

EADS/Airbus: Ein Global Player im Kreetslag

MIK und Stamokap in Hamburg



2,00 €

Editorische Notiz

Noch im Februar dieses Jahres wurde über den Airbus Militärtransporter A400M in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung gespottet. Unter der Überschrift „Von Russland fliegen lernen“ wurde die gesamte bisherige Entwicklung des europäischen Militärtransporters kritisiert. In der gesamten Entwicklung des A400M sei der Wurm drin. (FAS 22.02.09) Allerdings wird dort ebenfalls auf die Hintergründe verwiesen, die weitaus wichtiger und komplexer sind, als das technische Projekt eines neuen Transportflugzeugs. So heißt es dort, „politisch aber steht er für einen Traum der Europäer, jedenfalls solcher, für die Europa nicht nur eine politische oder eine Währungsunion ist, sondern auch eine militärische. Eine militärische Union, die gemeinsam mit ihren Truppen den Frieden in Afghanistan rettet oder den Wiederaufbau in Afghanistan vorantreibt – und dies auch noch mit eigenen, unabhängig von den Amerikanern und Russen entwickelten Rüstungsgütern kann.“ (ebd.)

Mit dieser Sicht wird die Bedeutung des Airbus Militärtransporters deutlich, aber auch der entscheidende Hinweis auf die Rolle des gesamten EADS-Konzerns für Rüstung und Rüstungsproduktion sowie die Entwicklung einer militärisch geprägten Entwicklungsrichtung der Europäischen Union gegeben. Grund für die Rosa Luxemburg Stiftung Hamburg dieses Thema in unserer politischen Bildungsarbeit zu berücksichtigen. Dazu haben wir hier einen pointierten Standpunkt aus der Friedensbewegung präsentiert. Dieser Text ist die leicht überarbeitete Fassung des Vortrages, den Horst Bethge auf unserer Veranstaltung am 3. März 2009 in Hamburg hielt und in dem er seine Position vorstellte. Wir halten es nicht für ausgeschlossen, dass sich an diesem Text Widerspruch entzündet, etwa aus der Sicht Hamburger Gewerkschafter_innen. Darüber wären wir nicht unzufrieden, schließlich sehen wir die Aufgabe politischer Bildung unter anderem darin, Menschen zum Nachdenken, zum Überprüfen der eigenen Meinung, und zum Entwickeln von (Gegen-)argumenten zu motivieren.

Ob mit dem Erstflug des Prototyps des A400M am 11.12. d.J. die technischen und finanziellen Probleme seiner Produktion im Sinne des EADS-Konzerns, der beteiligten europäischen Regierungen und zahlreicher Militärs gelöst sind, steht dahin. So oder so bleibt er ein Beispiel einer verfehlten Industriepolitik und verdeutlicht die negativen Folgen einer engen Zusammenarbeit und Machtballung militärischer, industrieller und politischer Interessensgruppen.

Diese Publikation entstand mit freundlicher finanzieller Unterstützung der Rosa-Luxemburg-Stiftung in Berlin.

Hamburger Skripte 19

EADS/Airbus: Ein Global Player im Kreetslag. MIK und Stamokap in Hamburg

Hrsg.: Rosa Luxemburg Stiftung Hamburg e.V.; Dezember 2009 - Schutzgebühr 2,00 €

Zimmerpforte 8 | 20099 Hamburg | Tel 040 - 29 88 24 35 | info@rls-hamburg.de | www.rls-hamburg.de

Die Hamburger Skripte können in gedruckter Form bezogen werden. Hierzu ist entweder eine Einzahlung auf unser Konto (Hamburger Volksbank – BLZ 20190003 – Kto. 88169707) oder die Einsendung von Briefmarken jeweils in Höhe des Einzelpreises zzgl. 1,45 € Porto an unsere Anschrift erforderlich. Außerdem können die Hamburger Skripte kostenfrei von unserer Website als PDF-Datei herunter geladen werden.

EADS/Airbus: Ein Global Player im Kreditslag MIK und Stamokap in Hamburg¹

Kreditslag 10 auf der Elbinsel Finkenwerder in Hamburg ist die Adresse von Airbus, mit 12.800 Beschäftigten (darunter rund 600 Auszubildenden) plus 4000 Leiharbeiter und 1500 Zulieferbetrieben aus 30 Ländern. Es ist das wichtigste und profitabelste deutsche Werk von Airbus im EADS-Konzern. Airbus, zweitgrößter privater Arbeitgeber in Hamburg, gehört zu den großen strukturbestimmenden Betrieben der Region, vielfältig und einflussreich mit der Politik und dem Militär verflochten. Es wird von den Einen technisch bewundert, von den Anderen stadtentwicklungspolitisch verflucht und den Dritten als hochgefährlich eingeschätzt. Beinahe jede Woche erscheinen in den Hamburger Blättern Werks- oder Flugzeugfotos oder Erfolgsberichte: „Airbus zieht Millionenauftrag an Land“ oder Ähnliches. Keine Frage: Bei den zivilen Flugzeugen, vor allem mittlerer Größe, stehen Aufträge in den Büchern, die für 5- 7 Jahre volle Beschäftigung bedeuten würden, wenn nicht Politik und Firmenleitung weitergehende Ambitionen hätten. Airbus ist der größte Global Player Hamburgs- aber nur die technikfaszinierte Seite ist der breiten Öffentlichkeit bekannt, allenfalls noch, dass Airbus für die teure Zuschüttung des Mühlenberger Loches, des einzigartigen Süßwasserkrafts mitten im Elbstrom, und die Vertreibung der Obstbauern aus dem "Alten Land", Europas größtem geschlossenen Obstanbaugebiet, verantwortlich ist. Die Landebahn des Werksflugplatzes wurde nämlich ständig verlängert, mitten ins Obstanbaugebiet hinein. Aber Airbus ist mehr.

Wer sind Airbus und EADS?

Der Vorläufer von Airbus wurde 1933 als "Hamburger Flugzeugbau HFB" und Tochterfirma der Großwerft und Rüstungsschmiede Blohm + Voß² gegründet, Hamburgs bekanntesten und berüchtigtem Unternehmen³. Das Werk in Finkenwerder wurde 1936 gebaut. 5000 Beschäftigte stellten für Görings Luftwaffe Flugzeuge und Flugboote her. Die Gebrüder Blohm gründeten es nach dem Krieg als HFB neu. 1969 fusionierte es mit anderen zu "Messerschmidt- Bölkow- Blohm MBB" und 1990 mit Daimler Benz zur DASA, 2000 zu EADS. Heute ist Airbus einer von sechs Konzernen, "Geschäftsfelder" genannt im Konzernverbund "European Aeronautic Defense and Space Company EADS", einer Aktiengesellschaft nach niederländischem Recht, Sitz Amsterdam, mit weiteren Firmensitzen in

¹ Dieser Text ist die aktualisierte Fassung des Vortrages, den Horst Bethge auf unserer Veranstaltung am 3.März 2009 in Hamburg hielt. Hort Bethge ist Lehrer a. D., Mitglied des Hamburger Landesvorstandes DIE LINKE, aktiv bei PädagogInnen für den Frieden, International Association Educators for Peace (IAEP).

² Näheres dazu in Hans Walden „Wie geschmiert- Rüstungsproduktion und Waffenhandel im Raum Hamburg“, Komzi-Verlag, Idstein, 1997, S. 21-150

³ vgl. Walden, a. a. O. ,S. 235/6

Ottobrunn (Bayern), Frankreich und Spanien. EADS hat weltweit 118 349 Mitarbeiter (2008), 152 Produktionsstandorte (darunter 29 in der BRD, 40 in Frankreich und 26 in den USA). Sie produzieren zivile und militärische Flugzeuge, Hubschrauber, Träger- Raketen, Satelliten, Flugzeugzubehör und -elektronik, bieten Wartungspakete an, liefern Marinetech- nik, Grenzbefestigungssysteme, Raketenwaffen und Sicherheits- und Polizeitechnik. 2, 669 Mrd. € gaben sie für Forschung aus, der Konzerngewinn betrug 2008 1,613 Mrd. €. ⁴

Es ist nach Boeing das zweitgrößte Luft- und Raumfahrtunternehmen weltweit und größtes deutsches Rüstungsunternehmen (die Hälfte aller deutschen Rüstungslieferungen an die Bundeswehr stammen von EADS).

Dossier 1: Neben Airbus gibt es folgende Geschäftsbereiche und Töchter:

DEFENCE AND SECURITY: Verteidigungs- und Kommunikationssysteme, Verteidigungselektronik, militärische Luftfahrzeuge (Eurofighter, Tornado, Panavia, UCAV Barracuda), Tests aller Art, Grenzsicherung (z. B. 9000 km in Saudi- Arabien), mit Tochter **MBDA** (Lenkflugkörper, weltweit größter Raketenhersteller⁵ mit deutschem Ableger LFK)

EUROCOPTER: deutsch-französisches Joint Venture, weltweit größter Hersteller von Hubschraubern⁶ (seit 2003: 207 Tiger, Preis: 45 Mill. \$ pro Stück)

ASTRIUM: Satelliten und Trägerraketen (Ariane, M 45 und 46 für französische Atomraketen), Raumlabor Columbus, Satellitenbetreiber GALILEO. Umsatz (2006): 1,6 Mrd. €, davon 1 Mrd. € mit Rüstung.⁷

AIRBUS MILITARY: leichte (C 212, C 235 und C 295) und schwere (A 400 M) Militärtransporter, Tankflugzeuge.⁸ - siehe auch weiter unten

TÖCHTER/BETEILIGUNGEN:

CARGO Lufthansa/EADS: Joint Venture für den Bundeswehr- Frachtdienst bei Auslandeinsätzen

EADS Telecom: von Nokia übernommene Firma für Funktechnik für Polizei und Behörden

EADS Socata: Turboprop- Regionalflugzeuge ATR und leichte Sport- und Reiseflugzeuge

EADS Sogerma Services: Service und Wartungsdienstleistungen

EADS Elbe Flugzeugwerke: In Dresden. Strukturtests für A 380, Umbau von Passagier-, Fracht- und Tankflugzeugen

Premium Aerotec: ausgegliederte Werke Varel, Nordenham, Augsburg. Zweitgrößter europäischer Zulieferer für die Luftfahrt mit 6000 Beschäftigten

Airbus China: Joint Venture mit 51 %- Anteil Airbus, montiert in Tianjin mit 600 Leuten die kleineren Airbuse. Demnächst: Beteiligung mit Teile-Produktion für den A 380

EADS Thales Nederland: Joint Venture je 50 %, Marinesysteme mit Ableger in Wilhelmshaven

EADS Aeroframe System: Joint Venture mit Northrop (USA), zu 19 % beteiligt, Tankflugzeuge. Gegründet, um

⁴ mehr siehe: <http://www.eads.net/> sowie Wikipedia: <http://de.wikipedia.org/wiki/EADS>

<http://www.airbus.com>

⁵ <http://www.de.eads.net/>

⁶ <http://www.eurocopter.com/>

⁷ <http://www.arianespace.com/> sowie <http://www.astrium.eads.net/de/raumfahrt>

⁸ http://de.wikipedia.org/wiki/Airbus_A400M -da www.airbusunlinary.com z. Zt. nicht verfügbar und:

www.eads.net/1024/de/businet/airbus/airbus_military/airbus_military.html, sowie: Handelsblatt 6.4.05 und Hamburger Abendblatt HA 29./30.11.08 und 1.11.06

den großen Auftrag der US- Air Force zu den Tankflugzeugen zu erhalten: 179 Stück zu 35 Mrd. \$. Dafür soll in Mobile (Alabama) ein Werk gebaut werden. Projekt noch strittig- s.u.

