

# Perspektiven deutsch-französischer und europäischer Rüstungskooperation

---

Karina Forster

**Sicherheits-  
politische  
Interessen**

**Neue  
Anforderungen  
an die Rüstungs-  
industrie**

**Rüstungsexport**

**Restrukturierung  
der europäischen  
Verteidigungs-  
industrie**

**European  
Aerospace and  
Defence Company**

# Perspektiven deutsch-französischer und europäischer Rüstungskooperation

Europäische rüstungswirtschaftliche Kooperation ist ohne Frankreich nicht möglich, da Frankreich mit seiner Rüstungsindustrie einer der wichtigsten Partner in der gegenwärtigen Restrukturierung dieses Bereiches in Europa ist. Die Umstrukturierungsbemühungen der europäischen Industrie sind als Folge von vier Entwicklungen zu verstehen: der Veränderung der sicherheitspolitischen Gegebenheiten in Europa nach dem Kalten Krieg; der darauf reagierenden amerikanischen rüstungsindustriellen Konsolidierungsaktivitäten; der Kürzung von Haushaltsmitteln für Verteidigungsaufgaben, nicht nur in den USA, sondern vor allem in Europa; sowie schließlich als Antwort auf das Problem von Über-/Mehrfachkapazitäten in Forschung und Entwicklung.

## Die Neudefinition der sicherheitspolitischen Interessen Frankreichs

---

1 Geschäftsführer ESL & Network Public Affairs GmbH, unter Mitwirkung von Cecile Combette und Alexander Lanz, Mitarbeiter im Bereich Sicherheitspolitik/Verteidigung.

Die Wehrpflichtreform von 1996 markiert in Frankreich den Beginn einer umfassenden Umorientierung der nationalen Sicherheitspolitik, mit der sich das Land den Gegebenheiten der neuen Weltordnung anpassen will. Die Einführung einer Berufsarmee („armée de métier“) ist dabei als erster Schritt zu einer neuen französischen Armeestruktur zu sehen, die die seit der Französischen Revolution existierende Doktrin der nationalen Verteidigung („défense nationale“) in Frage stellt. Geplant ist eine Reduzierung bis zum Jahr 2002 von z. Zt. 250.000 auf 136.000 Mann. Als Ergebnis ihres verteidigungspolitischen Überprüfungs- und Umorientierungsprozesses gibt die französische Regierung an, in späteren Jahren auf ein Ziel von 85.000 Mann hinzuwirken; davon sollen 50.000 Bündnisaufgaben wahrnehmen, 30.000 auf multilateraler Basis als Eingreifkräfte agieren, während nur 5.000 für reine Landesverteidigungsaufgaben vorgesehen sind.

Die tiefgreifende Umstrukturierung der Armee ist die Folge einer Neudefinition der Rolle Frankreichs in der Welt. Frankreich

sieht sich nicht mehr nur als allein und global agierende Macht, sondern will zukünftig die eigenen internationalen Interessen stärker in einem europäischen Rahmen verfolgen. Ein Beispiel hierfür ist die jüngste französische Afrikapolitik, insbesondere das französische Verhalten während des Bürgerkrieges in Zaire.

---

### *Neudefinition der französischen Rolle in der Welt*

---

Aufgrund der veränderten sicherheitspolitischen Gegebenheiten in Europa sieht Paris in einer Schwerpunktsetzung auf die Landesverteidigung heute keine sinnvolle Option für die eigene Sicherheitspolitik. Vielmehr will Paris sich durch eine Reduzierung der Streitkräfte und eine Konzentration der Mittel mit dem Ziel des Aufbaus einer bündnisfähigen „Interventionsarmee“ ein wirksames Instrument für seine neue Außen- und Sicherheitspolitik schaffen. Frankreichs wichtigstes Ziel im Rahmen

2 Joachim Schild:  
Durchbruch in der  
deutsch-französischen  
Sicherheitskooperation?,  
Das gemeinsame Sicher-  
heits- und Verteidigungs-  
konzept, in: Aktuelle  
Frankreich-Analysen, Nr. 6,  
März 1997, S. 7.

dieser neuen Politik ist die „Autonomie Europas“ im internationalen Krisenmanagement. Mit dem inzwischen gescheiterten Bemühen um die Bestellung des NATO-Oberkommandos Süd und dem Vorschlag einer unabhängigen Nutzung der multinationalen Alliierten Streitkräftekommandos der NATO („Combined Joint Task Forces“) versuchte Paris, den Rückgriff auf alle

militärischen Mittel der NATO – auch ohne das Einverständnis Washingtons – zu ermöglichen. Paris versucht, „die NATO zu reformieren und zu „europäisieren“, mit dem Ziel, eine „eigenständige europäische strategische Handlungsfähigkeit“<sup>2</sup> unter Nutzung von NATO-Mitteln zu erreichen.

## Restrukturierung der Streitkräfte und die neuen Anforderungen an die Rüstungsindustrie

---

3 Vgl. Neue Zürcher  
Zeitung vom 6.2.1998.

Für die französische und auch für die europäische Rüstungsindustrie ist die Restrukturierung der Streitkräfte zu einer kleinen, hochmobilen und hochtechnisierten Truppe nach britischem Vorbild von erheblicher Bedeutung. Auf die sich daraus ergebenden grundlegenden Änderungen im Beschaffungs- wie auch im Entwicklungsbereich muß sich die staatliche französische Industrie zwangsläufig einstellen. Der Schwenk von der Landesverteidigung hin zu multinationaler Intervention stellt die laufenden Programme – verstärkt auch die deutsch-französischen Programme – in Frage und zwingt die Industrie bei stark gekürzten Budgets zu einer noch stärkeren Exportorientierung als bisher.

