

Ein Hauch von Rüstungskonversion?

Das Augsburger EADS-Werk wird verkauft

„Wenn jemand auf die Idee kommen sollte, das Gehalt herunter zusetzen, dann können die die Ausliefertermine für die Flugzeuge vergessen.“

Augsburg, 30.12.2007. Mit der Verkaufszusage für das Augsburger EADS-Werk an OHB kurz vor Weihnachten ist die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt im Kern betroffen. Immerhin geht es um eine Belegschaft von 2700 Beschäftigten, zählt man die 700 LeiharbeiterInnen mit. Und es geht um Augsburg als „Luftfahrtstandort“ mit der ganzen 90-jährigen sehr gemischten Tradition. Wenn OB Wengert nun vor allem auf einen Fortbestand als Zuliefer-Werk für das zukünftige Passagierflugzeug Airbus A350 orientiert, könnte man einen Hauch von Ächtung der Rüstungsproduktion vermuten. Denn eigentlich gilt die Augsburger Fabrik im EADS-Konzern als „Militärflugzeugwerk“.

Aber gerade deshalb hat sich die Entscheidung über einen Verkauf des Augsburger Werkes, ob, wann, an wen, zu welchen Bedingungen so lange hingezogen. Denn der EADS-Konzern wollte zwei Airbus-Produktionen in Norddeutschland zu Geld machen und konnte dies anscheinend nur im Verbund mit dem Augsburger Werk, das zu 70% für Airbus produziert. Aber der Konzern wollte auch die Fortführung der militärischen Produktion in Augsburg sichern, das sind Produktionen am militärischen Großraumtransportflugzeug A440M und am Eurofighter.

Und die zivile A350 ist natürlich auch mit Airbus Military verflochten. Neu bei der A350 ist der CFK-Flügel. Hier kann Airbus auf die Erfahrungen beim Flügel des militärischen Airbus A400M zurückgreifen, der ebenfalls aus CFK besteht. Es soll dies einer der wenigen Fälle sein, bei denen militärische Aufträge in der europäischen Luftfahrt Entwicklungsvorteile für zivile Anwendungen mit sich bringen. Das Augsburger Werk ist beim A400M zwar nicht für die Flügel sondern für die Entwicklung und Produktion von Rumpfheckstrukturen sowie des Frachttors zuständig. Aber die ganzen Verflechtungen zwischen ziviler und militärischer Sparte am Augsburger Standort müssen so stark sein, dass EADS selbst gar keine Trennung anstrebt. Die Produktion des A400M ist das größte Rüstungsprojekt Europas!

Airbus Military hat übrigens schon noch mehr auf Lager. Der Airbus A330-200 FSTA (Future Strategic Tanker Aircraft) ist ein sich in der Entwicklung befindendes Tankflugzeug. Speziell für die amerikanischen Luftwaffe wird ein ähnliches Flugzeug mit dem Namen KC-30 zusammen mit Northrop Grumman entwickelt, das in einer Ausschreibung gegen die KC-767 antritt und die veralteten Boeing KC-135 ersetzen soll. Wenn jetzt aus dem EADS-Management verlautet, die ausgegliederten Werke könnten sich nach dem A350 um „weitere zukünftige Airbusprogramme bewerben“, so müssen das also nicht unbedingt zivile Aufträge sein.

Die Financial Times Deutschland wusste bereits im September: „Nach Angaben aus Branchenkreisen können sich die Verhandlungen noch bis zum Jahresende hinziehen. Ein kritischer Punkt beim Augsburger Werk ist die dortige Fertigung von Eurofighter-Bauteilen. Damit scheiden einige potenzielle Käufer aus, heißt es in EADS-Kreisen. So gibt es eine Informationssperre zwischen Deutschland und Frankreich bei Eurofighter-Details.“ Das liegt daran, dass Frankreich frühzeitig aus dem Eurofighter-Projekt ausscherte und mit der Rafale ein eigenes Kampfflugzeug entwickelte.

Eine Chance für Rüstungskonversion stellt der jetzige Umbruch also nicht dar, im Gegenteil: EADS dürfte an den jetzigen Käufer, die OHB-Tochter MT Aerospace mit Sitz in Augsburg, die Fortführung der militärischen Produktionen als Bedingung gestellt haben. Während die Zuliefer-Aufträge für den A350, das zivile Langstreckenflugzeug, mittelfristig gar nicht sicher sind.