PLZ Warszawa: seit 2001, privatisiertes Staatsunternehmen, 18 % Anteil des polnischen Finanzministeriums, produziert kleine Flugzeuge zur Luftüberwachung, Agrarflugzeuge, Militärtrainer und liefert landwirtschaftliche Dienstleistungen in Europa, Nordafrika, Lateinamerika

Tetra: Polizeifunknetze in Kooperation mit Siemens, 34 Mrd.€ Volumen

EADS Russland: Konstruktionszentrum

Hohe Verflechtung als politisches Prinzip

Aus den genannten vielfältigen Verflechtungen und aufgeführten Geschäftsfeldern geht hervor, dass es sich bei den Verflechtungen bei EADS nicht alleine um eine Konzernstrategie zwecks hoher Profitraten handelt, sondern um ein Stück der Großmachtstrategien des deutschen Großkapitals, was besonders an der Konkurrenz zu den USA deutlich wird. Wie in der EU- und NATO- Politik der Bundesregierung ebenfalls wird ein Methodenwechsel sichtbar: Nachdem die deutschen imperialistischen Kreise zu Kaisers Zeiten und im „1000jährigen Reich“ mit Kriegs-Alleingängen gegen den Rest der Welt und wirtschaftlicher Autarkie gescheitert sind, Nummer Eins in der Welt zu werden, versucht man es jetzt mit Einbinden, Verflechten, Durchdringen, Mehrebenen- Kooperation, Beteiligungen und Joint Ventures. Darum ist Verflechtung und Durchdringung oberstes firmen-, militär- und industriepolitisches Prinzip. Zisierte Netzwerke ersetzen brachialen Einsatz von Kriegs- und Kapitalmacht. So hat EADS eine komplizierte Aktionärsstruktur. An der Wiege des Konzerns haben Politiker und Militärs gestanden- und deren Industrie- und Rüstungspolitik bestimmen die Konzern- Geschäfts- und Personalpolitik bis in die Standort- und Investitionsentscheidungen immer mehr und deutlicher. Kern, vergleichbar mit der Vision von Joschka Fischer über ein "Kerneuropa", sind die Rüstungsindustrien Deutschlands, Frankreichs und Spaniens. Sie wurden seit Anbeginn austariert verflochten und geschickt eingebunden. Auch die Beteiligung Polens, Hollands, Russlands, Chinas, Indiens, Dubais und der USA sind so zu sehen. So werden die großen Flugzeuge oder Waffen- und Satellitensysteme nicht nur nach betriebswirtschaftlichen Kriterien produziert- da könnte es billiger kommen, einen Flugzeugtyp an einem Standort zu bauen, zu montieren und auszuliefern. Nein, sie werden in Segmenten, Modulen oder Teilen an verschiedenen Standorten gebaut und mit eigener Schiffs-, Flugzeug- und Fahrzeugflotte zusammengekartt. So kostet das beim A 380 alleine 2,5 Mill. € pro Flugzeug! Das bindet auch die jeweiligen Landes- und Kommunalpolitiker ein, heizt den Standortwettbewerb an und presst Subventionen ab, weil einer gegen den anderen ausgespielt werden kann (was auch für die jeweiligen Belegschaften gilt). So sind z.B. vertraglich die Anteile der Hauptaktionärsländer auf zusammen 50,49 % festgeschrieben, was den politischen Einfluss garantiert und so aufgeteilt ist, dass die deutsche und die französische Seite je über 22,5 %, die spanische über 5,49 % verfügen. In Frankreich teilen sich die Staatsholding und Legarde den Anteil, in Spanien ist das die spanische Staatsholding. In der BRD teilt sich das so auf: 66,67% DaimlerAG, 33,33% Konsortium aus sieben privaten Investoren (Allianz, Commerzbank, Credit Suisse, Deut-

sche Bank, Goldman Sachs, Oppenheim, Morgan Stanley) und acht öffentlichen Investoren (KfW und Landesbanken und Anstalten aus Bremen, Niedersachsen, Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg). Hamburg hat 2007 für 155 Mill. € 10% davon (= 0,75% an EADS) übernommen⁹, was die HGV (die städtische Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung) verwaltet. Allerdings verzichtet die HGV auf die Ausübung des Stimmrechts, das sie, wie alle anderen staatlichen Beteiligungen auch an die Daimler AG übertragen hat. Mit 3,12% ist Dubai International Capital, mit 6 % die russische Außenhandelsbank WTB beteiligt. 49, 51 % von EADS befinden sich in Streubesitz¹⁰.

Insofern sind Entscheidungen über Spitzenpositionen immer auch politische Entscheidungen. Die meisten werden lautlos erledigt. Aber das gelingt nicht immer. So gab es bis 2007 eine deutsch-französische Doppelspitze. Als diese sich als kontraproduktiv herausstellte, gab es offene Rängelei: Hat die BRD nun das Sagen oder Frankreich? Sorgfältig wurden die Konzernspitzen von der Politik austariert¹¹. Das gilt auch für die Joint Ventures oder die Tochterunternehmen, sie sind alle eingebunden, wobei immer auch die Dauerkonkurrenzen mit dem anderen großen Global Player Boeing oder den Satellitensystemen der USA, Chinas oder Russlands eine große Rolle spielen. Dabei kommt perspektivisch dem Aufbau eines eigenen Satellitensystems Galileo eine besondere Bedeutung zu. Es geht um zukünftigen geostrategischen Einfluss. Das wird auch sichtbar an dem Hin und Her über den Riesenauftrag der US- Regierung über die Tankflugzeuge, was noch nicht entschieden ist, oder an dem gegenseitigen Klageverfahren bei der WTO wegen unerlaubter staatlicher Subventionen Boeing/USA gegen Airbus/EU und umgekehrt. Gegenseitig haben sie sich verklagt, dass die staatlichen Subventionen zu hoch und damit Wettbewerbs verzerrend sind. Bekanntlich verbietet der weltweite WTO- Vertrag zwischen den 150 Staaten solche Subventionen als Beeinträchtigung des freien Welthandels. Die WTO sieht dafür ein Klageverfahren mit Entschädigungszahlungen vor-völkerrechtlich eine einmalige Sanktion. Marxisten nennen das alles Militär-Industrie-Komplex (MIK) und "staatsmonopolistischer Kapitalismus" (Stamokap), denn auch personelle Verflechtungen zwischen Wirtschaft-, Militär- und Politikerkreisen gehören dazu. So vertrat z. B. Helmut Schmidt (SPD) jahrelang das Land Hamburg im Aufsichtsrat. Jüngst wurde Jürgen Staffelt, der frühere SPD-Vorsitzende aus Berlin, bis 2005 parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Koordinator der Bundesregierung für die Luft- und Raumfahrt, Mitglied des Bundestages und dessen Auswärtigem Ausschuss und des Ausschusses für Wissenschaft und Technik zum "EADS-Vorstandsbeauftragten für Politik und Regierungsangelegenheiten" berufen. In Frankreich stolperte EADS-Vizepräsident Gergerin, weil er versucht hatte, Nicolas Sarkozy Beteiligung an Schmiergeldzahlungen anzulasten¹². Jedenfalls treffen sich die fran-

⁹ SPIEGEL online 12. 1. 07

¹⁰ <http://www.n-tv.de/719409.html> vom 9.10. 06

¹¹ DIE ZEIT 16. 7. 07

¹² siehe Fußnote 4

zösischen Präsidenten, die deutschen Bundeskanzler und die spanischen und britischen Premierminister, um die Chefs von EADS zu bestellen.

Firma Corrupta

Wie sehr oft bei Rüstungsgeschäften, sind auch EADS und die Manager und Lobbyisten in zahlreiche Bestechungsskandale und dubiose Geschäftspraktiken verstrickt. So im Falle EADS 2001 in Südafrika und 2007 in Österreich. Dort musste der Kommandant der Luftstreitkräfte abgelöst werden im Zusammenhang mit Bestechungen beim Kauf von 18 Eurofighter. Auch dubiose Gegengeschäfte flogen in Graz und der Steiermark auf (s.u.). 2007 platzte auch der Großauftrag von 197 Hubschraubern im Zusammenhang mit "Unregelmäßigkeiten im Bieterverfahren" in Indien¹³. 2006 mussten zahlreiche EADS-Manager, darunter der Co-Chef Forgard und der deutsche Chef Humbert zurücktreten, weil sie sich an unerlaubten Insidergeschäften persönlich bereichert hatten¹⁴.

Super-Auseinandersetzungen um den Supervogel A 380

Trotz der kostenrächtigen Zurschaustellung des größten und modernsten Passagierflugzeuges der Welt, des A 380, gibt es um ihn zahlreiche Auseinandersetzungen.

Dossier 2: A 380 - Das High-Tech- Instrument, hergestellt zu 40 % aus neuartigen Kohle- Faser- Verbänden und GLARE, das zehnmal leichter als Aluminium ist, kann bis zu 858 Passagiere transportieren. Umwelt- und verkehrspolitisch viel kritisiert- hoher Kerosinverbrauch von 3 Ltr. pro Passagier und weltweit nur in 30-50 Flughäfen einsetzbar, weil die Riesenabmessungen große Umbauten dort erfordern- ist es der Star bei jeder Flugshow. Hunderttausende pilgern nach Finkenwerder, wenn ein A 380 startet. 6000 Leute in 16 Ländern sind direkt an seinem Bau beteiligt, dazu weitere 34 000 bei 100 Zulieferern. So kommen die Flügelenden aus Australien, die Flügel aus Braughton (GB), das Cockpit aus St. Nazaire, die Seitenruder aus Sevilla, Zwischendecks und Notrutschen aus USA, die Triebwerke aus England, die Seitenleitwerke aus Stade. In Hamburg wird der hintere und mittlere Rumpfteil gebaut, die Innenausrüstung montiert und die Lackierung vorgenommen. Die Prüfung erfolgt in Dresden, die Endmontage in Toulouse, die Auslieferung teilen sich Hamburg und Toulouse. Das Zusammensammeln der Einzelteile erfolgt per Bahn, Schiff, Lkw und Flugzeug und kostet allein 2, 5 Mill. € pro Exemplar. Die Entwicklung des A 380 hat 12 Mrd. gekostet bei 3,2 Mrd. Subventionen der deutschen und der französischen Regierung¹⁵. Der Verkaufspreis (Liste) beträgt 180 Mill. pro Stück bei einem Gewinn von 35 Mill.€¹⁶. Bestellt sind 220 Exemplare. Ab 530 verkauften Exemplaren wirft der A 380 Gewinn ab¹⁷. Die Auslieferung der bestellten Flugzeuge verzögert sich immer wieder, nun um zwei Jahre - was in die Kosten geht.