All dies läßt latent vorhandene Probleme in der deutsch-französischen Zusammenarbeit jetzt offen hervortreten. In dem 1996 in Nürnberg beschlossenen deutsch-französischen Sicherheits- und Verteidigungskonzept wird die Landes- und Bündnisverteidigung noch als „allgemeiner Bezugsrahmen“ für die Aufgaben der Streitkräfte bezeichnet. Dieser strategische Ansatz scheint aufgrund der neuen französischen Politik kaum noch haltbar und berührt in Deutschland die Definition der zukünftigen Aufgaben und Struktur der Bundeswehr; Klärungsbedarf besteht deshalb auch für den Einsatz des Eurokorps. Die deutsche Regierung hat bisher betont, daß die Hauptaufgabe der Bundeswehr auch weiterhin in der Bündnis- und Landesverteidigung zu sehen ist; deshalb hält man an der Bundeswehr mit ihren jetzigen Aufgaben und Strukturen fest. Es bleibt aber offen, ob die Bündnis- und Landesverteidigung als sicherheitspolitische Doktrin ausreicht.

Außerhalb Deutschlands führt dies oft zu Mißverständnissen. So hält Paris, will man

dem ehemaligen Staatssekretär Lothar Rühl<sup>3</sup> glauben, das deutsche Festhalten an alten Grundsätzen für eine Taktik, die der

---

### *Landes- verteidigung oder Krisenintervention*

---

Bundeswehr Interventionen im internationalen Bereich nach Möglichkeit ersparen soll (siehe deutsche Albanienpolitik). Sicher ist, daß sich die deutsche Außen- und Sicherheitspolitik bisher nur langsam öffnet. Die französische und britische Ausrichtung der Streitkräfte in Richtung Interventionsarmeen erhöht jedoch den Druck auf Bonn.

Kann das in Deutschland heute existierende duale Verteidigungskonzept, mit Hauptverteidigungskräften auf der einen und Krisenreaktionskräften auf der anderen Seite, national wie international langfristig noch überzeugen? Läuft nicht die Bundeswehr Gefahr, Ausrüstungsaufträge auf die Krisenreaktionskräfte zu konzentrieren mit der Folge einer Teilung der Armee: modern ausgerüstete Krisenreaktionskräfte einerseits und zunehmend technisch veraltende Hauptverteidigungskräfte für reine Bündnis- und Landesverteidigung andererseits?

International könnte Deutschland auf Dauer den heutigen Anforderungen der Standardisierung (also in Bereichen, in denen man heute kurz davor ist, einen gewissen Standard zu erreichen) zumindest bei den Hauptverteidigungskräften nicht mehr gerecht werden. Dies würde eine Definition der rüstungspolitischen Zusammenarbeit, also auch eine Harmonisierung der deutsch-französischen Programme, erschweren.

Dieses Szenario ist industriepolitisch geprägt und führt die deutsche Rüstungsindustrie, insbesondere die Heeres- und Marinerüstung, in eine Zwickmühle. Bei gleichbleibendem Konzept für die deutschen Streitkräfte wird man den eingeschlagenen Weg in Richtung einer europäischen Rüstungskoope­ration nicht weitergehen können und zudem Gefahr laufen, die heute noch behaupteten Spitzenstellungen und/oder die Systemführerschaft in vielen Bereichen endgültig und unwiederbringlich zu verlieren.

Eine Konzentration allein auf nationale Bedürfnisse würde langfristig ein Aushungern der auch weiterhin als „strategisch“ angesehenen Industrie bedeuten, da ein verstärkter Export aufgrund einer deutschen „Sonderbefindlichkeit“ politisch immer noch schwer durchsetzbar ist – obwohl dies auch unter Beachtung der „Grundwerte“ der deutschen Außenpolitik durchaus möglich erscheint. Langfristig ist es auch vorstellbar, daß deutsche Unternehmen in ausländische Hände übergehen.

Zusammenfassend stellen sich zwei Fragen:

- Kann Frankreich sein Konzept einer autonomen europäischen Sicherheitspolitik durchsetzen oder muß es langfristig

nicht doch den Weg zurück in die NATO suchen?

- Kann Deutschland seine „Sonderrolle“ in bezug auf die Landes- und Bündnisverteidigung in Europa aufrechterhalten?

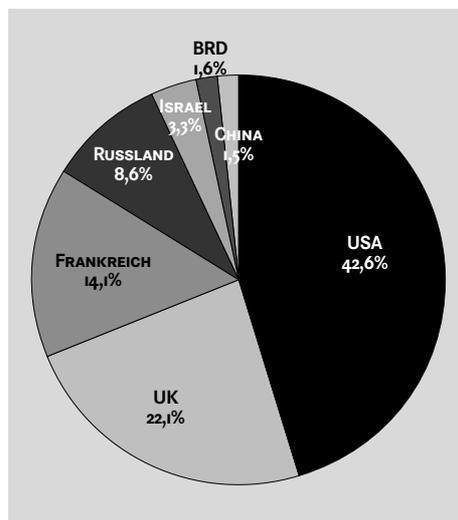
Beide Fragen müssen parallel vor dem Hintergrund des „Schockeffekts“ der Konsolidierung und Konzentration der amerikanischen Rüstungswirtschaft betrachtet werden. So wächst der Druck auf Europa, trotz unterschiedlichster Voraussetzungen in bezug auf geopolitische Besonderheiten und trotz mangelnder Haushaltsmittel innerhalb kürzester Zeit ein ausgewogenes Gleichgewicht gegenüber den USA zu erreichen.

Wenn Frankreich auch im Bereich der Armee­reformen auf einem richtigen Weg zu sein scheint, kann die bündnispolitische Ausrichtung (mit dem dahinterstehenden Anspruch auf eine Führungsrolle) sowie die „Staatlichkeit“ der Rüstungsbetriebe Paris langfristig in die Isolation führen. Vergleichbares ist in Deutschland denkbar, wenn es seinen ambivalenten Kurs beibehält. Das ehrgeizige Programm einer europäischen Rüstungskoope­ration in Konkurrenz zu den Großunternehmen in den Vereinigten Staaten wäre dann also gescheitert!

