

Das maritime EADS : eine verfehlte Gelegenheit

1. Die Meldung eines nahen Verkaufs von HDW und die interessierten Wirtschaftsakteure

Im Sommer 2003 hat die amerikanische Fondsgesellschaft One Equity Partner (OEP) gemeldet, sie plane sich von der deutschen Werft Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW) zu trennen, die sie weniger als ein Jahr vorher gekauft hatte. Nach dem Präsidenten des Verwaltungsrates von HDW, Helmut Burmester, sollte den Verkauf vor Ende des Jahres stattfinden (*Handelsblatt*, 01/08/2003).

Außer dem Bau von Handelsschiffe ist HDW an der Weltspitze im Bau von nicht-atomaren Unterseeboote, kennt aber wegen der asiatischen Konkurrenz Schwierigkeiten. Der schnelle Rücktritt von OEP könnte sich durch die Möglichkeit der deutschen Regierung erklären, jeden Verkäufe zu sperren: so hat diese noch nicht ihre Zustimmung zur Herstellung und zum Verkauf von acht U-Boote an Taiwan gegeben. Außerdem arbeitet die Regierung daran, ein Gesetz einzuführen, das ihr ermöglichen würde, den Verkauf von mehr als 25% des Kapitals dieser Art Unternehmen an dem Ausland zu blockieren.

Schon im August nimmt dieses wirtschaftliche Thema auch politische Aspekte. Am 7. August meldet die *Wirtschaftswoche* ein Treffen im September zwischen dem deutschen Verteidigungsminister Peter Struck und Führungskräfte von Werft Blohm & Voss (Thyssen-Krupp), von der französischen Direction des Constructions Navales (DCN) und von HDW. Tatsächlich schien der deutsche Minister an den Verkauf von HDW an einem Amerikaner Vorbehalte zu haben, und das aus Angst vor einem Technologietransfer nach den Vereinigten Staaten. Diese Ansicht teilte auch der Bundeskanzler Schröder, der mangels einer deutschen eine europäische Lösung bevorzugte (*Handelsblatt*, 14/08/2003).

Man muß bemerken, daß der amerikanische Northrop Grumman, dem *Handelsblatt* (01/08/2003) nach, bereit schien, ein Angebot in Höhe von 400 Millionen Euros zu machen. Außerdem zeigte auch Thyssen-Krupp Interesse und hätte ein Angebot von 500 Millionen gemacht. Dieser sah aber in dieser nationalen Konsolidierung nur ein erster Schritt zu einer europäischen Fusion, deren Führung er bestreitet, nehmen zu möchten (*Handelsblatt*, 04/08/2003). Schließlich hatte auch das französische Ausrüstungsunternehmen Thalès ein Angebot von ungefähr 500 Millionen Euros gemacht, den er zur Beteiligung anderen Mitspielern offen sagte (*Les Echos*, 03/08/2003).

Dieses offenes Angebot kann sich in dem Rahmen der Annäherung zwischen Thalès und der DCN verstehen, zu der er schon durch eine vor einem Jahr gegründete gemeinsame Tochtergesellschaft, Armaris, verbunden ist. Die Gründung von Armaris berief zu einer Verstärkung der Beziehungen zwischen den beiden Unternehmen mit der Zustimmung des französischen Staates, der Aktionär der beiden Firmen ist (zu 30% des Kapitals von Thalès und zu 100% dessen der DCN). Da die DCN jetzt unter privaten Recht steht, soll das Projekt „DCN Phase 2“ die Aktivitäten von Armaris, von Thalès Naval France und von Navires et Systèmes (eine der beiden Einheiten der DCN) innerhalb eines neuen Zentrums zusammen bringen (*Les Echos*, 18/09 und 01/10/2003; *Figaro* und *Handelsblatt*, 01/10/2003). Thalès hat außerdem schon gemeldet, seine Aktivität in dem maritimen Bereich (2,4 Milliarden Euros Umsatz) bis in zehn Jahren doppeln zu wollen. Er sagte sich über die Frage, sich zuerst mit HDW oder die DCN zu verbinden, offen (*Les Echos* und *Figaro*, 01/10/2003). So wie es *Aviation Week and Space Technology* (27/10/2003) unterstreicht, scheint Thalès das Beschleunigungselement in dieser Frage zu sein.

Man muß aber betonen, daß all diese Angebote nicht die 800 Millionen Euros erreichten, die OEP von dem Verkauf erlangen mochte, damit er sein Einstiegskapital wieder bekomme (Kauf für fast 700 Millionen und Finanzspritze von 130 Millionen). Dadurch schien den Weg einer Vereinigung für den Kauf von HDW am plausibler zu sein.

