

Riedl, Erich; Roth, Wolfgang; Immenga, Ulrich

**Article — Digitized Version**

## Die Daimler-Benz-MBB-Fusion: Ein wirtschaftspolitischer Sündenfall?

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Riedl, Erich; Roth, Wolfgang; Immenga, Ulrich (1988) : Die Daimler-Benz-MBB-Fusion: Ein wirtschaftspolitischer Sündenfall?, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 68, Iss. 12, pp. 599-605

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136464>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# Die Daimler-Benz/MBB-Fusion: ein wirtschaftspolitischer Sündenfall?

*Der vom Bundeswirtschaftsministerium geförderte Einstieg von Daimler-Benz bei MBB wird von Kritikern als größter ordnungspolitischer Sündenfall in der Geschichte der Bundesrepublik bezeichnet. Dr. Erich Riedl begründet die Politik des Ministeriums, Wolfgang Roth und Professor Ulrich Immenga nehmen zur Entscheidung Stellung.*

Erich Riedl

## MBB-Privatisierung: Ausstieg aus der Subventionsspirale

In der notwendigen und zu begrüßenden ordnungspolitischen Debatte um die Privatisierung von MBB/Airbus wird hoffentlich – nachdem sich der erste Pulverdampf in Parlament und Medien gelegt hat – eine Versachlichung eintreten. Unterstellungen, wie: Das Bundeswirtschaftsministerium steuere in seiner Interpretation des Gemeinwohls bewußt einen Rüstungsgiganten an, sei generell dem Gigantismus zu Lasten mittelständischer Interessen verfallen und fördere das Ganze auch noch durch ein Übermaß an Subventionen für Daimler-Benz, sollten in dieser Phase der Diskussion keinen Platz mehr haben. Ich freue mich sehr, daß hier Gelegenheit gegeben wird, mit dem Kollegen Roth und Professor Immenga noch einmal die ordnungspolitischen Argumente auszutauschen. Zwischen notwendiger, dem Gemeinwohl verpflichteter Industriepolitik und unseren unverzichtbaren ordnungspolitischen Grundsätzen kann zwar ein Spannungsverhältnis bestehen, nicht aber – wenn die industriepolitische Analyse richtig ist – ein unüberbrückbarer Gegensatz.

Dabei war Ausgangspunkt der Überlegungen des Bundeswirtschaftsministeriums nicht einmal die Industriepolitik, sondern eine Situation in diesem für die technologische Zukunft des Landes immer wichtigeren Industriebereich Luft- und Raumfahrt, die man nur als ordnungspolitische Sünde ersten Ranges bezeichnen kann. Wer der Bundesregierung jetzt einen Sündenfall anhängen will, muß sich fairerweise erst einmal mit der schon vorhandenen Sündenlast auseinandersetzen. Da dies von den Kritikern des Privatisierungskonzepts in der Regel vermieden wird, vielleicht auch um nicht auf die Beteiligung der eigenen politischen Couleur in der Vergangenheit eingehen zu müssen, möchte ich in Kürze die doppelte ordnungspolitische Erblast ansprechen.

### Sünden der Vergangenheit

Erstens haben frühere Bundesregierungen zwar aktiv die Fusion von MBB und VFW betrieben, dann aber nicht verhindern können, daß aus der Minderheit der öffentlichen Gesellschafter bei MBB durch Übergang der Krupp-Anteile auf Bremen

eine öffentliche Mehrheit von 52,3% wurde. Bei den verbliebenen privaten Gesellschaftern drohte immer mehr ein Exodus, nicht zuletzt jedesmal, wenn die Bundesregierung eine größere Beteiligung der Industrie an den Airbus-Risiken suchte. Zudem hatten sich die Bundesländer in der Satzung des Aufsichtsrats von MBB Sonderrechte gesichert, mit denen jedes einzelne zusammen mit der Arbeitnehmer-Bank Rationalisierungen verhindern konnte. Im Ergebnis dieser Entwicklung galt MBB bei potentiellen Interessenten als „unternehmerisch nicht führbar“. Verschiedene Bundesregierungen und auch der verstorbene Ministerpräsident Dr. Strauß versuchten vergeblich, die vorhandenen privaten Gesellschafter zu mehr Engagement zu bewegen. Es galt schon als Erfolg, daß diese nicht ganz ausstiegen oder – wo dies nicht zu verhindern war – die Anteile wenigstens bei Banken geparkt werden konnten.