## Export von Rüstungsgütern

Der Rüstungsexport ist objektiv ein entscheidender Faktor zur Erhaltung der europäischen Rüstungsindustrie. Frankreich ist gleich hinter den USA und Großbritannien

### Die größten Rüstungsexport-Länder (Marktanteil in % im Jahr 1996):



Quelle: La Tribune v. 17.12.1997, S.2

en das drittgrößte Exportland für Rüstungsgüter. Der französische Rüstungsexport konnte 1997 verdoppelt werden und wuchs auf ein Volumen von 30 Milliarden FF an. In der französischen Luftfahrtbranche spiegelt sich dies noch deutlicher wider: Bei einem Gesamtumsatz, der 1997 bei ca. 130 Milliarden FF lag, betrug der Exportanteil etwa 71%. Zu finden sind die Einfuhrländer hauptsächlich im Mittleren Osten, Lateinamerika und in Südostasien. Darunter befinden sich auch Länder mit stark menschenrechtsfeindlichen Regimen, wie z.B. Libyen. Die französische Industrie und auch die Regierungen – unabhängig von ihrer politischen Ausrichtung – betrachten Rüstungsexport als unverzichtbar zum Erhalt des wehrtechnischen Teils der Industriestruktur. Rüstungsexport wird als eine gemeinsame nationale Aufgabe und Notwendigkeit gesehen. Es besteht Einigkeit, daß Kernkapazitäten und Arbeitsplätze nicht mehr allein durch den nationalen Markt, sondern

vor allem durch Export gesichert werden müssen.

Das französische Exportverhalten steht damit im Gegensatz zur deutschen Politik. Dabei verliert Deutschland zum einen die strategisch bedeutenden Märkte und die damit zusammenhängende geopolitische Rolle, die ein Land spielen kann, aus den Augen. Zum anderen gefährdet Deutschland damit den Erhalt der nationalen Industrie, Technologie und mittelständischer Strukturen mit einer europäischen Systemführerschaft.

Dies ist naturgemäß abzugleichen mit gewissen tradierten Werten der deutschen Außenpolitik, die aber zunehmend in Frage gestellt werden. Ein ähnlicher, parteiübergreifender Prozeß des Umdenkens, wie er z.B. in bezug auf Auslandseinsätze der Bundeswehr außerhalb des NATO-Gebietes stattgefunden hat, erscheint nicht mehr ausgeschlossen.

Ein Beispiel, das Anlaß zum Nachdenken gibt: Die enge Zusammenarbeit Deutschlands mit der Türkei im Rüstungsbereich wurde von deutscher Seite aus wegen des Guerillakrieges an der irakischen Grenze auf Eis gelegt. Aufträge aus der Türkei – von Hubschraubern bis Infanteriewaffen – scheinen jetzt an Frankreich zu gehen. Deutschland steht seitdem als Buhmann der Türkei in der EU da. Dies belastet langfristig auch die Beziehungen zu den USA.

Hier bedarf es also, besonders mit Blick auf die deutsch-französischen Rüstungsprogramme und eine eventuelle Rüstungskoperation, dringend politischer Lösungen, beispielsweise ein einheitliches europäisches Rüstungsexportgesetz. Hieran wird auf europäischer Ebene gearbeitet – in der EU-Kommission und im Rahmen der Westeuropäischen Union (WEU). Deutschland sollte hierbei nicht europäischer sein als andere Nationen und auf den Erhalt oder zumindest auf die gleichberechtigte Einbringung seiner nationalen Interessen, also seiner nationalen Industrie, in einen europäischen Verbund achten.

Die Exportchancen sind, ob man das will oder nicht, neben dem eigenen Einsatzziel ein entscheidendes Kriterium für die Entwicklungsvorgaben neuer Waffensysteme. Auch hier wird die Schere zwischen Deutschland und Frankreich immer größer. Während Deutschland mit dem Primat der

Landesverteidigung an Projekte herangeht, sind für Frankreich, aber auch England, zwei Punkte entscheidend: Kriseneinsatztauglichkeit und/oder Exportchancen. Besonders bei technisch hochwertigen Systemen, wie dem deutsch-französischen Projekt eines neuen Kampfhubschraubers „Tiger“, werden die beschriebenen Probleme deutlich.

---

## *Unterschiedliche Anforderungen an Waffensysteme*

---

Wegen der unterschiedlichen nationalen strategischen Ausrichtung wird der Tiger in drei unterschiedlichen Versionen gebaut. Dies wurde durch den Vorsitzenden des Bewilligungsausschusses, Dietrich Austermann, bestätigt:<sup>4</sup>

- Deutschland braucht den Unterstützungshubschrauber UHU (80 Stück ab 2001);
- Frankreich braucht den Begleithubschrauber HAP (Hélicoptère d'Appui-Protection; 70 Stück ab 2003) und eventuell 10 Panzerabwehrhubschrauber HAC (Hélicoptère Anti-Chars; 10 Stück ab 2011).

Dies wird voraussichtlich in einer „Vereinbarung über den gemeinsamen Eintritt in die Beschaffung des Hubschraubers Tiger in Serie“ Mitte Mai 1998 auf der Internationalen Luftfahrtausstellung in Berlin von den Verteidigungsministern Frankreichs und Deutschlands unterzeichnet werden.

Frankreich setzt dabei eindeutig auf das System mit den größten Exportchancen und dem besten Preis, den Begleithubschrauber HAP, und schiebt aufgrund des engen nationalen Budgets das dem deutschen UHU ähnliche Modell auf die lange Bank (2011). Hinzu kommt, daß durch die Stückzahlreduzierung von UHU und HAC durch Haushaltsmittelkürzungen in beiden Ländern der Preis für die beiden Hubschrauberversionen mit adäquater Bewaffnung nur schwer zu halten sein wird.