2. September : das Eintreten der Politik scheint die Affäre zu beschleunigen

Im September wird das Thema wirklich politisch und der Vormarsch zur Gründung eines maritimen EADS beschleunigt sich. Für die französische Staatssekretärin für europäische Fragen,

Frau Lenoir, die das europäische Schicksal des HDW Unternehmens betonte, war das Projekt « außerordentlich wichtig »; eine Aussicht, die der Finanzminister, Francis Mer, teilte. Frau Lenoir erinnerte, daß Frankreich und Deutschland jeweils an die ersten und zweiten Weltplätze für den Bau von nicht-atomaren U-Boote sind, und meldete Anfangs September, daß dieser mögliche maritime EADS ein wichtiges Thema von dem gemeinsamen Ministerrat am 18. September sein würde (*Figaro*, 03/09/2003). Das schien anzudeuten, daß die französischen Autoritäten den Wille der deutschen Regierung teilte, was die Erfolgchancen des Projektes erhöhte. Außerdem war im Frühling auf europäische Ebene eine über die ganze maritime Industrie beratende Gruppe namens „LeaderSHIP 2015“ gegründet worden. Der Schlußbericht der Gruppe, der im Herbst erschien, ist der Meinung, daß in dem Verteidigungsbereich « ohne verstärkte Zusammenarbeit und Konsolidierung drohen die europäischen Unternehmen weltweit betrachtet an Bedeutung zu verlieren, was eine Einschränkung der künftigen verteidigungspolitischen Optionen Europas zur Folge haben kann.“ Die Gruppe macht den Mangel an Harmonisierung der Exportsregeln und der technischen Kriterien sowie das Fehlen eines echten Binnenmarktes in diesem Bereich dafür verantwortlich, daß diese Konsolidierung nicht zustande kommt.

Das starke Signal für eine europäische Lösung bei den politischen Behörden, die auch die Kunden in diesem Bereich sind, scheint von der Industrie verstanden gewesen zu sein (*Handelsblatt*, 08/09/2003). Northrop Grumman erklärte, nur an einem Teilabkauf, in Höhe von 15 bis 20% des Kapitals (unter der 25% Linie bei der die politischen Behörden künftig eingreifen möchten) von HDW interessiert zu sein (*Handelsblatt*, 08/09/2003). Thyssen-Krupp, der vorher eine Vereinigung mit dem Amerikaner Northrop Grumman für den Kauf von HDW „mit Sympathie“ sah (*Handelsblatt*, 01/08/2003), erklärte sich offen zu einer Allianz mit Thalès, eventuell durch die Gründung einer gemeinsamen Tochtergesellschaft, die selbst HDW kaufen würde (*Figaro* ; 07/09/2003; *Handelsblatt* ; 08/09/2003).

Trotz der scheinbaren Vereinbarung über dem Thema schienen manche Fragen offen zu bleiben. Eine dieser war die der Führung des neu zu gründenden Unternehmens. In Anbetracht der Vorrangstellung von HDW in dem Bereich schien Deutschland die Führung dem möglichen Verband zwischen HDW und Thyssen-Krupp geben zu wollen (*Les Echos*; 03/09/2003), wenn auch, dem Kanzler nach, die Entscheidung über die Führung des neuen Konzerns den Unternehmen überlassen sein würde (*Handelsblatt* ; 08/09/2003). Die französische Verteidigungsministerin hat ihrerseits dem *Handelsblatt* (19/09/2003) erklärt, sich nicht vorstellen zu können, daß Thalès und die DCN nicht eine « sehr wichtige Rolle » in der neuen Struktur haben würden.

Außerdem fehlt es in beiden Ländern nicht an Widerstand. So scheint der Bundesverband der Deutschen Industrie Vorbehalte an dem Kauf durch Thalès aus Angst für die Beschäftigung bei HDW und seinen regionalen Zulieferern zu haben (*Handelsblatt* ; 12/09/2003). Die Befürchtungen für die Beschäftigung scheinen auch innerhalb der beiden Wirtschaftsministerien geteilt zu sein. Manche Nahestehende des Verteidigungsbereichs betonen außerdem die Schwierigkeiten der Zusammenarbeit zwischen verschiedene nationale Kulturen, die bei EADS existieren, und stellen sich Fragen über die Machbarkeit eines Projektes der aber ansichten der heutigen Lage nötig scheint (siehe z.B. den Artikel « Politique industrielle, au service de la sécurité et de la défense » von A. Cammilleri-Subrenat und B. Remy in *Défense Nationale*, 10/2003).

3. OEP entscheidet sich, HDW zu behalten: eine verfehltete Gelegenheit, welche Wege in die Zukunft ?

Als das Projekt anscheinend in seine Endphase eintrat, kam es Mitte Oktober zu einem plötzlichen Stillstand, als OEP öffentlich bekannt machte, daß er nicht ganz aus HDW austreten wollte, aber im Gegenteil die Mehrheit des Kapitals behalten wollte, wenn er auch an Minderheitsanteile offen stand (*Financial Times Deutschland*, 16/10/2003). Die Nachricht wurde dadurch bestätigt, daß OEP 400 Millionen Euros in HDW pumpte, um es zur Überbrückung seines aktuellen Mangels an Liquiditäten zu helfen (*Handelsblatt* ; 20/10/2003). Nach dem Präsidenten von HDW, Herrn Burmester, würde OEP planen, noch Hauptaktionär für drei bis fünf Jahre zu bleiben, während er an einer europäischen Union der Werften arbeiten würde.