Niemand der heutigen Kritiker wird behaupten können, dieser Zustand sei ordnungspolitisch einwandfrei gewesen, zumal er - zwei-

ter Sündenfall – zunehmend von der anderen öffentlichen Hand, nämlich dem Bund, mit Steuermitteln finanziert werden mußte. Es ist daher nur konsequent, wenn der Steuerzahlerbund das jetzige Konzept der Bundesregierung begrüßt. Auch dazu ein paar Erläuterungen: Der herbeigesehnte „break even point“ fliegt halt schneller als das Flugzeug selbst. Suventionszusagen im stattlichen Volumen von rund 11 Mrd. DM waren letztlich immer im Bewußtsein, durchhalten zu müssen, von allen Parteien verabschiedet worden, auch wenn der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung von einem unkalkulierbaren Haushaltsrisiko sprach. Die Bundesregierung und das Parlament mußten angesichts der Dollarkurs-Entwicklung und des neuen Programms A330/340 mit noch ungeklärter Serienfinanzierung weitere Belastungen in der Größenordnung von weit über 3 Mrd. DM auf sich zukommen sehen. Die Diskussion mit den USA spitzte sich bereits im vergangenen Jahr immer mehr zu und drohte, den Zugang zum wichtigsten Absatzmarkt zu blockieren. Paradox: Je erfolgreicher das Airbusprogramm technologisch und in den Absatzzahlen wurde, um so größer wurde, nicht zuletzt wegen der Kostensituation, der Subventionsbedarf. Auflagen des Bundes zur Kostensenkung allein konnten nicht helfen, zumal MBB schon einen Teil der bisherigen als unerfüllbar bezeichnete. Beim neuen Airbus A330/340 haben die Airbuspartner Großbritannien und selbst Frankreich in großem Umfang Arbeiten in den Dollar-Raum vergeben; MBB war hier zurückhaltender.

#### Die angestrebte Lösung

Während die Bundesländer ohne eigene finanzielle Verantwortung die Kostenentwicklung, nicht zuletzt von der Beschäftigung her, be-

stimmten, zahlte der Bund seine Hilfen, ohne durchschlagenden Einfluß auf die Kostensituation zu haben und ohne daß angesichts der politischen Bindungen die Alternative eines Ausstiegs bestanden hätte. Noch dazu gab es seit Anbeginn mit der Bundesbürgschaft ein Instrument, das alle Risiken einschließlich des Wechselkurses umfaßte und an dem die Banken über die Jahre fast 3 Mrd. DM Zinsen verdient haben, weil natürlich auch die Zinsbelastung verbürgt werden mußte. Von dieser Situation einer zunehmenden Subventionsautomatik galt es, Abschied zu nehmen.

Nun zu der jetzt angestrebten Lösung. Auch hier muß zunächst deutlich gemacht werden, was mit ihr erreichbar ist. Erstens werden MBB und die neue Tochtergesellschaft für zivile Flugzeuge durch Veränderung der Gesellschafterverhältnisse unternehmerisch führbar werden. Zweitens erlaubt die von MBB aus den Mitteln der Kapitalerhöhung zu erbringende Kapitalausstattung der

Tochtergesellschaft eine Übertragung der Airbusrisiken, wie sie sich aus der Kosten- und Erlösentwicklung ergeben, und in Schritten von 25%, 50% und schließlich 100% auch des Wechselkursrisikos in die industrielle Verantwortung.

Die damit verbundenen Belastungen des Bundeshaushalts sind hoch, müssen aber in Kauf genommen werden, wenn der Ausstieg aus der Subventionsspirale überhaupt erreicht werden soll. Dabei ist die besonders problematische Wechselkursversicherung nicht nur ein Relikt des bisherigen Systems, sondern auch Ergebnis der amerikanischen Fast-Monopolstellung am internationalen Markt für Verkehrsflugzeuge, der deshalb ausschließlich in Dollar operiert – eine für Industrieerzeugnisse einmalige Situation (selbst Lufthansa kauft ihre Airbusse in Dollar!). Das Gesamtkonzept schließt mit der klaren Begrenzung der öffentlichen Unterstützung aus, daß Verluste fortlaufend sozialisiert, Gewinne aber beliebig privatisiert werden.

