Ansprache des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. h.c. Franz Josef Strauß anlässlich der Einweihungsfeier der Boosler-Fertigungshalle am Freitag, dem 30. September 1988 in Augsburg[1]

bearbeitet von Renate Höpfinger

Meine sehr geehrten Ehrengäste, Festgäste, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Besonderen darf ich meiner Freude Ausdruck geben, Herr Dr. Götte[2], dass wir uns bei einem sehr erfreulichen Anlass wiedersehen. Herr Staatssekretär Dr. Riedl[3], Herr Präsident Lüst[4], den Präsidenten der französischen Raumfahrtorganisation, Herr Oberbürgermeister, Herr Regierungspräsident, und besonders begrüße ich die, die ich vergessen habe oder nicht namentlich erwähnen kann.

Gerne habe ich Ihre Einladung angenommen, die Einweihung Ihrer neuen Fertigungshalle heute in meinem Terminkalender unterzubringen und zusammen mit Ihnen zu feiern. Ich freue mich auch, dass man mir nach dem Besuch bei KUKA Ende April dieses Jahres schon wieder die Gelegenheit gibt, in Augsburg dabei zu sein, wenn ein bayerisches Unternehmen eine Produktionsstätte in Betrieb nimmt. Eine Produktionsstätte, in der erstklassige Zukunfts- und Spitzentechnologie entwickelt, erprobt und gefertigt wird. Die Ent-

1 Die vorliegende Rede ist im Archiv für Christlich-Soziale Politik (ACSP) der Hanns-Seidel-Stiftung im Nachlass Strauß unter der Signatur ACSP, NL Strauß Sammlung Kray RA 88/125 überliefert.

2 Dr. Klaus Götte, geb. 22. 4. 1932, Wirtschafts- und Industriemanager, Jurist und Finanzfachmann, seit Februar 1983 im Aufsichtsrat von M.A.N. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, seit November 1983 Aufsichtsratsvorsitzender der MAN und Vorstandsvorsitzender der Gutehoffnungshütte (GHH-Konzern), 1986 Verschmelzung von M.A.N. und GHH zur MAN Aktiengesellschaft, bis 1996 Vorstandsvorsitzender des MAN Konzerns, 1996–2002 Aufsichtsratsvorsitzender von MAN.

3 Dr. Erich Riedl, geb. 23. 6. 1933, Postbeamter, 1969–1998 MdB, 1987–1993 Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft.

4 Prof. Dr. Reimar Lüst, geb. 25. 3. 1923, Physiker, 1972–1984 Präsident der Max-Planck-Gesellschaft, 1984–1990 Generaldirektor der Europäischen Weltraumorganisation (ESA), 1989–1999 Präsident der Alexander-von-Humboldt-Stiftung. Siehe den Beitrag von Reimar Lüst in diesem Band, S. 182–187.

in: Renate Höpfinger(Hrsg). Bayerische Lebensbilder Band 2. Biografien, Erinnerungen, Zeugnisse, München 2004 S.79-96

wicklung und Produktion der Stahlgehäuse für die Feststoffmotoren, die das neue europäische Trägersystem Ariane 5 Mitte der 90er Jahre in den Weltraum befördern sollen, ist eine technische Spitzenleistung in weltweitem Maßstab.

Ich beglückwünsche Sie zu dieser „Maschinenfabrik für das nächste Jahrhundert", wie die neue Halle in der Presse schon genannt wurde, vom 19. Jahrhundert zum 21. Jahrhundert in der Geschichte der MAN. Ich gratuliere auch den Augsburgern dazu. Man kann das ohne Übertreibung sagen – zu einem neuen Glanzstück Ihrer Industrielandschaft!

Die MAN Technologie GmbH – seit 15 Jahren in die Entwicklung der europäischen Raumfahrt eingebunden – ist heute mit etwa 10%, wie wir gehört haben, größter Zulieferer außerhalb Frankreichs für die europäische Trägerrakete ARIANE. Ich stelle das mit besonderer Genugtuung fest, denn rückblickend grenzt der Aufstieg der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie – wie Phoenix aus der Asche – fast an ein Wunder.

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie hatte nach langer Abstinenz, die von den Siegermächten verfügt worden war und die nach der Meinung mancher kleinmütiger und kleingläubiger deutscher Zweifler noch lange verlängert werden sollte, international den Anschluss verloren. Wir stellten uns damals, in den 50er Jahren, die Frage – es war in meiner Zelt als Bundesminister der Verteidigung, in der wir noch nicht mit den Problemen der Raumfahrt, wohl aber mit den Problemen der Luftfahrt, der zivilen, der militärischen, und dem Problem des Aufbaues einer neuen Luftfahrtindustrie als unentbehrlichem und logischem, organischem Vorläufer einer Raumfahrtindustrie befasst waren, ob angesichts der Belastungen der deutschen Vergangenheit, der Zerstörung und Demontage der Produktionsanlagen, der Entwicklungs-, der Forschungs- und Produktionsverbote und der inzwischen stürmisch vorangeschrittenen Technik wieder eine nationale Luft- und Raumfahrtindustrie aufzubauen, sinnvoll sei? Eine ähnliche Frage hatte sich ja schon einige Jahre vorher bei Entwicklung und Aufbau der Kerntechnik für zivile Zwecke ergeben.

Die Frage war, sollten wir uns mit der Rolle einer großen Wartungsfirma für militärisches, vielleicht auch ziviles Fluggerät begnügen und uns im Übrigen mit Unteraufträgen begnügen? Sollten wir nur auf dem Gebiet der Luftfahrt als Auftraggeber in Erscheinung

treten, allerdings ohne die Frage näher zu prüfen, woher langfristig die finanziellen Mittel bei Wirtschaft und Staat kommen sollten, um dieses Gerät bei der Industrie anderer Länder bestellen zu können. Ich war damals der Meinung – ich möchte nicht die heroischen Kämpfe jener Zeit wieder in die Erinnerung zurückrufen, um es ironisch und humorvoll zu sagen – ich war damals der Meinung, dass es nur einen einzigen richtigen Weg gab, den wir damals im Bundesministerium der Verteidigung ergriffen haben. Ich wage es, hier ruhig zu sagen, „Bundesministerium der Verteidigung", denn es gibt keine Trennung in technische Grundsatzfragen zwischen ziviler und militärischer Technik in bestimmten Bereichen.

