

Die Elefanten-Hochzeit von Daimler-Benz und AEG gebar nicht nur den größten deutschen Konzern. Zusammen mit den kürzlich erstandenen Firmen Dornier und MTU ist Daimler nun auch in der Rüstungswirtschaft die Nummer eins.

# Der gute Stern in allen Kriegen



**MERCEDES-BENZ**

Daimler-Werbung im tausendjährigen Reich...

Von Hans Walden

Der in Kapitalistenkreisen als »Jahrhundertereignis« gefeierte Vorgang hatte sich durch hektische Bewegungen an der Aktienbörse angekündigt. Der Kurs der AEG-Aktie, der im Krisenjahr 1982 auf den kläglichen Tiefstand von 22,80 Mark abgesunken war, kletterte innerhalb der ersten Oktoberhälfte von 142 auf 214 Mark. Zunächst blieben die Gründe des sensationellen Kursanstiegs im Dunkeln, doch dann legte Daimler-Benz die Karten auf den Tisch. Der Vorstandsvorsitzende des Stuttgarter Konzerns, Werner Breitschwerdt, gab bekannt, daß seine Gesellschaft bereits 24,9 Prozent des AEG-Kapitals auf dem Wege einer Kapitalerhöhung erworben habe und durch Kauf weiterer Aktienpakete demnächst eine Mehrheitsbeteiligung (d.h. mindestens 51 Prozent) an der AEG erreichen wolle.

Die Kosten der ganzen Übernahmeaktion werden auf 1,6 Milliarden Mark geschätzt — für die Mercedes-Firma, die dank der Riesenprofite der letzten Jahre vor Finanzkraft nur so strotzt, kein Problem. Gut hundert Jahre, nachdem Gottlieb Daimler das erste Motorrad der Welt schuf, Karl Benz den ersten Dreirad-Motorwagen entwickelte und Emil Rathenau auf der Basis des Glühbirnen-Patents die AEG gründete, schließen sich die Erben dieser industriegeschichtlichen Pioniere zum größten Industrieblock der Nation mit einem künftigen Jahresumsatz von 60 Milliarden Mark und 295 000 Beschäftigten zusammen. Die wichtigsten Teilhaber an der Daimler-Benz-Ak-

tiengesellschaft, die Deutsche Bank (28,5 Prozent), der Staat Kuwait (14 Prozent) und — ach ja — die Flick-Gruppe (10 Prozent), können erwartungsfroh in die Zukunft schauen. Der Vorstand des Autokonzerns will mit seiner Aufkaufpolitik die Unternehmensbasis gezielt auf neue und wachstumsträchtige Hochtechnologiefelder ausweiten; und diese liegen nur allzu häufig auf dem Sektor der Kriegstechnik.

Das Militärgeschäft von Daimler-Benz war schon in der Vergangenheit nicht von Pappe. Seit Kaisers Zeiten beruhte es im wesentlichen auf der Entwicklung und Produktion von robusten Militärlastern und Panzerwagen; dazu kam in der Kriegskonjunktur der NS-Herrschaft zeitweilig die Fertigung von Flugmotoren für die Luftwaffe. Heutzutage werben die Autobauer mit dem »guten Stern« in Militärzeitschriften mit Sprüchen wie: »Einen Mercedes gibt es für jeden Einsatz und jedes Gelände.« Im Jahr 1983 hat Daimler-Benz nicht nur 476 000 PKW, sondern auch 226 000 »Nutzfahrzeuge« produziert — wieviele von diesen jetzt militärischen Zwecken dienen, möchte der Hersteller nicht verraten. Die Zahl dürfte in jedem Fall fünfstellig sein.

Auf der Liste der größten Rüstungsfirmen der Bundesrepublik stand Daimler-Benz 1980 noch auf Platz 25. Der jährliche Rüstungsumsatz wurde damals — aufgrund einer wahrscheinlich arg untertreibenden Firmenangabe — auf 200 Millionen Mark geschätzt. Doch nun prescht der schwäbische Konzern innerhalb kürzester Zeit auf Platz 1 vor. Möglich wurde dies nur

durch das Aufsaugen von drei Firmen, die allesamt zu den großen Zehn der westdeutschen Kriegsindustrie gehören.

**Coup Nr. 1: MTU**

Im Februar dieses Jahres hatte sich die Daimler-Benz AG zunächst zum Alleinbesitzer der Motoren- und Turbinen-Union (MTU) in Friedrichshafen und München aufgeschwungen, indem sie der Firma MAN deren 50 Prozent-Anteil abkaufte. (Die MTU war 1969 gemeinsam von Daimler-Benz und MAN gegründet worden.) MTU hat bisher unter den bundesdeutschen Rüstungsproduzenten den fünften Rang eingenommen; das Militärgeschäft brachte 1983 einen Umsatz von gut 1,1 Milliarden Mark. Mit der MTU übernimmt Daimler-Benz eine nahezu monopolartige Stellung im Bereich der militärisch genutzten Triebwerke, und zwar:

— Im Kriegsschiffbau: MTU Friedrichshafen hat allein zwischen 1969 und 1982 die fast unglaubliche Zahl von 12 000 Marinemotoren an die Seestreitkräfte von 41 Ländern geliefert.

— In der Heeresrüstung: die gesamte Raubtiertruppe des deutschen Panzerbaus — vom Leopard über den Gepard bis zum Marder — rattert mit Dieselmotoren von MTU Friedrichshafen durch die Landschaft.

— In der Luftrüstung: MTU München lebt seit Jahren von der Produktion der Triebwerke verschiedener NATO-Flugzeuge, zuletzt vor allem des Kampfflugzeugs Tornado, das ja nach kürzlich bekanntgewordenen Verträgen nun auch an Saudi-Arabien und den Oman geliefert werden soll.