#### Strukturbereinigung

Drittens, und das halte ich für besonders wichtig, kann allein über den Weg einer Konsolidierung der deutschen Partnerschaft der nötige Einstieg in eine Bereinigung der europäischen Strukturen erreicht werden. Meine Kollegen in Paris und London haben daher das deutsche Konzept mit sehr viel Interesse aufgenommen. Die Reform des Airbus-Systems wird eine Bewährungsprobe für die künftige Rolle Europas in der Luft- und Raumfahrt sein. Daß wir dabei mit dem früheren Bundeswirtschaftsminister Dr. Friederichs als neuem Vorsitzenden des Aufsichtsrats von Airbus Industrie maßgebliche Verantwortung übernehmen, ist ebenso wichtig wie die schnelle Entscheidung bei Daimler-Benz für die Einrichtung

Die Autoren  
unseres  
Zeitgesprächs:

*Dr. Erich Riedl, 55, ist Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Koordinator für die Deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie.*

*Wolfgang Roth, 47, ist stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion und Vorsitzender des Arbeitskreises Wirtschaftspolitik.*

*Prof. Dr. Ulrich Immenga, 54, ist Direktor der Abteilung für Internationales und Ausländisches Wirtschaftsrecht an der Universität Göttingen und Vorsitzender der Monopolkommission.*

und Besetzung der „Deutsche Aerospace“. Europa kann nur über eine Zusammenfassung aller Kräfte gegenüber den USA wirklich wettbewerbsfähig werden.

Wer meint, bestimmte Unternehmensgrößen seien für die Wettbewerbsfähigkeit bei der Herstellung von Verkehrsflugzeugen entbehrlich, der kennt die Verhältnisse auf diesem von nur noch drei Wettbewerbern hart umkämpften Markt mit einer 80-%-Dominanz aus USA (davon über 60 % bei Boeing mit Monopol beim Jumbo) einfach nicht und hat auch nicht zur Kenntnis genommen, daß die von der Beschäftigung her fast drei- bzw. zweimal größeren Partnerindustrien in Großbritannien und Frankreich den Konzentrationsprozeß bereits hinter sich gebracht haben, in Frankreich über die staatliche Eigentümerschaft. Bestimmte Unternehmensgrößen sind in der Luft- und Raumfahrt – im Gegensatz zu vielen anderen Industriezweigen – zur Erreichung von Wettbewerbsfähigkeit nötig, weil hier wegen der Verengung des internationalen Wettbewerbs und der hohen Investitionen bei Amortisierung über relativ kleine Serien in sehr langen Zeiträumen (bei einem Verkehrsflugzeugprogramm Entwicklungs- und Vorfinanzierungskosten von ca. 5 Mrd. Dollar mit Absatzerwartung von ca. 1000 Stück über ca. 20 Jahre) enorme Risiken anfallen und die Stückkosten durch Konzentration der Fertigung erheblich ge-

drückt werden können. Die über Konzentration erreichte Größe erlaubt es dann den sogenannten nationalen Systemfirmen, bei relativ geringer Fertigungstiefe viele mittelständische Unternehmen als wertvolle und unverzichtbare Zulieferanten zu beschäftigen – ein Prozeß, den die Bundesregierung z. B. über eine separate Förderung der deutschen Airbus-Ausrüstungs-Firmen unterstützt.

#### Frage der Marktabgrenzung

Die wettbewerbsrechtlichen Konsequenzen einer Beteiligung der Daimler-Benz AG an MBB werden vom Bundeskartellamt noch eingehend zu prüfen sein. Angesichts der vielfältigen Aktivitäten dieser Unternehmen muß das Bundeskartellamt eine große Anzahl von Märkten analysieren. Es ist zu klären, ob eine marktbeherrschende Stellung in den verschiedenen Produktbereichen, in denen sich Daimler-Benz und MBB betätigen, entsteht oder durch den Zusammenschluß verstärkt wird. Von wesentlicher Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Frage, ob die betroffenen relevanten Märkte lediglich eine nationale Dimension aufweisen oder ob sie über die nationalen Grenzen hinausgehen. Handelt es sich um europaweite oder Weltmärkte, kann also internationaler Wettbewerb wirksam werden, dann wären hohe inländische Marktanteile kartellrechtlich zu relativieren, wie es heute gängige Praxis des Bundes-

kartellamtes ist. Umgekehrt wären die Wettbewerbsrisiken um so höher zu gewichten, je weniger der Auslandswettbewerb ins Spiel kommt. Dies zeigt die Komplexität der wettbewerbsrechtlichen Prüfung, deren Ausgang niemand vorgeifen sollte. Sollte es zu einer Untersagung des Zusammenschlußvorhabens durch das Bundeskartellamt kommen, können die beteiligten Unternehmen beim Bundesminister für Wirtschaft einen Antrag auf Erlaubnis zu dem Zusammenschluß gemäß § 24 Abs. 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen stellen. Der Bundesminister für Wirtschaft muß dabei entscheiden, ob die mit der Fusion verbundene Wettbewerbsbeschränkung von gesamtwirtschaftlichen Vorteilen des Zusammenschlusses aufgewogen wird oder ob die Fusion durch ein überragendes Interesse der Allgemeinheit gerechtfertigt ist.