Ich darf hier auch einen kurzen Ausschnitt aus meinem langen Gespräch mit Generalsekretär Gorbatschow, Schewardnadse und den Herren der sowjetischen Wirtschaftsführung, Kamenze und anderen, über die Raumfahrt erwähnen, in dem ich die Frage stellte, warum die Sowjets in der Lage seien, Spitzenprodukte der Militärtechnik zu erzeugen, eine führende Stellung in der Weltraumfahrt, auch in der bemannten Weltraumfahrt einzunehmen und warum ihre zivile Technik so armselig sei[5]. Das war ein Ausschnitt aus dem Gespräch, wenn ich das hier bei dieser Gelegenheit auch sagen darf, wie man den deutsch-sowjetischen Handel, wie von Gorbatschow als dringend erwünscht bezeichnet, ausdehnen könnte. Meine Frage war: Können Sie Geräte anbieten ziviler Art, die für den deutschen Markt, den europäischen Markt, den Geschmack und die Wünsche unserer Kunden attraktiv sind? Ich habe damit die etwas wenig freundliche Frage verbunden: Wer kauft einen Lada? Einige Snobs. Wer kauft ein sowjetisches Motorrad, Fernsehgerät, usw. usw. ... Ich habe hingewiesen auf das Beispiel der Japaner, und ich habe lobend erwähnt die Spitzenleistungen der Sowjets auf militärischem Gebiet und auf dem Gebiet der militärischen Technik und der Raumfahrttechnik. Die nähere Prüfung dieser Frage in der Diskussion ergab, dass es in der Sowjetunion eine „Chinesische Mauer" gibt, eine hermetische Abschottung zwischen militärischer Technik, die nichts

5 Franz Josef Strauß besuchte Ende Dezember 1987 in Begleitung von Edmund Stoiber, Gerold Tandler und Theo Waigel zum ersten Mal die Sowjetunion, wo er mit dem Generalsekretär der KPdSU, Michail Gorbatschow, zu Gesprächen zusammentraf.

in: Renate Höpfinger(Hrsg). Bayerische Lebensbilder Band 2. Biografien, Erinnerungen, Zeugnisse, München 2004 S.79-96

durchlässt in die Bereiche der zivilen Technik und der, darf ich sagen, sehr bescheidenen zivilen Technik. Ich habe darauf hingewiesen, dass z.B. der Rechner, der in dem Siemens-Computertomographen im Kreml-Krankenhaus – das ist kein Krankenhaus im Kreml, sondern ein Krankenhaus für die Leute im Kreml außerhalb des Kremls –, dass dieser Rechner für den Siemens-Computertomographen, ein modernes medizinisches Gerät, der gleiche Rechner ist, wie er bei Pershing 2 zum Beispiel verwendet wird. Das heißt, wir wissen ja aus eigener Erfahrung, auch wenn ich nicht Industrieller und wenn ich nicht Wissenschaftler und Techniker bin, dass bei uns zivile Technik und militärische Technik nahtlos ineinandergehen. Nur dass die Anwendungsgebiete und die Anwendungsziele einmal in der einen Richtung und dann in der anderen Richtung liegen.

Und darum war es nicht nur eine Frage der Militärtechnik, der Verteidigungsfähigkeit, zu entscheiden – und das war die Grundsatzentscheidung Ende der 50er Jahre –, dass wir auch auf dem Gebiet der Luftfahrt und später dann logisch sich anschließend auf dem Gebiet der Raumfahrt sowohl nationale Programme wie in partnerschaftlicher Beteiligung internationale Programme mitbetreiben sollten. Das war eine politische Grundsatzentscheidung. Ohne diese Grundsatzentscheidung hätte die Bundesrepublik sich innerhalb kurzer Zeit aus der Reihe der technischen Spitzenmächte mittlerer Größenordnung, zu denen wir gehören, selbst ausgeschaltet oder wäre nie in diese Gruppe hineingekommen.

Wir haben damals den Weg begangen, zuerst amerikanische Motoren zu warten, dann amerikanisches Fluggerät zu warten, dann Lizenzen zu erwerben, Lizenzen in Frankreich, in England, in den Vereinigten Staaten. Aufgrund dieser Lizenzen zunächst nachzubauen, und dann auf dem gesicherten wissenschaftlich-technischen Besitzstand der Kenntnisse des Nachbaues zu Eigenentwicklungen auf allen Gebieten oder zu einem deutschen Beitrag für internationale Projekte fähig zu sein. Ich bitte es nicht als Schleichwerbung zu betrachten – ich bin ja kommerziell nicht am Airbus beteiligt –, wenn ich hier sagen darf, dass gerade diese Vorgeschichte es uns ermöglicht hat, eine Marktnische auf dem Gebiete des zivilen Flugzeugbaues – eine Nische, die die Amerikaner durch ihre Bedrängnisse in Vietnam und andere Syndrome oder Passionsspiele, die sie ja mit jährlich wechselnden Themen seinerzeit zelebriert haben –, ein Airbus-Programm aufzulegen zwischen Frankreich, England, Deutschland, Spanien. England ist dann vorübergehend ausgeschieden, dann reumütig wieder zurückgekehrt. All das wäre ohne eine weitsichtige Politik, ohne ein mutiges Herz und ohne Pioniergeist nicht möglich gewesen.

Wir sind diesen langen beschwerlichen und kostspieligen Weg gegangen, wobei nicht so sehr die Knappheit an finanziellen Mitteln – wann hat man denn schon jemals in der Geschichte einen Überfluss an finanziellen Mitteln gehabt, soviel kann der Staat gar nicht einnehmen, dass er nicht wüsste, wie er es sinnvoll oder weniger sinnvoll ausgeben kann –, wir sind diesen langen beschwerlichen Weg gegangen, wobei nicht die Knappheit der finanziellen Mittel, sondern Engstirnigkeit, Kleingläubigkeit und subjektive Belastung aus der Vergangenheit heraus oder subjektives Belastungsgefühl aus der Vergangenheit heraus in Verbindung mit bürokratisch-fiskalischen Prozeduren oft die größten Schwierigkeiten darstellten. Sie wissen, Clausewitz sagte: „Kriegführung ist Bewegung in erschwerender Masse". Ich sage Ihnen, dass auch häufig Politik Bewegung in erschwerender Bürokratie sein kann. Und ich habe dazu ja ausführliche Erfahrungen persönlich in meinem Leben sammeln dürfen.