Es erscheint deshalb fraglich, ob UHU und HAC in Deutschland (Donauwörth) die Produktionsstätte hinreichend auslasten. Frankreich hat Anfang April die Entschei-

### Größere ausländische Bestellungen von französischem Rüstungsmaterial während der letzten 6 Monate (Stand: Mai 1998):

Konstrukteur	Bestelltes Material (ohne Airbus)	Einfuhrland	Preis
Dassault Aviation	60 Mirage 2000-5 1000 Raketen Mica	Taiwan	
Dassault Aviation	12 Mirage 2000-5	Qatar	
Dassault Aviation	30 Mirage 2000-9 + Renovierung von 33 schon gelieferten Mirages	Vereinigte Arabische Emirate	17 bis 20 Milliarden FF
DCN	2 U-Boote Scorpène	Chile	2,5 Milliarden FF
DCN	Hubschrauber Cougar + Minenjäger Circé	Türkei	
Matra BAe Dynamics	Raketen Asraam	Australien	
Aérospatiale	Lenkflugkörper Eryx	Türkei	2,6 Milliarden FF
Alcatel	Fibre Optic Network	Libyen	70 Millionen \$
Matra BAe Dynamics	Lenkflugkörper Mistral	Brunei	150 Millionen FF
Thomson-CSF	Radaranlagen (als Aus- rüstung der 4Seekontroll- flugzeuge des indonesi- schen Herstellers IPTN)	Vereinigte Arabische Emirate	
Thomson-CSF communi- cations (zusammen mit Comuting Devices Canada)	Land Force Command System	Kanada	600 Millionen FF
Thomson-CSF	Sicbel (belgisches Infor- mations- und Führungssystem)	Belgien	160 Millionen FF
Eurocopter	insgesamt 256 Export- Bestellungen, darunter 61 im militärischen Bereich		2.54 Milliarden FF für den militäri- schen Teil
	6 Hubschrauber / Marine	Griechenland	382 Millionen FF (aus Regional- fonds der EG)

derung getroffen, die Bewaffnung für den HAC im Wettbewerb auszuwählen, da nach dem gegenwärtigen Stand der Programm- und Finanzplanung die vorgesehene Bewaffnung (PARS 3 LR, Trigat 3 LR) als nicht mehr finanzierbar angesehen wird. Der Begleithubschrauber HAP dagegen, der in Frankreich (Marignane) gefertigt werden soll, ist heute schon für den Export, z.B. in die Türkei, vorgesehen.

Ähnlich sieht es bei anderen deutsch-französischen Programmen aus. Selbst bei einem Programm wie dem gepanzerten Transportfahrzeug-GTK (in Frankreich Véhicule Blindé de Combat d'Infanterie - VBCI) denken die Franzosen als erstes an Kriseneinsatztauglichkeit und Exportchancen.

Frankreich hat sich zwar mit Deutschland und Großbritannien auf ein gemeinsames Konzept eines solchen Fahrzeuges geeinigt, möchte aber noch eine schriftliche Verpflichtung aller Partner zur Entwicklung und Beschaffung von 200 Fahrzeugen pro Land, eine Gewährleistung der Industriepreise und Garantien für weitere Produktionsphasen. Das ausgewählte trilaterale Konzept erscheint für Frankreich jedoch nicht die kostengünstigste Lösung zu sein.

Gleichzeitig hat Frankreich eine nationale Ausschreibung für ein solches Fahrzeug durchgeführt, welches – falls man sich trilateral nicht einig wird – immer noch als nationale Version exportiert werden kann. Frankreich denkt hierbei insbesondere an das Überleben seiner nationalen staatlichen

Industrie, in diesem Bereich die GIAT Industries. Großbritannien ist zwar offiziell mit seinen Überlegungen noch nicht soweit gegangen, auf nationaler Ebene auszusprechen, wird aber bei einer Verzögerung des Projektes damit beginnen. Deutschland

denkt hauptsächlich an seinen nationalen Markt (wie viele Exemplare braucht die Bundeswehr?) und an die Restrukturierung seiner nationalen Verteidigungsindustrie, die es ohnehin in einen europäischen Verbund einbringen möchte.

## Zukunft der europäischen Rüstungskooperation

---

Eine deutsch-französische Kooperation im Verteidigungsbereich wie in den letzten Jahren wird es in Zukunft nicht mehr geben. Die Gründe dafür liegen zum einen in der Neuformulierung des militärischen Bedarfs, vor allem in der französischen Entscheidung für eine „Armée de métier“ (Berufsarmee); zum anderen werden die verfügbaren öffentlichen Finanzmittel in beiden Ländern immer geringer. Hinzu kommen die unterschiedlich konfigurierten nationalen Rüstungsindustrien (Staatsunternehmen im Vergleich zu Privatfirmen). Schließlich sind die politischen Rahmenbedingungen nicht mehr angepaßt an die unterschiedlichen sicherheitspolitischen Konzepte beider Staaten.

- Kann das deutsch-französische Tandem der letzten 40 Jahre eine neue politische Grundlage für eine zukünftige deutsch-französische Kooperation erarbeiten?
- Ist das deutsch-französische Tandem noch der Motor in Europa oder wird es abgelöst von einer europäischen trilateralen oder multilateralen Kooperation?
- Eine europäische Verteidigungsindustrie muß – politisch gestützt – fähig sein, Produkte weltweit zu vermarkten, um – unabhängig von nationalen Verteidigungsbudgets – neue Produktentwicklungen aus internationalen Quellen zu finanzieren. Eine Voraussetzung hierzu besteht in der Öffnung der stark deutsch-französisch ausgerichteten Zusammenarbeit in Richtung einer trilateralen oder multilateralen europäischen Kooperation. Kann dann aber Frankreich seine Führungsrolle in allen Bereichen, auch in dem der Verteidigungsindustrie, behaupten?

Innerhalb der Europäischen Union kann sich die aktuelle Politik Frankreichs sehr negativ auf eine zügige Realisierung weiterer deutsch-französischer Rüstungskooperationsprogramme auswirken. Die französische Hinwendung zu Europa geht einher mit

einer konsequenten Abgrenzung zur transatlantischen Allianz (bis zur europäischen Autonomie?). Diese Politik wird weder von Deutschland noch von Großbritannien befürwortet. Beide verstehen europäische Rüstungskooperation in erster Linie als Mittel für eine bessere oder chancengleiche transatlantische Kooperation. Unter diesem Gesichtspunkt fragt es sich, inwieweit die u.a. von der Industrie vehement geforderten europäischen Rahmenbedingungen mit Frankreich mittelfristig machbar sind. Diese Rahmenbedingungen sind Grundlage für zukunftsweisende Kooperationsprogramme.

