »zu schmücken« kann man sich im Verteidigungsministerium vorstellen, die der Marine zustehenden Mittel für Forschung und Entwicklung anzuheben. Reicht das? Wahrscheinlich nicht. Jedoch kann man die Lage der nationalen Marinewerften nicht losgelöst vom Umbau der Bundeswehr insgesamt sehen. Es bedarf einer grundsätzlichen Überprüfung aller Beschaffungsvorhaben der Bundeswehr. Wie viel schwimmende Marine tut in Zukunft Not? Diese Debatte im politischen und rüstungswirtschaftlichen Bereich hat bislang noch nicht stattgefunden; sie ist allerdings auch nicht mehr aufzuhalten.

Politisch wünschenswert ist ein Verbund von HDW mit den ThyssenKrupp-Werften. Welche Rolle können die mittelständischen Werften (wie Lürssen, Abeking&Rasmussen oder die Peene-Werft) dabei spielen? Sind europäische Partner wie Thales zu einer europäischen Lösung, mit Bezug auf HDW unter deutscher Führung, bereit? Gibt es immer noch eine amerikanische Option? Hat die EADS Interessen auf diesem Gebiet? Schließlich muss die Frage beantwortet werden, wo sich Atlas Elektronik (Bremen) in einer möglichen Neuordnung wiederfindet. Zurzeit lässt OEP keine Eile bei der Veräußerung von HDW erkennen. Vielleicht wollen die Amerikaner wirklich mitmischen bei der Neuordnung der Werftenlandschaft. Vielleicht wartet man aber nur einen besseren Preis ab und ist auf »Bräutigamschau«. Wie dem auch sei, das Thema ist keineswegs beendet. Es wird noch Gelegenheit im neuen Jahr geben, über HDW und die Zukunft der deutschen Marinewerften nachzudenken. 

Der Autor Heinz Schulte ist Chefredakteur der Griephan-Briefe, siehe auch (www.griephan.de)