Beim Zusammenfügen der einzelnen Segmente erlebte Airbus nämlich eine Überraschung: Die Kabelstränge im Flugzeugboden waren 10 cm zu kurz¹⁸, weil in Hamburg und Tou-

¹³ SPIEGEL 7.12.07

¹⁴ <http://www.finanznachrichten.de>

¹⁵ U. Westphal/R. Nimtz-Köster, „Das Mühlenerger Milliardenloch- wie ein Flugzeug die Politik beherrscht“, Nautilus, 2005, S. 202-204

¹⁶ junge welt 21. 1. 05

¹⁷ U. Westphal u. a., a. a. O., S. 206

¹⁸ STERN 43/2006, S. 196, HA 25. 7. 06

louse unterschiedliche Computer-Software benutzt hatten. Die Betriebsräte hatten zwar schon 2003 darauf aufmerksam gemacht, aber erstens hörte das arrogante Management nicht auf die Betriebsräte und zweitens stand die deutsch-französische Konkurrenz einem Pannen-Management im Wege und drittens, was immer wieder den Ausschlag gibt, lässt sich die Konzernleitung aus imperialem globalem Wettbewerbschauvinismus gegenüber Boeing zu verkürzten Entwicklungs- und Produktionszeiten hinreißen. Sie sind eigentlich permanent zu kurz bemessen. Die nun um zwei Jahre verspätete Auslieferung des A 380 bedeutete einen riesigen Imageschaden. Sie löste auch Konventionalstrafen aus, denn die Fluggesellschaften rechneten ja mit den neuen Flugzeugen. Bekannt wurden Entschädigungen an „Quantas“ in Höhe von 61 Mill. € und an „Emirates“ von 223 Mill. €¹⁹. Zahlreiche fertige Segmente mussten in Tag- und Nachtschichten - zeitweilig waren rund 1000 Monteure aus Hamburg zusätzlich in Toulouse - nachgearbeitet werden. Die Zusatzkosten durch die Verspätungen belaufen sich mittlerweile auf 4,6 - 4,8 Mrd. €²⁰.

Die Grenze, ab wann der A 380 Gewinne einfährt, schnell dadurch auf 530 verkaufte Jets hoch²¹. Die Auslieferungsquote musste aus Kapazitätsgründen von 25 Maschinen auf 21 für 2009 abgesenkt werden²². Zeitgleich musste die Firmenleitung einräumen, dass es auch riesige Verzögerungen bei dem neu konstruierten Flugzeugtyp A 350 und dem Military Airbus A 400 M gibt (s.u.). Damit war die Euphorie, den Hauptkonkurrenten Boeing vom Platz 1 der weltweit größten Flugzeugbauer dauerhaft verdrängt zu haben, verflogen - seit 2000 lieferte Airbus nämlich mehr Flugzeuge aus als Boeing. An einem Tag stürzten die Aktien von EADS um 25 % ab. 5 Mrd. € an Marktkapitalisierung wurden vernichtet²³.

Das Management reagierte mit einem riesigen Einsparprogramm, „Power 8“ genannt, hatte aber vorher noch schnell eigene Aktien mit Millionengewinn verkauft (weshalb zahlreiche Verfahren wegen Insiderhandel eröffnet wurden, und einige Manager ihren Hut nehmen mussten). „Power 8“ reicht von der Streichung von 10 000 Stellen (davon 3 700 in der BRD, 4 300 in Frankreich, 1000 in Spanien) bis hin zum Verkauf oder der Ausgliederung von Produktionsstätten. Sparvolumen: 2,1 Mrd. €, davon 650 Mill. € bei Airbus, 350 Mill. € bei Eurocopter, beim Personal 350 Mill. €²⁴. In Hamburg wurden sofort 1000 der 4000 Zeitarbeiter entlassen. Die SIDUFEX genannte Betriebs-Vereinbarung mit den Betriebsräten trat in Kraft - über Arbeitszeitkonten wurde eine Art Kurzarbeit wirksam und Mehrarbeit ausgeglichen. Nur noch 500 statt vorher 3000 Zulieferer wurden unter Kontrakt genommen, denn 350 Mill. € sollten beim Zuliefermaterial eingespart werden²⁵. Die Belegschaft und die Zulieferer mussten nun die eindeutigen Management- Fehler und die Kon-

¹⁹ HA 27.12.06

²⁰ STERN 43/2006, HA 4.10.06

²¹ HA 20. 10. 06

²² HA 17. 11. 08

²³ Neues Deutschland 6. 2. 07

²⁴ HA 10. 9. 06 + 23. 2. 07

²⁵ HA 7. 11. 06

kurrenz zu Boeing ausbaden und bezahlen. Und das war nicht das erste Mal, dass Airbus diesen Weg beschritt: Schon mit dem ähnlichen Kürzungsprogramm DOLORES Anfang der 90er Jahre hatte man 7000 Beschäftigte entlassen, die später als Fachkräfte wieder fehlten. Das wirft die Frage auf, wie oft und wie lange es sich die Betroffenen und die Öffentlichkeit eigentlich noch gefallen lassen wollen, für eine Politik zu bezahlen, die imperialem Größenwahn entspringt und dem immer wieder erklärten Ziel geschuldet ist, 20% Profit auf das eingesetzte Kapital erwirtschaften zu wollen²⁶. Da zu derselben Zeit offen war, wo der A 350 gebaut und endmontiert werden sollte, kam es zu Massenprotesten der Belegschaften in allen französischen und deutschen Werken. Die Angst um den Arbeitsplatz griff um sich und gebar seltsame Blüten: IG Metall und SPD- wie CDU- Ministerpräsidenten traten auf großen Kundgebungen gemeinsam auf. In Frankreich Präsident Sarkozy mit der sozialistischen FO und der kommunistischen CGT, in Hamburg IG Metall, Bürgermeister Böhrnsen (SPD), Ministerpräsident Oettinger (CDU) und Senator Ulldal (CDU).

Dossier 3: Der A 350, konzipiert als mittelgroßes Flugzeug in Konkurrenz zu Boeings "Dreamliner" gleicher Größe, sollte ab 2013 ausgeliefert werden. Reichweite: 15 740 km, 8-10 Mrd. € Entwicklungskosten, 270 -350 Passagiere, ganz aus neuartigem Kunststoff gefertigt. 478 feste Bestellungen zurzeit²⁷.

Erst nach Intervention von Spitzenpolitikern konnte Hamburg als Montageort durchgesetzt werden²⁸. Bürgermeister von Beust (CDU) appellierte sogar mit Erfolg "an die patriotische Verpflichtung der deutschen Wirtschaft"²⁹. Es ist kein Wunder, dass Belegschaft, Politik und Konzernleitung ein wirksames Standort-Kartell bilden, denn es gelingt durch Zugeständnisse an die Belegschaft, diese bei der Stange zu halten: Bei Airbus beträgt die tarifliche Arbeitszeit 35 Stunden die Woche (Werk Hamburg) für die rund 12 000 Festangestellten. Die weiteren 4000 Leiharbeiter bekommen, ziemlich einmalig in der deutschen Wirtschaft, vom 4. Monat an das gleiche Gehalt wie die "Festen". Bei Engpässen greift das flexible Arbeitszeitmodell SIDUFLEX. Da wurde dann schon mal, wie im Werk Varel, sonabends bis 21 Uhr und sonntags ab 21 Uhr gearbeitet³⁰. Erst in diesem Sommer wurde von der Airbus-Firmenleitung allen Auszubildenden mitgeteilt, dass die Zusage, alle nach der Ausbildung fest zu übernehmen, widerrufen wird. Deutlich machte die Jugendvertretung während des Bundestagswahlkampfes darauf aufmerksam: Sie könnten in den flugtechnischen Berufen in der Region Hamburg nur bei der Lufthansa, der Lufthansa- Technik und wenigen Zulieferern Jobs finden. Und sie verwiesen auf die satten Konzerngewinne, trotz aller Krise. Und in der Tat: Airbus allein machte 2005 2,3 Mrd. € Gewinn, erst 2006 liefen 572 Mill. € Verlust auf, wobei EADS als Gesamtkonzern immer noch 99 Mill. € Gewinn abwarf (gegenüber einem Gewinn von 1,67 Mrd. € 2005), weil der Umsatz um 14

²⁶ junge welt 25. 1. 05

²⁷ HA 15. 1. 09, FAZ 17. 7. 06, HA 18. 7. 06

²⁸ HA 28. 2. 07

²⁹ STERN 43/2006, S. 204

³⁰ HA 17./18. 2. 07 + 10./11. 3. 07

% einbrach³¹. Die Wertschöpfung bei Airbus ist u. a. auch deshalb so groß, weil die Fertigungstiefe (also wie viel der Konzern selber produziert, anstelle es Zulieferern zu überlassen) insgesamt 70-75 % beträgt, bei Kohlefasern 50 %. Boeing hat nur eine Fertigungstiefe von 20-30 %³².

Einen zweiten Superkonflikt, Dauer 25 Jahre, verursacht der Streit um den Montagestandort des A 380 (und des A 350) mit den Umweltpolitikern und der Stadtentwicklung in Hamburg. Es geht um die dafür erforderliche Werkserweiterung in Finkenwerder. Schon 1979 wollte MBB, die Vorgängerin von Airbus, die Erweiterung der Betriebsfläche vornehmen und dafür die Elbbucht Mühlenberger Loch zuschütten. Zwei Jahre später verzichtete MBB darauf, weil sich breiter öffentlicher Protest erhob. Der Senat weist 1982 das Loch als "Landschaftsschutzgebiet" aus, sechs Jahre später als "besonderes Schutzgebiet" nach der EU-Vogelschutz-Richtlinie und wenig später als Europäisches Naturschutzgebiet nach der "Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie"³³. Das entpuppt sich als Trick: Die scheinbar besonders strenge Schutzvorschrift erlaubt nämlich Ausnahmeregelungen, die die ganze Vorschrift aufweichen oder aushebeln. Dies erfolgt nun 2000, nachdem sich vorher Bundeskanzler Schröder und EU-Präsident Prodi direkt dafür eingesetzt hatten. Seit 1979 nämlich hatte der Hamburger Senat vehement darauf gedrängt, dass Hamburg die Endmontage des neuen großen Airbus A 380 zugeschlagen erhält, besonders aktiv dabei: Bürgermeister Voscherau (SPD), Wirtschaftssenator Mirow (SPD, gleichzeitig Aufsichtsratsmitglied bei DASA), Bürgermeister Runde (SPD). Im Juni 1998 bewarb sich der Senat ganz offizielle bei EADS darum, Montagestandort zu werden³⁴. Damit wurde die Standort-Konkurrenz verschärft: Hatten sich doch auch Toulouse und Rostock darum beworben. Der damalige Bundeskanzler Kohl und die damalige CDU-Landesvorsitzende Merkel machten sich dagegen für Rostock als Standort stark.