Mit seinem Plan „Vision 2020“ zielt der Luftfahrt- und Rüstungskonzern EADS auf eine Verringerung seiner Abhängigkeit von der Flugzeugtochter Airbus. Doch sei das nur möglich, wenn alle anderen Konzernsparten kräftig wachsen. EADS-Chef Louis Gallois habe das Konzept 300 Managern intern vorgestellt, berichtet die Pariser Finanzpresse unlängst. Der Anteil von Airbus am Konzernumsatz soll von derzeit 64 Prozent in Richtung der Hälfte gedrückt werden.

Der Rüstungsbereich soll auch mit Hilfe von Zukäufen gestärkt werden. EADS will damit seine Präsenz in den USA und in Asien ausbauen, wo die Märkte groß sind und angeblich billiger produziert werden kann. Gallois wird den Plan am 10. Januar im Eurocopter-Werk von Donauwörth der Öffentlichkeit vorstellen. (nach *Financial Times Deutschland* 14.12.2007)

Ganz aktuell stellt Airbus laut „Journal du Dimanche“ die Beteiligung der zum Verkauf stehenden Werke Varel, Nordenham und auch des EADS-Standorts Augsburg an den künftigen Programmen A350 und dem A320 Nachfolgemodell infrage. Nach dem Bau einer bestimmten Anzahl von A350 wolle der Flugzeugbauer den Auftrag neu ausschreiben, so die Zeitung, die zum Lagardère-Konzern gehört, der die französischen Interessen im Airbus-Konzern EADS vertritt. Airbus wolle die Regelung in der zweiten Verhandlungsrunde mit den Werkskäufern bis zum Frühjahr treffen, so der Bericht. Intern sei von einigen Hundert A350-Flugzeugen die Rede, nach deren Fertigstellung der Auftrag neu vergeben werden könne. Der Flugzeugbauer wolle den Werkskäufern auch keine Garantie für ihre Beteiligung am Nachfolger des A320 geben. (nach *NDR online* 23.12.2007)

OB Wengert verlautbarte wenige Tage vor dieser Veröffentlichung noch:

Einige für den Standort Augsburg entscheidende Fragen sind noch offen und werden erst in den Verhandlungen konkretisiert werden können. Offen ist vor allem die Frage der Standortsicherung und hier die Art und der Umfang der Beteiligung am A350-Programm, was eine langfristige Sicherung des Standortes Augsburg und vor allem den Erhalt der Arbeitsplätze bedeuten würde. Von daher ist eine vorgesehene „substantielle Minderheitenbeteiligung“ von Airbus während der Entwicklungsphase des A350 zu begrüßen. Erfreulich ist, dass der US-Bieter Spirit nach diesem Beschluss aus dem Rennen zu sein scheint. Dies hätte unabsehbare Folgen für den Standort gehabt.

Mit einem Verkauf an OHB/MT Aerospace würde unsere Forderung nach einer nationalen Lösung zwar erfüllt werden. Hinter dieser Lösung steckt aber offensichtlich ein internationaler Finanzinvestor, mit allen Gefahrenpotenzialen, die sich daraus ergeben, insbesondere für die Arbeitsplätze.

Die mit Abstand beste Lösung für den Standort Augsburg und die Sicherung der Arbeitsplätze wäre eine Ausgründung der drei deutschen EADS-Werke in eine selbständig operierende Tochter mit Beteiligung am A350-Programm. *Pressemitteilung der Stadt Augsburg vom 20. Dezember*

Die von OB Wengert hier formulierte „mit Abstand beste Lösung“ scheint weihnachtlich verklärt und unrealistisch zu sein. Sie ist offensichtlich auch mit der IG Metall oder den Belegschaftsvertretern



Antimilitaristischer Protest vor dem Werkstor von EADS Augsburg/Haunstetten.

Unter dem Motto "Auf Achse für Frieden, Abrüstung und ein ziviles Europa" veranstalteten die Landesverbände Bayern und Baden-Württemberg der Deutschen Friedensgesellschaft - Vereinigte Kriegsdienstgegner (DFG-VK) vom 28. Juli bis 6. August 2005 eine Aktionsradtour von Amberg über Regensburg, Ingolstadt, Augsburg, Ulm, Tübingen nach Stuttgart. Im Vorfeld des 60. Jahrestags der Atombombenabwürfe auf Hiroshima und Nagasaki begleiteten die Radtour drei inhaltliche Schwerpunkte: atomare Abrüstung, die Kürzung der Rüstungshaushalte und die Konversion von Militärgeländen und Rüstungsbetrieben.

nicht abgesprochen. Denn die formulieren in einer *Augsburger Erklärung* als gemeinsame Forderungen von IG Metall, Gesamtbetriebsrat Airbus Deutschland und Betriebsrat Augsburg:

- ◆ Zukunft durch die Beteiligung / Arbeitspakete am A350XWB und an dem Nachfolger der heutigen A320 Familie mit den Investitionen für die neuen Technologien
- ◆ langfristige Sicherung unserer Arbeits- und Ausbildungsplätze
- ◆ deshalb Kündigungsschutz bis mindestens 2015
- ◆ sowie der vertragliche Ausschluss von weiteren Verlagerungen durch Investoren
- ◆ Sicherung unserer Arbeits- und Sozial-Standards durch die tarifvertraglichen Bindungen (Arbeitgeberverband, Tarifvertrag, Gesamt- und Betriebsvereinbarungen gelten weiter)

[...] Mit den bisherigen Aktionen haben die Beschäftigten eindrucksvoll bewiesen, dass sie bereit sind, für ihre Zukunft zu streiten – und das gilt weiterhin uneingeschränkt!

„Wenn sich Airbus verweigert, werden wir Druck machen, mit allen möglichen Folgen fürs Unternehmen. Wir prüfen, Tarifforderungen zu stellen, um die Folgen für die Mitarbeiter sozial abzufedern. Um diese Forderungen durchzusetzen, werden wir gegebenenfalls unsere Mitglieder mobilisieren“, Jutta Blankau Bezirksleiterin der IG Metall Küste.

Augsburg, November 2007

IG Metall, Gesamtbetriebsrat Airbus Deutschland und Betriebsrat Augsburg

[http://www.igmetall-bayern.de/News-Ansicht.26.0.html?
&cHash=3a22da5e6a&tx_ttnews\[tt_news\]=539&tx_ttnews\[backPid\]=18](http://www.igmetall-bayern.de/News-Ansicht.26.0.html?&cHash=3a22da5e6a&tx_ttnews[tt_news]=539&tx_ttnews[backPid]=18)

Tendenziell drängt es EADS mit der Airbusproduktion wegen des tiefen Dollarkurses aus dem Euro-Raum hinaus, vor allem in die USA, auch wegen Zulieferproduktionen für Boeing. Dieses Konzept verfolgte das Airbus-Management mit Tom Enders bis zuletzt, indem es den Verkauf an den riesigen Boeing-Zulieferer Spirit favorisierte. Bis dann die Bundesregierung einstieg und einschritt und die Konstruktion mit OHB ermöglichte durch staatliche Zuschüsse, Bürgschaften und Kredite in Höhe von vielen hundert Millionen Euro – ein wahrer weihnachtlicher Segen. Der neu konstruierte Zuliefer-Konzern OHB, der vom deutschen Staat, aber auch von Daimler und EADS gelenkt ist, wird die gleiche Strategie verfolgen. EADS wird versuchen, die eigenen Risiken (bei Entwicklung, Investitionen, Währung und Konkurrenten) auf seine Zulieferer abzuwälzen, um so selbst aus seiner tiefen Krise zu kommen. D.h. die Beschäftigten werden vor nichts sicher sein: sie müssen mit Lohnsenkung, Intensivierung der Arbeit, Arbeitszeitverlängerung und am Ende doch mit Abbau und Verlagerung rechnen.

In den nördlichen Werken gibt es seit Monaten heftigen Widerstand bis hin zu großen Demonstrationen und Kundgebungen sowie mehrtägigen Arbeitsniederlegungen. Die Kommunen dort sind noch ganz anders gefährdet als Augsburg, sollte es zu Beschäftigungsabbau oder Schließungen kommen: Nordenham mit 27.000 Einwohnern und 2300 Beschäftigten bei Airbus oder Varel mit 25.000 Einwohnern und 1350 Beschäftigten. Hier sprechen die Belegschaftsvertreter zwangsläufig eine härtere Sprache. Michael Eilers, der Betriebsratsvorsitzende im Werk Nordenham: „Wenn jemand auf die Idee kommen sollte, das Gehalt herunter zusetzen, dann können die die Ausliefertermine für die Flugzeuge vergessen.“ Auch wenn das Management von EADS den starken Mann spielt – durch die Auftragsflut und die enormen Zeitrückstände, verursacht durch Managementfehler und Fehlkonstruktionen, hat die Gewerkschaftsbewegung doch einige Trümper in der Hand, die noch nicht ausgespielt sind.