Bezogen auf die NATO wird das unterschiedliche Verständnis von europäischer Rüstungskooperation in Frankreich auf der einen und in Deutschland und Großbritannien auf der anderen Seite deutlich. Allen gemeinsam ist der Wunsch, von dem übermächtig scheinenden Partner USA im High-Tech-Geschäft Rüstung mit all seinen Synergieeffekten nicht langfristig abgehängt zu werden. Paris aber zielt mit seinem Bemühen um eine stärker integrierte europäische Rüstung in erster Linie auf eine größere Autonomie Europas ab. Deutschland und Großbritannien sind dagegen auch militärisch fest in die NATO-Strukturen eingebunden, was auch so bleiben soll. Innerhalb der NATO wird es eine Beteiligung an Rüstungsprogrammen nur für Strukturen geben, die mit den amerikanischen vergleichbar sind. Die europäische Rüstungskooperation ist, besonders in Deutschland, also auch Mittel zu einer vernünftigen, d.h. national gewinnbringenden transatlantischen Kooperation. Inwieweit machen die deutsch-französischen Programme vor solch einem Hintergrund Sinn?

Die Unterzeichnung der Verwaltungsvereinbarung und der Gemeinsamen Erklärung durch die Verteidigungsminister Frankreichs, Deutschlands, Italiens und Großbritanniens über die Schaffung der „Gemeinsamen Organisation für die Rüstungszusammenarbeit“ OCCAR (Organisme Conjoint de Coopération en Matière d'Armement) liegt

noch nicht lange zurück (November 1996). Aufgabe der Organisation sollte eine rationellere und effektivere Gestaltung der

---

### *OCCAR – ein Weg?*

---

heutigen und zukünftigen Rüstungs Kooperation sein. Die Ära der integrierten europäischen Programmbüros soll durch eine neue, stärker europäisch orientierte Managementstruktur abgelöst werden.

Fraglich ist, ob das Konzept der OCCAR vor dem Hintergrund der Entwicklungen in

Frankreich noch erfolgversprechend ist. Inwieweit kann es bei den unterschiedlichen deutsch-französischen Zielsetzungen noch sinnvolle gemeinsame Programme geben, die man in OCCAR überführen könnte, z.B. das Tiger Programm, wo es sich zeigt, wie schwer es ist, unterschiedliche Vorgaben abzugleichen? Die Zukunft wird zeigen, ob die OCCAR den aktuellen Problemen gewachsen ist und unabhängig von Einflüssen der nationalen staatlichen Rüstungsorganisationen handeln kann. Dann könnte die OCCAR eine Chance für eine umfassende europäische Rüstungs Kooperation sein.

---

## **Restrukturierung der europäischen Verteidigungsindustrie**

---

Trotz oder vielleicht auch aufgrund dieser Probleme sind innerhalb der europäischen Industrie in der letzten Zeit Fortschritte hin zu einer europäischen Kooperation auszumachen. Unter dem Druck der erfolgreichen Neustrukturierung des Rüstungs- und Luftfahrtbereichs in den USA riefen die Regierungschefs von Großbritannien, Frankreich und Deutschland die Industrie auf, sich im zivilen Luftfahrtbereich (Airbus) auf eine neue Kooperationsform zu einigen.

---

### *Fortschritte bei Airbus*

---

Besonders das Zusammengehen von Boeing und McDonald-Douglas zwang die Europäer zum Handeln. Am 27. März 1998 übergaben die vier Airbus-Partner British Aerospace, Aérospatiale, Dasa und Casa ihren Regierungen einen gemeinsamen Bericht, wonach man zukünftig die Aktivitäten im Luft- und Raumfahrtbereich wie auch in der Rüstung in einem Unternehmen zusammenfassen will. Mit diesem Bericht ist es trotz aller Skepsis gelungen, ein Grundkonzept für eine gemeinsame europäische Luft- und Raumfahrt zu schaffen. Am Ende dieses Prozesses soll eine europäische Gesellschaft privaten Rechts stehen, die als European Aerospace and Defence Company (EADC) einen Umsatz von ca. 60 Milliarden DM aufweisen würde und über 130.000 Beschäftigte hätte. Dabei halten alle beteiligten Firmen ein vollständiges Zusammengehen in einem Schritt für möglich. British Aerospace hält diese Lösung sogar für den einzig gangbaren, Dasa und Casa auf jeden Fall für den bevor-

zugten Weg. Einer Restrukturierung nach Branchen wurde eine klare Absage erteilt.

---

### *Die Idee einer European Aerospace and Defence Company (EADC)*

---

Die Unternehmensziele der EADC sollen von wirtschaftlichen Kriterien bestimmt werden. Dafür ist eine einheitliche Führung notwendig, die sich in drei Hauptelemente unterteilt:

- Zentrales Management in den Bereichen Finanzen, Controlling, Unternehmensstrategie und -politik sowie bei übergreifenden Aufgaben und Dienstleistungsfunktionen, die zentral wirtschaftlicher erbracht werden können.
- Operative Bereiche, in denen Branchen zusammengefaßt sind und die von der EADC kontrolliert werden (z. B. Airbus).
- Nationale Einheiten, die die Beziehungen zu den nationalen Regierungen koordinieren.

Trotz dieses positiven Grundkonsenses gibt es weiterhin Unstimmigkeiten. So konnte man sich bei den einzelnen Sparten, die der Konzern umfassen soll, nur auf folgende sechs einigen: militärische Flugzeuge, Airbus, Lenkwaffen, Raumfahrt, Hubschrauber sowie Systeme. Keine Einigung ist bisher darüber erzielt worden, ob Regional-

flugzeuge, Satelliten sowie ballistische Flugkörper zum Kerngeschäft der EADC gehören sollen.