Dossier 4: Rostock-Laage, 30 km von Rostock entfernt, in Hafen- und Autobahnnähe, hat mit dem 1000 ha großen Areal den damals modernsten Militärflugplatz Europas zu bieten. Ihn hatten die Russen beim Abzug hinterlassen. Die Airbus-Typen A 319 und A 321 absolvierten dort schon Übungsflüge. Ein gültiger Bebauungsplan existierte bereits. Die schon 3 km lange Landebahn hätte problemlos bis auf 4100 m verlängert werden können- 600 m mehr, als bei Airbus-Toulouse. Auch genügend Fachkräfte wären vor Ort gewesen (Junkers-Tradition und Wartung von Militärmaschinen). Bis zu 350 Mill. € Fördergelder hatte die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns in Aussicht gestellt. Selbst auf den Vorschlag des damals neu ins Amt gekommenen SPD-Ministerpräsidenten Ringstorff, Hamburg und Rostock sollten sich die Montage teilen, gingen weder Airbus noch der Hamburger Senat ein³⁵.

Die Bundesregierung unter Schröder, Airbus und der Hamburger Senat boxten den Standort Hamburg durch. So wurde 1998 gleichzeitig die Erweiterung des Werksgebietes in

³¹ HA 10./1. 3. 07

³² Neues Deutschland 30. 3. 07

³³ der ganze Konflikt ist Etappe für Etappe aufgearbeitet in: U. Westphal..., siehe Fußnote 15), S. 8 ff

³⁴ U. Westphal u. a., a. a. O. S. 15, S. 22, S. 211

³⁵ ebenda S. 31

Finkenwerder beantragt, nämlich das Mühlenberger Loch zuzuschütten, eine Kaianlage für die Teileanlieferung zu bauen und die Landebahn zu verlängern³⁶. Daran schloss sich eine jahrelange Auseinandersetzung an, die in der Presse, mit Demonstrationen, in rund 270 Gerichtsverfahren aller Art und zahlreichen Diskussionen und Anhörungen ausgetragen wurde. Auf der einen Seite: Einwohnerinitiativen, Umweltverbände, Bewohner des Vororts Neuenfelde (das der Landebahnverlängerung weichen sollte) und Staatsrechtler sowie Teile der GAL- auf der anderen Seite der Hamburger Senat (sei es als SPD/GAL- oder CDU/FDP/SCHILL- Koalition), die IG Metall, die Betriebsräte von Airbus, die EU-Kommission, die Bundesregierung, die Handelskammer und die Landesregierungen von Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Airbus nutzte die jahrelangen Auseinandersetzungen gnadenlos aus, immer weitere planungs- und umweltrechtliche Zugeständnisse und Subventionen abzupressen. Dabei ging es immer schön scheibchenweise vor, erst das Eine durchsetzen, dann das Nächste fordern. Auch investierte Airbus zwecks Erhöhung der Akzeptanz seiner Interessen mehrere ganzseitige Anzeigen in der Hamburger Presse, Schallschutzkosten bei den Hausanwohnern³⁷, sogar den Druck von Buttons "A3XX-Arbeitsplätze für Hamburg"³⁸ und die Teilnahme an zahlreichen Einwohner- und Einwenderversammlungen. Der enorme Zeitdruck bewirkte ein Übriges - sollten doch in Hamburg alle Voraussetzungen geschaffen sein, bevor Airbus seine Standortentscheidung traf. Schon Anfang 1998 hatte Airbus dem Senat seinen detaillierten Forderungskatalog (requirement) für die Montagewerksansiedlung vorgelegt, was erst zwei Jahre später durch eine "streng vertrauliche" Senatsdrucksache Nr. 98/610 bekannt wurde³⁹. Das hinderte Airbus jedoch nicht, immer neue Forderungen, z. B. nach einer Landebahnverlängerung, hinterher zu schieben. Jedenfalls haben sich alle Landesregierungen bemüht, dem nachzukommen. "Hamburg übt den Dauerknicks", nannte das die FAZ⁴⁰. Am 17. 1. 2000 fiel "unter größter Diskretion" die Entscheidung zwischen Kanzler Schröder, DASA-Chef Jürgen Schrempp und dem damaligen französischen Ministerpräsidenten Jospin, Montage und Auslieferung zwischen Hamburg und Toulon aufzuteilen.

Damit begann eine neue Runde der Auseinandersetzungen: 300 betroffenen Privatpersonen klagten gegen die Planfeststellungsbeschlüsse zur Werkserweiterung. Mittel und Darlehen mussten bewilligt werden, zeitweilig aufschiebende gerichtliche Baustops zwangen zu Umwegen, Gesetze wurden geändert, Gutachten erstellt- eine ellenlange Geschichte und eine detaillierte Illustration zum MIK und Stamokap. Als zentraler Hebel der Erpresser stellte sich die Behauptung von Airbus heraus, die der Senat übernahm, dass 4000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden würden und weitere 4000 zusätzlich bei Zulieferern in der Region⁴¹. Mit diesem vagen Versprechen wurden ökologische und wirtschaftliche sowie

³⁶ ebenda S. 32 ff

³⁷ ebenda S. 41

³⁸ A 3 XX war anfangs die Typenbezeichnung für den späteren A 380, Westphal a. a. O. S. 43

³⁹ Westphal a. a. O. S. 48

⁴⁰ ebenda S. 49

⁴¹ ebenda S. 65 ff

stadtplanerische Argumente beiseite gewischt, demokratische Prinzipien ausgehebelt und die Öffentlichkeit belogen, dass die Balken bogen. Da es gegen den A 380 einen so langen und breiten öffentlichen Widerstand mit zahlreichen Verfahren und auf verschiedene Weise gegeben hat, wurden nach und nach auch immer mehr Einzelheiten des großen Coups bekannt. So wurde durch interne Papiere aus Finkenwerder und Toulouse öffentlich, dass das Arbeitsplatzargument erfunden war: „Außer Zeitarbeitskräften solle kein zusätzliches Personal für den A 380 eingestellt werden. Mit Rücksicht auf die hohen Zuschüsse aus Steuergeldern müsse jedoch unter allen Umständen die Sprachregelung für ca. 3000 neue Arbeitsplätze beibehalten werden.“⁴² In der Tat waren die öffentlichen Zuschüsse gerade beim A 380 beträchtlich: Im September 2000 beschloss der Hamburger Senat, 665 Mill. € für die Flächen der Werkserweiterung, die Zuschüttung des Mühlenberger Loches, den Hochwasserschutz sowie die Ausgleichsflächen zur Verfügung zu stellen. Die Bundesregierung (diese alleine 942 Mill. €), Frankreich und Spanien sicherten zusammen 3,2 Mrd. € als Darlehen zu - erst rückzahlbar, wenn der A 380 Gewinn abwirft. Der nach Zustimmung der Bürgerschaft mit den Stimmen von SPD, CDU und GAL - nur die 5 Regenbogen-Abgeordneten stimmten mit Nein - abgeschlossene Vertrag, lastete der Stadt alle Schadenersatzkosten bei Bauverzögerungen auf. Sogar "DIE WELT" fragte: "Wer kontrolliert das Milliarden-Projekt Airbus?" Der Senat habe von Airbus offenbar keine Garantien für die versprochenen "eindeutig zusätzlichen Dauerarbeitsplätze ohne Umwandlung bisher bestehender Zeitarbeitsplätze" erhalten⁴³. Kritiker errechneten, dass nur 48 Arbeiter für Lackierungsarbeiten und 360 für die gesamte Innenausstattung zusätzlich nötig wären. Dazu der damalige Airbus-Chef in einer Diskussion: "Was reiten Sie da auf den 400 Arbeitsplätzen...rum? Darauf kommt es gar nicht an. Es kommt nur darauf an, dass Hamburg ein Delivery Center (Auslieferungszentrum) bekommt. Sonst ist Hamburg kein Key-Player mehr."⁴⁴ Prestige für Hamburg und die BRD, nun auch als einer der drei größten Luftfahrtstandorte neben Seattle und Toulouse zu gelten, das war und ist ausschlaggebend, nicht wirtschaftliche Vernunft oder die Interessen der Bevölkerung. Im Gegenzug wollte Airbus sich nicht einmal vertraglich verpflichten, auch nur 100 zusätzliche Arbeitsplätze einzurichten. Dann hätte die Kirchengemeinde Neuenfelde ihr für die Startbahnverlängerung benötigtes Sperr-Gundstück sofort verkauft. So scheiterte der Deal⁴⁵. Denn bei den Investitionen der Stadt bedeutet das, dass jeder der angeblich 4000 neuen Arbeitsplätze mit 332.000 € subventioniert ist⁴⁶. Heute, durch die inzwischen aufgetretenen Verzögerungskosten, ist jeder neue Arbeitsplatz schon mit gut 400.000 € subventioniert. Hamburg gibt im Rahmen seiner Wirtschaftsförderung 23,5 Mill. € zusätzlich für die Luftfahrt aus⁴⁷. Hinzu kommen noch 16,4 Mill. € Zinsen für die Zwischenfinanzierung 2001- 2003, denn die Ausgaben für

⁴² zitiert bei Westphal a. a. O. S. 66, S. 136 und 137

⁴³ ebenda S. 71

⁴⁴ Diskussion am 23. 9. 03 in Berlin, abgedruckt bei Westphal, a. a. O. S. 77

⁴⁵ Westphal a. a. O. S. 107

⁴⁶ ebenda S. 78

⁴⁷ WELT 1. 10. 05: „In den letzten fünf Jahren sind mehr als 6300 Arbeitsplätze in diesem Industriezweig entstanden, maßgeblich durch die Produktion des A 380 in Hamburg, so Senator Uldall (CDU)“

die Zuschüttung des Mühlenberger Loches sollten laut Finanzierungskonzept des Senats hauptsächlich aus dem Verkauf der damaligen Hamburger Beteiligung an der DASA (das waren 5,949%) für 400 Mill. € erbracht werden (die DASA hat die Hamburger Beteiligung zurückgekauft). Das sollte 2002 erfolgen, verzögerte sich aber und erfolgte erst 2003. Daher die zusätzlich erforderlichen Zinsen. Aber es kam noch mehr hinzu: Die realen Kosten der Zuschüttung des Mühlenberger Loches beliefen sich laut Rechnungshof auf 750 Mill. €. Darüber hinaus muss Hamburg wie alle anderen Airbus-Standorte auch einen Teil der 2004 eingenommenen Gewerbesteuern zurückzahlen, denn der Konzern hatte in seiner Gesamtbilanz Verluste in anderen europäischen Standorten geltend gemacht⁴⁸.