Die Betriebsräte der zum Verkauf stehenden Airbus-Werke Varel und Nordenham haben mit Zurückhaltung auf Äußerungen des möglichen neuen Besitzers MT Aerospace – einer Tochter des Raumfahrtunternehmens OHB mit Sitz in Bremen – reagiert. Deren Chef hatte gesagt, nach einem Kauf werde es keinen Stellen-Abbau geben. „Alles, was wir zurzeit zu hören bekommen, sind Spekulationen, und an Spekulationen werden wir uns nicht beteiligen“, sagte der Nordenhamer Betriebsrat Kai Werremeyer zu NDR 1 Niedersachsen. Er bezog sich dabei auf eine Meldung des Wirtschaftsblattes „Euro am Sonntag“. Demnach geht der Chef der MT Aerospace, Hans Steininger,

davon aus, dass in den Airbus-Werken keine Stellen verloren gehen werden. Im Gegenteil: Steininger frage sich eher, wie hoch die Belegschaften aufgestockt werden müssten, denn Arbeit sei genug da. Möglicherweise könnten die Betriebe sogar weitere Aufträge vom Airbus-Konkurrenten Boeing bekommen.

Der Betriebsrat widerspricht den Ausführungen Steiningers: „Das sind ungelegte Eier“, sagte Werremeyer. Die Belegschaft sehe noch immer kein Konzept – weder bei der eigenen Betriebsleitung noch beim potenziellen Käufer. Seitens des EADS-Konzerns sei noch nicht einmal belegt, warum die Werke überhaupt verkauft werden müssten. Die Informationspolitik des Managements lasse jeden Respekt vor den Beschäftigten vermissen. „Wir werden ein wachsames Auge auf alle Verhandlungen haben“, sagte Werremeyer. „Und wir werden erst zufrieden sein, wenn unsere Arbeitsplätze vertraglich und langfristig gesichert sind.“ (nach <http://www1.ndr.de/wirtschaft/airbus446.html>)

Allerdings gibt es handfeste und gefährliche Tendenzen des zentralen, französisch geführten Managements von Airbus, die deutschen und französischen Belegschaften gegeneinander auszuspielen. Der damalige Airbus-Chef Louis Gallois sagte 2006 in Hamburg: „Warum keinen Wettbewerb zwischen den Standorten? Aber bitte keinen Krieg“. Mit einem europaweiten Aktionstag haben zehntausende Airbus-Mitarbeiter im März 2007 gegen diese Spaltungsversuche und das Rationalisierungsprogramm „Power8“ protestiert mit dem u.a. 10.000 Airbus-Beschäftigte abgebaut werden und die Arbeitszeit von 35 auf 40 Stunden erhöht werden soll. Neben Massendemonstrationen in Frankreich und Großbritannien beteiligten sich allein in Hamburg 20.000 Menschen an einer Protestkundgebung.

Auch in Augsburg legten 2200 Beschäftigten von EADS Ende November für zwei Stunden die Arbeit nieder und führten die größte Demonstration seit Jahren durch.

IG-Metall-Bevollmächtigter Jürgen Kerner sagte gegenüber der Presse: „Wir brauchen jetzt keine Regionalschlacht der Werke im Norden gegen die im Süden. Wir brauchen klare Konzepte von OHB.

Und die gibt es noch nicht.“ Bei diesen Aussagen hört man standortübergreifende Belegschaftssolidarität heraus, die sich allerdings nur auf die *deutschen* Werke zu beziehen scheint.

Dabei will sich Airbus auch von den französischen Werken Méaulte und St. Nazaire und dem britischen Werk in Filton trennen. Neben den Werken Nordenham, Varel und Augsburg steht bei Airbus Deutschland auch das Laupheimer Airbus-Werk zum Verkauf.

Allerdings sagte Jürgen Kerner lt. Augsburgener Allgemeine auch: „Beckstein müsse jetzt seinen Einfluss auf Bundesebene geltend machen. Denn das Ziel ist klar: Die über 2200 Jobs und die einzigartige Technologie im Flugzeugbau müssen am Standort erhalten bleiben.“ (AZ 22.12.2007)

Diese Aussagen Jürgen Kerners sind weniger schön:

- Welchen „Einfluss auf Bundesebene“ soll Beckstein



Jürgen Kerner, 1. Bevollmächtigter der IG Metall Augsburg, bei seiner Rede auf der Ostermarchkundgebung am 10. April 2004: „Europa darf nicht den Irrweg forcierter militärischer Aufrüstung gehen.“

eigentlich „geltend machen“? Dass alle EADS-Arbeitsplätze in Bayern erhalten bleiben sollen – Bayern also ein Eldorado der Rüstungsindustrie bleiben soll? Soll sich Beckstein dabei auf ein bislang nur vom Handelsblatt öffentlich erwähntes *Landesförderprogramm* für OHB stützen und auf die Bundesregierung Druck machen und die wiederum auf EADS?