Obwohl Konsens darüber besteht, die EADC für weitere Partner offenzuhalten, wie z.B. Saab (Schweden), Finmeccanica-Alenia (Italien), Lagardère oder GEC, gibt es hier besonders im Kampfflugzeugsektor schon erste Probleme. Eine Firma wie Dassault (mit Produkten wie Mirage und Rafale), die mit British Aerospace und Dasa (Eurofighter) im Kampfflugzeugsektor in direkter Konkurrenz steht, hält eine sofortige Integration ihrer Aktivitäten für kaum machbar. Auch in der Frage der gesellschaftlichen Struktur der Teilhaber hat man sich nur auf einen Minimalkonsens einigen können. So soll kein Unternehmen allein in der Lage sein, den Giganten zu kontrollieren.

Die Frage eines Modus vivendi zwischen den unterschiedlichen Interessen der

Streuaktionäre der British Aerospace und – voraussichtlich – der Casa, des französischen Staates als Eigentümer von Aérospatiale sowie Daimler-Benz (Dasa-Gesellschafter) ist weiterhin ungelöst. Die British Aerospace, Dasa und Casa sehen die EADC langfristig hundertprozentig in den Händen privater Anteilseigner. Genau dies ist der Grund für die staatliche Aérospatiale, dem Plan nur im Prinzip zuzustimmen. So versteht auch der Präsident der französischen Aérospatiale, Yves Michot, das vorgelegte Papier nicht als „Endpunkt der Diskussion“. Norbert Lammert, deutscher Koordinator für Luft- und Raumfahrt, faßte die Schwierigkeiten schon vor der Bekanntgabe des Berichtes am 27.3.1998 zusammen: „(...) die Geschäftsführung von British Aerospace verlangt eine Struktur, die den Erwartungen der Börse gerecht ist, die Dasa verlangt eine Struktur, die den Erwartung der Daimler-Benz Gruppe und deren Hauptaktionären gerecht wird, und die Aérospa-

## Die größten Firmen der französischen Rüstungsindustrie

### 1. Zivile und militärische Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigungselektronik

- **Aérospatiale** steigerte seinen Umsatz von 50,885 Milliarden FF im Jahre 1996 auf 55 Milliarden FF in 1997, davon ca. 80% durch Export. Davon entfielen etwa 10,1 Milliarden FF Umsatz auf den Eurocopter (70% Aérospatiale/30% Dasa).
- **Thomson CSF** steigerte seinen Umsatz um etwa 6% von 36,271 Milliarden FF 1996 auf 38,531 Milliarden FF 1997. Der Exportanteil ist gestiegen.
- **Alcatel Verteidigungselektronik**, die in Thomson CSF eingebracht wurde, hatte 1996 einen Umsatz von 10,6 Milliarden FF.
- **Dassault Aviation**, die nach dem Willen der französischen Regierung ihren Militärflugzeugbau mit Aérospatiale verschmelzen soll, erwirtschaftete 1997 einen Umsatz von 21 Milliarden FF (davon 84% im Export), wobei hierin auch der zivile Flugzeugbau eingerechnet ist.
- **Dassault Electronique**, die nun in Thomson CSF eingebracht werden soll, steigerte ihren Umsatz von 4,559 Milliarden FF 1996 auf 4,918 Milliarden FF 1997; davon entfielen etwa 50% auf den Export.
- Die **Lagardère Gruppe**, die etwa 1/3 ihres Umsatzes von 65,9 Milliarden FF in 1997 bei Matra Hautes Technologies (Verteidigungsteil der Lagardère Gruppe) macht, erzielte mit ca. 20,7 Milliarden FF Umsatz im Verteidigungsbereich einen beachtlichen Erfolg. Matra Hautes Technologies hat europäische Joint-Ventures nicht nur im Gebiet der Lenkflugkörper mit British Aerospace (BAe) und Dasa (MatraBAeDynamics plus Dasa/LFK), sondern auch im Satellitenbereich mit GEC Marconi.

### 2. Zulieferindustrie

- **SAGEM** erzielte 1997 einen Gesamtumsatz von 16,75 Milliarden FF; der Verteidigungsanteil lag bei 3,6 Milliarden FF.
- **SFIM** konnte im gleichen Jahr mit einem Gesamtvolumen von 2 Milliarden FF abschließen; 70% davon kamen aus dem Verteidigungsbereich.

### 3. Heeresindustrie

- **GIAT Industries**, das einzige große Unternehmen (Staatsfirma) für den Heeresbereich, erzielte 1997 einen Umsatz von 6,8 Milliarden FF (geschätzt), wobei der Staat 1997 und Anfang 1998 das Kapital von etwa 8 Milliarden FF aufstockte (also mehr als den Jahresumsatz 1997).
- **Panhard**, eine Tochtergesellschaft des Automobilherstellers Peugeot S.A., erzielte 1997 einen Umsatz von 0,368 Milliarden FF.

### 4. Marineindustrie

- Die **DCN** (Marineindustrie) erzielte in 1997 einen Umsatz von 13,2 Milliarden FF, wobei der Exportumsatz bei 7,5 Milliarden FF liegt. In 1998 ist ein Gesamtumsatz von nur 11 Milliarden FF geplant. DCN ist integraler Bestandteil der französischen Administration (immer noch ein „Arsenal“).

tiale verlangt eine Struktur, die den Erwartungen des französischen Staates gerecht wird“. Laut Lammert sind jedoch zwei Vorbedingungen für eine europäische Struktur einzuhalten: Kein Partner darf die Mehrheit haben, und alle Partner müssen gleiche Verpflichtungen haben, unabhängig von der Höhe der Kapitalbeteiligung.

Da es bisher kein Statut einer europäischen Aktiengesellschaft gibt, ist es fraglich, ob diese Schere zwischen Anspruch und Wirklichkeit politisch geschlossen werden kann, ganz zu schweigen von dem weiteren Problem der Aufteilung der Betriebsstätten der zukünftigen Programme (z.B. A3XX) auf die einzelnen Partnerländer.