Meine Zuversicht bleibt, daß eine erstarkte deutsche und europäische Industrie leichter dem frischen Wind des internationalen Wettbewerbs ausgesetzt sein wird als die gegenwärtige. Nicht zuletzt bin ich auch zuversichtlich hinsichtlich der friedlichen Perspektive dieses Industriezweigs, dessen ziviler Teil immer mehr zu Lasten des militärischen an Bedeutung gewinnt. Da die Umschichtung international verläuft, wird nur mithalten können, wer durch Konzentration der Kräfte den harten zivilen Wettbewerb bestehen kann.

### VERÖFFENTLICHUNGEN DES HWWA-INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG-HAMBURG

## KONJUNKTUR VON MORGEN

Jahresbezugspreis  
DM 120,-  
ISSN 0023-3439

Der vierzehntäglich erscheinende Kurzbericht des HWWA – Institut für Wirtschaftsforschung – Hamburg über die Binnen- und Weltkonjunktur und die Rohstoffmärkte

VERLAG WELTARCHIV GMBH – HAMBURG

Wolfgang Roth

## Der größte ordnungspolitische Sündenfall

Der 7. November 1988 ging als schwarzer Tag für die Wirtschaftsordnung der Bundesrepublik Deutschland in die Geschichte ein. An diesem Tag fiel die Entscheidung der Bundesregierung, die Fusion zwischen Daimler-Benz und Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) mit einer festen Finanzzusage von weiteren 4,4 Mrd. DM zu den schon zugesagten 10,7 Mrd. DM zu sichern.

Auf keinem Gebiet der Wirtschaftspolitik sind die Fehlleistungen der CDU/CSU/FDP-Bundesregierung in den letzten Jahren so deutlich geworden wie auf dem Gebiet der Wettbewerbspolitik. Geradezu fassungslos steht die deutsche Öffentlichkeit vor der staatlich organisierten Fusion Daimler-Benz/MBB. Ein Wirtschaftsminister, der die Aufgabe hat, die Wettbewerbsordnung in der Bundesrepublik zu schützen, betätigt sich als Konzernschmied der größten Unternehmensfusion in der Geschichte Deutschlands überhaupt.

Mit der Fusion von Daimler mit MBB entsteht ein Konzern mit über 70 Mrd. DM Umsatz und fast 400 000 Beschäftigten. Allein diese Größe ist im Verhältnis zur Gesamtwirtschaft in der Bundesrepublik atemberaubend und besorgniserregend.

Mit der Fusion Daimler-Benz/MBB ist ein Stück Nachkriegsgeschichte zu Ende gegangen. Zum ersten Mal wird ein marktbeherrschender Rüstungskonzern geschaffen, der allein durch seine Existenz einen bestimmenden Einfluß auf die Politik haben wird. Nachdem Daimler 1985 die Motoren- und Tur-

binenunion (MTU), die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft (AEG) sowie das Familienunternehmen Dornier übernommen hatte, rundet das Stuttgarter Unternehmen mit der Übernahme von MBB seine Fusionsstrategie ab und wird damit zu einem der größten Rüstungskonzerne der Welt. MTU (Jahresumsatz 3 Mrd. DM), Dornier (Jahresumsatz 2 Mrd. DM) und MBB (Jahresumsatz 6 Mrd. DM) erwirtschafteten 50 %, AEG 15 % des Umsatzes mit Rüstungsgütern. Das Rüstungsgeschäft des Stuttgarter Unternehmens beläuft sich nach dem Aufkauf von MBB auf etwa 8 Mrd. DM.

### Fatale Folgen

Mit Recht hat der ehemalige Präsident der Monopolkommission, Professor Erhard Kantzenbach, vor der Gefahr gewarnt, daß ein solcher Rüstungskonzern zu einem Staat im Staate werden kann, mit fatalen Folgen für Politik und Wirtschaft. Eines ist klar: wer auch immer auf der Hardthöhe Verteidigungsminister sein wird, er kommt an den Unternehmensentscheidungen von Daimler-Benz nicht mehr vorbei. In Stuttgart werden nun die Weichen gestellt, was in der Bundeswehr angeschafft wird, wieviel es kosten wird, was an Waffensystemen in Zukunft entwickelt werden wird. Der Rüstungs- und Raumfahrtkonzern Daimler baut mit seinen Töchtern, MBB, Dornier, MTU und AEG nicht nur den Jäger 90; Daimler ist auch bei der Entwicklung der Europa-Trägerrakete Ariane dabei oder bei der Entwicklung der Raumfähre Hermes oder dem Überschalltransportflugzeug Sänger – alles Projekte,

die nur durch öffentliche Finanzhilfen lebensfähig sind.

