

Rede am 20.6.2010, Teufelsbrück

Helene Hohmeier  
Friedensinitiative der NaturFreunde Hamburg

Liebe **Friedensfreundinnen**, liebe **Friedensfreunde**,

gegenüber auf der anderen Elbseite in **Finkenwerder** befindet sich das **Airbus-Werk**, die Hamburger Dependence **des größten europäischen Luft-, Raumfahrt- und Rüstungskonzerns EADS**, nach dem US-Konzern Boeing die **Nummer Zwei** in dieser Branche. Von dem soll jetzt die Rede sein.

Im ersten Teil dieses Beitrags stütze ich mich auf die Reden, die Horst Bethge, Peter Schenzer und Wolfgang Kirstein in den letzten Jahren an dieser Stelle gehalten haben. Im zweiten Teil werde ich dann auf die aktuellen Entwicklungen eingehen.

Dieser Konzern ist ein typisches Beispiel für **einen Global Player** im militärisch-industriellen-Komplex, der ganze Regionen wie die **Stadt Hamburg** fest im Griff hat, wenn es darum geht, gegen die US-Konkurrenz die Weltmarktführerschaft zu erringen. Immer wieder wird die **Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen** bemüht und ein gnadenloser Standortwettbewerb angeheizt, um die lokalen politischen Instanzen zur Zahlung von Subventionen aus Steuermitteln zu nötigen. Ein Paradebeispiel dafür haben wir alle erlebt: Die Werkserweiterung nebst Startbahnverlängerung für den Airbus A 380, die fast ein Jahrzehnt lang die Hamburger Politik im Atem gehalten und eine ganze Region umgekrempelt hat:

- Das nach EU-Recht geschützte Süßwasserwatt **Mühlenberger Loch** wurde **zugeschüttet**, die Existenzen von Obstbauern vernichtet.
- Mehr als **700 Millionen Euro** aus der Hamburger Staatskasse wurden Airbus für den Werksausbau **geschenkt**, Geld der immer wieder beschworenen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.
- Im Kampf der Produktionsstandorte griff der Senat dann noch einmal großzügig in die Steuerkasse, als der deutsche Großaktionär Daimler einen Teil seiner EADS-Aktien verkaufen wollte und das deutsch-französische Gleichgewicht im Konzern in Gefahr schien. Um das zu retten, schmiedeten Senat und Bundesregierung ein deutsches Konsortium aus Banken und Bundesländern, das die Aktien von Daimler aufkaufte, die Stimmrechte aber weiterhin Daimler überließ. Die Stadt Hamburg übernahm ein Zehntel des Daimler-Pakets – 0,75 % der EADS-Aktien, und Hamburgs Anteil stieg auf 2,7 %. Das kostete die Stadt – mal eben – 155 Millionen Euro.
- **Alle Bürgermeister und Wirtschaftssenatoren** der letzten Jahre – die der SPD wie die der CDU – traten als **Lobby von EADS** auf. **Der Global Player EADS bestimmte die Regional- und Industriepolitik, nicht Senat und Bürgerschaft.**
- Und alles wegen des **wagen Versprechens** des EADS-Managements, dass **4.000 neue Arbeitsplätze** geschaffen würden.

Dabei war Airbus nicht einmal bereit, der Kirchengemeinde Neuenfelde im Gegenzug zum Verkauf eines Sperrgrundstücks für die Startbahnverlängerung vertraglich die Schaffung von einhundert zusätzlichen Arbeitsplätzen zuzusagen.

Dabei wird in Hamburg – von der Airbus-Werksleitung über den Senat bis zur IG Metall – gern so getan, als ob das Werk in Finkenwerder **nur für zivile Produkte** da sei und rein gar **nichts mit Rüstungsproduktion** zu tun habe. Doch EADS **entwickelt und produziert** über **alle Standorte** in Europa verteilt die **Kriegstechnik**, die EU wie Bundesregierung glauben, haben zu müssen, um sich – zumindest mittelfristig – bei weltweiten Militärinterventionen **von den rüstungstechnisch überlegenen USA unabhängig** zu machen:

- Den **Eurofighter**, dessen Konzept noch aus der Zeit des Kalten Krieges stammt, der aber immer noch Profit sichert;
- die **Kampf- und Transporthubschrauber**;
- die Hälfte der Satelliten des **Navigationssystems Galileo**, der europäischen Konkurrenz zum GPS der USA, das ursprünglich rein zivil sein sollte, jetzt aber nach dem Motto, wenn wir das schon

mal haben, auch für Operationen im Rahmen der Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik zur Verfügung stehen soll, wie das EU-Parlament beschlossen hat;

- als neues Projekt ein unbemanntes Flugzeug, **die Drohne TALARION**, die der US-Drohne Predator B überlegen sein soll. Interesse daran haben Deutschland, Frankreich und Spanien. Erstflug könnte 2013 sein, Auslieferung ab 2015.
- und schließlich auch den **Military-Airbus A 400 M** zum Transport von Schützenpanzern, Truppen und Material direkt in die Kampfzone.