Da Daimler-Chrysler 2003 mit der Stadt ein Optionsgeschäft vereinbart hatte - 450 Mill. € Kaufpreis für das Aktienpaket oder Gegenwert an neuen Aktien, was Hamburg 2004 hätte einfordern müssen, aber nicht eingefordert hat - fielen weitere Zinsen für die Stadt an, denn Airbus musste vertraglich den Kaufpreis erst 2007 bezahlen. „Ein gelungener Politcoup: Hamburg verkauft Airbus, erhält den Erlös vier Jahre später, baut in der Zwischenzeit auf eigene Kosten für Airbus ein Werk für den Superjet A 380, den Airbus jetzt in Frage stellt und will nun wieder Airbus-Anteile kaufen,“ kommentiert die TAZ⁴⁹. Die neu hergerichteten Flächen werden anschließend an Airbus vermietet - die Miete aber erst nach einer Testphase fällig werden, wenn sich der Boden nicht mehr senkt.

Lex Airbus - oder: Privatgewinne als öffentliches Interesse?

Für die Erweiterung des Firmengeländes wurden zugunsten von Airbus völkerrechtliche Verträge umgangen: Die von der Ramsar-Konvention (1971 von der BRD unterzeichnet) geforderte Einrichtung von Ausgleichsflächen, wenn Naturschutzgebiete bebaut oder aufgegeben werden, wurden bis heute nicht eingerichtet. 2002 wurde sogar für Airbus ein Hamburger Sondergesetz beschlossen: Das Gesetz zur Sicherung des Luftfahrtstandortes. Als dieses juristisch keinen Bestand hatte, wurde ruck-zuck das Bundesluftverkehrsgesetz von Bundestag und Bundesrat geändert, das nun erlaubte, leichter Enteignungen vornehmen zu können. „Wir müssen für dieses wichtige Vorhaben alle juristischen Register ziehen“, so Michael Freytag (CDU), damals Umwelt- und Bausenator, heute Landesvorsitzender, Finanzsenator und Kronprinz des 1. Bürgermeisters, nach dem vom Verwaltungsgericht verhängten Baustopp für die Werkserweiterung. Sie diene ausschließlich privatwirtschaftlichen Interessen des EADS-Konzerns, nicht dem Wohle der Allgemeinheit. Der Senat wollte durch das Sondergesetz die Gemeinnützigkeit der Werkserweiterung nachträglich festschreiben. „Demokratisch fragwürdig, verfassungsrechtlich zweifelhaft und in seiner sachlichen Kernaussage schlicht falsch“ - so der GAL-Abgeordnete Maaß. Auch die FDP, damals noch in der Bürgerschaft, hatte Bauchschmerzen⁵⁰. Mit diesem Gesetz könnte jede

⁴⁸ Westphal a. a. O. S. 81

⁴⁹ TAZ 14./15. 10. 06

⁵⁰ ebenda S. 121

Industriean siedlung als gemeinnützig anerkannt werden- und der Widerstand sinnlos. Im Falle Airbus hatte das insofern eine große Bedeutung, als Airbus immer wieder nach und nach eine weitere Verlängerung der Landebahn beantragte, sozusagen Stückchenweise, um den Widerstand im Alten Land nicht gar so groß werden zu lassen.

Dossier 5: Im „Alten Land“, einer Elbmarsch an der südlichen Elbe, bauten ab 1140 ins Land geholte Holländer auf den frisch eingedeichten Flächen Obst an. Das entwickelte sich zum größten geschlossenen Obstanbaugebiet Europas. Die Höfe wurden in der Familie weitergegeben, z. T. bis heute bis in die 14. Generation. Der Absatz des Obstes war durch die nahe Großstadt gesichert. Schon seit Jahren wehrten sich die Altländer erfolgreich dagegen, dass die Autobahn 26 im Süden und die Hafenumgehungsstrasse im Norden ihr Obstanbaugebiet zerschneidet. Nun sollte die verlängerte Landebahn für den Werksflughafen mitten durch das Alte Land und den Ort Neuenfelde (5000 Einwohner) gehen.

Die Obstbauern, deren Grundstücke in der Einflugschneise lagen, wehrten sich. So blieb der Stadt nur, die Grundstücke teuer aufzukaufen oder zu enteignen. Airbus verlangte eine Landebahnverlängerung auf 3273 m, da die geplante Frachtversion des A 380 wegen höheren Gewichts eine längere Landebahn benötige. Der Senat befürchtete, dass Airbus die Entscheidung, den A 380 in Hamburg zu bauen, zurückziehen könnte, wenn es die Landebahn nicht bekäme wie verlangt. So sicherte er in Geheimschreiben die Landebahnverlängerung zu. Darum geriet er in die Bredouille, als das Verwaltungsgericht 2002 den Planfeststellungsbeschluss (Genehmigung für die Werkerweiterung) generell aufhob. Das „Gesetz zum Erhalt und zur Entwicklung des Luftfahrtstandortes Hamburg“ (Lex Airbus) hätte es zum Zeitpunkt des Planungerlasses noch nicht gegeben, und im Übrigen sei der Bundesgesetzgeber zuständig. Anwohner müssten nur den Lärm öffentlicher, nicht privater Werksflugplätze hinnehmen. So der Urteilstenor.

Also beeilte sich das Land Hamburg unter Assistenz des Bundeskanzlers Schröder um die Änderung des § 28 des Luftverkehrsgesetzes: Nun wurde den Bundesländern erlaubt, private Werksflughäfen einfach für gemeinnützig zu erklären. In abgekürzten Ausschussberatungen wurde diese „Lex Airbus 2“ durchs Parlament gepeitscht, denn inzwischen waren für den 29.2.04 in Hamburg vorgezogene Neuwahlen für das Landesparlament angesetzt. Der Bürgermeisterkandidat Mirow (SPD) bot der CDU an, in der Bürgerschaft gemeinsam für das Gesetz zu stimmen. Das geschah dann auch am 11.2. 04 gegen die Stimmen der GAL, in der letzten Sitzung der alten Bürgerschaft vor den Wahlen⁵¹.

Inzwischen hatte die Stadt 51 Häuser und Obsthöfe in Neuenfelde übersteuert aufgekauft für 30 Mill. €⁵² - und begann, sie abzureißen. Auch, um die Verkaufsunwilligen einzuschüchtern. Treckerdemos in die Innenstadt, Straßenfeste und Lichterketten auf dem Elbdeich waren die Antwort der Anwohner. Die Obstbauern standen auf. Der „Ball der Elbregion“ war ein gesellschaftliches Ereignis, das Tausende zusammenführte. Gewerkschaften

⁵¹ ebenda S. 124-141

⁵² ebenda S. 153

und andere Stadtteile allerdings hielten still. Der Senat erstellte ein Planungspapier „Maßnahmekonzept Süderelberaum“, in dem das ganze Alte Land im Zuge des Senatskonzepts von der „Wachsenden Stadt“ als „Zukunftsgebiet mit den Wachstumsmotoren Containerumschlag und Airbus“ bezeichnet wurde und das den Zurückbau des Neuenfelder Hauptdeiches vorsah. Damit wollte der Senat am Himmelfahrtstag beginnen, um nicht durch Eilgerichtsentscheidungen gestoppt zu werden. Aber das misslang. Das Verwaltungsgericht verhängte wieder einen Baustopp, bis die 236 anhängenden Klagen Neuenfelder Bürger entschieden sind. Das Oberverwaltungsgericht (OVG), von Airbus angerufen, hob diesen noch in der Nacht in einer vorläufigen Eilentscheidung auf. Darum wirkte es wie ein Paukenschlag, dass das OVG dann im Hauptsacheverfahren den Ausbau der Landebahn verbot. Unverhältnismäßig sei es, wegen der Auslieferung von zwei Flugzeugen der Frachtversion (denn nur so viele waren zu dem Zeitpunkt bestellt, heute ist der Bau des A 380 Fracht ganz eingestellt!) zehn Grundeigentümer, darunter die Kirchengemeinde, zu enteignen. Eine nennenswerte Zahl von zusätzlichen Arbeitsplätzen sei nicht nachgewiesen und zukünftige technische Entwicklungen (Nachfolgemodelle des A 380) könnten durch konzerninterne Vorgaben gesteuert werden. Eine Enteignung auf Vorrat sei nicht zulässig. Der gemeinnützige Zweck eines Vorhabens lasse sich nicht dadurch begründen, „die Arbeitsplätze am Standort zu erhalten und die Attraktivität eines Wirtschaftsstandortes auch für die Zukunft zu sichern oder zu fördern.“⁵³

Aber Airbus erkannte das Urteil nicht an und stellte der Stadt zweimal Ultimaten: In zwei Monaten sollte sie die Verlängerung der Werkspiste sicherstellen - oder Airbus verlagert die ganze Auslieferung des A 380 nach Toulouse. Diesen Druck gab die Stadt an die verbliebenen, verkaufsunwilligen Obstbauern und die Kirchengemeinde weiter. Bis zum 1.10.04 sollten sie alle gemeinsam verkaufen, dann würde die Stadt für die benötigten 40 ha Land 25 Mill. € zahlen. Bürgermeister von Beust flog zu EADS nach Toulouse. Nach 35 Minuten war das Gespräch zu Ende: „Bis Ende Oktober muss es ein Ergebnis geben.“⁵⁴

Was nun einsetzte, hatte man in Hamburg noch nicht gesehen: Airbus, Senat, Springer-Presse, CDU und SPD inszenierten ein wochenlanges Trommelfeuer gegen die Neuenfelder. BILD: „Tollhaus Deutschland. Apfelbauer gefährdet 4000 Arbeitsplätze“. Die Ex-Bürgermeister Voscherau und Dohnanyi (beide SPD) appellierten auf allen Titelseiten⁵⁵, die Namen, die Gehälter und die Fotos der Verkaufsunwilligen wurden abgedruckt, ihre Höfe belagert. Die Sitzung des Kirchenvorstandes wurde besucht - und manche Küche in den Obsthöfen. Airbus organisierte 10 000 Mitarbeiter auf den Elbdeich vor Neuenfelde. Airbus versprach dem Ort Neuenfelde 3 Mill. € extra für Gemeinschaftsaufgaben. Und pausenlos verhandelten die Anwälte des Senats im Verborgenen, um den Verkauf der Flächen doch noch zu erreichen. Schon forderten SPD, CDU und der Senat ein neues Planungs-

⁵³ ebenda S 168/9

⁵⁴ ebenda S. 176

⁵⁵ HA 14. 10. 04

recht, dass mit infrastrukturfeindlichen Paragraphen aufräumt. Senator Ulldall (CDU) setzte eine „Kommission zur Beschleunigung und Effizienzsteigerung der Planfeststellungen“ ein, die schon nach drei Monaten 2005 einen Bericht vorlegte. Parallel verlangte Airbus von der Bundesregierung ein neues Darlehen über 650 Mill. € für die Entwicklung des A 350, der auch in Hamburg gebaut werden sollte, um mit weiteren Produktionen am Standort zu winken. Dennoch weigerte sich die Kirchengemeinde, ihr Grundstück zu verkaufen. Nun brach ein Sturm los, zumal die Kirche diesen Schritt damit begründete, dass Airbus nicht einmal für nur 100 zusätzliche Arbeitsplätze eine schriftliche Verpflichtungserklärung abzugeben bereit wäre⁵⁶. Landesbischöfin Jepsen schaltete sich ein. Aber als sie die Kirchengemeinde nicht unter den gewünschten Druck setzen wollte, sagte der Bürgermeister von Beust den Neujahrsempfang der Bischöfin ab und verlangte ihren Rücktritt⁵⁷. Völlig entnervt und zerrüttet gaben die drei letzten Grundstückseigentümer auf und verkauften.