- Wenn Jürgen Kerner vom Erhalt der „2200 Jobs“ spricht, fehlen hier irgendwo die 700 LeiharbeiterInnen, ganz oder teilweise. Die Augsburger IG Metall, die seit Jahren eine Kampagne gegen die zunehmende Leiharbeit führt, scheint die LeiharbeiterInnen selbst zur Disposition zu stellen wenn es eng wird.
- Die „einzigartige Technologie im Flugzeugbau“ „am Standort“ besteht natürlich auch aus Komponenten, die im militärischen Bereich entwickelt wurden, z.B. beim Bau des Tornado, des A400M und des Eurofighters. Als Gewerkschafter sollte man erstens solche Technologien nicht als „einzigartig“ verklären und zweitens nicht fordern, dass sie am Standort erhalten bleiben „müssen“.
- Hinzu kommt erschwerend, dass auch die zivilen Technologien im Flugzeugbau nicht „einzigartig“ sind. Handelt es sich doch beim Flugzeugbau selbst eigentlich um keine moderne oder zukunftsweisende Technologie mehr. Der beängstigend zunehmende Luftverkehr kommt aus verständlichen Gründen immer stärker in die Kritik. Man kommt zwar nicht überall hin mit dem Reisebus, aber seine Emissionsbilanz ist halt um das Zehnfache besser als die eines Flugzeugs. Und Bahn und Schiff gibt es auch noch. Der militärische Flugbetrieb ist komplett vom Staat finanziert und muss natürlich komplett in Frage gestellt werden. Aber auch die zahlreichen Subventionen für den zivilen Flugbetrieb, für den Sprit, die Flughäfen und die Airlines können in Frage gestellt werden. Dann würden die Kalkulationen von Airbus wie ein Kartenhaus zusammenbrechen.

Alle Seiten, ob SPD-Politiker, CSU-Politiker oder Gewerkschafter scheinen auf eine „nationale“ Lösung zu bauen, also vor den rigorosen Strategien von EADS und dem Druck der internationalen Konkurrenz unter den Schutz des Staates zu flüchten. Das Handelsblatt lästert über eine „schleichende Verstaatlichung“ von EADS:

Ein denkwürdiger Tag für die deutsche Industriepolitik: Drei deutsche Werke des Flugzeugherstellers Airbus gehen an das Bremer Technologieunternehmen OHB. Mit mehreren Hundert Millionen Euro aus deutschen Staatskassen wird dem Mittelständler der Einstieg subventioniert und ein amerikanischer Konkurrent aus dem Feld geschlagen.

Es ist ein Angebot, das die Airbus-Mutter EADS nicht ablehnen konnte: Fast sämtliche Risiken künftiger Flugzeugproduktionen werden auf den Steuerzahler abgewälzt. Für eine Branche, die derzeit den längsten Boom ihrer Geschichte erlebt, ist so viel staatliche Fürsorge schon erstaunlich.

Doch wirtschaftliche Vernunft spielt bei dem Deal keine Rolle. [...] Aufgeschreckt von der schwelenden Airbus-Krise, suchte Berlin hektisch einen Käufer für die deutschen Standorte in Varel, Nordenham und Augsburg. Geschickt dramatisierte das EADS-Management in den letzten Wochen die Probleme des Flugzeugherstellers. Zusätzliche Milliardenverluste drohten wegen des Dollar-Verfalls, ließ Konzernchef Louis Gallois verbreiten. Airbus-Chef Tom Enders malte vor deutschen Betriebsräten ein Untergangsszenario an die Wand.

Für so viel Krise ist in Deutschland traditionell der Staat zuständig. Und so schnürte die Bundesregierung ein mit reichlich Zuckerguss verziertes Weihnachtspaket [...]

Auch OHB ist zwar innerhalb der Branche bekannt, wäre aber ohne den Staat im Rücken viel zu klein für die Übernahme.

Das verheißt nichts Gutes für die Zukunft. Denn das Thema Airbus wird die Bundesregierung noch lange verfolgen. Sie hat mit der heutigen Entscheidung Tür und Tor für weitere Forderungen geöffnet. In den kommenden Wochen wird Konzernchef Louis Gallois erneut vorsprechen. Der aus dem Ruder gelaufene Militärtransporter A400 M dürfte teurer werden als gedacht. Und ob das geplante Langstreckenflugzeug A350 XWB ohne staatliche Entwicklungshilfe jemals fliegt, ist mehr als fraglich.

