

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Herbert Schui, Dr. Barbara Höll, Ulla Lötzer, Dr. Axel Troost, Sabine Zimmermann, Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Initiative Frankreichs aufgreifen – EADS durch Kapitalerhöhung stärken und staatliche Sperrminorität sicherstellen**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die Initiative des französischen Staates aufzugreifen und eine öffentliche Kapitalerhöhung beim Airbus-Mutterkonzern EADS durchzuführen. Wie von französischer Seite vorgeschlagen, soll der Aktionärsakt geändert und die Übertragung öffentlicher Stimmrechte an Privatkonzerne beendet werden. Dadurch ist eine wirksame öffentliche Sperrminorität zu institutionalisieren. Diese soll dazu genutzt werden, das gesamte Kürzungsprogramm „Power 8“ auf den Prüfstand zu stellen und insbesondere Werksverkäufe zu verhindern, Waffenexporte an kriegführende Staaten und in Krisengebiete zu unterbinden und die Rüstungssparte auf sinnvolle zivile Produktion umzustellen (Rüstungskonversionsprogramm).

Berlin, den 18. September 2007

**Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion**

#### **Begründung**

Die Situation bei Airbus entbehrt nicht einer „gewissen Schizophrenie“, stellt Betriebsrat Horst Niehus zu Recht fest. Über 600 Flugzeuge werden 2007 verkauft, die Kapazitäten sind für sieben Jahre ausgelastet. Dennoch sollen mit dem Kürzungsprogramm „Power 8“ 10 000 Stellen gestrichen, zudem sieben Werke ganz oder teilweise verkauft werden.

Dies geschieht auf unseriöser Grundlage. Auch knapp ein Jahr nach der Ankündigung von „Power 8“ ist das Management nicht in der Lage, Details vorzulegen. Die Einschätzung von Ministerpräsident Günther H. Oettinger vom März 2007 bleibt richtig: „Die EADS-Spitze hat bislang keine plausiblen betriebswirtschaftlichen Gründe für einen Verkauf des Werkes Laupheim genannt.“

Zu Recht leisten die Belegschaften mit Arbeitsniederlegungen und Protesten europaweit Widerstand. Viele Verantwortliche aus den Fraktionen SPD und

CDU/CSU haben den Belegschaften Unterstützung versprochen, so etwa Ministerpräsident Christian Wulff, „mit allen Möglichkeiten, die wir haben“. „Wenn die Politik das getan hätte, dann wäre es nicht zu einem so massiven Stellenabbau gekommen“, kommentierte Peter Scherrer (Europäischer Metallgewerkschaftsbund) die Bilanz. Jutta Blankau (IG Metall) verlangte eine „aktivere Rolle der Politik“. Die Koalition aus den Fraktionen CDU/CSU und SPD bekennt sich in ihrem Antrag (Bundestagsdrucksache 16/5908) allerdings ausdrücklich zu „Power 8“.

Die Umsetzung des Kürzungsprogramms samt geplantem Verkauf von Werken gefährdet Unternehmen und Belegschaft. Es droht eine Verschärfung der gravierenden Probleme bei Airbus: Die Abarbeitung des Produktionsrückstands wird erschwert und Know-how ausgegliedert. Mitbestimmungsrechte der Belegschaft werden geschwächt, obwohl sie notwendig sind, schon um das fehleranfällige Management zu kontrollieren.

Airbus-Chef Thomas Enders forderte bereits Zulieferer auf, verstärkt in der Dollar-Region zu investieren. Airbus soll vom Flugzeugproduzenten zum Endmonteur geschrumpft werden. Vorbild dabei ist Boeing. Der amerikanische Konzern, der beim Modell 787 nur noch 40 Prozent der Wertschöpfung selbst leistet, ist gerade gezwungen, mit Notfallteams erheblichen Abstimmungsproblemen mit Zulieferern zu begegnen. Amerikanische Luftfahrtanalysten warnen den Konzern vor dem Verlust von Know-how. Die ausgeprägte Fertigungstiefe gehört zu den Stärken von Airbus. Mit Währungsschwankungen konnte das Unternehmen in der Vergangenheit sehr gut umgehen. Dies galt auch für Zeiten der Dollarschwäche.

Weitgehend unbestritten ist, dass Managementversagen für die A380-Krise verantwortlich ist. Die Konzernspitze war durch interne Machtkämpfe weitgehend gelähmt, Warnungen aus der Belegschaft wurden lange ignoriert. Allerdings fanden laut „La Tribune“ im März 2006 85 Prozent der 800 Führungskräfte die Zeit, EADS-Anteile und Aktienoptionen in Millionenhöhe zu verkaufen, noch bevor die Lieferschwierigkeiten publik wurden. Notwendig ist gestärkte öffentliche Kontrolle und Mitbestimmung der Belegschaft. Die Abschaffung der Doppelspitze greift viel zu kurz, Werksverkäufe beschneiden Mitbestimmungsrechte sogar noch weiter.