**Coup Nr. 2: Dornier**

Kurz nach dem MTU-Deal nutzte Daimler-Benz die Zerstrittenheit innerhalb der Dornier-Familie, um an deren Luftfahrt- und Rüstungsunternehmen eine Kapitalmehrheit von 65,5 Prozent zu erwerben.

Der Name Dornier steht seit Anfang dieses Jahrhunderts für das unermüdlige Streben, bei der Optimierung der Kriegstechnik immer an der Spitze mitzuwirken. Firmengründer Claude Dornier gehörte zu jenem klassischen Ingenieurtyp, der sich stets und ohne jeden Skrupel in die Dienste der jeweiligen Aufrüster und Kriegsherren stellt. Arbeitete er im Ersten Weltkrieg bereits an einem »Riesenflugzeug«, das 1000-kg-Bomben auf englische Häfen abwerfen sollte, so betrieb er in der Weimarer Republik die militärische Entwicklungsarbeit heimlich weiter, um dann für die Eroberungsfeldzüge des Dritten Reichs hunderte von Bomben zu bauen. Die meisten Dornier-Bomber flogen damals — Ironie der Geschichte — mit Motoren von Daimler-Benz.

Der kriegerischen Tradition folgend, hat bei Dornier in Friedrichshafen in den letzten Jahren die Produktion des Erdkampfflugzeugs »Alpha Jet« im Vordergrund gestanden. Weniger bekannt ist, daß Dornier derzeit auch den Einbau der Avionik in die AWACS-

Aufklärungsflugzeuge besorgt, sich mit ferngelenkten Kampf- und Aufklärungsdrohnen, mit Torpedos und Minen befaßt. Teilweise in Zusammenarbeit mit US-Konzernen treibt die neue Daimler-Errungenschaft die Entwicklung von Kampfflugzeugen, Marschflugkörpern und endphasengelenkter Munition voran. Prädestiniert sind die Hightech-Kapazitäten von Dornier für eine Teilnahme an der Weltraumrüstung. Ein elektronisches Richtgerät der Firma hat bereits das Interesse der amerikanischen SDI-Experten gefunden.

Seeminen, Feuerleitsystemen, Nacht-sichtgeräten und anderer Spitzenelektronik für die Kriegsführung zu Lande, zu Wasser und in der Luft (die HR berichtete am 23. 5. 85). Durch die nunmehr zustandekommende Verbindung mit Dornier wächst die Wahrscheinlichkeit noch, daß sich die Wedeler Raumfahrtexperten von AEG künftig auch an der Weltraumrüstung beteiligen werden.

In den vergangenen Jahren hatte es ganz so ausgesehen, als sollte der Lieblingskonzern von Franz Joseph Strauß, Messerschmitt-Bölkow-Blohm, hierzu

## Die Verteidigungskraft der Marine zu erhalten, erfordert eine moderne Sicht der Dinge.



## Mit dem know-how von AEG-TELEFUNKEN bleibt die Technik auf der Höhe der Zeit.

... AEG-Werbung heute: Das Geschäft mit Waffen blüht.

**Coup Nr. 3: AEG**

Durch die Mehrheitsbeteiligung an AEG bekommt Daimler-Benz nun die Kontrolle über einen Weltkonzern mit acht Geschäftsbereichen, Dutzenden von Fertigungsstandorten und 73 000 Beschäftigten. Daimlers Appetit auf den Elektrokonzern hängt nicht mit dem wenig profitablen Haushaltsgeräteebereich zusammen, wohl aber damit, daß AEG sich rühmen kann, »wesentlichen Anteil am Fortschritt der Wehrtechnik in der Bundesrepublik« zu haben. Rüstungsaufträge im Wert von satten zwei Milliarden (an die 20 Prozent des Umsatzes) dürfte die AEG pro Jahr abwickeln.

Insbesondere zwei Geschäftsbereiche stehen im Zeichen des Militärgeschäfts. In der »Hochfrequenz- und Kommunikationstechnik« mit Sitz in Ulm entstehen Radarzielsuchköpfe für Flugkörper, elektronische Annäherungsründer für »Hochleistungsmunition«, Systeme zur See- und Luftraumüberwachung, militärische Prozeßrechner u.a. Der in Hamburg ansässige Bereich »Industrieanlagen, Schiffbau und Sondertechnik« mit seinen Werksanlagen in Wedel versorgt die NATO und Dritte-Welt-Länder mit Torpedos,

lande der alles beherrschende Rüstungsriege werden. Doch die Rekordmarke von 3,3 Milliarden Mark, die MBB 1983 im Kriegsgeschäft erzielte, wird von der neuformierten Daimler-Benz-Gruppe deutlich überboten werden; der Rüstungsumsatz der vier sich vereinigenden Gesellschaften summiert sich auf über 4 Milliarden Mark.

Die Mercedes-Zentrale in Stuttgart-Untertürkheim kann sich der politischen Rückendeckung durch die baden-württembergische Landesregierung gewiß sein; Manager Niefer ist mit Ministerpräsident Lothar Späth gar persönlich befreundet. Auffällig bleibt, daß die finanziellen Transaktionen beim Aufbau des Superkonzerns von einem Vorstandsmitglied geleitet wurden, der der SPD angehört: Edzard Reuter, dem Sohn des einstigen Berliner Bürgermeisters Ernst Reuter. Wie zu hören ist, soll Reuter innerhalb des neuen Reiches ausgerechnet die Verwaltung der technologie- und rüstungsintensivsten Konzernbereiche übernehmen.

Das Entstehen des Molochs könnte allenfalls noch von dem Kartellamt in Berlin unterbunden werden. Aber derzeit scheint keiner an diese Möglichkeit zu glauben.

HANNOVER 6.11.85 10.55 0459