Als möglichen Minderheitspartner erwähnt das *Handelsblatt* (20/10/2003) außer Thalès, wessen Interesse nachgelassen hätte, die deutsche Tochtergesellschaft von BAE, STN ; die Beteiligung von Thyssen-Krupp wäre erst in einer zweiten Stufe vorgesehen (*Handelsblatt*, 20/10/2003 ; *Financial Times Deutschland*, 16/10/2003).

Diese plötzliche Wende der Lage kann erstaunen. Nach Burmester, hätte OEP kein Abnehmer gefunden, der bereit gewesen wäre genug zu bezahlen, und das sogar nach dem Eingreifen der Politik (*Handelsblatt*, 20/10/2003). Doch kann man sich befragen, ob der echten Grund dieser Wende nicht von den Vereinigten Staaten kommen würde, da die nur voller Vorbehalte vor der Gründung einer echten europäischen Maritimverteidigungsindustrie sein können, sowohl von dem industriellen und wirtschaftlichen als auch von dem politischen und strategischen Standpunkte (Unabhängigkeit der Rüstungen).

Über diesem Thema hinaus kann man sich auch darüber befragen, inwiefern eine Annäherung auf europäische Ebene in Anbetracht der neuen Lage machbar ist. Einerseits hatte die Meldung des Verkaufs von HDW eine Antriebsrolle, die heute fehlt. Andererseits kann man sich über die Bedeutung solch einer Allianz ohne die Beteiligung des ersten Herstellers von nicht-atomaren U-Boote befragen.

Außer den Hauptmitspieler wurde die Beteiligung anderer europäischen Unternehmen in Ansicht genommen. Andere U-Bootshersteller sind in der Europäischen Union untergebracht. Der Spanier Izar ist der neunte Schiffshersteller der Welt und ist schon mit der DCN für die Daphné und Agosta sowie in einem chilenischen Projekt verbunden. Aber die spanische Gruppe für Strategische Studien (Informationsblatt *Libertad Digital* N°50) sieht in dieser Allianz mit französischen und deutschen Industrien in Schwierigkeiten für Izar ein Risiko auf seinen Erfolg und seine transatlantischen. Von dem Italiener Fincantieri wurde auch gesprochen: er ist mit Finmeccanica in dem Projekt Horizonte verbunden. Durch einem franco-italienischen Projekt für Fregatte, dessen Meldung für den Frühling 2004 erwartet wird, sollten beide Italiener in engere Kooperation mit Thalès und die DCN arbeiten (*Aviation Week and Space Technology*, 27/10/2003). Schließlich besitzt auch der Engländer BAE einen Schiffsbauzweig ; sein Standpunkt über diesem Thema bleibt aber unbekannt; außerdem hat er gemeldet, auf der Suche nach einer transatlantischen Fusion zu sein, was eine andere strategische Richtung andeutet (*Handelsblatt*, 12/09/2003).

Über Europa hinaus muß man heute auch die Möglichkeit transatlantischer Kooperationen betrachten. Von der amerikanischen Seite her sind, außer Northrop Grumman, Lockheed Martin und General Dynamics die zwei wichtigsten Mitspieler in dem maritimen Bereich. So wie es *Europäische Sicherheit* (10/2003) betont, sind die transatlantischen Beziehungen bis jetzt einbahnig. In diesem Bereich bedeuten die amerikanischen Unternehmen mehr als 20% des europäischen Marktes (es ist weniger als ein Prozent in der anderen Richtung, unter anderen wegen der einschränkenden Gesetzgebung). Die Lage sind völlig voneinander abweichend, da die USA einen von weitem höheren Niveau für Forschung und Technologie, u.a. in der Ausrüstung, ausgeben. Die heutige Lage scheint, *Europäische Sicherheit* (10/2003) nach, eher zur Separation als zur Koordinierung der europäischen und amerikanischen Märkte zu führen; die wenigen bestehenden Beziehungen bringen meistens Frankreich oder Großbritannien mit den USA.

Zum Schluß muß man betonen, wie sehr es sich um eine verfehltete Gelegenheit einer Konsolidierung des Sektors auf europäischen Ebene handelt. Wenn auch Bündnisse, besonders nationale, weiter im Fortschritt sind, fehlt die Antriebsrolle, die HDW in den letzten Monate dargestellt hat, was die kurzfristige Möglichkeit des Zustandkommens eines maritimen EADS beschränkt.

Christian Klipfel