Es wird nicht bei einzelnen Hilfspaketen bleiben. Am Ende steht die schleichende Airbus-Verstaatlichung. *nach*

http://www.handelsblatt.com/News/Journal/Kommentar/_pv/_p/204051/_t/ft/_b/1368739/default.aspx/schleichende-airbus-verstaatlichung.html

Das Handelsblatt lästert weiter: „Der Weg zum „Volkseigenen Betrieb Flugzeugbau“ ist nicht mehr weit.“ Die Anspielung auf die DDR ist allerdings nicht korrekt. Denn EADS oder die Tochter Airbus wird so wenig „volkseigen“ sein wie der „Volkswagen“ im 3. Reich. Dass der deutsche Staat allerdings den großen Rüstungsmonopolen unter die Arme greift, sie unter seine Fittiche nimmt bis hin zu Neugründungen oder Umorganisation unter Staatsaufsicht, hat hierzulande eine lange Tradition, die aber *vor* der Gründung der DDR liegt.

Nach dem WTO-Reglement darf der deutsche Staat EADS/Airbus aber nicht subventionieren. Die USA würden Terror machen und die Pläne des EADS-Managements, noch weiter auf den US-Markt vorzudringen, wären hinfällig. Also sucht man sich mit OHB ein Unternehmen aus dem M-Dax aus, verkauft die drei oder vier deutschen Airbus-Werke an diese Firma und übergibt ihr die „industrielle Führung“. Dass OHB, oder genauer die Augsburger OHB Tochter MT Aerospace (früher MAN Neue Technologien), bisher im Satellitenbau tätig war und nicht im Flugzeugbau scheint wenig zu stören. Dass OHB nur 1400 Beschäftigte hat und jetzt um etwa das fünffache an Beschäftigten aufgeblasen wird, scheint auch kein Problem zu sein. In diesen neuen Zulieferer pumpt man Staatsgelder hinein und glaubt so, an der WTO vorbeizuschrammen. Mit im Boot eine gewaltige US-Heuschrecke, die sich sinnigerweise Cerberus nennt. Diesen Höllenhund lässt man auf die Belegschaft los.

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) lehnte noch vor eineinhalb Jahren einen Eingriff des Staates bei Airbus grundsätzlich ab. Privatwirtschaftliche Regelungen hätten absoluten Vorrang, sagte BDI-Präsident Jürgen Thumann. „Ich bin der Meinung, wir sollten staatliche Eingriffe auf ein absolutes Minimum begrenzen.“

Die Kanzlerin Merkel betonte 2006 in Paris jedoch mehrfach, die Bundesregierung habe bisher keinen Einstieg bei EADS beschlossen, schließe aber nichts aus. Ole von Beust aus Hamburg ließ mitteilen: „Ich bin und bleibe der Überzeugung, dass der Bund – sollte die Wirtschaft ihrer patriotischen Verpflichtung nicht nachkommen – handeln muss.“

Hier darf natürlich Lafontaine nicht nachstehen und muss auch noch seinen Senf dazugeben. Er sagte vergangenes Jahr als Fraktionsvorsitzender der Linken im Bundestag, ein Einstieg der Regierung bei Airbus wäre richtig. „Ohne die Politik hätte sich ... kaum eine europäische Flugzeugindustrie entwickelt, die mit dem Hauptkonkurrenten Boeing hätte in Wettbewerb treten können.“ *nach Zeit online 4/2006* <http://images.zeit.de/text/online/2006/42/Airbus-Chirac-Merkel>

Hierzu muss man wissen dass sowohl Boeing als auch EADS (Airbus) ihren Umsatz zu über der Hälfte mit Rüstungsaufträgen ihrer eigenen Regierungen machen. Neben Waffensystemen, Raketen, Lenkflugkörpern (z.B. Peacekeeper), Hubschraubern (u. a. AH-64 Apache, RAH-66 Comanche) sowie Überwachungs- und Schulungsflugzeugen produziert Boeing Kampfflugzeuge, Jagdflugzeuge und Bomber sowie Tank- und Transportflugzeuge. Damit die europäische Flugzeugindustrie mit diesem Konzern konkurrieren kann, befürwortet der Fraktionsvorsitzende der Linken im Bundestag einen „Einstieg der Regierung“ bei Airbus!

Kann man es der IG Metall verübeln, wenn sie eine „nationale Lösung“ favorisiert und auf den bayerischen Ministerpräsidenten baut, wenn Lafontaine schon so gedankenlos daher redet und die „nationale“ Karte eben im europäischen Maßstab spielt, z.B. gegen die USA.