Ich darf aber insgesamt versöhnlich zusammenfassen: Es hat sich gelohnt, diesen Weg zu gehen, sonst wären wir heute nicht hier und sonst könnten wir heute dieses freudige Ereignis, das ja nur der Anfang einer langen technisch-industriellen Entwicklung sein wird, nicht zuletzt auch im Interesse der schwäbischen Regierung und des Raumes Groß-Augsburg begehen.

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie gehört heute zu den stürmisch wachsenden Branchen unserer Wirtschaft. Wir produzieren heute zusammen mit unseren europäischen Partnern im zivilen wie im militärischen Bereich absolute Spitzentechnik, angefangen von Airbus und Tornado über Spacelab bis hin zum europäischen Trägersystem ARIANE.

Gerade das ARIANE-Programm – also das System, an dessen Zukunft Sie hier arbeiten und auf das Sie stolz sein können und das Ihnen auch eine gesicherte wirtschaftlich-technische Zukunft bietet – hat sich als besonders wirtschaftlich und zukunftsweisend herausgestellt. Vor 15 Jahren haben zehn europäische Staaten dieses Projekt beschlossen, um Europa auf dem Sektor der Trägerraketen unabhängig zu machen und so die eigenständige kommerzielle Nutzung der

in: Renate Höpfinger(Hrsg). Bayerische Lebensbilder Band 2. Biografien, Erinnerungen, Zeugnisse, München 2004 S.79-96

Satellitentechnik zu ermöglichen. Genau die gleichen Geister, zum Teil namentlich gleich und genau die gleichen Widerstände, die sich seinerzeit gegen den Wiederaufbau einer deutschen Luftfahrtindustrie und der damit verbundenen wissenschaftlichen Tätigkeit und technischen Entwicklung gemeldet hatten und sich störend ausgewirkt haben, traten ja auch bei der Frage auf, ob man in die Raumfahrttechnik und in die Raumfahrtindustrie eintreten sollte. Die Frage ist nunmehr endgültig beantwortet worden.

Bis heute haben 21 ARIANE-Starts stattgefunden, mit denen 23 Satelliten aus Europa, den Vereinigten Staaten, Brasilien, Schweden, Australien, der Arabischen Liga und zweier internationaler Organisationen – INTELSAT und INMARSAT – in den Weltraum befördert wurden.

Die ARIANE 5 ist das Kernstück der europäischen Raumfahrtzukunft. Mit ihr verfügen wir in Europa über ein leistungsfähiges Trägersystem, das uns erstmals auch die Teilnahme am bemannten Weltraumflug ermöglichen wird.

Ich darf hier eine besondere Anerkennung aussprechen, eine besondere Anerkennung, die ich ruhig aussprechen kann, weil ich nicht unter nationalen Minderwertigkeitskomplexen leide, nämlich, dass französischer Pioniergeist, französische Kreativität, französische Entscheidungscourage die Europäer überhaupt erst dazu gebracht haben, im internationalen Wettbewerb nicht zuzuschauen, wie Amerikaner und Russen den Weltraum erobern, sondern mit einem eigenen Programm in Erscheinung zu treten.

Die Franzosen hatten sicherlich nicht mehr finanzielle Mittel als wir, die wir nicht zu den armen Staaten gehören, wenn wir auch nicht zu den reichsten gehören. Die Franzosen hatten auch nicht die Belastung aus der Vergangenheit heraus. Aber manchmal ist die subjektive Belastung größer als die objektive Belastung und es gibt immer wieder Leute, die meinen, wir Deutschen müssten den Kreidekreis um unsere pathologisch zu betrachtende Vergangenheit jedes Jahr von neuem ziehen, weil es angenehmer ist, innerhalb des Kreidekreises zu bleiben, als internationale Verantwortung und damit Partnerschaftsfähigkeit zu beweisen.

Ohne Frankreich und dann auch weil für die Kräfte, für die wirtschaftlichen, technischen und personellen Kräfte einer europäischen Nation natürlich die Anforderungen zu groß sind, aber ohne Pionierleistung Frankreichs und ohne eine rechtzeitige Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland und anderer europäischer Nationen hätten wir nicht diesen Weg beschreiten können und wären wir nicht auf diesem Weg ein kurzes Stück vorangekommen. Auch hier ist die Auffassung, dass die Europäer dieses kostspielige, manche meinten sogar wissenschaftlich-technische SPIEL-Unternehmen der Raumfahrt, sich nicht mehr leisten können, Gott sei Dank, nicht in der Oberhand gewesen.

Ich habe bei dem gleichen Besuch in Moskau auch die Möglichkeit gehabt – ist keine Seltenheit, aber auch nicht die Regel –, das sowjetische Raumfahrtzentrum in der Nähe von Moskau besuchen zu dürfen. Dies sollte eine besondere Geste für den Gast aus Bayern sein, dem gegenüber man ja nicht immer freundliche Gefühle hatte in dieser Himmelsrichtung. Aber das hat sich anscheinend doch etwas geändert. Ich hatte Gelegenheit, mit dem Leiter des Raumfahrtzentrums zu sprechen, Möglichkeit, mit den Ingenieuren zu sprechen, Möglichkeit, auch mit Kosmonauten zu sprechen, die im Weltraum waren. Wobei die Auslegung der sowjetischen Trägerrakete für die bemannte Weltraumfahrt dem Gewicht und der Dimension ihrer Kosmonauten entspricht. Das sind also keine Disc-Jockey-Figuren, schmächtig, ausgehungert, sondern das sind Exemplare, die mindestens 100 Kilogramm ohne Kleidung auf die Waage bringen. Ich habe den Leiter der sowjetischen Raumfahrtbehörde gefragt, ob die Sowjetunion einen Sinn sähe in der bemannten Weltraumfahrt, und zwar außerhalb der militärischen Verwendung, die ihre Problematik hat, aber über die ist ja hier nicht zu reden. Des weiteren, ob die Sowjetunion gedenkt, wegen der finanziellen Belastungen, die sich daraus ergeben, aus der bemannten Weltraumfahrt wieder auszusteigen. Ich habe diese Frage deshalb gestellt, und ich sage es nicht mit polemischem Unterton oder mit Schulterklopfen für mich selber oder mit vorwurfsvoller Polemik gegen andere, aber der Wahrheit entsprechend. ...

Dieses Gespräch in Moskau hat wenige Monate nach dem großen Disput in Bonn[6] stattgefunden, in dem sich zwei Fronten ge-

6 Debatten zu den zivilen und militärischen Zielen bundesdeutscher Weltraumpolitik und der Finanzierung der Raumfahrt fanden am 9. 10. 1987 im Bundestag und am 9.–11. 9., 19. 11. und 25. 11. 1987 im Bundesrat statt.

in: Renate Höpfinger(Hrsg). Bayerische Lebensbilder Band 2. Biografien, Erinnerungen, Zeugnisse, München 2004 S.79-96

genüberstanden, nämlich die eine Front: „Ja", zur bemannten Weltraumfahrt mit deutscher Beteiligung. Die andere Front: „Nein", keine deutsche Beteiligung mehr an der bemannten Weltraumfahrt, weil zu teuer, weil praktisch sinnlos, weil nur technische Spielerei. Es waren aber – ich versuche ehrlich zu sein, und das müssen ja Politiker immer wieder versuchen – nicht nur politische Fronten, die sich gegenüber standen. Ich habe damals in der wissenschaftlich-technischen Fachliteratur eine Fülle von Aufsätzen gelesen, in denen von hochvermögender, wissenschaftlich-technischer Seite, mit Anspruch auf internationale Anerkennung, schwerste Angriffe gegen die Verschleuderung und Verschwendung der Mittel durch Beteiligung an der bemannten Weltraumfahrt erhoben worden sind. Und gerade deshalb habe ich in Moskau die Frage gestellt: Hat es in Ihren Augen einen Sinn? Und zweitens, denken Sie jemals daran, auszusteigen? Die Antwort war sehr einfach: „Nein, wir werden nie aussteigen. Wir werden in der bemannten Weltraumfahrt bleiben, auch wenn es keine militärischen Probleme mehr gibt, wie es vielleicht die weitere Entwicklung der Abrüstungspolitik – zur Zeit noch Wunschtraum, aber schon Teil einer Wirklichkeit – ergeben könnte. Wir werden nicht aussteigen, denn die Sowjetunion muss in der Spitzengruppe der hochentwickelten, wissenschaftlich-technischen Industrienationen bleiben. Der Ausstieg wäre der Abschied vom Fortschritt." So, das war beruhigend, aus Moskauer Munde zu hören, um es dann in Bonn als Weisheit zu verkünden; vielleicht weil dort manchmal Moskauer Äußerungen mehr Glaubwürdigkeit haben, als solche aus München, habe ich mich dieses Umwegs bedient.

Ganz besonders stolz bin ich darauf, und das möchte ich als Bayerischer Regierungschef auch hier sagen dürfen, dass gerade das einstmals wirtschaftlich-industriell rückständige Agrarland Bayern heute zum Zentrum der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie geworden ist. Diese Aufbauleistung ist dem Fleiß, der Intelligenz und der Leistungsbereitschaft der bayerischen Bevölkerung zu verdanken. Aber auch eine marktwirtschaftlich orientierte, unternehmensfreundliche und in eine langfristige Zukunft hinein orientierte Wirtschaftspolitik, die seit jeher auf Investition und die Förderung von Zukunftsindustrien setzt, hat zusammen mit einer ideologiefreien und leistungsfördernden Bildungs- und Wissenschaftspolitik

den Aufstieg Bayerns vom Agrarland zu einer der modernsten Industrieregionen Europas ermöglicht.

Ich brauche ja nur die Stichworte MBB, mit seiner langen Vorgeschichte und Geschichte, die Stichworte MTU, an der ja auch MAN lange Zeit hälftig beteiligt war, die Stichworte IABG, und dann müsste man eine breite Fülle von kleinen und mittleren Industrieunternehmungen und Forschungseinrichtungen nennen, die in Bayern, im Großraum München, im Großraum Nürnberg, im Großraum Augsburg und anderswo, auch Regensburg, ihre Heimat gesucht und gefunden haben.

Ich darf sagen, ohne übertreiben zu wollen, dass wir rechtzeitig die Zeichen der Zeit erkannt, dem Fortschritt eine Chance gegeben haben. Bayern hat seine Finanzmittel nicht für die Erhaltung veralteter Strukturen vergeudet, sondern sie zur Ansiedlung moderner, umweltfreundlicher Industrien eingesetzt. Wir mussten natürlich das Problem Maxhütte in einer sozial erträglichen und in einer menschlich anständigen Weise lösen. Das ist auch geschehen. Aber die Vorstellung, dass man alles in der gleichen Größenordnung, mit der gleichen Zielsetzung auf unbegrenzte Zeit hinein in die Zukunft subventionieren könnte, in Branchen, in denen es keine Zukunft entsprechend der früheren Vergangenheit mehr geben kann, das wäre eine Verschleuderung von Mitteln gewesen. Und heute gibt es ja für den Begriff, wenn ich ein politisches Wort sagen darf, „konservativ" und „reaktionär", nicht die klassischen Definitionen aus dem 19. Jahrhundert oder aus der Politgeschichte des 20. Jahrhunderts, heute sind in meinen Augen veraltet, konservativ und reaktionär diejenigen, die den wissenschaftlichen Fortschritt behindern, die die technische Entwicklung sabotieren und die ihre industrielle Anwendung möglichst im Sinne der Erhaltung überkommener Vorstellungen verhindern wollen. Das ist in meinen Augen heute konservativ-reaktionäre Politik. Wir müssen uns den Erfordernissen der Zukunft anpassen, und sie werden uns in den 90er Jahren, nach Inkrafttreten des Gemeinsamen Marktes mit atemberaubendem Tempo und mit einer unerhörten Wucht entgegentreten.

Und deshalb befinden sich heute auch über die Hälfte der deutschen Luft- und Raumfahrtkapazitäten und der Großteil der Elektronikindustrie innerhalb des Freistaates Bayern. Aber nicht nur bei den Großen, wie ich hier ausdrücklich sagen darf. Wir sind stolz

in: Renate Höpfinger(Hrsg). Bayerische Lebensbilder Band 2. Biografien, Erinnerungen, Zeugnisse, München 2004 S.79-96

darauf, dass es eine breite Streuung kleiner und mittlerer Unternehmungen gibt, die gerade wegen ihrer geringen Dimension bewegungsfähiger, schneller und reaktionsfähiger sind.

Die Luft- und Raumfahrtindustrie ist der Schnitt- und Brennpunkt aller bisherigen technischen Entwicklungen. Sie strahlt mit Abertausenden von neuen Erfindungen auf ebenso viele Industrien und Märkte der Zukunft außerhalb des engeren Bereiches der Luft- und Raumfahrtindustrie aus. Der außergewöhnliche Zugewinn von Verfahrens- und Fertigungswissen, von Weiterentwicklung hochleistungsfähiger Werkstoffe, wobei es nicht nur um die Teflonbratpfanne geht, die aus der Weltraumfahrt kommt, die neuen Erkenntnisse der Managementmethoden für die Bewältigung hochkomplizierter Projekte und nicht zuletzt die Automatisierung umfangreicher Prozessabläufe haben Langzeitwirkung für die weitere industrielle Entwicklung in aller Welt. Und man sollte auch nicht die Entwicklung, in der die Maschinen länger arbeiten müssen in der Woche als die Menschen, etwa als einen Verstoß gegen die 10 Gebote betrachten. Vor allen Dingen nicht aus dem Munde derer, bei denen die 10 Gebote nicht immer unbedingt dieselbe große Rolle spielen.

Deshalb kann und darf ein moderner, exportorientierter Industriestaat wie die Bundesrepublik Deutschland nicht auf die Anstöße, die von der Luft- und Raumfahrt ausgehen, verzichten. Ein Ausstieg der Bundesrepublik Deutschland aus der Luft- und Raumfahrttechnik, wie ihn manche politischen Wirrköpfe da und dort fordern, hätte verheerende Folgen: Aber „Peccatur ..." heißt ein bekanntes lateinisches Sprichwort „... intra muros", nicht „extra". Ich habe jetzt auf die Sünden außerhalb unseres Lagers hingewiesen.

Das Wort „Peccatur intra" ist auch nicht ganz unangebracht. Der Kollege Riedl, dem ich gerade hier für seinen besonders harten Einsatz in dieser Auseinandersetzung als Bayerischer Regierungschef danken möchte, hat das seine dazu getan. Hier haben die Engländer, und ich möchte dies nicht mit vorgehaltener, mit anklagend erhobenem Zeigefinger sagen, hier haben die Engländer uns natürlich einen schlechten Dienst erwiesen. Mit dem Entschluss der englischen Regierung, der jetzt wieder langsam revidiert wird, aus der bemannten Raumfahrt auszusteigen, hat man die Geister in Bonn ermutigt, auf dem Wege der Reaktion, darf ich beinahe sagen, hier die gleiche Entscheidung zu treffen. Die Engländer sind schon aus

dem Airbus ausgestiegen im Jahre 1968 und sind dann, nachdem die ersten Erfolge sichtbar waren, vor allen Dingen bei der A 310 wieder eingestiegen. Ich war vor kurzem auch in London, um die hochrespektable Frau Premierministerin davon zu überzeugen, dass auch British Aerospace die Mittel haben muss, um sich an den neuen Projekten eines Langstreckenflugzeugs A 340 mit einer Reichweite von knapp 13.000 km non-refuelling, einer non-stop-Reichweite von fast 13.000 km und einer neuen Airbus-Generation, dargestellt durch A 340 und A 330, zu beteiligen. Das ist der einzige Weg, wie man das Monopol, und Monopole sind ja immer unerwünscht, von Boeing auf der Langstrecke abbauen kann. Monopole werden dazu benutzt, nicht mehr über Preise zu verhandeln, sondern Preise zu diktieren. Als Mitglied des Aufsichtsrats der Lufthansa hab ich eine schüchterne Ahnung davon.

In einer Welt, in der selbst Entwicklungsländer wie Indien heute Raumfahrt betreiben, würde ein Industriestaat wie die Bundesrepublik ohne nachweisbare Erfolge auf diesem Gebiet seinen Ruf als führendes Technikland in kürzester Zelt verspielen. Es geht aber nicht nur hier um den nationalen Ruf für nationale Projekte, für die unsere Bewegungsfreiheit eingeschränkt ist. Es geht vor allen Dingen darum, dass wir partnerschaftsfähig sind, dass wir politisch glaubwürdig, wissenschaftlich-technisch, industriell leistungsfähig sind. Und wenn wir nicht partnerschaftsfähig sind, dann gehen die internationalen Kooperationen an uns vorbei. Wir dürfen uns dann nicht wundern, wenn im Jahre 2000 die Verteilung der Gewichte auf der Welt, die sich ohnehin vollzieht, noch mehr gegen uns wirkt. Im Jahre 2000, wenn Japan eine der großen Weltmächte auf dem Gebiet der Wissenschaft, Technik und Wirtschaft ist. Heute schon auf dem Wege dazu, auch auf dem Wege jetzt wieder zu einer bedeutenden Militärmacht im fernen Osten. Wenn ich die Entwicklung des japanischen Verteidigungshaushaltes bei [der] Luftwaffe und bei der Marine verfolge. Wenn ich an den Aufstieg Indiens auf diesem Gebiet denke, mit seinem großen Menschenreservoir, seinem hochintelligenten wissenschaftlich-technischen Potential. Wenn ich an die vier kleinen Tiger denke, Taiwan, Singapur, Süd-Korea und Hongkong, die sich beinahe mit Ellenbogengewalt in die Spitzengruppe hineinbewegt haben. Ich wage nicht, an zukünftige Entwicklungen zu denken – was wäre der Fall, wenn die 1 Milliarde 100 Mil-

in: Renate Höpfinger(Hrsg). Bayerische Lebensbilder Band 2. Biografien, Erinnerungen, Zeugnisse, München 2004 S.79-96

lionen Chinesen soweit wären, dass sie mit westlichen Fertigungsmethoden im Weltraum, in der Weltwirtschaft eingreifen würden, im Weltraum sind sie ja ohnehin bereits tätig. Und dahinter stehen erfolgreiche Staaten wie die Philippinen, wie Indien, wie Brasilien usw.

Und vor uns steht der europäische Wirtschaftsgroßraum – 320 bis 330 Millionen Konsumenten. Das ist die Problematik der nächsten Jahrzehnte, das ist die Problematik des Jahres 2000 mit dem Ausblick in das nächste Jahrhundert und in das nächste Jahrtausend. Das mögen manche Kleinmütige, Kleingläubige und Verzagte sich sagen lassen: Wir können nicht etwa das stille Glück im Winkel pflegen. Wir stehen im härtesten Wettbewerb und wir stehen auch unter dem Druck hoher Ansprüche. Wie wollen wir denn einen hohen Beschäftigungsstand bei hohem Lohnniveau garantieren? Wie wollen wir hohe Lebensverhältnisse gewährleisten und ermöglichen? Wie wollen wir das Netz der sozialen Sicherung mit seinen ungeheuer kostspieligen Anforderungen denn finanzieren? Und vor allen Dingen: Wie wollen wir der Jugend einen Ausblick in die Zukunft geben? Der Ausblick ist heute nicht mehr Eroberung, ist heute nicht mehr kriegerische Erfolge. Der Ausblick ist heute Wissenschaft, Technik, Wirtschaft, moderne Gesellschaft. Dafür gilt es, unsere Jugend zu begeistern, damit sie sich abwendet von falschen Propheten, damit sie nicht gefährlichen Verführern zum Opfer fällt und damit sie nicht in der Welt von Alkohol und Drogen ein Zuhause findet, weil die Politik ihr keine Ideen mehr liefert und weil die Politik ihr keine phantasievolle Zukunft mehr aufzuweisen vermag. Hier liegen die Aufgaben der geistigen Führung auch für uns in der politischen Führungsschicht und das ist nun einmal in erster Linie Bonn und in zweiter Linie aber auch wir.

Und nicht zuletzt spielt auch hier unsere Exportleistung eine unentbehrliche Rolle. Die Deutschen haben in diesem Jahr außerhalb der Bundesrepublik Deutschland an die 45 bis 50 Milliarden DM für Urlaub in sonnigen Ländern ausgegeben. Wie kann man das ohne Verfall der Zahlungsbilanz verkraften? Doch nur mit einer entsprechenden wirtschafts- und exportorientierten Leistung.

Ich warne auch vor der Illusion, man könne den Aufbau der Infrastrukturen im Weltraum den anderen überlassen. Später könne man sich ja dann einkaufen, wenn die Arbeit getan ist und die kommerzielle Nutzung des Weltraums greifbar nahe rückt. Das sind die

Schlaumeier, das sind die G'scheidle, die meinen, die anderen sollen die Arbeit zunächst machen, die anderen sollen die Opfer dafür bringen und dann könnte man rechtzeitig einsteigen, um sich am Segen beteiligen zu können. Das Geschäft mit der kommerziellen Nutzung werden die machen, die auch den Weltraum erschlossen haben. Die Zukunft ist nicht zum Nulltarif zu haben und deshalb kann es für uns nur eines geben: Ein uneingeschränktes „Ja" zur Luft- und Raumfahrt in verantwortungsbewusster Nutzung nach dem biblischen Gebot „Macht euch die Erde untertan", und zur Erde gehört auch der Luftraum und gehört auch der Weltraum.

Nach der Entscheidung der Forschungsministerkonferenz über die europäischen Weltraumprojekte im November letzten Jahres ist der Weg in die europäische Weltraumzukunft vorgezeichnet, und zwar ungeachtet der Frage, ob die einzelnen Projekte und Teilmaßnahmen unter kurz- und mittelfristigen Aspekten rentabel sind oder nicht. Keine Wirtschaft kann auf Rentabilität verzichten, aber sie kann auch nicht etwa die Rentabilität nach den Maßgaben des Gewinns von heute mit Umsetzung für morgen bewerten. Und deshalb gerade mein Dank an MAN und an die einzelnen Abteilungen und Firmen von MAN, dass sie hier ohne eine Rendite, ohne einen Profit, sagt man ja wiederum in vorwurfsvollem Sinne, vor Augen zu haben, langfristig die Weichen richtig gestellt haben. Sonst wären wir heute nicht hier.

Wir haben damit die Chance, die drei wesentlichen Ziele europäischer Weltraumpolitik zu erreichen:

Erstens Autonomie:

Die Beschlüsse der Forschungsministerkonferenz eröffnen Europa die Option auf Eigenständigkeit auch in der bemannten Raumfahrt. Mit der Verbindung der Projekte ARIANE 5/HERMES wird die Abhängigkeit vom amerikanischen Space Shuttle erheblich verringert werden. Gleichzeitig wird der Einstieg in die Hyperschalltechnik vorbereitet, die den Luft- und Weltraumverkehr im nächsten Jahrhundert kennzeichnen wird. Und damit sind die wissenschaftlich-technischen Grundlagen für die politische Selbstbestimmung über Ziele und Mittel europäischer Raumfahrt geschaffen. Ein Faktor, der für die Festigung europäischer Identität und die Selbstbehauptung nicht nur in diesem Bereiche notwendig ist.

in: Renate Höpfinger(Hrsg). Bayerische Lebensbilder Band 2. Biografien, Erinnerungen, Zeugnisse, München 2004 S.79-96

Wenn ich daran denke, dass es vor noch nicht einmal 100 Jahren noch Zukunftsromane gab, Science-Fiction-Darstellungen gab, „In 100 Tagen um die Erde", „In 50 Tagen um die Erde", und heute arbeitet man jenseits des Atlantik, aber auch diesseits des Atlantik an Transportmitteln mit Mach 4, Mach 6 und mit einer Grenze, die heute nicht mehr auf der Erde liegt, sondern einer Grenze, die im Raume liegt.

Als zweites wesentliches Ziel europäischer Weltraumpolitik nenne ich die Partnerschaftsfähigkeit:

Europäische Kompetenz und Eigenständigkeit erhöhen das technische und politische Gewicht der europäischen Beiträge zur internationalen Weltraumkooperation. Das hat sich bereits bei den erfolgreichen Verhandlungen über die Beteiligung Europas an der internationalen Raumstation der Vereinigten Staaten gezeigt. Die Weltraumkooperation ist auf dem besten Wege, ein weiteres wichtiges Standbein der transatlantischen Partnerschaft mit einem starken und gleichberechtigten europäischen Pfeiler zu werden.

Vielleicht darf ich in dem Zusammenhang hier, in der Hoffnung nicht falsch verstanden zu werden, darauf hinweisen, dass sich auch in der Partnerschaftsbereitschaft und in der Zusammenarbeitsöffnung auf diesem Gebiete, nämlich auf dem Gebiet der Luftfahrt und Raumfahrt, bei den Sowjets nicht nur ein erstaunlicher, ja, ich darf fast sagen, ein radikaler Wandel vollzogen hat.

Während es noch vor kurzem nicht möglich war, in deutsch-sowjetische Gespräche Probleme der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Luftfahrt und Raumfahrt einzubeziehen – wir haben es auch gar nicht versucht, weil hier ein Geheimhaltungskordon niederging, der jeden Ansatz schon von vornherein verhindert hat –, kommen jetzt die Sowjets mit weitreichenden Angeboten in der Zusammenarbeit auf fast allen Gebieten an die Europäer, auch an die deutsche Adresse. Wir haben es ja bei der Luftfahrtschau diesmal in Hannover erlebt, dass der sowjetische Minister für Luftfahrt sich sozusagen sehr zu Worte gemeldet hat, um noch den mildesten Ausdruck zu gebrauchen, und Partnerschaftsangebote verschiedenster Art gemacht hat. Das ist nicht ein Zeichen unbedingt dafür, dass nunmehr die Welt in einen Zustand glückseliger Träumereien eintreten kann, aber bezeichnend dafür, dass die Europäer umworben werden. Dass die Europäer umworben werden, vielleicht vom Osten her zur Zeit

noch mehr als vom Westen. Das erhöht auch unseren Marktwert, erhöht unsere Partnerschaftsfähigkeit und sollte beim transatlantischen Partner, der natürlich für uns sozusagen die Präferenz Nr. 1 hat, auch zu der Aufgeschlossenheit führen, dass man hier atlantische Interessen, amerikanisch-europäische Gemeinschaftsinteressen sieht und nicht nur nationale Interessen.

Und das dritte und wichtigste Ziel der europäischen Weltraumpolitik ist die internationale wissenschaftlich-technische Wettbewerbsfähigkeit Europas:

Die Bündelung und konsequente Durchführung der europäischen Raumfahrtvorhaben sichert die europäische Wettbewerbsfähigkeit auf dem Gebiet der Satellitentransporte und der Telekommunikation. Gleichzeitig werden mit der Erdbeobachtung und der Schwerelosigkeitsforschung Gebiete erschlossen, die über kurz oder lang kommerziell nutzbar sein werden.

Ich möchte hier nur mit einem Satz, aber dankbar Ihres, ich sage nur bisherigen Lebensweges und Leistungsweges, Herr Präsident Lüst, gedenken, der Sie gerade auf diesem Gebiet entscheidend dazu beigetragen haben, nicht nur Bayern bekannt zu machen, sondern vor allen Dingen die deutsche Wissenschaft und Technik hier in der Welt zu ihrem Platz zu bringen. Gerade wir in der Bundesrepublik Deutschland haben aber im Vergleich zu vielen unserer europäischen Partner auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrt noch organisatorische Defizite, und zwar im staatlichen wie im industriellen Bereich. Und deshalb fordere ich seit langem und mit stürmisch wachsender Ungeduld, endlich das Konzept einer deutschen Weltraumagentur als kompetenten, zentralen und leistungsstarken Planer, Koordinator und Abwickler deutscher Raumfahrtinteressen im europäischen Verbund zu realisieren. Unsere Verfassung erlaubt uns nicht, und eine Änderung der Verfassung aus diesem Grunde erscheint wohl wenig realistisch zu sein, aber sie erlaubt uns nicht, Agenturen mit Hoheitsvollmacht auszustatten. Agenturen, die sozusagen intra-ministeriell sind, zwischen-ministeriell sind. Nach unserer Verfassung in Bonn – in Bayern ist es ja ähnlich – hat der Bundeskanzler lediglich das Recht, Richtlinien der Politik zu erteilen. Es hängt von seiner Autorität und seiner politischen Stärke und Stabilität ab, mit welchem Gewicht diese Richtlinien ausgestattet und befolgt werden. Aber es heißt auch in der Verfassung, da wie dort,

in: Renate Höpfinger(Hrsg). Bayerische Lebensbilder Band 2. Biografien, Erinnerungen, Zeugnisse, München 2004 S.79-96

dass im Übrigen die Ressort-Minister allein für die Durchführung ihrer Aufgaben innerhalb der Richtlinien zuständig und verantwortlich sind. Heute ergibt sich aber schon im bayerischen Bereich, und im Bundesbereich noch mehr, eine immer größere Zahl von Ressortübergreifenden Aufgaben, bei denen jeder Minister eine Teil-Zuständigkeit hat, weshalb das Gebot der Koordination, der Konzertierung und der Koordinierung eine immer größere Bedeutung hat. Wenn nämlich jeder, ich sage es nur einmal als Schreckbild, seine eigene Zuständigkeit bis zur letzten Konsequenz wahrnimmt und sagt: Alles andere geht mich nichts an, dann kann niemals eine moderne Aufgabe Ressort-übergreifender Art vom Staat initiiert, begleitend gelöst und erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Und deshalb gibt es nur zwei Wege, dieses Problem zu lösen, an dessen Lösung gerade Sie ja von der Wissenschaft, Technik und der Industrie natürlich ein durchschlagendes Interesse haben, nämlich entweder ein Ministerium für Luft- und Raumfahrt, mit all der Problematik, die damit verbunden ist. Aber der Gedanke ist ja nicht sensationell neu oder revolutionär ungewöhnlich. Ein Ministerium für Luftfahrt und Raumfahrt oder eine auf privat-rechtlicher Grundlage, mit Anordnungsbefugnissen ausgestattete Raumfahrtagentur zu schaffen. Das wäre dann der Ausgleich dafür, dass unser sehr starres Verfassungsrecht, starrer als das englische, die haben ja überhaupt keine Verfassung, aber auch starrer als die Franzosen, die ihre Verfassung sehr beweglich auszulegen vermögen, und die ist ohnehin schon sehr beweglich, und starrer als die amerikanische Verfassung, einigermaßen damit zurecht kommt.