Allein schon wegen der Größe wird Daimler/MBB zu einer neuen politischen Qualität werden: an diesem ökonomischen Koloß kommt keine Landesregierung und keine Bundesregierung mehr vorbei. Wir haben einschlägige Erfahrungen mit oligopolistischen Anbietern und ihrem Einfluß auf die Politik. Es ist deshalb eine pure Illusion, zu glauben, daß die Subventionszusage, die heute im Raum steht, das letzte Wort sein wird. Wenn der Dollarkurs weiter absacken sollte, wird Daimler in Bonn Nachforderungen stellen. Und weil die Bundesregierung dann schon 15 Mrd. DM an Subventionen für das Airbus-Programm lockergemacht hat, weil Zehntausende von Arbeitsplätzen gefährdet sind, ist die Politik weiter erpreßbar geworden.

Die schwerwiegenden politischen, wirtschaftspolitischen, insbesondere auch ordnungspolitischen Bedenken, wie sie von allen maßgeblichen Wirtschaftswissenschaftlern geäußert wurden, sind nicht von der Hand zu weisen. Der Bundeswirtschaftsminister hat bereits angekündigt, daß er sich über diese Bedenken hinwegsetzen und eine Sondererlaubnis für diese Fusion erteilen wird. Damit sind die Arbeit der Monopolkommission und die Prüfungspflicht des Bundeskartellamtes zu einer reinen Farce geworden. Diese Mißachtung einer Bundesregierung gegenüber dem gesetzlichen Auftrag der Monopolkommission und des Bundeskartellamtes ist in der Bundesrepublik bislang ohne Beispiel.

### Groteske Rechtfertigungen

Es ist geradezu grotesk, daß eine Bundesregierung, die Entstaatlichung, Subventionsabbau und Deregulierung auf ihre Fahnen geschrieben hat, mit milliardenschweren Finanzhilfen einen Rüstungskonzern mit formt, der sich dem Wettbewerb entzieht. Das Standard-Argument für den ordnungspolitischen Sündenfall lautet: die weltweiten Wirtschaftsverflechtungen, insbesondere die Verwirklichung des EG-Binnenmarktes, verlangen nach Größe. Die Behauptung ist immer: größer ist besser, größer ist leistungsfähiger, größer ist international wettbewerbsfähiger.

Stimmt das denn? Der deutsche Maschinenbau ist ein relativ wenig konzentrierter Bereich. Er ist nicht nur gut, sondern weit besser als andere, weil er von vielen mittleren Unternehmen bestimmt und nicht von einem Großen beherrscht wird. Der deutsche Maschinenbau ist leistungsfähig und innovativ, gerade weil es einen harten Wettbewerb gibt. Der deutsche Maschinenbau ist so stark am Weltmarkt, weil er

sich nicht träge ausruhen konnte, sondern auch als nationaler Markt hart umkämpft war und ist. Gerade der deutsche Telekommunikationsmarkt ist ein Beleg dafür, daß groß nicht immer gut ist.

Aus allen diesen Gründen muß die wettbewerbspolitische Leitlinie wieder werden: Im Zweifel für den Wettbewerb und gegen die Fusion. Größe ist nicht nur stets ein Machtfaktor, Größe bedeutet oft auch Bequemlichkeit, übrigens auch gegenüber ökologischen Anforderungen. Da wird die Lobby beim Gesetzgeber meist wichtiger als die Anstrengung um ökologische Produkte und Produktionsverfahren.

Auch industrie- und technologiepolitisch ist die geplante Fusion von Daimler und MBB fragwürdig. Mit der Liquidierung des Wettbewerbs wird das Innovationstempo eher nachlassen. Technologische Entwicklungspfade und Investitionsentscheidungen werden nunmehr ausschließlich zwischen den Großbürokratien des neuen Rüstungsmonopolisten und der Staatsbürokratie ausgehandelt, zu Lasten des Steu-

erzählers und zuungunsten der wirtschaftlichen Dynamik.

