

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Herbert Schui, Werner Dreibus, Dr. Barbara Höll,
Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und der Fraktion DIE LINKE.**

Staatliche Einflussnahme bei Airbus/EADS

Im Zusammenhang mit den jüngsten Finanzierungsschwierigkeiten und Beteiligungsdiskussionen bei Airbus bzw. EADS rückten auch die staatlichen Beteiligungen am Konzern in den Blickpunkt der Öffentlichkeit. Es zeichnet sich ab, dass auf Betreiben der Bundesregierung die von DaimlerChrysler veräußerten Anteile von einem internationalen Bankenconsortium unter Dominanz deutscher, zum Teil öffentlicher Banken übernommen werden, um eine Balance zwischen dem deutschen und dem französischen Anteil zu gewährleisten. Ein Einfluss der Bundesregierung auf das Geschehen im Konzern kann daher nicht geleugnet werden. Zusätzlich erhielt Airbus/EADS von Beginn an Zuschüsse und Begünstigungen seitens der Bundesrepublik Deutschland; nach Schätzungen des Verkehrsclub Deutschland (VCD) handelt es sich dabei um ein Volumen von 11 bis 13 Mrd. Euro. Dieser Einfluss wird allerdings von der Bundesregierung nicht genutzt, um auf die Konzernstrategie hinsichtlich einer Wendung hin zu mehr Beschäftigung sowie einer Abkehr von der Rüstungsfertigung einzuwirken. Angesichts des geplanten Beschäftigungsabbaus scheint das aber dringend nötig zu sein. Dass staatliche Einflussnahme durchaus möglich ist, zeigt Frankreich mit seiner weitaus interventionistischeren Industriepolitik.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung ihre Einflussmöglichkeiten auf die Geschäftspolitik von Airbus/EADS, und wie begründet sie dies?
2. Wie sieht die Bundesregierung ihren Einfluss auf Airbus/EADS im Vergleich zum französischen Staat?
Nutzt sie ihren Einfluss zum Erhalt und zur Schaffung von Arbeitsplätzen?
Wenn ja, wie und in welchem Rahmen möchte sie dies auch zukünftig tun?
Wenn nein, warum nicht?
3. Denkt die Bundesregierung daran, gemeinsam mit anderen staatlichen Anteilseignern Einfluss zu nehmen auf die Geschäftspolitik hinsichtlich Investitionspolitik, Beschäftigungspolitik, Rüstungskonversion etc.?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, wie?
4. Wieso hegt die Bundesregierung Interesse daran, den deutschen Anteil an den Beteiligungen nicht sinken zu lassen, wie z. B. Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel (FTD, 13. Oktober 2006) und Bundesminister für Wirtschaft und Forschung, Michael Glos (FTD, 13. Oktober 2006) verlauten ließen?
Worin besteht das Interesse an einer Balance zum französischen Anteil?

5. Wie steht die Bundesregierung zu einer Erhöhung der französischen Kapitaleinlage, wie in der Diskussion um die Finanzierung des A 350 aufgetaucht?
Wie begründet sie ihre Position?
6. Wie genau wird das unter großer Einflussnahme der Bundesregierung zustande gekommene Bankenkonsortium aussehen?
Im Speziellen: Welche Unternehmen beteiligen sich in welcher Höhe?
Aus welchen Rechtsgeschäften setzt sich die Konsortiallösung im Einzelnen zusammen (bitte auch auf folgende Aspekte eingehen: Anteilsverkauf, Vereinbarungen über das Stimmrecht im EADS-Konzern, Kursabsicherung, Rückkehr der Anteile zu DaimlerChrysler nach Ablauf gewisser Fristen)?
Bei wem wird das Kursrisiko liegen?
7. Welche ökonomischen Vorteile wurden nach Wissen der Bundesregierung den am internationalen Bankenkonsortium Beteiligten gewährt, um die ökonomischen Nachteile (Kursrisiko, ggf. Verzicht auf Stimmrecht, ggf. festgelegter Rückkaufzeitpunkt und -partner etc.) der Konstruktion für die Beteiligten auszugleichen?
8. Wurden den ausländischen Investmentbanken Vergünstigungen seitens der Bundesregierung gewährt, um sie zum Einstieg bei EADS zu bewegen?
Wenn ja, warum und in welcher Form und Höhe?
9. Besitzt die Bundesregierung Kenntnis davon, zu welchem Kurswert das Aktienpaket von DaimlerChrysler verkauft wird?
Wenn ja, wird es zum tatsächlichen Kurswert verkauft oder zu einem niedrigeren?
10. Wird die Bundesregierung in Zukunft direkt oder indirekt Beteiligungen an EADS erwerben, und wie begründet die Bundesregierung ihre Antwort?
11. Welche Art von Subventionen, Beihilfen und Vergünstigungen haben das Airbus Unternehmen, die EADS und die Airbus-Division bzw. einzelne Airbus-Standorte direkt und indirekt in welcher Höhe seit ihrer jeweiligen Gründung von der Bundesebene bekommen?
Wie viel von der Landesebene (bitte die Angaben soweit vorhanden nach Jahren und nach Art der Unterstützung – Kredite aus ERP-Mitteln, anderweitige zinsgünstige Darlehen, direkte Zuschüsse- auch zu Forschungszwecken- aus dem Bundeshaushalt, Steuervergünstigungen, Exportsubventionen/-bürgschaften etc. – aufschlüsseln)?
12. Welcher Anteil dieser öffentlichen Unterstützungen wurde für welchen Zweck geleistet (Forschungsförderung im zivilen Bereich, Absatzförderung, staatlich geförderte Innovation im Rüstungsbereich etc.)?
13. Welcher Anteil der staatlichen Kredite, die an Airbus bzw. EADS bis heute gewährt wurden, wurde von den Unternehmen bereits zurückgezahlt, und wie hoch war die entsprechende Summe an Rückzahlungen insgesamt?
14. Welche öffentlichen Aufträge wurden in welcher Höhe seit dem Jahr 2000 an EADS vergeben?
15. Wurden die öffentlichen Unterstützungsmaßnahmen und Aufträge an Bedingungen geknüpft, wenn ja, an welche, wenn nein, weshalb nicht?

Berlin, den 8. Februar 2007

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion