



Dokumentation

Deutsch-französische Joint Ventures

Deutsch-französische Joint Ventures

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 –084/18
Abschluss der Arbeit: 05.07.2018
Fachbereich: WD 5 Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Luft- und Raumfahrt	4
2.1.	Airbus Group SE	4
2.2.	Ariane Group	8
3.	Kooperationen im Rüstungssektor	10
4.	Weitere Kooperationen	18

1. Einleitung

Die vorliegende Arbeit hat wirtschaftliche Joint Ventures zwischen Deutschland und Frankreich zum Inhalt. Einen wesentlichen Schwerpunkt nehmen dabei die gemeinsamen Aktivitäten innerhalb der Luft- und Raumfahrt ein, sowohl in ziviler als auch militärischer Kooperation wobei aufgrund der Komplexität der Materie nur ein aus den offiziellen Quellen bestehender, fragmentierter Einblick gegeben werden kann, der nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Weitere zusätzliche Projekte werden im Verlauf der Dokumentation aufgezeigt.

Die kulturellen Aspekte deutsch-französischer Joint Ventures werden vom Fachbereich WD 10 gesondert erörtert und sind somit nicht Gegenstand dieser Arbeit.

2. Luft- und Raumfahrt

Ein Dossier des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) zur Luft- und Raumfahrt führt wie folgt aus¹:

„Die deutsche Luft- und Raumfahrt ist ein Technologie- und Konjunkturmotor. Sie verbindet fast alle Hochtechnologien des Informationszeitalters: Elektronik, Robotik, Mess-, Steuer-, Werkstoff- und Regeltechnik. Der Anteil der industriellen Ausgaben für Forschung und Entwicklung am Gesamtumsatz der Branche liegt mit 11 Prozent auf sehr hohem Niveau.“

2.1. Airbus Group SE

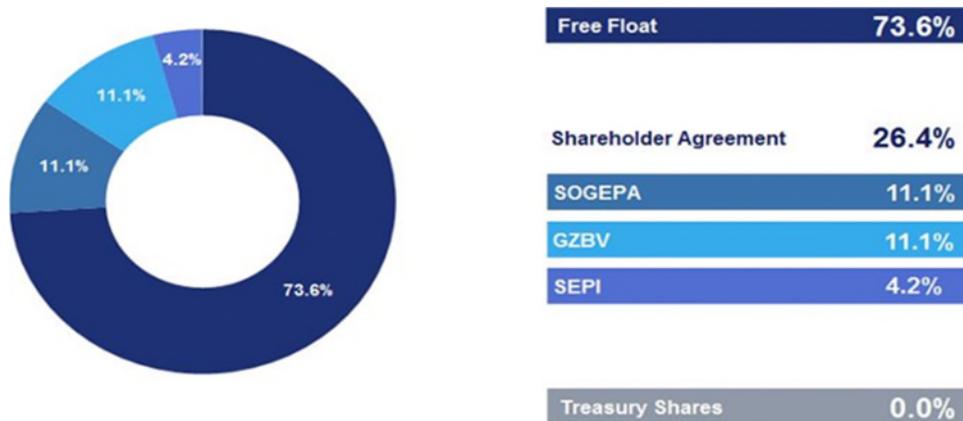
In der dem Dossier des BMWi beigefügten Unterrichtung durch die Bundesregierung zum Bericht der Koordinatorin der Bundesregierung für die Deutsche Luft- und Raumfahrt heißt es²:

„Mehr als die Hälfte der in der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie Beschäftigten arbeiten bei Airbus (bis zum 1. Januar 2017 Airbus Group). Hinzu kommen die Beschäftigten von über 17.000 Firmen, die direkt oder indirekt Airbus zuliefern. Als europäisches Systemhaus ist Airbus und seine Divisionen (Airbus Helicopters und Airbus Defence and Space) ein zentraler Baustein sowohl für die deutsche als auch für die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie. Mit Frankreich, Deutschland (jeweils ca. 11,1 Prozent) und Spanien (ca. 4,2 Prozent) hat Airbus drei staatliche Ankeraktionäre. Dies garantiert dem Unternehmen eine besondere Stabilität und schützt – zusammen mit einer grundsätzlichen Stimmrechtsbegrenzung für einzelne Anteilseigner – effektiv vor feindlichen Übernahmen. Die deutsche Beteiligung an Airbus ist dabei ein strategisches Investment. Sie soll insbesondere die gewachsene Balance innerhalb des Konzerns sichern und eine Unternehmenspolitik ermöglichen, die zu nachhaltigem wirtschaftlichen Erfolg für alle europäischen Partner führt.“

1 <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/luft-und-raumfahrt.html> (letzter Abruf: 05.07.2018)

2 Deutscher Bundestag, Unterrichtung durch die Bundesregierung Die deutsche Luft- und Raumfahrt – Innovation und Hochtechnologie für eine Welt im Wandel, Drucksache 18/11692 v. 23.03.2017 <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/116/1811692.pdf> (letzter Abruf: 05.07.2018)

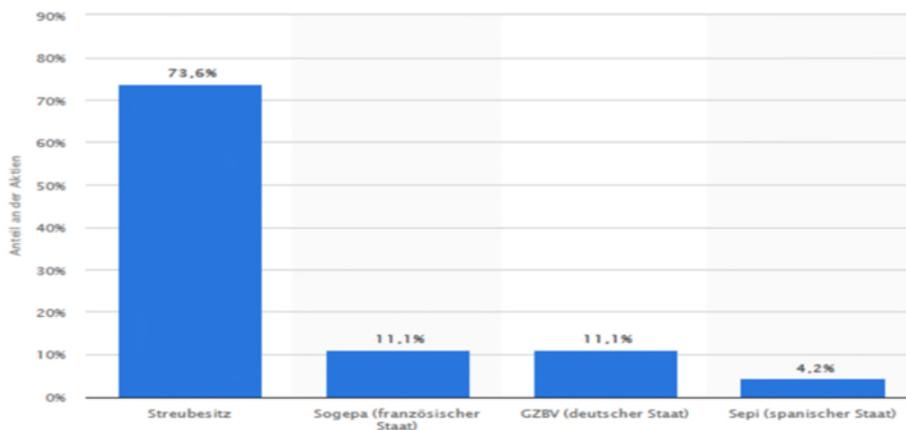
Die Airbus Group SE präzisiert in der folgenden Grafik die zitierte Aktionärsstruktur wie folgt³:



und bemerkt hierzu:

*"Airbus hatte zum 31. März 2018 774.556.062 Aktien ausgegeben. Die **Société de Gestion de Participations Aéronautiques (SOGEPA)**, die **Gesellschaft zur Beteiligungsverwaltung mbH & Co. KG (GZBV)**⁴ und die **Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)** sind Holdinggesellschaften für die französische, deutsche und spanische Regierung."*

Die **Statistikplattform Statista** hat die Anteilseigner nochmals in einer weiteren Grafik wie folgt dargestellt⁵:



© Statista 2018/Quelle: Airbus Group

3 <http://www.airbus.com/investors/share-price-and-information.html#chapter-01> (letzter Abruf: 05.07.2018)

4 100 %ige Tochter der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)

5 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/778652/umfrage/aktionaersstruktur-der-airbus-group/> (letzter Abruf: 05.07.2018)

Ein in der FAZ erschienener Artikel konkretisiert detailliert das Betätigungsfeld der Airbus Group SE⁶:

„Die Airbus Group SE (zuvor European Aeronautic Defence and Space Company EADS NV) ist einer der beiden weltweit größten Hersteller von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern und in Europa klare Nummer eins. Darüber hinaus nimmt das Unternehmen eine führende Stellung auf den Gebieten Militärflugzeuge, Satelliten und Verteidigungselektronik ein. 2014 firmierte der Konzern von EADS in Airbus Group um und unterscheidet seither die Divisionen >Airbus<, >Airbus Defense and Space< sowie >Airbus Helicopters<. Die Gruppe agiert an über 170 Standorten weltweit und baut ihre Aktivitäten zunehmend außerhalb Europas aus.“

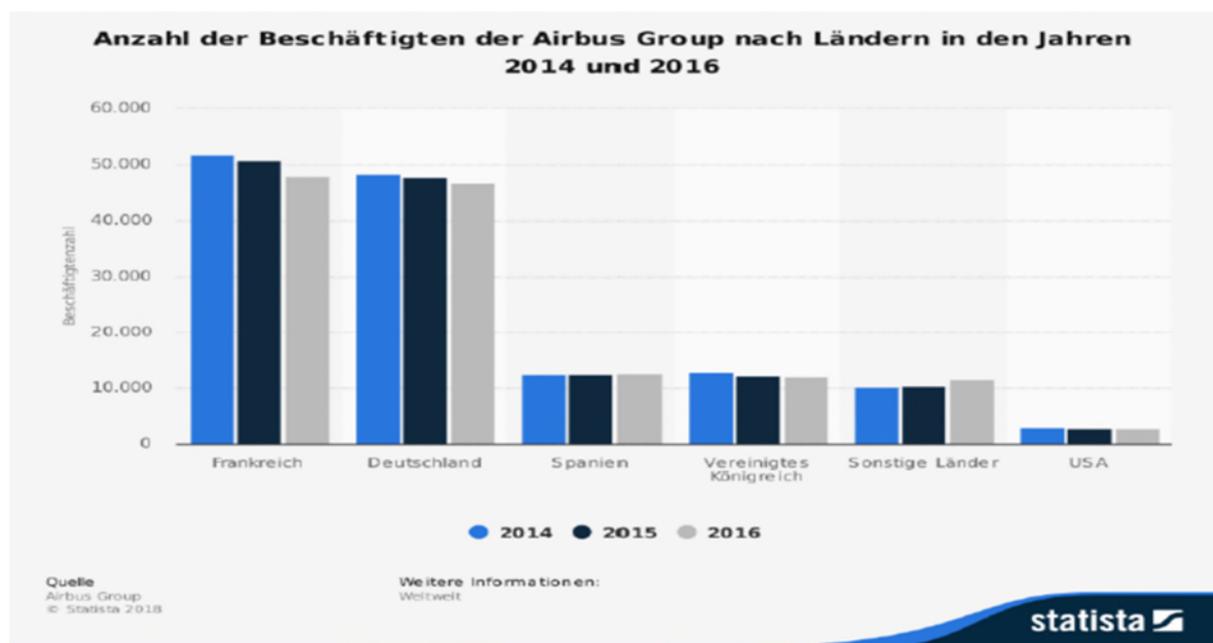
Ergänzend bemerkt ein im Handelsblatt erschienener Artikel⁷:

„Der Konzern teilt sich in verschiedene Geschäftsbereiche auf. Den größten stellt Airbus mit der Produktion von Passagierflugzeugen, wie zum Beispiel dem A380, A320 und A350. Wichtig ist auch Airbus Defense and Space, der sich aus den alten EADS-Geschäftsbereichen Cassidian, Astrium und Airbus Military zusammensetzt. Hier werden unter anderem militärische Flugzeuge (zum Beispiel den Eurofighter Typhoon), Satelliten, kommerzielle Trägerraketen (Ariane Serie), Verteidigungssysteme und weitere Sicherheitslösungen produziert. Airbus Helicopters stellt kommerzielle und militärische Helikopter her. Außerdem gehören zum Konzern Service- und Wartungsgesellschaften.“

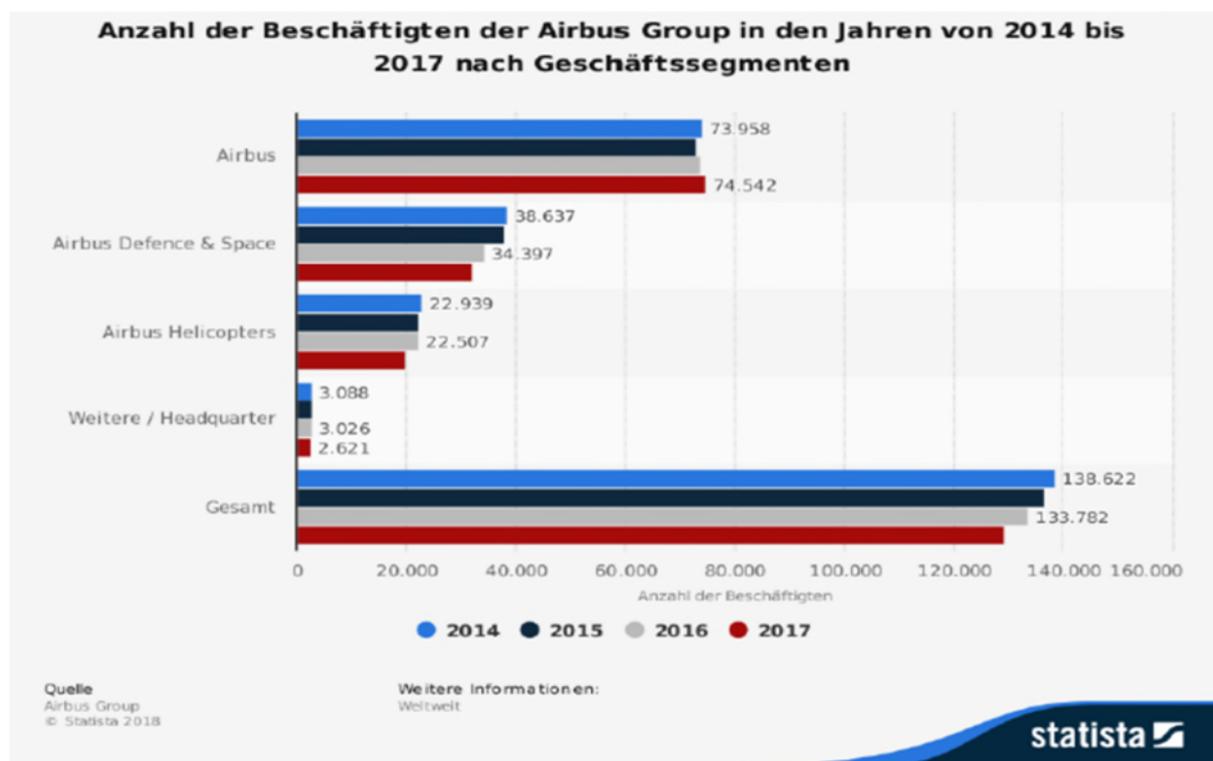
Weiterhin wird auf **2 Grafiken der Statistik-Plattform Statista** verwiesen, die die **Verteilung der Beschäftigten auf einzelne Länder** sowie die **Verteilung der Beschäftigten nach Geschäftssegmenten** darlegen.

6 <http://www.faz.net/aktuell/finanzen/kurs/aktie/airbusgroup/NL0000235190/xetra/138312/> (letzter Abruf: 05.07.2018)

7 <https://www.handelsblatt.com/themen/airbus> (letzter Abruf: 05.07.2018)



<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/591394/umfrage/beschaefigte-airbus-group-in-deutschland-nach-laendern/> (letzter Abruf: 05.07.2018)



<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13119/umfrage/beschaefigte-von-airbus/> (letzter Abruf: 05.07.2018)

Weitere zusammengestellte Statistiken zu dem Unternehmen Airbus sind dem Statista-Dossier „Airbus“⁸ zu entnehmen.

Airbus.com bemerkt zu seinen **Mitarbeitern in Deutschland**⁹:

„Als eines der Länder, das für die Gründung von Airbus ausschlaggebend war, hat Deutschland eine reiche Geschichte des Flugzeugbaus und ist Sitz einiger der größten und wichtigsten Airbus-Aktivitäten. Das Unternehmen beschäftigt mehr als 46.000 Mitarbeiter an 27 Standorten, was fast der Hälfte der gesamten Luftfahrt-Belegschaft des Landes entspricht. Die starken deutschen Wurzeln von Airbus geben dem Unternehmen und dem Standort Deutschland wichtige Impulse für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit. Airbus arbeitet mit mehr als 10.000 externen Zulieferern in Deutschland zusammen und kauft Waren und Dienstleistungen im Wert von schätzungsweise 8,3 Milliarden Euro pro Jahr ein, während in Deutschland ein Jahresumsatz von rund 4,7 Milliarden Euro erzielt wird. Neben umfangreichen Arbeiten in den Bereichen Verkehrsflugzeuge und Drehflügler entwickelt Airbus Spitzentechnologien und maßgeschneiderte Produkte zur Stärkung der nationalen Sicherheit, darunter Militärhubschrauber, Satellitenprogramme für die sichere militärische Kommunikation und den Eurofighter - Europas Mehrzweck-Kampfflugzeug der Weltklasse.“

Analog führt **Airbus.com** zu seinen **Mitarbeitern in Frankreich** wie folgt aus¹⁰:

„Fast 48.000 Airbus-Mitarbeitern in Frankreich (und mehr als 63.000 Menschen, wenn man die Airbus-Tochtergesellschaften und -Beteiligungen mit einbezieht) bilden die Grundlage für die globale Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Der Hauptsitz von Airbus befindet sich im Südwesten von Okzitanien, in der Nähe des Flughafens Toulouse-Blagnac. In Okzitanien sind mehr als 28.000 Menschen bei Airbus beschäftigt und rund 4.500 arbeiten in zentralen Funktionen wie Finanzen, Marketing, Technik, Kundenbetreuung und Beschaffung. In der Nähe des Airbus-Hauptsitzes befindet sich die Leadership University des Unternehmens, die maßgeschneiderte Entwicklungs- und Lernlösungen für die derzeitigen und zukünftigen Führungskräfte des Konzerns bietet - und zwar für alle Funktionen und Ebenen vom Top-Management bis zur Produktion, mit dem Ziel, jeden Mitarbeiter weltweit zu erreichen.“

2.2. Ariane Group

Die Ariane Group beschreibt ihr Betätigungsfeld auf ihrer Internetplattform wie folgt¹¹:

*„Die **Ariane Group** (bis 2017 Airbus Safran Launchers) wurde von **Airbus und Safran** (französischer führender Ausrüster in den Bereichen Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigung) mit dem gemeinsamen Ziel gegründet, die europäische Raumfahrtindustrie an die Spitze zu führen. Sie **wird zu gleichen Teilen von den beiden Konzernen gehalten** und bündelt alle ihre Aktivitäten*

8 <https://de.statista.com/statistik/studie/id/6983/dokument/airbus-statista-dossier/> (letzter Abruf: 05.07.2018)

9 <https://www.airbus.com/company/worldwide-presence/germany.html> (letzter Abruf: 05.07.2018)

10 <https://www.airbus.com/company/worldwide-presence/france.html> (letzter Abruf: 05.07.2018)

11 <https://www.ariane.group/de/uber-uns/anteilseigner/> (letzter Abruf: 05.07.2018)

und Kompetenzen im Bereich der zivilen und militärischen Trägerraketen. Die Ariane Group besteht aus elf Tochtergesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen und beschäftigt mehr als 9.000 hoch-qualifizierte Mitarbeiter in Frankreich und Deutschland. Die Gründung der Ariane Group wurde 2016 abgeschlossen, ihre Wurzeln gehen jedoch auf mehr als 70 Jahre europäische Raumfahrtgeschichte zurück.“

Die Ariane Group ist Hauptauftragnehmer des Trägersystems Ariane 5 und Koordinator eines industriellen Netzwerks bestehend aus mehr als 550 Unternehmen in zwölf europäischen Ländern. 2016 absolvierte die Ariane 5 ihren 76. erfolgreichen Start in Folge mit einer Nutzlast von 10,7 Tonnen und übertraf damit ihren eigenen Leistungsrekord. Das Gemeinschaftsunternehmen ist auch industrieller Hauptauftragnehmer des Nachfolgemodells Ariane 6, dessen Erstflug für 2020 geplant ist und das die Ariane 5 um das Jahr 2023 ersetzen soll¹².

Dabei wird die europäische Raumfahrt durch die Europäische Weltraumorganisation ESA, der die 22 Mitgliedsstaaten: Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, die Schweiz, Spanien, die Tschechische Republik und Ungarn angehören, koordiniert und gefördert. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) vertritt dabei die Interessen der Bundesrepublik Deutschland bei der ESA¹³.

Das DLR umschreibt seine Aufgabenstellung wie folgt¹⁴:

„Das im DLR angesiedelte Raumfahrtmanagement konzipiert im Auftrag der Bundesregierung das deutsche Raumfahrtprogramm, führt es durch und integriert alle deutschen Raumfahrtaktivitäten auf nationaler und europäischer Ebene.

Hierzu gehören das Nationale Programm für Weltraum und Innovation sowie die deutschen Beiträge zur Europäischen Weltraumorganisation (ESA) und der europäischen Organisation zur Nutzung meteorologischer Satelliten (EUMETSAT). Zudem gestaltet und betreut das Raumfahrtmanagement das Thema Raumfahrt im jeweiligen Europäischen Rahmenprogramm für Forschung und Innovation mit.

Hauptauftraggeber des Raumfahrtmanagements ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. Vor allem im Anwendungsbereich, wie der Erdbeobachtung, der Navigation und der Satellitenkommunikation, arbeitet es aber auch für andere Ministerien, insbesondere das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie das Bundesministerium der Verteidigung. Das deutsche Raumfahrtprogramm bietet Wirtschaft und Wissenschaft einen verlässlichen politischen Rahmen für eigenverantwortliches Planen und Handeln. Dies gewährleistet den effizienten Einsatz öffentlicher Gelder und eine international wettbewerbsfähige deutsche Wissenschaft und Industrie.“

12 <https://www.airbus.com/content/dam/corporate-topics/financial-and-company-information/airbus-annual-report-german.pdf> (letzter Abruf: 05.07.2018)

13 http://www.esa.int/ger/ESA_in_your_country/Germany/Die_ESA_Fakten_und_Zahlen (letzter Abruf: 05.07.2018)

14 https://www.dlr.de/rd/desktopdefault.aspx/tabid-2099/3053_read-4706/ (letzter Abruf: 05.07.2018)

Deutschland beteiligt sich an der Ariane-6-Entwicklung mit einem Anteil von rund 23 Prozent an den Gesamtkosten des Entwicklungsprogrammes¹⁵.

Ergänzend wird auf die Ausführungen im Bericht der Koordinatorin der Bundesregierung für die Deutsche Luft- und Raumfahrt (Fn. 2) verwiesen.

Der **Beitrag der zivilen Raumfahrt für Klimaschutz und Innovation** wird in der folgenden **Antwort der Bundesregierung** dargelegt:

Deutscher Bundestag, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dieter Janecek, Anja Hajduk, Kai Gehring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/12662 –

Beitrag der zivilen Raumfahrt für Klimaschutz und Innovation

Drucksache 18/13078 v. 07.07.2017

<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/130/1813078.pdf> (letzter Abruf: 05.07.2018)

3. Kooperationen im Rüstungssektor

Eine im Jahre 2015 erschienene Studie der Stiftung Wissenschaft und Politik kommt hinsichtlich der europäischen Rüstungskooperation zu folgender Feststellung¹⁶:

„Wenn Rüstungskooperation stattfindet, dann intergouvernemental. Diese Form der Zusammenarbeit prägt am stärksten die Struktur der European defence technological and industrial base (EDTIB). So arbeiten etwa Deutschland und Frankreich seit den 1950er Jahren beim Bau des »Transall«-Transportflugzeugs zusammen. Charakteristisch für die Kooperation ist, dass sie ad hoc geschieht und die EU keine Rolle spielt. Zudem kommt sie fast nur zustande, wenn die Staaten ein Rüstungsprojekt allein nicht bewältigen können –etwa weil ihnen das Geld fehlt oder sie die Technologien nicht besitzen. Ansonsten bleiben die Staaten lieber bei ihren eigenen Produkten und Herstellern.“

Die SWP-Studie zeigt die rüstungspolitischen Institutionen auf, in deren Rahmen europäische Rüstungskooperationen erfolgen:

Die **Europäische Verteidigungsagentur (EVA)** wurde 2004 gegründet. Sie unterstützt ihre 27 Mitgliedstaaten (alle EU-Länder außer Dänemark) bei der Entwicklung ihrer militärischen Ressourcen¹⁷.

Mit dem **LoI-Rahmenabkommen** haben sich Deutschland und die Herstellerländer Frankreich, Italien, Schweden, Spanien und Großbritannien (sog. LoI-Staaten) zum Ziel gesetzt, Kooperatio-

15 https://www.dlr.de/rd/desktopdefault.aspx/tabid-2279/3410_read-47667/ (letzter Abruf: 05.07.2018)

16 Christian Mölling, Der europäische Rüstungssektor, Zwischen nationaler Politik und industrieller Globalisierung, Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP-Studie, Juni 2015.
https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2015_S12_mlg.pdf (letzter Abruf: 05.07.2018)

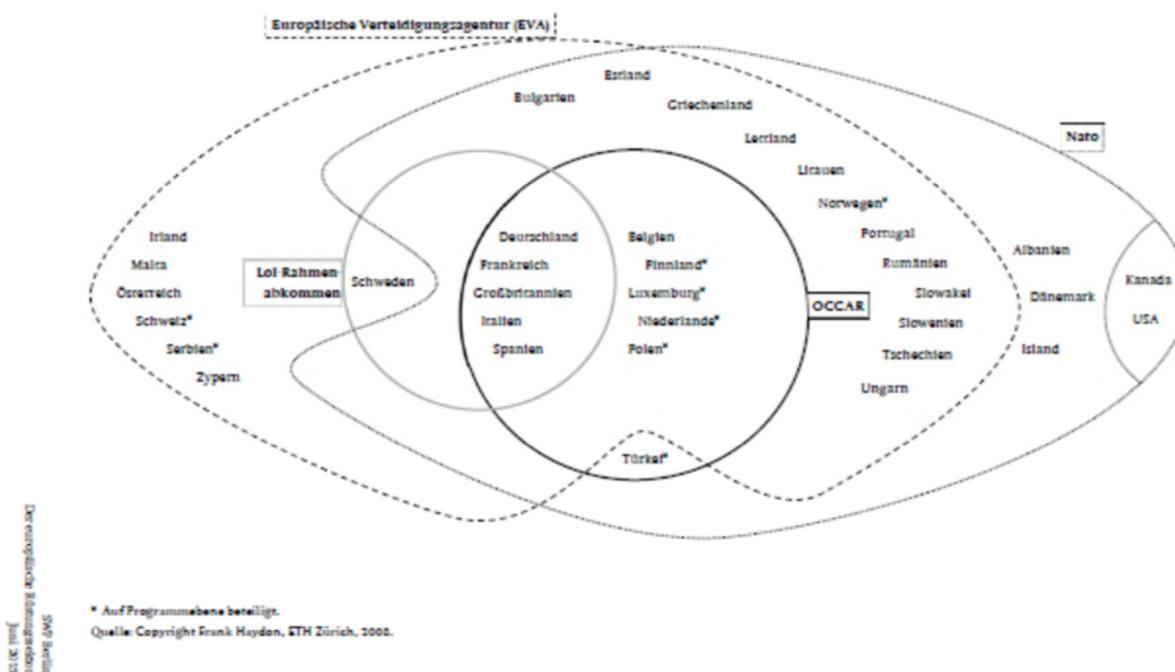
17 https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eda_de (letzter Abruf: 05.07.2018)

nen ihrer Rüstungsindustrien zu erleichtern. LoI-Projekte basieren auf dem Farnborough-Abkommen (BGBL 2001 II S. 91)¹⁸.

Die **OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement**, Gemeinsame Organisation für Rüstungskoooperation) ist eine internationale Organisation, die zum effizienten und effektiven Management von gemeinsamen existierenden und zukünftigen Rüstungsvorhaben 1996 gegründet wurde. Der Hauptsitz befindet sich in Bonn¹⁹.

Die **North Atlantic Treaty Organization (NATO)** ist das bedeutendste sicherheitspolitische Bündnis der Welt. Seit über 60 Jahren verknüpft sie Europas und Nordamerikas Sicherheit und umfasst mittlerweile 29 Mitgliedstaaten, die ihre sicherheits- und verteidigungspolitischen Ziele gemeinschaftlich verfolgen²⁰.

Abbildung 1
Rüstungspolitische Institutionen in Europa



https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2015_S12_mlg.pdf (letzter Abruf: 05.07.2018)

Weiterhin werden in 2 Tabellen die jeweilige wehrtechnische und industrielle Basis (DTIB) der LOI-Staaten sowie die größten europäischen Rüstungsfirmen dargestellt.

18 www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Aussenwirtschaft/afk_sag_merkblatt_ruestungsgue-ter.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (letzter Abruf: 05.07.2018)

19 <http://www.evergabe.de/glossar/occar> (letzter Abruf: 05.07.2018)

20 <https://www.bmvg.de/de/themen/verteidigung/multinationale-zusammenarbeit/nato> (letzter Abruf: 05.07.2018)

SWP Berlin
Dienstreisende
Juni 2013

**Tabelle 1
Kennzeichen der DTIB in den LoI- Staaten**

	Frankreich	Deutschland	Italien	Großbritannien	Schweden	Polen	Spanien
Umsatz (in Mrd. Euro)	14	16 (inkl. Sicherheit)	17,3	26	3,2	n.b.	5,4
Beschäftigte (inkl. Sicherheit)	165 000	80 000 (98 000)	62 000 (200 000)	110 000	32 000	50 000	20 000
Verteidigungsindustrielle Strategie	Ja	de facto	Ja	Ja	de facto	Ja	?
Beschaffungs-politik	Nationale Beschaffung, aber Aufbau einer europ. Versorgungskette	Nationale Beschaffung	Nationale Beschaffung	Einige Veränderungen. Nationale Beschaffung bevorzugt	Nationale Beschaffung	Nationale Beschaffung	Nationale Beschaffung bevorzugt
Umfang des Staatsbesitzes	groß Insbes. Land und See	geringfügig	groß	geringfügig („Goldene Aktien“) > 15% in ausländ. Besitz	kein Firmen hauptsächlich in ausländ. Besitz	groß	groß
Export-Rangliste SIPRI ^a	4	3	9	5	11	21	7
Exportquote ^b	60%	70%	60%	43%	50%	< 20%	50%
DTIB Spitze	breit Viele große Unternehmen, nationale Spitzenunternehmen	breit Viele mittelgroße Unternehmen, nationale Duopole	konzentriert Einige wesentliche Spitzenunternehmen	breit Viele große Unternehmen, stark internationalisiert	konzentriert Ein Hauptunternehmen	konzentriert Ein Spitzenunternehmen, stark internationalisiert	konzentriert
Nationale Spitzenunternehmen/ Verstellung	Thales DCNS Dassault Airbus Nexrer	Airbus Rheinmetall BMW Diehl TKMS MTU	Finmeccanica 2/3 der DTIB Fincantieri	BAE 46% nationaler Beschaffung	Saab 64% des verteidigungsindustriellen Umsatzes	PHO, ehemals BUMAR	Airbus/ CASA Navantia INDRA

^a SIPRI (Hg.), Yearbook 2012. Armaments, Disarmament and International Security, Solna 2012, S. 266.
^b Schätzungen basieren auf Daten, die der Jane's Defence Database entnommen wurden, und der folgenden Quelle:
Direction Générale de l'Armement (DGA) (Hg.), International Directory of the Main Defence Companies Worldwide, September 2011.

https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2015_S12_mlg.pdf (letzter Abruf: 05.07.2018)

**Tabelle 3
Die größten europäischen Verteidigungsunternehmen (2013, in Mio. Euro)**

Unternehmen	Land	Militärischer Umsatz	Gesamtumsatz	Militärischer Anteil	Angestellte im Militärssektor	Gesamtangestellte
Babcock International Group	UK	2 368,32	3 819,87	62%	15 816	25 510
BAE Systems	UK	20 264,67	21 410,59	95%	80 072	84 600
CEA	FR	1 720,00	4 300,00	40%	6 335	15 838
Chemring Group	UK	694,73	735,94	94%	3 486	3 693
Cobham	UK	1 365,65	2 108,08	65%	6 453	9 961
Dassault Aviation	FR	1 404,00	4 593,00	31%	3 550	11 614
DCNS	FR	3 360,00	3 360,00	100%	13 648	13 648
Diehl	DE	750,25	2 905,00	26%	3 750	14 520
Airbus	Trans	12 342,69	59 256,00	21%	30 007	144 061
Fincantieri	IT	1 299,55	3 811,00	34%	6 953	20 389
Finmeccanica	IT	8 016,52	16 033,00	50%	31 678	63 355
GKN	UK	713,23	8 943,45	8%	3 964	49 700
Indra	ES	495,40	2 914,10	17%	6 553	38 548
Krauss-Maffei Wegmann	DE	1 088,29	1 088,29	100%	3 200	3 200
Meggitt	UK	725,93	1 928,25	38%	4 034	10 715
Navantia	ES	674,12	709,60	95%	5 342	5 623
Nexrer	FR	787,00	787,00	100%	2 775	2 775
Patria	FIN	742,31	824,80	90%	3 253	3 614
QjneriQ	UK	953,89	1 563,75	61%	5 794	9 498
Rheinmetall	DE	2 155,00	4 613,00	47%	9 848	21 081
Rolls-Royce	UK	4 552,65	18 433,36	25%	13 633	55 200
Saab	SE	2 251,32	2 745,50	82%	11 595	14 140
Safran	FR	4 702,40	14 695,00	32%	21 212	66 289
Serco	UK	1 684,12	6 057,97	28%	33 509	120 535
Thales	FR	7 806,70	14 194,00	55%	35 856	65 192
ThyssenKrupp	DE	1 334,00	39 782,00	3%	5 260	156 856
Ultra Electronics	UK	500,24	877,62	57%	2 602	4 565
Gesamt		84 752,98	242 490,18	54%	370 177	1 034 720

Länderabkürzungen: DE – Deutschland; ES – Spanien; FI – Finnland; FR – Frankreich; IT – Italien; SE – Schweden;
Trans – transnational; UK – Vereinigtes Königreich.

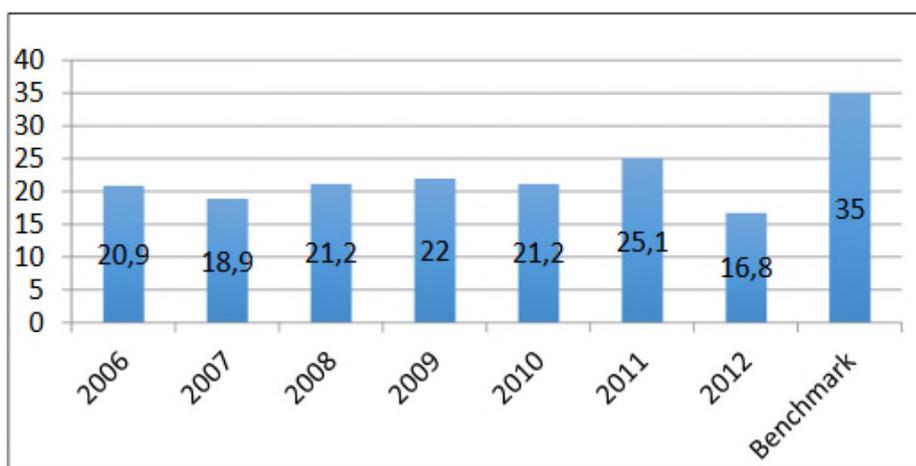
Quelle: SIPRI (Hg.), Yearbook 2013. Armaments, Disarmament and International Security, Oxford 2013.

https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2015_S12_mlg.pdf (letzter Abruf: 05.07.2018)

Eine **Studie der Hans Böckler Stiftung** konstatiert²¹:

„In der Praxis jedoch kommt die gemeinsame Beschaffung von Rüstungsgütern in den Staaten der EU kaum bzw. nur sehr schleppend voran. Nach Angaben der European Defence Agency (EDA), die eine weitergehende Koordination bei den nationalen Beschaffungen von Rüstungsgütern erreichen soll, wurden in den letzten Jahren rund 22 Prozent der nationalen Ausgaben der EU Staaten für die Beschaffung von Rüstung in der EU in Kooperationsprojekten aufgewendet. Dieser Prozentsatz hat sich - trotz aller politischen Willensbekundungen in den letzten Jahren kaum verändert; 2011 stieg er auf 25 Prozent. Die angestrebte Zielgröße von 35 Prozent scheint in absehbarer Zeit nicht erreichbar zu sein (sh. folgende Abb.).“

Abbildung 14: Anteil der Rüstungsbeschaffung in EU-Kooperationsprojekten



Quelle: EDA (2012b), S. 27. Zahlen für 2012 = vorläufig/unvollständig.

Die Studie kommt zu folgender Schlussfolgerung:

„Die Gründung von europäischen Firmen und der Zusammenschluss waren bisher nur im Luftfahrtbereich möglich. Hier ist mit Airbus ein dominierender europäischer Anbieter geschaffen worden, der allerdings in seiner internen Struktur von vergleichbaren Regelungen eines ‚just retour‘ und einer immer wieder einsetzenden politischen Diskussion zwischen den Anteilseignern (vor allen Frankreich und Deutschland) geprägt ist. Die Schaffung von EADS (heute Airbus) war ein klares Eingeständnis, dass angesichts des Finanzierungsbedarfs und der technologischen Risiken in der Luft- und Raumfahrtindustrie die Anforderungen nicht mehr von einem einzelnen europäischen Staat zu bewältigen sind. Man kann hieraus eine einfache Regel ableiten: Nur

21 Jörg Weingarten, Peter Wilke, Herbert Wulf, Perspektiven der wehrtechnischen Industrie in Deutschland, Hans Böckler Stiftung, Study 309, Dezember 2015.
https://www.boeckler.de/pdf/p_study_hbs_309.pdf (letzter Abruf: 05.07.2018)

wenn große Projekte nicht länger allein national zu finanzieren sind, werden Kooperationen gesucht und auch ermöglicht. Der Druck derartige Kooperationen einzugehen, wird vermutlich auch im Bereich der Heerestechnik und im Marinebereich größer werden.“

Und führt ergänzend aus:

„Die Europäische Verteidigungsagentur (EVA) betätigt sich die aktiv, den Beschaffungsprozess zu europäisieren. Um Kooperationsprojekte zu fördern verfügt die EDA über ein „Defence Procurement Gateway“. Dieser Online-Service listet Ausschreibungen, Projekte, Firmen, Forschungsinstitute, die EU-Beschaffungsregularien, Offset-Verhaltenskodizes usw. auf, um über dieses Portal Kooperationen anzubahnen. Darüber hinaus existieren in Europa eine ganze Reihe bi- und multilateraler Projekte, die als Gemeinschaftsentwicklung oder aber als Lizenzfertigung in zwei oder mehr Ländern durchgeführt werden. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über große europäische Kooperationsprojekte sowie die Lizenzfertigung in der Rüstungsindustrie ab den 1960er Jahren.“

Tabelle 13: Große europäische Kooperationsprojekte und Lizenzfertigung*

Art	Name	Typ	Beteiligte Staaten	Joint-Venture	Wert/ Stückzahl	Status	Anmerkung
Flugzeuge							
K	Eurofighter Typhoon	Mehrzweckkampfflugzeug	D, F, I, GB	Eurofighter Jagdflugzeug GmbH, EuroJet Turbo GmbH	Gebaut 355 Stück, bestellt über 570	Produktion 1994 - heute	
K	SEPECAT Jaguar	Kampfflugzeug	F, GB	SEPECAT	543 Stück	Programm aus den 1960er/1970er Jahren	Exporte: Indien, Oman, Ecuador und Nigeria
K	Tornado	Jagdbomber	D, GB, I	PANAVIA Aircraft	977 Stück	Produktion 1973 - 1999	
K	Alpha Jet	Leichter Jagdbomber	D, F		508 Stück	Produktion 1973 -1984	
K	A400M	Transportflugzeug	D, F, GB, SP		Programm über € 20 Mrd.	Indienststellung ab Ende 2013	Exporte: Luxemburg, Malaysia, Türkei
K	A310MRT/MRTT	Transportflugzeug	D, F, GB, SP			Seit 2004 im Einsatz	U.a. Krankentransport- und Betankungsflugzeug, Basis A310 zivil
K	Transall C-160	Transport-	D, F	Transport Allianz	214 Stück	Programm 1965 - 1985	Seit mehr als 50 Jahren im Einsatz

		flugzeug					
K	Talarion	Drohne	D, F, SP		Stückpreis € 200 Mio.	in der Entwicklung, Zukunft ungewiss	
Hubschrauber							
K	Agusta Westland AW101	Hubschrauber	GB, I		Stückpreis über € 20 Mio.	Produktion Anfang der 1990er - heute	Militärisch (u.a. GB, CAN, I, DK, PRT, NOR) & zivil genutzt, Komponentenfertigung in DK
K	NH90	Transporthubschrauber	D, F, I, NL		Stückpreis über € 30 Mio.	Produktion 2007 - heute	Export: B, Fin, S, GR, NZ, NOR., Oman, E., S, (teils Lizenzproduktion)
K	Tiger	Kampfhubschrauber	D, F		80 Stück F, 57 Stück D; Programmkost. € 7,3 Mrd.	Produktion 1991- heute	Export: Aus, SP (Lizenzproduktion)
Gepanzerte Fahrzeuge							
K	ASCOD (Ulan bzw. Pizarro)	Schützenpanzer	A, SP		A 112 Stück, E 256, Thailand 15, GB bis zu 580	2003 - heute	
K	Fennek	Leichter gepanzerter Spähwagen	D, NL		D bis zu 300 Stück, NL 202	2001 - heute	
K	GTK Boxer	Radpanzer	D, NL	ARTEC	D 272 Stück, NL 87	2009 - heute	
K	ELBO Leonidas-2	Schützenpanzer	A, GR		GR 503	1976 - heute	
L	XC-360 AMV	Schützenpanzer	FIN, CRO, PL, SLO, S		126 Stück Kroatien, 489 Polen, 30 Slowenien, über 150 geplant für Schweden	Seit 2004	Finnische Entwicklung, Lizenz- und Komponentenfertigung in den anderen Ländern
L	Dingo-2	Schützenpanzer	D, B		220 Stück	Seit 2005	Komponentenfertigung in B.
L	Leopard-2A6	Kampfpanzer	D, SP, GR		219 Stück SP, 170 GR	Seit 2003	Lizenzfertigung in Spanien und Griechenland
L	M-65E LMV	gepanzertes Fahrzeug	I, A, GB		130 Stück für Österreich (€ 104 Mio.), 401 für GB	Seit 2009	
L	CV-9035	Infanteriefahrzeug	S, DK, NL		45 Stück D., 184 NL	2007 - 2011	
L	BvS-10	gepanzerte	S, GB		80 Stück	2008 - 2010	

		Mannschafts-wagen					
L	Pandur-2	gepanzerter Mannschaftswagen	A, P		166 Stück, ca. € 365 Mio.	2007-2012	
L	HITFIST	Panzergefechtsturm	I, PL		313 Stück, ca. US \$ 308	Seit 2004	
Raketen, Flugabwehrsysteme, Radar, Elektronik							
K	MEADs	Flugabwehr-raketensystem	USA, D, I	MEADS International Inc.		Produktion ab 2005 bis ca. 2014	Gemeinsam mit den USA initiiertes Projekt, gescheitert 2012
K	Storm Shadow/SCALP	Cruise Missile	GB, F, I		Stückpreis GBP 790.000, GB 900, F 500, I 200	2002 - heute	Exporte: GR, Saudi-Arabien, VEA
L	Panzerhaubitze 2000	Panzerhaubitze	D, I, NL		70 Stück Italien (€ 500 Mio.), 57 Stück Niederlande (€ 420 Mio.)	2002 - 2010	Lizenz- und Komponentenfertigung in Italien und Niederlande
L	Raven-ES-05	Kampf-flugzeug-radar	S, GB		Für 60 JAS-39 Gripen	Ab 2012	
L	SCANTER-2001	Schiffsradar	B, DK		Für 6 aus F gelieferte Korvetten	Ab 2011	
L	Ground-master-400	Radar-system	F, D		€ 546 Mio.	Lieferung ab 2015	
L	AIM-2000 IRIS-T	Luft-Luft-Lenkflugkörper (Sidewinder)	D, GR, I, SP, S		GR 300 Stück, I bis zu 444 Stück, SP 770 geplant, S 400	Seit 2007	
L	RBS-15 Mk-3	Anti-Schiff-Rakete	S, D		30 Stück, ca. US \$ 46 Mio.	Seit 2012	
L	NLAW	Panzerabwehr-lenkwaffe	S, GB		Bis zu 14.000, ca. GBP 340 Mio.	Seit 2009	
Kriegsschiffe							
K	HMS Queen Elizabeth-Klasse	Flugzeug-träger	GB, F		2 Stück	Ca. 2020	Französische Entwicklung in Anlehnung an britischen Flugzeug-träger
K	Horizon-Klasse	Zerstörer	F, I	Horizon SAS	4 Stück	2007 - 2010	Französisch-italienische Entwicklung nach Scheitern eines französisch-

							italienisch-britischen Projekts
K	Fremm-Klasse	Mehrzweck-Fregatte	F, I	Horizon SAS	Geplant 22	Seit 2012	Weiterentwicklung der Horizon-Klasse
L	Typ 214	U-Boot	D, GR		4 Stück	Seit 2000	Erhebliche Verzögerungen
L	Typ 212	U-Boot	D, I		2 Stück	Fertigstellung 2015-16	
L	SWATH-125	Patrouilleroillenboote	D, LET		3 Stück	Seit 2011	
L	Super Vita	Schnellboot	GB, GR		4 Stück (ca. knapp € 500 Mio.)	Seit 2010	

K = Kooperationsprojekt L = Lizenzfertigung, aufgeführt nur nach 2008.

https://www.boeckler.de/pdf/p_study_hbs_309.pdf (letzter Abruf: 05.07.2018)

Eine weitere Aufteilung der Zulieferer einzelner Rüstungsgüter, unterteilt nach Luft- und Raumfahrt, Heer und Marine, ist der Studie auf den Seiten 68 ff. zu entnehmen.

Neue Chancen werden in der **Zusammenarbeit von Airbus und Dassault** im Bau eines **Eurofighter-Nachfolgers** gesehen sowie im Zusammenschluss der **Panzerbauer Krauss-Maffei Wegmann und Nexter Defense Systems KNDS**, die den **Nachfolger der Kampfpanzer Leopard 2 bzw. Leclerc** entwickeln wollen:

German News Information Services GmbH, 19.10.2017, Die europäische Interventionsinitiative

<https://www.german-foreign-policy.com/news/detail/7421/> (letzter Abruf: 05.07.2018)

Wirtschaftswoche, 26.04.2018, Kampfjet für Europa: Airbus und Dassault bauen Kampfflugzeug

<https://www.wiwo.de/unternehmen/industrie/kampfjet-fuer-europa-berlin-und-paris-gehen-in-die-ruestungsoffensive/21217386.html> (letzter Abruf: 05.07.2018)

manager magazin, 25.04.2018, Deutsch-französische Kooperation beschlossen, Kampfflugzeug: Dassault und Airbus wollen Eurofighter-Nachfolger bauen -

<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/industrie/kampfflugzeug-dassault-und-airbus-wollen-eurofighter-nachfolger-bauen-a-1204731.html> (letzter Abruf: 05.07.2018)

FAZ, 15.12.2015, Rüstungsfusion : Deutsch-französische Panzerschmiede startet in Amsterdam

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/kmw-nexter-fusion-zu-deutsch-franzoesischem-ruestungskonzern-13967639.html> (letzter Abruf: 05.07.2018)

Wirtschaftswoche, 07.07.2015, KMW fusioniert mit Nexter, Das Ende der rein deutschen Waffenbranche.

<https://www.wiwo.de/unternehmen/industrie/kmw-fusioniert-mit-nexter-das-ende-der-rein-deutschen-waffenbranche/11998992.html> (letzter Abruf: 05.07.2018)

Business Insider Deutschland, 13.06.2018, Deutschland und Frankreich haben eine Waffe entwickelt, die Europa vor neuen Bedrohungen schützen soll.
<https://www.businessinsider.de/deutschland-und-frankreich-haben-eine-waffe-entwickelt-die-europa-vor-neuen-bedrohungen-schuetzen-soll-2018-6> (letzter Abruf: 05.07.2018)

Aktuell haben die französische Ministerin der Streitkräfte Florence Parly und ihre deutsche Amtskollegin Ursula von der Leyen auf der ILA ein neues deutsch-französisches Kooperationsabkommen unterzeichnet:

Französische Botschaft, 25.05.2018, Luftfahrtmesse ILA 2018: Deutsch-französische Kooperationsvorhaben unterzeichnet.
<https://de.ambafrance.org/Luftfahrtmesse-ILA-2018-Deutsch-franzosische-Kooperationsvorhaben-unterzeichnet> (letzter Abruf: 05.07.2018)

Den Aspekt der notwendigen, stärkeren Zusammenarbeit im Verteidigungssektor innerhalb der Europäischen Union greifen die folgenden aktuellen Veröffentlichungen auf:

Elisabeth Guigou, Gwendal Rouillard, 2017, Die europäische Verteidigungsindustrie. Französische Empfehlungen für die Stärkung der europäischen Verteidigungspolitik, Friedrich-Ebert-Stiftung Paris.
<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/paris/13686.pdf> (letzter Abruf: 05.07.2018)

Ringo Wagner, Hans-Joachim Schaprian, 2018, Handlungsfähigkeit stärken –Stabilität schaffen. Überlegungen zur Europäischen Sicherheits- und Verteidigungsunion, Friedrich-Ebert-Stiftung, Landesbüro Sachsen-Anhalt.
<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/sachsen-anhalt/14058.pdf> (letzter Abruf: 05.07.2018)

Markus Kaim, Ronja Kempin, 2018, Kooperation ohne strategischen Überbau? Rahmenbedingungen der deutsch-französischen Verteidigungspolitik.
<https://www.nomos-elibrary.de/10.5771/0720-5120-2018-1-49/kooperation-ohne-strategischen-ueberbau-rahmenbedingungen-der-deutsch-franzoesischen-verteidigungspolitik-jahrgang-41-2018-heft-1?page=1> (letzter Abruf: 05.07.2018)

4. Weitere Kooperationen

Deutsch-Französischer Wirtschaftspreis

Der Deutsch-Französische Wirtschaftspreis steht unter der Schirmherrschaft der deutschen und französischen Wirtschaftsministerien und wurde im Jahre 2011 von der Deutsch-Französischen Industrie- und Handelskammer ins Leben gerufen. Er wird alle zwei Jahre an deutsche und französische Unternehmen vergeben, die erfolgreiche Kooperationsprojekte durchführen. Er hat zum Ziel, die Zusammenarbeit zwischen deutschen und französischen Unternehmen zu fördern und bekannt zu machen.

Den **Deutsch-Französischen Wirtschaftspreis 2017** erhielten folgende Unternehmen²²:

„Umwelt und Klima:

H2 MOBILITY in Partnerschaft mit verschiedenen deutschen und französischen Unternehmen

H2 MOBILITY Deutschland GmbH & Co. KG ist eine deutsche Gesellschaft mit deutschen und französischen Aktionären. Seit 2015 arbeiten sie an einer flächendeckenden Infrastruktur in Deutschland, um Mobilität mit Wasserstoff und so ohne Schadstoff-Emissionen zu ermöglichen. H2 Mobility plant, bis Ende 2018 die ersten 100 Wasserstoffstationen zu installieren. Kooperationspartner sind dabei TOTAL und Air Liquide.

Innovation, neue Technologien und Industrie der Zukunft/4.0:

FRAUNHOFER FEP in Partnerschaft mit **MICROOLED**

Das Fraunhofer Institut ist ein Hauptakteur der angewandten Forschung in Deutschland. MICROOLED wurde 2007 als Start-up gegründet und entwickelt Micro-Bildschirme, die direkt vor dem Auge positioniert werden. Seit 2015 kooperiert MICROOLED in mehreren Projekten mit dem Fraunhofer Institut, hauptsächlich in Bezug auf die Übertragung von Miniaturbildschirmen auf den Industriesektor, besonders der Transfer von OLED Micro-Bildschirmen in das Produktionsumfeld von MICROOLED.

Industrielle Zusammenarbeit:

VALEO in Partnerschaft mit **SIEMENS**:

eAutomotive Im Dezember 2016 haben VALEO, ein französischer Automobilzulieferer, und die Siemens AG ihr Joint-Venture VALEO SIEMENS eAutomotive gegründet, das sich mit Hochspannungsantrieben für E-Mobilität befasst. VALEO bringt seine Aktivitäten in Hochspannungsantrieben, Ladekabeln mit erweiterter Reichweite und seine Ladelösungen in das Projekt mit ein. Siemens trägt zum Projekt mit seiner Abteilung für Elektro-Motorantriebe bei, inklusive der Elektromotoren und Leistungselektronik.

Start-up:

DOCTOLIB für seine Aktivitäten in Deutschland und Frankreich

Doctolib, gegründet 2013, ist europäischer Marktführer für Online Arzttermine und Internet Services für Gesundheitsfachleute. Das Start-up ist seit Juli 2016 in Deutschland aktiv, mit Sitz in Berlin und weiteren Büros in München, Hamburg, Köln und Düsseldorf, und konnte mehr als 650 Ärzte und ein Dutzend Gesundheitseinrichtungen von sich überzeugen. Die deutsch-französische Identität von DOCTOLIB bildet die strategische Grundlage für die weitere Entwicklung in Europa.

PANTHEA für seine Aktivitäten in Deutschland und Frankreich

Das deutsch-französische Start-up PANTHEA ist führend in Europa bei der Live-Übertitelung für Theater, Opern und Festivals. Mit einer Beteiligung an über 2.000 Vorstellungen weltweit war PANTHEA 2017 Partner namhafter Institutionen wie der Opéra National de Paris, der Staatsoper Unter den Linden, dem Festival d'Avignon und ist durch die Betreuung aller großen Berliner Theaterhäuser maßgeblich mitverantwortlich für Berlins Ruf als

22 <https://www.francoallemand.com/veranstaltungen/deutsch-franzoesischer-wirtschaftspreis/> (letzter Abruf: 05.07.2018)

>Europas Übertitel-Hauptstadt<. PANTHEA ist Pionier im Bereich Augmented Reality und bietet die erste markttaugliche Übertitel-Anwendung mit Smartglasses an. PANTHEAs innovative Lösungen öffnen Theater und Oper für ein breites Publikum und überwinden Sprachbarrieren und Hörbehinderung.“

Den **Deutsch-Französischen Wirtschaftspreis 2015** erhielten u.a.²³:

„AES Aerospace Embedded Solutions GmbH - MTU Aero Engines AG - Sagem (Safran)

Kategorie Industrielle Kooperation

Die Aerospace Embedded Solutions GmbH ist ein Joint Venture des französischen Unternehmens Sagem (Safran) und des deutschen Unternehmens MTU Aero Engines AG. Seit 2013 konzipiert, entwickelt und zertifiziert die AES Aerospace Embedded Solutions GmbH sicherheitskritische elektronische Systeme (Embedded Software und Hardware) für die zivile und militärische Luftfahrt und stellt deren Support nach Markteinführung sicher. Mit ihren rund hundert sehr erfahrenen und spezialisierten Hardware- und Software-Ingenieuren versorgt die AES Aerospace Embedded Solutions GmbH ihre beiden Anteilseigner mit dem notwendigen Know-How sowohl in Frankreich wie auch in Deutschland und unterstützt aktiv deren Marktposition in Nordamerika. Seit seinem Start war das deutsch-französische Gemeinschaftsunternehmen an der Realisierung von Embedded-Systemen für den Airbus A400M (Motorsteuerung und GPS-Positionierung) und den Airbus A350 (Bremsystem), der Embraer KC390 (Bremsystem und Stromverteilung) oder die COMAC C919 (Steuereinheit für die Schubumkehr) aktiv beteiligt. Die Gründung von AES ist ein wichtiger Schritt zur Stärkung und Konsolidierung der europäischen High-Tech-Forschungszentren im Bereich der Luft- und Raumfahrttechnik und der Verteidigung. Das deutsch-französische Joint-Venture ist ein Mitbegründer von ESSEI (Embedded Systems Software Engineering Institute), dem ersten deutschen Institut für Embedded System- und Softwareentwicklung. Dank eines wettbewerbsfähigen und innovativen Angebots und seines Mottos „the best, the first time“ kann diese deutsch-französische Partnerschaft die Nachfrage an sicherheitskritischen Systemen in zukünftigen europäischen Programmen besser bedienen.

Alleo GmbH - Gemeinschaftsunternehmen von DB & SNCF

Kategorie Personalmanagement

Alleo ist ein gemeinsames Unternehmen der zwei größten europäischen Bahngesellschaften, der SNCF und der Deutschen Bahn (DB). Die Alleo GmbH wurde 2007 gegründet, um den Zugverkehr zwischen Frankreich und Deutschland zu realisieren. Alleo ist ein Paradebeispiel eines deutsch-französischen Unternehmens, das zu gleichen Teilen aus deutschen und französischen bilingualen Mitarbeitern zusammengesetzt ist. Grenzüberschreitende TGVs oder ICEs werden von einem deutschen oder französischen Fahrer geführt und das Bordpersonal im Zug besteht systematisch aus deutschen und französischen Personal. Auch die Unternehmensführung wird durch einen Vertreter der DB und der SNCF gemeinsam gewährleistet, die sich in den Funktionen des CEO und des COO abwechseln. Dies führt zu einer besonderen Unternehmenskultur. Die Unternehmensphilosophie der

23 <https://www.francoallemand.com/veranstaltungen/deutsch-franzoesischer-wirtschaftspreis/deutsch-franzoesischer-wirtschaftspreis-2015/> (letzter Abruf: 05.07.2018)

Alleo GmbH verfolgt die Devise, vom Besten aus jeder Kultur zu profitieren und dank der Sensibilisierung der Angestellten - insbesondere durch eine spezialisierte Ausbildung -, den interkulturellen Austausch von jeweils bewährten Praktiken zu ermöglichen. Alleo verfügt über die modernsten Hochgeschwindigkeitszüge : den TGV Euroduplex und ICE3 - und bietet täglich fünf Hin- und Rückfahrten (sechs in 2016) der Verbindung Paris/Frankfurt, vier Hin- und Rückfahrten der Verbindung Paris/Stuttgart - von der eine bis nach München fährt - und eine Hin- und Rückfahrt Frankfurt/Marseille an. Im vergangenen Juli haben die Geschäftsführer beider Gruppen ihre Kooperationsabkommen bis 2020 verlängert.“

Ein aktueller Artikel des Handelsblatts berichtet ergänzend über die Fusion der Bahnsparten von Siemens und Alstom:

Handelsblatt, 23.03.2018, Neuer Zugriese, Siemens und Alstom besiegeln Fusionspläne für Bahnsparte
<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/neuer-zugriese-siemens-und-alstom-besiegeln-fusionsplaene-fuer-bahnsparte/21104222.html?ticket=ST-3160665-gzsPdpqnbUifEgS5GIeg-ap3> (letzter Abruf: 05.07.2018)