Also muß der Staat, der Bundeswirtschaftsminister, nicht Förderer, sondern Bremser von Fusionen sein. Das gilt gerade dann, wenn die Wirtschaft so liquide ist wie zur Zeit. Exakt hier beginnt die Katastrophe bei der Entscheidung des Bundeswirtschaftsministers. Er stiftet selbst eine Fusion. Das Kartellamt und die Monopolkommission sagen nein. Dann kommt die Ministererlaubnis, weil man im Wort ist und die Wettbewerbskontrolle gar nicht mehr wahrnehmen kann. Das ganze Verfahren ist ein Verstoß gegen den Sinn und den Geist des Kartellgesetzes, des Grundgesetzes der Marktwirtschaft.

Hinzu kommt: In einer Phase der weltweiten Entspannung und an der Schwelle zur Abrüstung in Ost und West erscheint die Schaffung eines Superkonzerns mit marktbeherrschender Stellung in der Rüstung auf nationaler Ebene widersinnig. Auf die Dauer wird damit eine machtvolle Kraft gegen den Abrüstungsprozeß geschaffen.

---

Ulrich Immenga

## Macht durch Staat

---

Die geplante, zur Zeit verhandelte gesellschaftsrechtliche Beteiligung der Daimler-Benz AG an Messerschmidt-Bölkow-Blohm (MBB) verstößt unter drei Gesichtspunkten gegen Prinzipien unserer Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung.

1. Das gesetzliche Verfahren zur Kontrolle von Großfusionen wird bis zur Bedeutungslosigkeit herabgewürdigt.

2. Die staatlichen Initiativen zur

Verbindung zwischen Daimler und MBB verletzen das in einer Marktwirtschaft geltende Verhältnis von Staat und Wirtschaft.

3. Die gezielte Förderung externen Wachstums des bereits größten Unternehmens der Bundesrepublik verstärkt Unternehmenskonzentration und damit verbundenes politisches Einflußpotential in bedenklichem Umfang.

Zu 1. Staatssekretär Riedl vom Bundeswirtschaftsministerium hat

sich in zweifacher Weise – unwidersprochen vom Ministerium – zu dem Verfahren geäußert, dem die künftige gesellschaftsrechtliche Beteiligung von Daimler an MBB untersteht. Es wurde in Aussicht gestellt, daß die unter Umständen erforderliche Genehmigung des Ministers für den geplanten Zusammenschluß erteilt werde. Noch interessanter ist die ergänzende grundsätzliche Bemerkung. Hiernach bezieht sich der Anwendungsbereich des Kartellgesetzes auf Zusammenschlüsse, die

von privatwirtschaftlichen Unternehmen initiiert werden. Etwas anderes gelte jedoch, wenn der Staat eingreife und seinerseits Unternehmensverbindungen aus industriepolitischen Gründen fördere. Aus der Sicht des Rechtsstaates müssen diese Äußerungen als Anmaßung verstanden werden.

Eine maßgebliche Beteiligung seitens Daimler, insbesondere auch die angestrebte industrielle Führung, fällt unter die Kontrolle des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Das Vorhaben der Beteiligung ist beim Bundeskartellamt anzumelden, das innerhalb einer bestimmten Frist darüber zu befinden hat, ob es die Beteiligung als Zusammenschluß im Sinne des Gesetzes aus wettbewerbspolitischen Gründen untersagt. Maßgebliches Kriterium ist die Entstehung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung auf einem der Märkte, die in den Tätigkeitsbereich der beteiligten Unternehmen fallen. Diese Entscheidung des Bundeskartellamtes fällt in einem justizförmigen Verfahren. Die zuständige Beschlußabteilung ist keinen Weisungen unterworfen. In der Öffentlichkeit wird mit einer Untersagung der Beteiligung gerechnet, da insbesondere in verschiedenen Bereichen der Wehrtechnik die Untersagungs Voraussetzungen erfüllt würden. Das Bundeskartellamt wird bei seiner Untersuchung die Internationalität von Märkten berücksichtigen.

### **Umgangenes Kartellgesetz-Verfahren**

Wird tatsächlich mit einer Untersagung ein Verstoß der Unternehmensverbindung gegen rechtlich gesicherte wettbewerbspolitische Grundsätze unserer Wirtschaftsordnung festgestellt, so ist diese Entscheidung jedoch nicht endgültig. Nach Auffassung des Gesetzge-

bers können im Ausnahmefall Gemeinwohlgründe die Genehmigung eines Zusammenschlusses rechtfertigen, wenn diese Gründe auf gesamtwirtschaftliche Vorteile oder ein überragendes Interesse der Allgemeinheit verweisen. Die hiernach zu treffende Entscheidung hat einen politischen Charakter und wird daher nicht vom Bundeskartellamt, sondern vom Bundeswirtschaftsminister getroffen. Diese Entscheidung ist nicht frei von inhaltlichen Bindungen. Die Erlaubnisgründe müssen der von den zuständigen Verfassungsorganen formulierten Politik entsprechen.