Trotz der zögerlichen Haltung der französischen Regierung und von Aérospatiale bereitet Yves Michot sein Unternehmen in hohem Tempo auf die voraussichtlich 1999 bevorstehende Airbus-Umwandlung vor. Der Aérospatiale-Konzern, welcher 1997 Umsatz, Aufträge und Gewinn deutlich erhöhen konnte, wird zu diesem Zweck in eine Holding mit neun Tochtergesellschaften umgebaut. Grundvoraussetzung für eine Eigentumsübertragung von Airbus an eine europäische Struktur ist allerdings aus fran-

zösischer Sicht eine über das bloße Airbus-Geschäft hinausgehende Zusammenarbeit, also ein europäisches Luft- und Raumfahrtunternehmen nach dem Bilde der EADC.

Ein Schritt in die richtige Richtung ist getan. Nun liegt es an den einzelnen Parteien, so schnell wie möglich zu den noch zu klärenden Fragen Stellung zu beziehen. Darüber hinaus sind nun die Regierungen gefordert, die nötigen politischen Voraussetzungen für eine funktionierende europäische Struktur zu schaffen. Hierzu gehören die Vereinheitlichung des Exportrechts und der Förderpolitik genauso wie die Harmonisierung des militärischen Bedarfs.

Es wird auch erwartet, daß die Politiker erklären, inwieweit sie auf den europäischen Konzern Einfluß ausüben wollen. Hier spielen vor allem Fragen des Schutzes nationaler Interessen (Versorgungssicherheit) und der nationalen Unabhängigkeit eine Rolle. Ein staatliches Mitspracherecht bei wirtschaftlichen Entscheidungen wird allerdings allgemein ausgeschlossen. Man rechnet jedoch damit, daß die Regierungen sich Rechte bezüglich des Schutzes gegen eine Übernahme der EADC durch Dritte vorbehalten.

## Europäische Strukturen in den Bereichen Heerestechnologie und Marine

---

GIAT Industries hat eine Quasi-Monopolstellung in Frankreich (Fahrzeugbau und Munition). Private Unternehmen wie Panhard und auch Renault Véhicules Industriels (RVI) spielen zwar eine gewisse Rolle, vor allem bei europäischen Programmen in diesem Sektor, sind für GIAT jedoch keine ernsthafte Gefahr.

Das größte Problem für GIAT ist seine Kapitalstruktur (zu 100 % in Staatseigentum). Um GIAT umzustrukturieren, wettbewerbsfähig zu machen und in einen europäischen Verbund eingliedern zu können, müßte durch Gesetz der spezielle Status von GIAT aufgehoben werden, das bis Anfang der 90er Jahre ein „Arsenal“ war, also Teil der französischen Militärverwaltung. Die französische Regierung hat zwar die juristische Struktur von GIAT in eine Gesellschaft des privaten Rechts (Aktiengesellschaft) umgeändert, nicht aber den Status der Mitarbeiter, die nach wie vor beamtenähnliche Vorrechte besitzen. Wird

eine sozialistische Regierung dies ändern, wenn man auf die Gewerkschaften Rücksicht nehmen muß, oder wird der Staat bereit sein, GIAT weiter zu rekapitalisieren?

Nationale Bestellungen und Exporte reichen nicht aus, um GIAT zu sanieren. Die Gesellschaft muß umstrukturiert werden, Personal abbauen und Betriebsstätten schließen, um effektiver zu sein. Nur so wird GIAT zu einem interessanten Partner in einer europäischen Restrukturierung, wobei alle anderen europäischen Partner schon „umstrukturiert“ sind, sich also verkleinert haben und privatwirtschaftlich organisiert sind. Dies geschah überwiegend auf eigene Kosten und nicht auf Kosten des Staates. Die andere Alternative, daß Frankreich das Know-how von GIAT anderen Europäern überläßt, kann als eher unwahrscheinlich gelten.

Der im Falle der GIAT 1990 bereits vorgenommene Schritt der Reorganisation in eine

Aktiengesellschaft (wenn auch mit 100% Staatsbeteiligung) ist für die militärische Wertindustrie, die DCN, noch nicht verwirklicht. Schon aus diesem formalen Grund sind internationale Allianzen nicht möglich. Die DCN ist ein „Arsenal“, also Teil der französischen Militärverwaltung. Eine Umstrukturierung der DCN wird schwierig. In Frankreich ist zu hören, daß dieses Problem erst ganz am Ende der europäischen Restrukturierungsphase gelöst werden soll.

---

### *Staatsunternehmen als Kooperationshindernis*

---

Zur Zeit hält sich die DCN noch mit Exportaufträgen (z.B. Chile) und nationalen Bestellungen (Atom-U-Boot und Fregatten) „über

Wasser“. Kann sich der Staat in Zukunft aber eine solch große Struktur finanziell noch leisten? Ist die Einbringung der DCN und deren Technologie in einen europäischen Verbund die Lösung? Alle europäischen Partner in diesem Bereich sind privatwirtschaftlich organisiert. So sind hier die gleichen Probleme wie im Luftfahrt- oder Heeresbereich zwischen staatlich und privat organisierten Industriestrukturen zu erwarten. Zum jetzigen Zeitpunkt steht eine europäische Restrukturierung in diesem Bereich noch nicht zur Debatte.

Der Druck zur europäischen Restrukturierung wird jedoch in allen Bereichen zunehmen. Die Partnerländer in einem solchen Prozeß werden sich überlegen müssen, inwieweit sich nationale Interessen oder nationale Rüstungsexportpolitiken noch durchsetzen lassen.

---

## **Ausblick**

---

Die deutsch-französische Rüstungs Kooperation war in der Vergangenheit geprägt von bilateralen, manchmal auch multilateralen Programmen, bei denen in aller Regel auf deutscher Seite private, auf französischer Seite staatliche Unternehmen beteiligt waren. Diese Art der Zusammenarbeit bereitet zunehmend Schwierigkeiten, sowohl bei der Definition von gemeinsamen Programmen als auch bei deren Finanzierung.