Kürzungen bei der Belegschaft und Werksverkäufe sind eine ungeeignete Antwort auf den erheblichen Kapitalbedarf, der für die Entwicklung des A350 XWB und des A320-Nachfolgers in den folgenden Jahren, vor allem ab 2009, bestehen wird. Dies gilt im Besonderen für die Entwicklung neuer Werkstoffe, deren Bedeutung „jenseits des Atlantiks schneller erkannt“ wurde, wie der Parlamentarische Staatssekretär Peter Hintze feststellte. Dies ist einer der Gründe für den fünfjährigen Rückstand auf das Modell Boeing 787. Ein weiterer Grund sind unzureichende Entwicklungskapazitäten. Die parallele Entwicklung der Modelle A380 und A350 war nicht zu bewältigen.

Notwendig ist eine öffentliche Kapitalerhöhung in ausreichender Höhe, um die Entwicklung des A350 XWB und des A320-Nachfolgers aus eigener Kraft sicherzustellen und die verbundenen Risiken zu tragen. Damit würde der finanzielle Druck, Werke zu verkaufen und Funktionen auszulagern entfallen.

Anteilseigner DaimlerChrysler, hat, mit den Worten von Ministerpräsident Christian Wulff, Airbus „nicht sonderlich konsequent gefördert“. In den letzten Jahren wurden Milliardenbeträge als Dividenden ausgezahlt. Auch während der A380-Krise setzte sich DaimlerChrysler gegen den Widerstand der französischen Regierung dafür ein, den Gewinn vollständig auszuschütten. DaimlerChrysler will perspektivisch aus dem Konzern aussteigen.

Der Wirtschaftsausschuss des französischen Senats hat die Situation beim Airbus-Mutterkonzern EADS in einem Bericht gründlich untersucht. Er hält es für

„unverständlich, dass der Staat von der Kontrolle über Grundsatzentscheidungen des Konzerns größtenteils ausgeschlossen ist“. Hintergrund ist der Aktionärspakt, in dem den privaten Konzernen Lagardère und DaimlerChrysler die alleinige Kontrolle über EADS übertragen wird, obwohl bedeutende Staatsanteile bestehen. Der französische Senatsausschuss stellt ein „paradoxes Ungleichgewicht zwischen dem deutschen und dem französischen Staat“ fest und folgert: „Eine deutsche Staatsbeteiligung erscheint geboten.“ Ziel soll dabei sein, dass die Staaten ein Veto-Recht für strategische Entscheidungen des Unternehmens erhalten, so das Dokument. Ein solches Veto-Recht müsste also deutlich über das hinausgehen, was bisher in Regierungskreisen unter dem Stichwort „Goldene Aktie“ diskutiert worden ist. In letzter Zeit haben staatliche Investoren aus Dubai und Russland nennenswerte Anteile erworben, nicht jedoch der deutsche Staat.

Während der französische Staatspräsident Nicolas Sarkozy angekündigt hat, sich für den Erhalt des Airbus-Werkes in Méaulte, notfalls mit öffentlichen Mitteln, starkmachen zu wollen, sind entsprechende Initiativen der Bundesregierung für die Werke Augsburg, Laupheim, Nordenham und Varel ausgeblieben. Hier ist die Möglichkeit, die vom Bundesminister der Finanzen Peer Steinbrück geforderte „aktive Industriepolitik“ auch wirklich zu betreiben. Kürzlich schloss der Bundesminister der Finanzen staatliche Sperrminoritäten nicht aus. Die betroffenen Ministerpräsidenten Christian Wulff, Ole von Beust und Günther Oettinger hatten eine Staatsbeteiligung ebenfalls nicht ausschließen wollen, als DaimlerChrysler 2006 den Verkauf von 7,5 Prozent der Anteile ankündigte. Christian Wulff kommentierte: „Die tolle Privatwirtschaft und die doofen Politiker mit ihren Staatsbeteiligungen – das ist nun wirklich ein Verständnis aus dem Lehrbuch der Volkswirtschaft. Aber die Realität sieht anders aus.“

Eine verstärkte öffentliche Kontrolle ist auch deshalb notwendig, weil EADS sich zunehmend auf den Waffenexport an kriegführende Staaten, wie die USA, orientiert.