Wenn man bedenkt, dass die zwei Besteller des A 380 Fracht inzwischen storniert haben und jetzt gar keine Frachtversion mehr gebaut wird, dann werden diese Fragen zwingend: Welche Sonderrechte bekommt eigentlich ein Global Player, um alleine nach Art absolut regierender, autoritärer Herrscher entscheiden zu können? Welche Stadtentwicklungsentscheidungen bleiben eigentlich einer Stadtregierung, wenn kurzfristige Konzernüberlegungen solchen Vorrang genießen? Welche Rolle spielen eigentlich die Gewerkschaften in so einem Konflikt- sind sie Co-Manager oder Interessenvertreter der Leute? Und wie ernst nimmt eigentlich die Opposition ihre parlamentarische Kontrollfunktion? Immerhin ist die Werkerweiterung Hamburg extrem teuer gekommen- und bezahlt haben das alle Bürger mit ihren Steuern.

Dossier 6: Das alles macht insgesamt an Kosten für Hamburg:

750 Mill. Zuschüttungskosten Mühlenberger Loch real

6,9 Mill. Zinsen Zwischenfinanzierung

20 Mill. Zinsen Optionsgeschäft

23,9 Mill. Wirtschaftsförderung

5 Mill. Gewerbesteuerrückzahlung (geschätzt)

111 Mill. Landebahnverlängerung (Grundstückskäufe, Gerichtskosten)

155 Mill. Kauf Anteile 2007 (Übernahme der Anteile der Daimler Chrysler AG)

1,0818 Mrd. € Gesamtkosten

Der Militär-Industrie-Komplex EADS

⁵⁶ Westphal a. a. O. S. 197

⁵⁷ HA 4./5. 12. 04

Airbus und EADS lassen sich in der Öffentlichkeit gerne als Produzenten von Technikwundern feiern. Jede Auslieferung eines A 380 wird als modernes Volksfest mit Technikfaszination arrangiert und gefeiert. Jährlich gibt es Familientage, wo alle Airbusmitarbeiter ihre Familien und Verwandtschaft aufs Firmengelände mitbringen dürfen. Wöchentlich bereichte das „Hamburger Abendblatt“ über neue Flugzeugbestellungen bei Airbus- und die Wirtschaftsspalten deutscher Blätter feiern Airbus als Jobwunder. Dabei wird die militär-industrielle Seite völlig ausgeblendet, verdrängt, verschwiegen. Doch sie ist konstitutiv, unabdingbares Konstruktionsmerkmal des großen Konzerns, Lebenselixier und Luft zum Atmen. Ohne militärisch-politische Zusammenarbeit gäbe es den Konzern gar nicht. Und diese Seite wird immer bedeutsamer.

Seit den 60er Jahren werden bei Airbus in Hamburg Militärflugzeuge gebaut und konstruiert. Am Beginn stand die Lizenzmontage von Transportern. Und alle Hamburger Senate haben genau gewusst, dass das Werk eines der wichtigsten Rüstungsproduzenten in Hamburg ist, haben das allerdings nie groß breit getreten. Die Stadt war auch immer Anteilseigner und entsprechend im Aufsichtsrat vertreten: So z. B. durch die Senatoren Alfons Pawelcyk (SPD), Volker Lange (SPD) und seit 1990 eben Helmut Schmidt⁵⁸. Im Gegensatz zur Kriegsschiffsschmiede Blohm + Voß, die sich immer der Kritik der Linken und der Friedensbewegung ausgesetzt sah und sieht, segelte das Werk Finkenwerder, ob es nun als HFB, MBB, DASA oder Airbus firmierte, in der Öffentlichkeit unter ziviler Luftfahrt. Bis heute hält sich das Gerücht hartnäckig, dass dort keine Rüstung produziert würde. Dabei war das Werk immer in die Planung und Konstruktion wie Produktion von Militärflugzeugen eingebunden, ja hatte sogar die Systemführerschaft. So produzierte es den deutsch-französischen Militärtransporter Transall C 160, der bis heute das Rückgrat für die Bundeswehr- Transporte darstellt. Er stellt ein mobiles taktisches System dar, das rasch Ausrüstungs- und Truppenverlegungen erlaubt, auch das Absetzen von Fallschirmjägern. Die Transall ist bei mehreren Armeen im Dienst. 208 Exemplare wurden in zwei Tranchen seit den sechziger Jahren bis 1985 gebaut (90 für die Bundeswehr, 79 für Frankreich- davon vier für die Atomstreitmacht- und weitere für Südafrika, die Türkei und Indonesien. Eingesetzt wurde es in den Kriegen in Zypern 1974, im Tschad, Angola, im 2. Golfkrieg 1991. Konzipiert in der Zeit der Blockkonfrontation, wo das Kriegsbild von einem Krieg mit der Sowjet- Union ausging und deshalb leichtes Gerät und Truppen über mittlere Distanzen schnell transportiert werden musste (während die schweren Panzer ja über den Landweg bis Moskau bei Temperaturen bis Minus 40 Grad fahren können mussten), genügen für den weltweiten Einsatz auch schweren Geräts heute weder die Reichweite noch die Ladekapazität der Transall. Also wurde der neue Militärtransporter A 400 M konzipiert, wo die Systemführerschaft immer auch in Finkenwerder lag und liegt (mehr dazu siehe hinten). Aber auch der A 310 ist in seiner Militärvariante mindestens seit 1974 als Tankflugzeug zur Luftbetan-

⁵⁸ vgl. H. Walden „Wie geschmiert“...a. a. O. S. 176 und S. 235; Angerer/Schmitt-Eenboom „Rüstung in Weißblau“, Starnberg, 1988, S. 38 ff

kung, als Seeaufklärer, Minenleger oder Kommandozentrale gebaut worden. Der Typ A 320 wurde in der Hamburger Entwicklungsabteilung als U-Boot-Jäger konzipiert⁵⁹. Vom A 300, dem A 310 und A 340 gibt es die jeweilige Version ATT, das heißt Airbus Tanker Transport. Der Umbau erfolgt in Hamburg und Dresden⁶⁰. Im Einsatz sind sie in Kanada, Frankreich, der BRD, Thailand. Seit Jahren bemüht sich EADS in den USA, das Tankflugzeug KC 45 A an die US Air Force zu verkaufen- das ist die militärische Variante des A 330, geeignet zur Luftbetankung. Das wäre ein Großauftrag von 179 Flugzeugen. Volumen: 40 Mrd. \$, Lieferung in den nächsten 10 Jahren. Dazu ist EADS ein Joint Venture mit Northrop eingegangen⁶¹.

Immer haben sich die Hamburger Senate, in welcher Koalition auch immer, aktiv um Rüstungsaufträge bemüht. So wurde 1988/89 bei den Verhandlungen mit Daimler als Gegenleistung für die Zustimmung zur Übernahme von MBB durch Daimler die Zusicherung verlangt und erhalten, dass Hamburg bei Airbus die Systemführerschaft aller A –Typen behält⁶². Das blieb so, auch als die europäischen Planungen 1991 für ein weltweit nonstop einsetzbares, großes neues Transportflugzeug in Rom begannen. Im Zuge der neuen weltweiten NATO-Strategien nach dem Ende der Blockkonfrontation brauchten viele NATO-Armeen größere Transporter. „Out of Area“- Einsätze in eigener Regie sind nur bei entsprechender, jederzeit verfügbarer Transportkapazität möglich- und gerade die Bundeswehr will nicht auf die USA oder gar auf die sechs von der Ukraine gecharterten und in Leipzig stationierten riesigen Antonows An 124- 100 angewiesen sein. Bis heute ist das so. Und auch der Afghanistan- Einsatz wird mit den Antonows abgewickelt⁶³. Also kamen 1991 unter Assistenz und Druck von Militärs und Regierungen Rüstungsfirmen aus fünf Ländern zusammen (Frankreich, GB, Italien, Spanien, BRD) und brachten ihre Kooperationspartner aus Portugal, Belgien und der Türkei mit. „Euroflag“ wurde gegründet, das Projekt „Future Large Aircraft“ gestartet (April 1996 in: Future Transport Aircraft umbenannt) und die neue Gesellschaft „Airbus Military Corporation“ gegründet. Sofort setzte sich der Hamburger Senat dafür ein, dass das Werk in Finkenwerder an der Produktion des neuen „Kampffrontentransporters A 400 M“ beteiligt wird. Seitdem sind 200 Mitarbeiter aus Hamburg mit Entwicklungsaufgaben, Tests und dem Handbuch für den A 400 M beschäftigt⁶⁴. Im Juni 2001 schloss die im Lissabon- Vertrag im Zuge der Militarisierung der EU gegründete europäische Rüstungsbehörde OCCAR mit Airbus Military einen Vertrag ab über die Lieferung von 196 A 400 M, der am 27. 5. 03 modifiziert wurde: Lieferung von 180 Maschinen zum Festpreis von 20 Mrd. €. Frankreich sollte 2010 die erste Tranche, die BRD 2011 die

⁵⁹ vgl. H. Walden a. a. O. S. 177 und TAZ 10. 7. 86

⁶⁰ HA 5./6. 7. 97, SPIEGEL 13. 5. 96, Soldat + Technik Nr. 3/1996

⁶¹ HA 3. 3. 90

⁶² Bürgerschaftsdrucksache 13/4807- Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 21. 11. 89

