

Antrag

der Abgeordneten Dr. Herbert Schui, Dr. Barbara Höll, Werner Dreibus, Dr. Diether Dehm, Kornelia Möller, Lutz Heilmann, Inge Höger, Dr. Axel Troost, Sabine Zimmermann, Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und der Fraktion DIE LINKE.

Arbeitsplatzabbau bei Airbus verhindern – Staatliche Sperrminorität bei EADS herstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, gemeinsam mit anderen europäischen Regierungen eine staatliche Sperrminorität bei EADS zu erlangen. Als ersten Schritt soll der deutsche Staat die Anteile in Höhe von 7,5 Prozent übernehmen, die DaimlerChrysler abstoßen möchte. Zudem muss der so genannte Aktionärs пакт verändert werden, wie dies in der französischen Regierung diskutiert wird. Der Zustand, dass die öffentlichen Anteilseigner ihr Stimmrecht den privaten Konzernen Lagardère und DaimlerChrysler übertragen, muss beendet werden. Schon jetzt muss die Bundesregierung die weit reichenden staatlichen Einflussmöglichkeiten nutzen, um den drohenden Kahl-schlag zulasten der Beschäftigten bei Airbus zu verhindern. Der politische Einfluss bei EADS muss auch genutzt werden, um die notwendige Rüstungs-konversions- und Klimaschutzpolitik umzusetzen. Besondere Anstrengungen sind erforderlich, damit die Zahl qualifizierter Arbeitsplätze dadurch nicht sinkt, sondern steigt.

Berlin, den 30. Januar 2007

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

Begründung

Ohne staatliche Unterstützung hätte es Airbus nicht gegeben. Die privaten Anteilseigner Lagardère und DaimlerChrysler sind dabei, ihre EADS-Anteile zu verringern. Die Bundesregierung ist mit dem Versuch gescheitert, für die frei-werdenden EADS-Anteile einen privaten deutschen Investor zu finden. Sie strebt jetzt eine Übergangslösung an, bei der öffentliche Institutionen das Kurs- risiko mittragen, das Stimmrecht jedoch DaimlerChrysler überlassen. Private Investoren sind offensichtlich nicht in der Lage oder gewillt, die notwendigen langfristigen Investitionen aufzubringen. Für die Entwicklung und Fertigung zukünftiger Airbus-Modelle besteht ein hoher Kapitalbedarf, für den Finanz- vorstand Ring eine Kapitalerhöhung erwägt. Frankreich und Spanien haben Interesse bekundet, ihre Anteile an EADS zu erhöhen. Mit den öffentlichen Investitionen muss öffentliche Kontrolle einhergehen.

Airbus befindet sich in einer Krise, die nicht durch fehlende Nachfrage oder hohe Fertigungskosten, sondern durch Managementversagen verursacht wurde. Die Unternehmensleitung nimmt die Krise zum Anlass, um ein radikales Kürzungsprogramm zulasten der Belegschaften durchzusetzen. Dabei wird ignoriert, dass die Zahl der Beschäftigten je ausgeliefertem Flugzeug seit Jahren sinkt. Bei Airbus lag sie 2006 mit knapp 130 noch niedriger als bei Boeing. Internationale Produktionsstrukturen sind branchenüblich: Boeing lässt routinemäßig Bauteile aus Japan einfliegen. Kürzungen bei der Belegschaft und Auslagerung von Funktionen gefährden die Qualität von Airbus-Flugzeugen. Der Staat muss daher seine Einflussmöglichkeiten als Großabnehmer, Kreditgeber, Anteilseigner, Förderer von Forschung und Entwicklung und als Bereitsteller von öffentlicher Infrastruktur nutzen, um die Kahlschlagpolitik bei Airbus zu verhindern.