Soweit der Standpunkt der Linkspartei, der vom Augsburger Kreisverband bisher – in der Öffentlichkeit zumindest – nicht revidiert wurde. Sonstige Stimmen am Ort lassen ebenso zu wünschen übrig. Michael Nuber, Vorsitzender des Industrie- und Handelsgremiums spricht von *wichtigen Schlüsseltechnologien*, die erhalten bleiben müssten. Ähnlich Ulrich Wagner, Geschäftsführer der Handwerkskammer: „Die Chance, an unserem Standort Faserverbundtechnik, Mechatronik und Flugzeugbau zu konzentrieren, muss jetzt verstärkt werden.“ (AZ 20.12.2007) Ein solches Cluster würde nicht nur – wie erwähnt – im Flugzeugbau die Militärproduktion beinhalten, sondern auch in der Hubschrauberproduktion von Eurocopter in Donauwörth selbstredend die ganzen militärischen Varianten. Hier kommt die Faserverbundtechnik z.B. bei den Rotoren zum Einsatz und

die SGL Carbon Group in Meitingen macht so wichtige Sachen wie Bremscheiben für Porsche...

Karlheinz Schneider: „Wir müssen so gut sein, dass niemand auf Augsburg verzichten kann.“

Und der Fraktionsvorsitzende der Augsburger SPD, Karlheinz Schneider, meint angesichts der guten Auftragslage seien erst mal keine Jobs gefährdet. „Wir müssen so gut sein, dass niemand auf Augsburg verzichten kann.“ Diese Parole auf die Arbeit der Augsburger Stadtratsfraktion der SPD angewandt, wäre gar nicht so schlecht. Aber auf einen Konzerngiganten wie EADS bezogen? Was stellt EADS eigentlich dar? Die Eigendarstellung von EADS lautet:

Mit einem Umsatz von 30,8 Mrd. Euro und 103.000 Mitarbeitern ist die EADS European Aeronautic Defence and Space Company das größte europäische Luft- und Raumfahrtunternehmen und die Nummer 2 weltweit. Die EADS ist in den Bereichen zivile Luftfahrt, Hubschrauber, Raumfahrt, militärische Transport- und Kampfflugzeuge sowie Verteidigungstechnologie und Services tätig. Unter anderem hält die EADS 80 Prozent an Airbus, 75 Prozent an der Raumfahrtfirma Astrium, 100 Prozent an dem Hubschrauber-Hersteller Eurocopter, 43 Prozent am Eurofighter-Programm und 37,5 Prozent an dem Lenkflugkörper-Produzenten MBDA.

http://eads.net/1024/de/pressdb/archiv/2002/2002/de_20020227_augsburg_d.html

Wie will Karlheinz Schneider es angesichts dieser Sachlage schaffen, „so gut“ zu sein, „dass niemand auf Augsburg verzichten kann.“?! Selbst Wilhelm Messerschmitt war trotz der Ausbeutung von 9000 ZwangsarbeiterInnen und der Protektion Görings irgend wann nicht mehr gut genug. Ganze drei Jahre war die Me109 (bzw. Bf109) „so gut“, dass man nicht auf sie verzichten wollte. Ab 1941 wurde sie nach und nach ersetzt durch die Focke-Wulf FW190. Nach einer Fehlkonstruktion mit der Me210, von der die Luftwaffe 1000 Stück orderte, bevor der erste Prototyp flog, und der Einstellung der Produktion dieser Maschine 1942 wurde Messerschmitt gezwungen die Firmenleitung abzugeben...

Das hat nicht einmal geschafft mit und der lange währenden. Man kann der IG Metall nur wünschen, dass es ihr gelingt, auch die Arbeitsbedingungen und Tarife ins Spiel zu bringen und sich dem zu erwartenden brutalen Erpressungskurs von EADS bzw. des Käufers zu widersetzen, möge er OHB, Steininger, Enders, Jung oder Cerberus heißen. Übrigens, das Cerberus Capital Management, dessen Auftreten als Investor Jürgen Kerner mit Sorge betrachtet („Das kann eine Heuschrecke sein“), hat vor einem Jahr die BAWAG vom Österreichischen Gewerkschaftsbund übernommen für 3,2 Mrd. Euro und damit den ÖGB, der für die Fehlspekulationen der Gewerkschaftsbank haftete, vor dem Untergang bewahrt. Aber auch der DGB hat schon seit Jahren enge Geschäftsbeziehungen mit Cerberus und verdankt diesem Fond viel:

Am 10. November 2005 übernahm das Unternehmen von der Gewerkschaftsholding BGAG (Beteiligungsgesellschaft der Gewerkschaften) die BauBeCon-Gruppe in Hannover (vormals "Neue Heimat Niedersachsen") mit ihren rund 20.000 Wohnungen sowie weitere, von Tochtergesellschaften der Gewerkschaftsholding BGAG gehaltene rund 2.850 Wohneinheiten. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart, der Kaufpreis wird auf rund eine Milliarde Euro geschätzt.