⁶³ http://de.wikipedia.org/wiki/Airbus_A400M, S. 2

⁶⁴ Bürgerschaftsdrucksache 15/3367- Anfrage der GAL; vgl. auch H.Walden, a.a.O. S. 179 sowie HA 3.12.09

zweite (60 Maschinen für einen Preis von 8, 607 Mrd. €) erhalten. Wegen Gewichts- und Antriebsproblemen wurden Erstflug und Auslieferung immer wieder um jeweils sechs Monate nach hinten verschoben. Jetzt steht das ganze Projekt auf der Kippe: Wenn sich die Kunden, also die abnehmenden Länder, nicht bereit finden, von den angelaufenen Mehrkosten in Höhe von 5 Mrd. € wenigstens einen Teil zu übernehmen, will EADS die Produktion des A 400 M ganz einstellen. Airbus-Chef Thomas Enders „würde die durch den Militärauftrag gebundenen Ingenieurkapazitäten lieber in der Entwicklung des zivilen Langstreckenjets A 350 einsetzen, um wenigstens diesen termingerecht liefern zu können.“⁶⁵

Dossier 7: Der A 400 M soll sechs Geländewagen mit Anhängern oder acht Wiesel 2- Panzer oder zwei Hubschrauber „Tiger“ oder einen Panzer „Puma“ transportieren, jedoch keinen Leopard 2, der zu schwer ist. Reichweite nonstop: 3100 km, bei Zuladung von 20 t jedoch sogar 6600 km (also bis ins südliche Afrika oder in das mittlere Asien). Er braucht nur 100 m lange Landebahnen, notfalls auch mit Gras- oder Lehmboden. Bestellungen liegen vor aus der BRD, Frankreich, Spanien, England, Belgien, Luxemburg, Südafrika und Malaysia. Entschieden hatte man sich für neu zu entwickelnde Antriebe eines europäischen Konsortiums, um nicht von den USA oder Kanada abhängig zu sein. Der A 400 M ist also konzipiert entsprechend der neuen NATO-Doktrinen für einen weltweiten Einsatz.⁶⁶

Inzwischen steht, wie gesagt, das ganze Projekt auf der Kippe⁶⁷. Am 31.3.09 hätten die Regierungen den Vertrag kündigen können, dann wäre EADS regresspflichtig geworden. Sie verzichteten jedoch darauf, weil sie keine militärtechnische Alternative gehabt hätten. Sie hätten dann den großen Düsentransporter C 17 von Boeing oder die kleinere, propellergetriebene C 130 Hercules aus den USA kaufen müssen. OCCAR zahlt für den A 400 M monatlich 200 Mill. € an Entwicklungskosten. Bei Vertragskündigung müsste EADS bereits geleistete Anzahlungen in Höhe von 5 Mrd. € zurückzahlen. Der Preis pro Flugzeug ist inzwischen von 110 Mill. € auf 145 Mill. € gestiegen. Die Verzögerung hat EADS bereits 2, 3 bis 5 Mrd. € gekostet⁶⁸. Für evtl Vertragsstrafen hat EADS in der Bilanz bereits 1, 7 Mrd. € zurückgestellt⁶⁹. So droht denn nun der A 400 M zu einem zweiten großen Flop zu werden. Die Frage ist nur, ob aus militärstrategischen Gründen die Militärs auf einen eigenen Transporter bestehen und die Politik bereit ist, dafür zu zahlen.

Eurocopter, die zweite große Rüstungssparte dagegen, macht schwarze Zahlen. Der Weltgrößter Hubschrauber-Produzent macht 51 % des Umsatzes mit Rüstungsgütern. Allerdings ist auch hier EADS im Verzug: Die Entwicklung des neuen „UHU“- Kampfhubschraubers hat sich vier Jahre verspätet. Die abnehmenden Regierungen sollen 630 Mill. €

⁶⁵ die Schritte von sechs Monaten ergeben sich daraus, dass der Vertrag einen Abnahmeausstieg bei Fristüberschreitung von sechs Monaten vorsieht

⁶⁶ vgl. Fußnote 63

⁶⁷ de.reuters.com, 22. 4. 08, Financial Times Dt. 10. 1. 09, SPIEGEL online 3.2. 09, Süddeutsche online 20. 1. 09, HA 3. 12. 09

⁶⁸ Financial Times 19. 11. 09, HA 3. 12. 09

⁶⁹ HA 3. 3. 2009

mehr hinblättern als vorgesehen⁷⁰. Auch hier gilt die multinationale Verflechtung und Durchdringung als Prinzip: So haben sie eine russische Tochtergesellschaft mit dem russischen Rüstungsbetrieb IRKUT gegründet, der Kampfflugzeuge (Suchoi-Jets) und Amphibienfahrzeuge herstellt.

Das Galileo- Satellitenprogramm des Astrium- Geschäftsbereiches von EADS, an dem auch Thales (F), Alcatel (F), EADS und Finmeccanica (It) und ein deutsches Konsortium⁷¹ beteiligt sind, soll mit 30 Satelliten Europa unabhängig von den Konkurrenznetzen der USA (GSM und GPS, das militärisch dominiert ist), dem russischen GONASS und dem chinesischen COMPASS mit Satelliten- Info- Systemen versorgen. Daran sind 17 Länder beteiligt. Auch hier gelten das integrierte Forschungs- und Produktionsprinzip und die militärstrategischen Interessen. 3, 8 Mrd. € sind bereits investiert, 2008 sollte Galileo starten, nun heißt es, dass es 2014 losgeht⁷². Gestritten und verhandelt wird über die Risikoaufteilung zwischen Astrium und den beteiligten Regierungen. Zuletzt noch der Hinweis, dass Astrium auch die Raketen für die französischen Atomwaffen liefert (die M 45 und M 46)

Defence und Security, ein weiterer Geschäftsbereich von EADS, quasi ein eigener Mischkonzern, floriert kontinuierlich, allerdings auch mit hohem militärischem Anteil (Eurofighter, Tornado, Baracuda) und zahlreichen „dual-use“- Produkten (also denen, die sowohl zivil wie militärisch eingesetzt werden können). Er ist weltweit der größte Anbieter von Lenk Waffen aller Art (siehe vorne).

Konzentration und Quersubventionierung

Rüstungsproduktion ist bekanntlich deshalb so lukrativ, weil es bei Rüstungsgeschäften üblich ist, die ja meistens mit Staaten/Regierungen abgeschlossen werden, dass Vorauszahlungen geleistet werden und die Erstattung von Zinsaufwendungen und Entwicklungskosten übernommen werden. Zudem ist die Abnehmerseite übersichtlich. Gewöhnlich ist es die Regierung des eigenen Landes plus deren Verbündete, in Europa zunehmend die Rüstungsagentur SOCCAR. Die Regierungen drängen auf Konzentration, Kooperation, Monopolbildung, wenige ihnen bekannte und zuverlässige (d.h. vertrauensvolle) Lieferanten. So liefert EADS rund 50% aller Rüstungsgüter für die Bundeswehr. Für den A 400 M erhielt EADS bereits 5 Mrd. € Vorschuss und die Erstattung von 543 Mill. € Zinsaufwendungen⁷³ sowie 25 Mrd. € aus dem europäischen Militäretat. Diese Extraprofite sind enorm, weshalb EADS mit einer Verzinsung von 20 % auf das eingesetzte Kapital rechnet. Auch die Langfristigkeit von Lieferverträgen mit nachfolgenden Reparatur- und Instandsetzungs-

⁷⁰ Neues Deutschland 10. 12. 08

⁷¹ das sind neben EADS TeleOp, T-Systems, DLRZ Braunschweig u.die bayrische Förderbank, vgl. Neues Deutschland 6.12. 05

⁷² Neues Deutschland 20. 3. 07 und Welt am Sonntag 4. 3. 07

⁷³ Hamburger Morgenpost 2. 4. 03

verträgen garantiert hohe Profite. So kostet die Modernisierung der in früheren Jahren gelieferten Hubschrauber CH 53 bei Eurocopter 535 Mill. € und läuft bis 2013⁷⁴.

Neuentwicklungen mit hohem Risiko werden eher begonnen, wenn die Entwicklungskosten vom Kunden voll übernommen werden, was ja sonst nicht üblich ist. Da den Regierungen für ihre Armeen das Beste gerade genug ist, finden wir viele technische Neuentwicklungen zuerst bei Militärgütern, versprechen sie doch die Chance eines taktischen oder strategischen Vorteils in einer militärischen Auseinandersetzung. Das allein lässt Regierungen ihre Staatssäckel bereitwilliger öffnen. Bei Nachforderungen, wie z. B. beim A 400 M, ist der Produzent ganz schnell in einer Erpresserrolle: Will er die Entwicklung aus kalkulatorischen Gründen einstellen, haben die abnehmenden Armeen aus technologischen oder strategischen Gründen keine Alternative. Das erhöht die Bereitschaft, die geforderten Preise oder Aufschläge zu bezahlen. Und nicht zuletzt versprechen Rüstungsgüter später eine zivile Nutzung, zumindest als „spin off“ bei Erfindungen, Werkstoffen, Verfahren, Know How. So sind 40 % der Materialien beim A 380 aus Kohlefaserverbänden (leichter als Aluminium) und Glare, der neue Verbundwerkstoff ist sogar zehn mal leichter als Aluminium. Für den A 400 M wird ein ganz neuartiger Antrieb entwickelt. Man kann darauf wetten, dass er früher oder später in zivilen Produkten auftaucht.

Rüstung erleichtert verborgene Kompensationsgeschäfte. So wurde aus Österreich 2006 bekannt, dass EADS als Gegengeschäft im Wert von 20 Mill. € für den Kauf von Eurofightern an der Steirischen Fachhochschule Joanneum und an der Technischen Universität in Graz zwei Stiftungslehrstühle eingerichtet hat. In Zusammenarbeit von EADS und der Steiermark wurde dort der Studiengang Luftfahrt/Aviation aufgebaut, in Graz am Institut für Thermische Turbomaschinen und Maschinendynamik. Die Öffentlichkeit hätte davon nichts erfahren, wenn EADS und die Hochschulen sich nicht gestritten hätten, welche Summe als Gegengeschäft angerechnet werden sollte⁷⁵.