Und: Die **Systemführerschaft für den A 400 M liegt in Hamburg-Finkenwerder**. Hier arbeiten 90 Ingenieure seit Jahren am Konzept und den Handbüchern. Und: Diese Flugzeuge braucht die **Bundeswehr** ganz dringend, um für ihre Transporte nach Afghanistan und an **andere Einsatzorte**, wie zuletzt den Kongo, **unabhängig** von den Antonows der russisch-ukrainischen Charterfirma Ruslan oder dem Wohlwollen der US-Airforce **zu werden**. Deshalb hat sie **60 Stück bestellt, für 9,2 Mrd. Euro**.

Zum Vergleich: **Dafür könnten 6.571 Kindergärten á vier Gruppen neu gebaut werden**.

Aber: Die Bundesluftwaffe wird sich wohl noch eine Weile gedulden müssen:

Die für das Jahr 2009 vorgesehene Auslieferung der ersten Maschine hat nicht stattgefunden, weil es technische Probleme gab.

Eigentlich hätte **die europäische Rüstungsagentur**, die 2002 den Auftrag im Namen der Bestellnationen abgeschlossen hatte, zum 1. April 2009 den Vertrag **wegen Nichterfüllung** durch **EADS kündigen und die 5,7 Mrd. Euro Entwicklungskostenvorschuss zurückverlangen können**. Aber so geht man doch nicht mit einem Global Player um.

EADS wollte aus diesem Vertrag heraus, weil er einen Festpreis vorsieht und nicht, das sonst im Rüstungssektor übliche Verfahren: Der Auftraggeber zahlt dem Hersteller alle Kosten plus einen "angemessenen" Gewinn. Und das von einem europäischen Konsortium entwickelte Triebwerk wollen sie nicht mehr, weil's da die Probleme gibt, und weil sie einen Sündenbock brauchen. Dabei hat EADS 2002 genau diese Bedingungen angeboten: Festpreis und europäisches Triebwerk – nicht aus Kulanz gegenüber den Rüstungsministern, sondern, weil es mit der russisch-ukrainischen Antonow 70 ein technisch und preislich interessantes Konkurrenzangebot gab.

Im Januar dieses Jahres hat man sich nun darauf geeinigt, dass Deutschland **statt der 60** Flugzeuge, **nur 40** für den vereinbarten Festpreis erhält, die zusätzlichen 20 Transporter müssen später extra bezahlt werden.

Und obwohl die Bestellnationen **3,5 Milliarden Euro nachschießen** und allein Deutschland **auf 400 Millionen Euro** Schadensersatzzahlungen **verzichtet**, bleibt eine Finanzierungslücke.

In der Sendung „Streitkräfte und Strategien“ von NDR-Info vom Juni 2010 hat der haushaltspolitische Sprecher der Grünen-Bundestagsfraktion **Alexander Bonde** der Bundesregierung vorgeworfen, ausschließlich nach wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten gehandelt zu haben – Zitat:

*„Das Kernproblem, was wir erleben, ist, dass es sich um eine rein industriepolitische Entscheidung handelt, wo einem deutlich wird, dass es zum Schluss eigentlich gar nicht um die Frage ging, was braucht die Bundeswehr für ein Gerät, in welchen Szenarien, für welche Einsatzmöglichkeiten, sondern eigentlich um eine **Industrieförderung für eine Firma**. Und das ist weder **die Aufgabe der Bundeswehr**, noch des **Bundshaushaltes** an dieser Stelle, so eine Förderung durch die Hintertür zu machen.“*

Als der Streit im Laufe des Jahres 2009 eskalierte, beauftragten die Besteller-Nationen die **Wirtschaftsprüfer** von Price Waterhouse Coopers, zu untersuchen, wie die Verzögerungen zustande gekommen waren und wie hoch die Mehrkosten sein würden.

Die aus dem Gutachten öffentlich bekannten Details sind: **Fehler im Management und fehlendes**

## **Controlling, das ist eigentlich tödlich für ein Projekt derartiger Größe.**

Aber keine Seite wollte das Projekt beerdigen. Einerseits meinen die Nationen dringend ein Flugzeug mit den Fähigkeiten des A400M zu brauchen; und **andererseits hätte man den europäischen Vorzeigekonzern EADS stark beschädigt** – der A400M war, man kennt den Begriff von kriselnden Banken, „too big to fail“

Geld für Rüstungsprojekte zu bekommen ist als kein Problem.  
Arbeiten wir gemeinsam daran dass die Akzeptanz dafür sinkt!