Wir brauchen diese Agentur. Und die Entscheidung darüber, über ihre Gestaltung, ihre Rechtsgestaltung, über ihre Ausstattung, über ihre Aufgabengebiete, ihre Kompetenz, ihre örtliche Ansiedlung neben den Filialen, die damit verbunden ist, muss jetzt dringend gelöst werden. Die deutsche Luft- und Raumfahrtagentur wird aber auch im Internationalen Wettbewerb nur bestehen können, wenn sie die richtigen Größenordnungen aufweist. Ich denke zum Beispiel an die großen französischen Staatsfirmen, die wir so nicht nachahmen wollen wie Aérospatiale oder Thomson. Gemessen daran führt ein Zusammenschluss zum Beispiel von MBB und Daimler-Benz – sofern es dazu kommt, wie wir hoffen – keineswegs zu einem überdimensionalen Industriegiganten. Und wenn ich sehe,

wieviele psychologische Schluckbeschwerden, ja beinahe hätte ich gesagt, wieviele Verdauungshindernisse, viele Psychologen, Pädagogen, Soziologen, Politologen und sonstige „Logen", die sich mit den gesellschaftlichen Auswirkungen dieser gefährlichen „Elefantenhochzeit" befasst haben, da kann man nur sagen, um es humorvoll auszudrücken, „Tu felix Germania" nach dem Beispiel „Tu felix Austria nube". Und andere sagen: „Die Sorgen möchten wir haben, wenn wir die Funktionsfähigkeit und den Erfolg eurer Wirtschaft hätten."

Wir wachsen in der gesamten „High-Tech"-Industrie, vor allem aber in der Luft- und Raumfahrt, weltweit in neue Größenordnungen hinein. Und deshalb müssen wir nationale Engstirnigkeit ablegen und uns ein völlig neues Umfeld des Wettbewerbs geistig zu eigen machen. Unter dem Aspekt des Weltmarktes kann ich den geplanten Zusammenschluss mit meinem marktwirtschaftlichen Selbstverständnis durchaus vereinbaren. Und manchmal ist ja bei der deutschen Bescheidenheit das Motiv, das Säftchen der Feigheit, darf ich sagen, auch bis zu einem gewissen Grade in dem Gesamtgebräu enthalten. Ich begnüge mich mit diesem Bild; ich könnte es noch sarkastischer ausdrucken.

Es ist außerdem nicht so, dass das Geschäft mit der Raumfahrt ausschließlich von Industriegiganten gemacht würde. Gerade wir in Bayern haben viele Beispiele dafür, und Sie haben darauf hingewiesen, Herr Dr. Götte, wie stark die mittelständische Wirtschaft als Zulieferer für die Luft- und Raumfahrtindustrie der vielfältigen Diversifizierung des Auftragobjektes dient. Allein den in Bayern ansässigen vier großen Firmen – neben MAN, MBB, Dornier und MTU – liefern 14 mittelständische Ausrüstungshersteller zu, und es werden noch mehr werden. Die europäische Weltraumagentur vergibt mehr als 50% ihrer Aufträge nicht an die großen Raumfahrtfirmen, sondern an mittlere und kleinere Unternehmen.

Die Bayerische Staatsregierung, lassen Sie mich zum Schluss kommen, bemüht sich seit Jahren mit ihrem mittelständischen Technologieförderprogrammen darum, dass kleinere und mittlere bayerische Unternehmen ihr Innovationspotential tatsächlich nutzen und voll ausschöpfen können und damit zu wertvollen Partnern der Großfirmen werden. Es genügt nämlich nicht allein die politische Entschlossenheit oder die politische Organisation, dass diese kleinen Auftragnehmer zum Zuge kommen. Sie müssen auch die Vor-

in: Renate Höpfinger(Hrsg). Bayerische Lebensbilder Band 2. Biografien, Erinnerungen, Zeugnisse, München 2004 S.79-96

aussetzung haben, das erfüllen zu können, was ihnen als Teilaufgabe gestellt wird. Ich bekräftige das nochmals nachdrücklich:

Sie alle, meine Damen und Herren, Unternehmer, Wissenschaftler, Forscher, Facharbeiter, Angestellte, Ingenieure, die Sie sich auf das Abenteuer Raumfahrt eingelassen haben und Ihre Intelligenz, Ihre Arbeitskraft, Ihr Geld in diese zukunftsweisende Branche investieren, können sich auch in Zukunft, wie ich hoffe, auf die Unterstützung einer vernunftorientierten, sach- und zweckorientierten deutschen Politik, und sie können sich mit Sicherheit auf die Unterstützung des Freistaates Bayern und meine Unterstützung und, ich nehme auch an, die meiner vielen Nachfolger verlassen, wenn dafür die Zeit gekommen ist. Und ich hoffe, dass unsere politischen Mehrheiten ausreichen, diesen Kurs, der sich bisher ungeheuer stabilisierend auf Gemüter, auf phantasiebegabte Gemüter und Schwarmgeister der Irrationalisten ausgewirkt hat, auch in Zukunft fortsetzen zu können. Wir wissen um die wirtschaftlich-technische, die außenpolitische, die sicherheitspolitische, die forschungs- und bildungspolitische und nicht zuletzt die arbeitsmarktpolitische Bedeutung der Raumfahrt und der Raumfahrtforschung.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen, dem Unternehmen MAN, der gesamten deutschen und europäischen Raumfahrt eine erfolgreiche Zukunft und, im wahrsten Sinn des Wortes, ein herzliches „Glück-Auf".

Ich danke Ihnen für Ihre Geduld.

in: Renate Höpfinger(Hrsg): Bayerische Lebensbilder Band 2. Biografien, Erinnerungen, Zeugnisse, München 2004 S.79-96