Die globale Konkurrenz mit imperialem Charakter, nämlich weltumspannend Einfluss auszuüben, treibt auch zu einer aggressiven geschäftlichen Expansion und technisch riskanten Konstruktionen. Die Folgen: Steigerung des Luftverkehrs und Konzentration auf die größten Flughäfen bei Großflugzeugen wie A 380 und A 350 (im zivilen Bereich). Konzentration in immer größeren Konzernen und Verbänden sowie Beteiligungen im militärischen Bereich. Denn diese Zusammenschlüsse erfolgen auf Veranlassung, Druck oder mit Assistenz der Regierungen der einzelnen Länder oder der NATO. Im Inneren führt das zu verstärkter hierarchischer Struktur, kommandoartigem Verhalten, Einfluss der Geheimdienste bei Einstellungen und ständiger Kontrolle nach NATO-Kriterien, verminderter Mitbestimmung der Gewerkschaften und Belegschaften. Life und in Farbe konnte man das alles miterleben, wenn führende Manager sich bei gesetzlich vorgeschrieben Erörterungs-

⁷⁴ junge welt 21. 1. 08 + WELT 9. 2. 07

⁷⁵ Standard Wien 6. 11. 06 + Mail der Vors. der Fakultätsvertretung f. Psychologie Wien vom 5. 12. 06

oder Anhörungsterminen bequemen mussten, Firmenplanungen darzulegen oder sich gar Anwohnerversammlungen von Obstbauern stellen mussten. Kein Wunder, dass bei rechtsstaatlich verfügbaren Baustopps sofort der Ruf nach „Vereinfachung“ des Planungsrechts aufkommt. Mit welchen harten Bandagen auch innerhalb des MIK gekämpft wird, erhält die Passage, mit der der damalige Bundeswirtschaftsminister Gros (CSU) dem Mutterkonzern drohte, Rüstungsaufträge zu entziehen, wenn „wesentliche Teile der Airbus-Produktion nach Frankreich verlagert werden“⁷⁶.

Umgekehrt drücken die Anforderungen der Militärs auf Entwicklungs-, Zeit- und Fertigungspläne wie –verfahren und setzen die Techniker unter Druck. Ein Teil der Probleme des A 400 M rühren z. B. daher, dass seine Ladefähigkeit geringer ist als von den Militärs gefordert. Der PUMA, die „Zukunftswaffe des Heeres für Auslandseinsätze“ wiegt 31, 45 t, der A 400 M trägt bisher aber nur 25 t. So klagt die Bundeswehr: „Wir müssen ein durchsetzungsfähiges und hoch wirksames Waffensystem rasch in ein Krisengebiet verlegen können und damit glaubwürdig zur Durchsetzung des eigenen politischen und militärischen Willens betragen“, und, um die Motoren nicht in USA und Kanada kaufen zu müssen, wurde ein europäisches Konsortium gegründet und gezwungen, neuartige Antriebe zu bauen. Die für den MIK typische Symbiose wird daran deutlich, dass, wenn EADS den A 400 M einstellt, die Militärs und die Politik die ungeliebten US- Produkte ordern müssten⁷⁷.

Spionage findet natürlich auch statt, auch wenn darüber nichts berichtet wird. Anlässlich der Eröffnung des Airbus- Werkes in Tianjin (China) 2007, wo der A 320 zusammenmontiert wird und für den A 380 Türen gebaut werden, wurde berichtet: „Man macht sich Sorgen in Hinblick auf den Wissenstransfer und eventuelle Folgen auf längere Sicht. Daher fordere man das Management auf, Vorkehrungen gegen einen möglichen Ideenklau zu treffen.“⁷⁸

Ausblick

Man kann trefflich streiten, wer in dieser Symbiose wen treibt: Die Politik, also Bundesregierung und Senat die Flugzeugbauer, oder umgekehrt- oder ob die Militärs beide treiben und selber Industriepolitik machen. Bei der engen auch personellen Verwobenheit spricht man deshalb auch vom Militär-Industrie-Komplex (MIK), der in diesem Fall jedenfalls eine ganze Region drangsaliert und Stadtentwicklung bestimmt, der riesige Steuergelder verbraucht und bindet und mit organisierter Technikfaszination einen Begriff von wissenschaftlich-technischem Fortschritt transportiert, der kriegerische Einsätze weltweit erst möglich macht. Jedenfalls, das wird aus dieser Fallstudie deutlich, müssen Investitionsentscheidungen dieses Ausmaßes wieder wirklich demokratischer Kontrolle und Entscheidung

⁷⁶ HA 5.2.07

⁷⁷ So Heeres-Inspekteur Hans- O. Budde lt. WELT v. 7. 9. 05 + HA 14. 1. 09 + 3.12. 09

⁷⁸ HA 26. 6. 07 + 29. 9. 08

unterworfen werden. Das schließt auch ein, dass bei Investitions- und Standortentscheidungen die Mitbestimmung der Belegschaften und ihrer Gewerkschaften eingeführt werden muss. Hätte sie es bei Airbus gegeben, wären milliardenschwere Fehlausgaben vermieden worden, die letzten Endes die Belegschaft und die Steuerzahler tragen mussten. Auch ist die Frage deutlich, ob so große und so strukturbestimmende Schlüsselindustrien, an denen ja etwa zur Hälfte die öffentliche Hand als Miteigentümer beteiligt ist, nicht ganz vergesellschaftet gehören. Schon jetzt müsste aber auf jeden Fall der öffentliche Druck dahin gehen, die Mittel für Rüstungsgüter drastisch zu reduzieren. Wenn z. B. der A 400 M sterben würde, würden den öffentlichen Haushalten Ausgaben in Höhe von 25 Mrd. € erspart, bzw. würden bereits gezahlte Vorschüsse von 5 Mrd. € sofort zurückfließen und die wöchentlich gezahlten 200 Mill. € Entwicklungskosten. Das Argument mit den Arbeitsplätzen sticht hier gar nicht, da der Airbus-Chef diese Techniker gerne einsetzen würde, den anderen Flugzeugtyp A 350 pünktlich fertig zu stellen.

Konversion ist also angesagt. Das schließt auch ein, bei Konzentration auf die kleineren Airbusreihen A 319, A 320 usw. die umweltbelastenden und die Verkehrsströme vergrößernden und konzentrierenden Großflugzeuge nicht bauen zu müssen. Es ist, das zeigt diese Fallstudie ebenfalls, an der Zeit, zu den alten Tugenden der Handwerker- und Ingenieursethik zurückzukehren, nicht alles zu machen, was technisch machbar ist, sondern zu fragen: Wem nützt es? Es ist auch überfällig, dass sich die Gewerkschaften und Betriebsräte aller EADS-Standorte zusammensetzen und versuchen, gemeinsam zu agieren und die Frage zu diskutieren, was öffentliche Interessen sind und ob die Gewerkschaften nicht auch hier Verantwortung zu übernehmen hätten. Es kann doch nicht sein, dass das vernetzte Großkapital, die in der NATO kooperierenden Militärs und die seit dem Lissabon-Vertrag in der OCCAR zusammenarbeitenden Regierungen als MIK zusammenarbeiten, die Beschäftigten aber nicht. Und nicht zuletzt müssen die Friedensbewegung und die kritische Öffentlichkeit EADS als wichtiges Problem wahrnehmen, aufklären und sich damit beschäftigen, auch über Ländergrenzen hinweg. Es kann nicht länger sein, dass Hunderttausende aus Begeisterung über moderne Technik jedem A 380- Flug zujubeln und die Presse ganze Sonderseiten über das fröhliche Volksfest veröffentlicht und die andere Seite, dass EADS die Instrumente für zahlreiche Kriege geliefert hat und liefert, dass sie Flugzeuge und Raketen für die französischen Atomwaffen herstellt und mit ihren Transportflugzeugen erst ermöglicht, dass deutsche Soldaten in aller Welt agieren können, völlig ausgeblendet wird. Und es darf nicht länger sein oder gar Schule machen, dass Gesetze geändert werden, um Privatpisten zu öffentlichen Flugplätzen zu machen, dass ganze Dörfer umgesiedelt werden, nur weil der MIK daran interessiert ist, um privatnützigen Profiten Vorrang vor dem Gemeinwohl einzuräumen.

(Redaktionschluss: 3. 12. 09, bitte Hinweise, Fehlerkorrekturen, Ergänzungen an: borst.bethge@t-online.de)



In der Reihe Hamburger Skripte sind bisher erschienen:

HS 1: Links • WählerInnen • Potenziale. Hintergründe und Schlussfolgerungen zur Wahl der Hamburger Bürgerschaft 2001 (vergriffen)

HS 2: Ein Politisches Beben verändert die Stadt – bald auch die Republik? Gedanken zum Aufstieg der Schill-Partei (1,50 €)

HS 3: Gefährliche Fiktion: Die "Protokolle der Weisen von Zion" (1,50 €)

HS 4: Zeichen für Rosa Luxemburg. Aktuelle Auseinandersetzungen um die Deutung von Geschichte (vergriffen)

HS 5: Der Entwurf der Verfassung der Europäischen Union: Militarisierung oder Friedensfähigkeit? (1,50 €)

HS 6: Aufstieg und Fall des Ronald Barnabas Schill. Skizzen zur Schillschen Variante des bundesdeutschen Rechtspopulismus (vergriffen)

HS 7: Von der emanzipatorischen Theorie zur erwachsenendidaktischen Praxis? Zum Selbstverständnis politischer Erwachsenenbildung (2,00 €)

HS 8: Frieden mit der Vergangenheit? Die beiden Wehrmachtsausstellungen als Beispiel für den deutschen Umgang mit dem Holocaust (vergriffen)

HS 9 (Sonderband): Prekäre Bewegungen. Soziale Konflikte in Frankreich, Italien, Österreich und Dänemark (6,00 € / Buchhandel)

HS 10: Linke Parteien und Kooperationen in Europa – ein Überblick (2,50 €)

HS 11 (Sonderband): Hamburg: Wachsende Stadt durch schrumpfendes Gemeinwesen? – (6,90 € / Buchhandel)

HS 12: „Individuelle Rechte werden aufgehoben“ Analysen zu HARTZ IV (2,00 €)

HS 13: Umerziehung durch die Herrschaft Gottes. Die Erweckungsbewegung "Moralische Aufrüstung" im Reeducation-Programm der Nachkriegszeit (2,00 €)

HS 14: Mythen über die Internationalen Brigaden. Neuere Forschungsergebnisse zum Spanischen Bürgerkrieg (2,00 €)

HS 15: Hegemonie und Gegen-Hegemonie als pädagogisches Verhältnis. Antonio Gramscis politische Pädagogik (2,00 €)

HS 16: Alternativen zum Hamburger Haushalt oder: Wie Hamburg zu Geld kommen kann. 8 Thesen (vergriffen)

HS 17: Die Linke - Chance oder Scheitern? Diskussion zwischen Jens König (taz-Redakteur), Oliver Nachtwey (Parteienforscher) und Katina Schubert (Stellvertretende Vorsitzende Linkspartei.PDS) (2,00 €)

HS 18: Universalistischer Rassismus, getarnt als "Islamismuskritik"? Linker Antirassismus und der Diskurs über „Islamophobie“ (2,00 €)

Die Ausgaben der Hamburger Skripte (außer Sonderbänden) können kostenfrei von unserer Website herunter geladen werden.