Die Verstärkung rüstungswirtschaftlicher Arbeitsteilung im Sinne geteilter Kernkompetenzen, die nicht mehr in jedem Land zwingend vorhanden sein müssen, wird oft diskutiert. Im Luftfahrtbereich gibt es bereits Lösungsansätze. Die deutsche Luftfahrtindustrie arbeitet häufiger in Systemen mit anteiligen Arbeitspaketen, die nur noch eine gewisse nationale Systemfähigkeit garantieren.

Im übrigen kommen hier die unterschiedlichen politischen und sicherheitspolitischen Konzeptionen zur Geltung, die die deutsche Rüstungsindustrie nachhaltig benachteiligen. Rüstungspolitische Unabhängigkeit ist nie Ziel deutscher Politik gewesen, während in Frankreich diese Unabhängigkeit wichtigstes Grundelement der Politik ist.

Diese Grundhaltung ist das gravierendste Problem bei der Reorganisation der europäischen Rüstungsindustrie durch grenzüberschreitende, privatwirtschaftlich

organisierte und finanzierte, von den Staaten unabhängige Firmen, wie dies am Beispiel EADC dargestellt wurde. Dies entspricht auch den eindeutigen Forderungen der deutschen Rüstungsindustrie, trifft aber nach wie vor auf Widerstand in Frankreich. Bei dieser Organisationsform müßte sich Frankreich auch vom gaullistischen Leitbild der Unabhängigkeit („indépendance“) frei machen, das auch von der Linken geteilt wird. Eine solche staatsunabhängige privatwirtschaftlich konzentrierte europäische Rüstungsindustrie würde auch die jetzt bestehenden Diskrepanzen in der Exportpolitik auszugleichen helfen. Für ausländische Partner ist Deutschland als Produktionsstandort nur dann akzeptabel, wenn damit keine Nachteile für die Vermarktung der hier gefertigten Produkte verbunden sind. Nur wenn auch in Deutschland eine europäische Harmonisierung durchgesetzt wird, kann die nur noch in wenigen Kernbereichen verbliebene Systemfähigkeit deutscher wehrtechnischer Unternehmen erhalten werden.

Diesen Weg zu völlig unabhängigen, europäischen Firmen, in denen das jeweilige Systemknowhow europäisch gebündelt wird, beschreitet derzeit die Luft- und Raumfahrtindustrie „als Pilot“. Die Heeresindustrie wird folgen müssen, während die Marineindustrie wahrscheinlich die größten Probleme haben wird, sich entsprechend zu organisieren.

## Aktuelle Publikationen des DFI

---

**Projekt deutsch-französische Verständigung.** Die Rolle der Zivilgesellschaft am Beispiel des Deutsch-Französischen Instituts in Ludwigsburg./ Hrsg.: Hans Manfred Bock. - Opladen: Leske und Budrich, 1998. - 492 S.

**Wertewandel in Deutschland und Frankreich.** Nationale Unterschiede und europäische Gemeinsamkeiten/ Hrsg. von Renate Köcher und Joachim Schild. - Opladen: Leske und Budrich, 1998. - 388 S.

**Fremde Freunde.** Deutsche und Franzosen vor dem 21. Jahrhundert. / Hrsg. von Robert Picht u.a. - München: Piper, 1997. - 394 S.

**René Lasserre / Joachim Schild / Henrik Uterwedde:** Frankreich - Politik, Wirtschaft, Gesellschaft. - Opladen: Leske und Budrich, 1997. - 256 S. (Grundwissen Politik. Bd 19).

**Wolfgang Neumann / Henrik Uterwedde:** Abschied vom Zentralismus? Neue regionale Modernisierungspolitiken in Frankreich. - Stuttgart: IRB Verlag 1997. - 157 S.

**Frankreich-Jahrbuch 1997.** Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Geschichte, Kultur. / Hrsg.: Deutsch-Französisches Institut in Verbindung mit Lothar Albertin u.a. Red.: Joachim Schild. / Deutsch-Französisches Institut Ludwigsburg. - Opladen: Leske und Budrich, 1997. - 329 S.

**Handeln für Europa.** Deutsch-französische Zusammenarbeit in einer veränderten Welt. / Red.: Axel Sauder, Joachim Schild / Hrsg. von: Centre d'Information et de Recherche sur l'Allemagne Contemporaine (CIRAC); Deutsch-Französisches Institut (DFI); Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik (DGAP); Institut Français des Relations Internationales (IFRI). - Opladen: Leske und Budrich, 1995. - 388 S.

## Die Aktuellen Frankreich Analysen des DFI

---

Die Aktuellen Frankreich Analysen erscheinen mehrmals im Jahr.

Redaktion: Joachim Schild

Herausgeber:

Deutsch-Französisches Institut

Asperger Straße 34, D-71634 Ludwigsburg

Telefon +49 (07141) 9303-0

Telefax +49 (07141) 9303-50

E-mail: dfi-lb@dfi.de

Nähere Informationen über die Aktivitäten und Publikationen des Deutsch-Französischen Instituts erhalten Sie unter obiger Adresse oder auf unseren Internet-Seiten unter folgender Adresse:

<http://www.dfi.de>

### Zuletzt erschienene Aktuelle Frankreich Analysen:

**J. Schild:** Front National – Spaltpilz für die bürgerliche Rechte, April 1998. - 12 S.

**W. Neumann:** Arbeitsmarktpolitik à la française – Gehen Frankreichs Uhren anders?, Dezember 1997. - 12 S.

**H. Uterwedde:** Wohin steuert Frankreich? Der wirtschafts- und europapolitische Kurswechsel der Regierung Jospin, Juli 1997. - 12 S.

**J. Schild:** Durchbruch in der Deutsch-Französischen Sicherheitskooperation?, März 1997. - 12 S.

**W. Neumann:** Sozialstaat in der Krise, Juli 1996. - 12 S.

**H. Uterwedde:** Privatisierungspolitik in Frankreich, Oktober 1996. - 12 S.