Im Rahmen dieser sogenannten Ministererlaubnis ist der Minister als Kartellbehörde gesetzlich verpflichtet, eine Stellungnahme der Monopolkommission einzuholen.

Dieses Verfahren wird durch den hier zu beurteilenden Vorgang faktisch umgangen und inhaltlich auf den Rang einer *quantité négligeable* verwiesen. Die Bundesregierung hat nicht nur ein starkes Interesse am Zustandekommen der Unternehmensverbindung gezeigt, sondern auch einen entsprechenden Druck ausgeübt. Das kommt nicht zuletzt in der Sicherung des von Daimler zu übernehmenden Airbusprojektes vor Wechselkursrisiken zum Ausdruck. Damit und durch die entsprechende Äußerung des Staatssekretärs ist deutlich gemacht worden, daß der Bundeswirtschaftsminister als wahrscheinliche letzte Stufe des kartellrechtlichen Verfahrens die Genehmigung erteilen wird. Das bedeutet, daß es letztlich nicht darauf ankommt, ob das Bundeskartellamt den Zusammenschluß untersagt. Der Untersuchungsaufwand für eine Vielzahl von Märkten geht ins Leere. Der Wert der Stellungnahme der Monopolkommission wird auf den Wert des Papiers reduziert, auf dem sie geschrieben steht. Die vorgebrach-

ten Argumente können die Hürde für eine Ministerebene nicht erhöhen.

### **Mißachtung ordnungspolitischer Grundsätze**

Zu 2. In einer Marktwirtschaft auch sozialer Prägung werden unternehmerische Entscheidungen allein von diesen als Privatrechtssubjekten getroffen. Unternehmerisches Handeln des Staates ist grundsätzlich subsidiär. Seine wesentliche Aufgabe besteht im Bereich der Wirtschaft darin, die Bedingungen der Freiheit, nämlich unabhängiger unternehmerischer Entscheidungen, zu sichern. Das ist das Kennzeichen der Ordnungspolitik. Der Staat hat danach keine prozeßpolitischen Aufgaben zu verfolgen, die Marktbedingungen verändern oder unternehmerische Entscheidungen inhaltlich präjudizieren.

Dem entsprechen politische Äußerungen, die seit der sogenannten Wende von den zuständigen Verfassungsorganen und den Parteien der Regierungskoalition zu vernehmen sind. In letzter Zeit wird zunehmend auf staatliche Abstinenz im Bereich des Wirtschaftlichen als Ziel hingewiesen. Maßgebliches Stichwort ist Deregulierung. Staatlicher Einfluß in der Wirtschaft soll begrenzt werden. Gegenwärtig diskutiertes Beispiel ist die Neuorganisation der Deutschen Bundespost. Dieser Politik entspricht auch die in dieser Legislaturperiode wieder begonnene Privatisierung staatlicher Beteiligungen an Unternehmen.

Die industriepolitischen Aktivitäten der Bundesregierung, um eine Beteiligung von Daimler an MBB zu erreichen, widersprechen diesen Grundsätzen. Eine derartige gesellschaftsrechtliche Beteiligung ist eine wichtige Investitionsentscheidung. Sie ist nicht auf die Verwen-

derung eines beachtlichen Teiles unternehmerischen Kapitals beschränkt. Sie ist vielmehr maßgeblich für die unternehmerische Entwicklung des bereits bestehenden Konzerns. Es geht um die Einschätzung von Märkten und um die Einsicht in Notwendigkeiten eines Strukturwandels. Hierbei handelt es sich um eindeutig unternehmerisches Terrain. Weichen für die Entwicklung in die Zukunft werden gestellt. Jede staatliche Mitwirkung ist zumindest fragwürdig.

Die Aktivitäten der Bundesregierung werden mit einer langfristigen Verringerung der jährlichen Subventionen für das Airbusprojekt gerechtfertigt. Hierzu ist zu unterstreichen, daß diese Subventionen bereits auf eine weit zurückliegende Entscheidung der Bundesregierung zurückgehen. Die politische Sinnhaftigkeit dieser Entscheidung kann hier nicht überprüft werden. Zu fragen ist jedoch, ob die Erwartung langfristig verringerter Subventionen mit der Mißachtung ordnungspolitischer Grundsätze und staatlicher Verfahren erkaufte werden darf.