Am 18. Dezember 2006 erwarb Cerberus ein größeres Immobilienpaket (37 Objekte) der GGI Gesellschaft für Gewerbeimmobilien, einer Unternehmensbeteiligung der BGAG - darunter zehn Gewerkschaftshäuser in den neuen Bundesländern (u.a. in Berlin, Dresden, Leipzig, Zwickau, Bautzen, Magdeburg, Rostock, Jena und Suhl) und das verdi-Gewerkschaftshaus in Hannover. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart. *nach* http://de.wikipedia.org/wiki/Cerberus_Capital_Management

So gesehen ist es von der örtlichen SPD und Gewerkschaft nicht ganz aufrichtig, vor Cerberus zu warnen. Denn auf höherer Ebene schüttelt man sich doch wohl die Hände. Was die Konversion von Rüstungsproduktion zu ziviler Produktion betrifft, ist die Lage eher noch schwieriger geworden. Denn die damalige Konversionsdebatte kam auf, als die Tornadoproduktion auslief und eine Anschlussproduktion nicht in Sicht war, bzw. das Nachfolgemodell Jäger 90 sehr umstritten war und von SPD und Grünen glatt abgelehnt wurde. Inzwischen ist der Trend – wie schon dargestellt – eher

so, dass der zivile Anteil bei EADS gesenkt werden soll zugunsten einer Erhöhung des militärischen Anteils. Das Augburger Werk hat hier – zumindest im deutschen Raum – eine Schlüsselstellung. Und die örtliche Politik und Wirtschaft scheint in erschreckender Geschichtsvergessenheit darauf zu bauen.

In den Gewerkschaften, auch bei den Funktionären, gibt oder gab es auch andere Positionen. Jürgen Kerner, der 1. Bevollmächtigte der IG Metall Augsburg, sagte in einer Rede auf der Ostermarschkundgebung am 10. April 2004:

„Europa ist unsere Zukunft. Wir wollen ein offenes, ein soziales, aber wir wollen auch ein friedliches Europa. Europa darf nicht den Irrweg forciert militärischer Aufrüstung gehen. Uns ist das Glück vergönnt, länger als ein halbes Jahrhundert in Frieden zu leben. Wir haben historische Feindschaften überwunden und Formen friedlicher Konfliktlösung gefunden.

Deshalb: Nicht militärische Großmacht, sondern zivile Friedensmacht soll Europa sein und bleiben. (Peters am 3.4. in Köln)“

Michael Pfeiffer von der IG Metall Augsburg sagte beim Ostermarsch 2006:

Wir brauchen auch eine Politik, ...

die statt in Waffensystem und Auslandseinsätze der Bundeswehr, in gesellschaftlich notwendige Projekte investiert.

In 2004 waren 7300 Männer und Frauen der Bundeswehr in verschiedenen Ländern eingesetzt.

Uns kosteten diese Einsätze jährlich etwa 1,4 Milliarden Euro.

Für 1,4 Milliarden Euro hätte der Staat 25 000 Krankenschwester und 20 000 Altenpfleger beschäftigen können.

Wir brauchen, statt 180 Eurofighter für 21 Milliarden Euro billige Mietwohnungen.

Wir brauchen, statt 8 U-Boote für 2 Milliarden Euro, Kindergärten.

Wir brauchen, statt 3 Fregatten für 2 Milliarden Euro, Studentwohnheime.

Ich bin mir sicher Investitionen in Kriegsgeräte ist gesellschaftlicher Unsinn. ... »»»



Michael Pfeiffer von der IG Metall Augsburg beim Ostermarsch 2006:

„Wir brauchen, statt 180 Eurofighter für 21 Milliarden Euro billige Mietwohnungen.“

Hans Blöchl von ver.di DGB Region Augsburg sagte beim Ostermarsch 2007 der Augsburgsburger Friedensinitiative:

„Eurofighter – gegen wen und warum? Raketenabwehr – gegen wen und warum? Tornados in Afghanistan – gegen wen und warum? [...] Tornadoeinsatz – vielmehr hinterfragt als vieles andere! Abrüsten statt Sozialabbau! Uneingeschränkt ja – ohne Naivität und blinde Flecken!“

So wie es aussieht, haben wir beim Ostermarsch 2008 wieder ein Thema.

Peter Feininger