### **Stärkung der Unternehmenskonzentration**

Zu 3. Die Bundesregierung drängt das bereits mit Abstand größte deutsche Unternehmen zu einem erheblichen Wachstumsprung. Damit verschärfen sich die mit Großunternehmen verbundenen wettbewerbs- und gesellschaftspolitischen Probleme. Sie entstehen bereits mit dessen Existenz. Es kommt nicht auf ein besonderes Verhalten im Sinne eines Mißbrauches an.

Betroffen ist das Verhältnis zu anderen Unternehmen. Die von der Marktwirtschaft gewährten Freiheiten bedürfen dem Grunde nach der Legitimation durch die Gleichheit, die im Wettbewerb verwirklicht wird.

Diese Bedingungen der Freiheit werden ge- oder zerstört durch private wirtschaftliche Macht. So übt Finanzkraft nach auch gerichtlich bestätigten kartellrechtlichen Grundsätzen eine Abschreckungswirkung für kleinere Wettbewerber aus. Häufig entstehen gleichzeitig höhere Marktzutrittsschranken. Nicht auszuschließen ist, daß derartige Großfusionen Signalwirkungen für andere Unternehmen und Märkte haben.

Mit zunehmender Zahl von Märkten, auf denen ein Konzernunternehmen tätig ist, vergrößert sich die Gefahr einer Politik des Interessenausgleichs zwischen Großunternehmen. Rücksichtnahmen entstehen dadurch, daß man starke Positionen auf Märkten gegenüber anderen Großunternehmen nicht ausspielt, soweit man auf anderen Märkten als der schwächere Marktteilnehmer mit gegenläufigen Reaktionen rechnen muß. Auch Oligopolbildungen können verstärkt werden, die zur Wettbewerbsdämpfung führen können.

Im Vordergrund der Diskussion steht jedoch mit Recht der von Großunternehmen ausgehende politische Einfluß. Bereits in der Regierungsbegründung zur Einführung der Fusionskontrolle heißt es: „In gesellschaftspolitischer Sicht zerstören übermäßige Ballungen wirtschaftspolitischer Macht die Grundlage unserer freiheitlichen Ordnung. Politische Demokratie und Marktwirtschaft sind ohne Dezentralisierung der Macht nicht denkbar.“

### **Erodierung der Marktwirtschaft**

Hiermit ist Bezug genommen auf die Gewaltenteilung zwischen Staat und Wirtschaft. Staatliche Entscheidungen werden von verfassungsrechtlich legitimierten Organen getroffen. Diese Zuständigkeitsordnung wird gefährdet, wenn eine ge-

ellschaftlich nicht entsprechend legitimierte Macht Einfluß auf dieses Verfahren gewinnt. Großunternehmen werden aufgrund ihrer wirtschaftlichen Macht in die Lage versetzt, die auf staatlichen Anordnungen beruhenden Bedingungen ihrer korporativen Existenz zu beeinflussen. Das gilt für alle Ebenen politischen Handelns und tritt deutlich bei der Verteilung von Subventionen hervor.

Bei einer Verbindung von Daimler mit MBB kommt hinzu, daß der Bereich der Wehrtechnik weiter konzentriert wird. Der Staat kann als Auftraggeber in die Abhängigkeit des Produzenten geraten. Eine Unternehmenskrise wird die Bundesregierung zu unterstützenden Maßnahmen verpflichten. Das führt zur Konkursunanfälligkeit, die faktisch bereits für eine Reihe von Großunternehmen besteht. Die Auslesefunktion des marktwirtschaftlichen Mechanismus wird damit ausgeschaltet. Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung des entstehenden Unternehmens führt ferner die Wirkungen nicht ausschließender unternehmerischer Fehlentscheidungen vor Augen. Sie können zu Krisen von ganzen Regionen führen.

Die Forderung liegt nahe, politischen Einfluß von Großunternehmen politisch zu kontrollieren. Das führt zur inhaltlichen Beeinflussung unternehmerischer Entscheidungen durch staatliche oder gesellschaftliche Institutionen. Es kann nicht überraschen, wenn sich in der Bundesrepublik angesichts der neuen Dimensionen unternehmerischer Größe eine Argumentation entwickelt, die auf einen Verlust an wirtschaftlichen Freiheiten zielt. Dem kann nur eine konsequente Ordnungspolitik entgegengehalten werden. Deren Inhalte gilt es zu diskutieren!