

Symptom Airbus

Beigesteuert von Jürgen Scheffler
Freitag, 2. März 2007

Europas

technologisches Prunkstück steckt tief in der Krise. Der ehemals so strahlende Flugzeughersteller Airbus scheint ins Trudeln geraten, ohne dass die Steuerleute offenbar auch nur die Idee eines Planes hätten, wie man da wieder heraus kommen könnte. Dabei hatte man es bereits weit gebracht - dem ewigen Branchenprimus Boeing standen die Schweißperlen bereits auf der Stirn - mit der vom Markt begeistert angenommenen Vorstellung des A380 war für Boeing die Gefahr, demnächst ein Dauerabo für nur Platz 2 unter den Großflugzeugherstellern gewonnen zu haben, bereits mit Händen zu greifen. Doch Hochmut (wie hier zu lesen) kommt vor dem Fall. Der frenetisch gefeierte Erstflug ist grad einmal gut anderthalb Jahre her - länger braucht es anscheinend nicht, ein Prunkstück in einen maroden Sanierungskandidaten zu verwandeln. Was ist geschehen?

Nun

- zunächst einmal wagte man viel bei Airbus, sehr viel. Ermutigt durch das Vertrauen in die gewachsene eigene technische Kompetenz und durch den anhaltenden Erfolg der eigenen fortschrittlichen Flugzeugfamilie gegenüber dem Erzkonkurrenten Boeing wagte man den Angriff auf dessen "Eingemachtes". Bisher nämlich konnte sich Boeing stets auf seinen Langstrecken-Großraum-Saurier B747 zurückziehen, wenn es am Markt mal eng wurde. Das bedeutet: mit den in diesem Monopol-Segment (ein Flugzeug dieser Klasse wird weltweit ausschließlich von Boeing angeboten - und das seit 40 Jahren) sprudelnden satten Gewinnen kann Boeing weniger überzeugende Bestandteile seiner Produktpalette "quersubventionieren". Ärgerlich für Airbus - denn einem so gestalteten Preisdruck hatte man nichts entgegenzusetzen, außer regelmäßig eingeführten Bilanzzahlen - was bekanntlich der hier besonders wichtigen Kapitalakquise nicht sonderlich dienlich ist.

Und

das sollte der A380 nun ändern - und zwar im Eiltempo. Im April 2005 hob der Prototyp zu seinem Jungfernflug ab und weltweit wurde der Anbruch einer neuen Luftfahrt-Ära gefeiert - außerdem bei Boeing, wo rund 170 Bestellungen für den größten, modernsten und wirtschaftlicheren A380 tiefe Sorgenfalten auf der Stirn hinterlassen mussten. Gut 12 Mrd. € Entwicklungskosten hatte das Projekt zwar verschlungen, doch würde auch diese Summe sich bei weiter anhaltender Airbus-Manie locker rasch wieder einspielen.

Querelen

gab indes mit dem britischen Airbus-Miteigener BAE - die Briten kochen bekanntlich ja gerne ihr eigenes und nicht immer durchsichtiges Süppchen. Lange rang man um den Preis des Ausstiegs - ein Ringen in dessen Verlauf sich die Top-Analysten der Welt die Klinke nur so in die Hand gaben und - und daran sollte man sich unbedingt erinnern - jede Menge unverlangter, kostenloser Ratschläge in die Welt setzten. Airbus müsste unbedingt Teilfertigung in Niedriglohnländern auszulagern, Werke in Hochlohnländern zu schließen, die gesamte Einkaufs- und Beschaffungsstruktur reorganisieren und wegen nationaler Eifersüchteleien geschaffene Doppelstrukturen beseitigen sowie den - von dieser Seite stets als Inkarnation des Leibhaftigen gebrandmarkten -

Staatseinfluss zur $\frac{1}{4}$ ckdr $\frac{1}{4}$ ngen.

Daneben

stellte sich ein bedenklicher Verschleiss an Spitzenmanagern ein, was das Unternehmen wenigstens zum Dauergast in den Schlagzeilen machte - in munterer Folge rochierten irgendwelche Leute aus den politischen und wirtschaftlichen Top-Strukturen der beteiligten L $\frac{1}{4}$ nder durch das Unternehmen wie einst Fahrensleut durch Reichsst $\frac{1}{4}$ ndte. Was sich aber derweil schon seit L $\frac{1}{4}$ ngerem und das in weitgehend ungest $\frac{1}{4}$ rter Ruhe vollzog, war hinter den Kulissen die Metamorphose vom beh $\frac{1}{4}$ rbigen staatsnahen Unternehmen zum angeblich so agilen und profitableren Unternehmen neu-kapitalistischer Machart - die Devise: alles was nicht direkt die Hausmacht irgendeines Managers betrifft, l $\frac{1}{4}$ sst sich "outsourcen", nat $\frac{1}{4}$ rlich mit dem Ziel, die Kosten deutlich zu senken.

Mit

dieser Art Unternehmenspolitik l $\frac{1}{4}$ sst sich vielleicht Billigramsch noch billiger herstellen - im Bereich hochkomplexer Systeme mit

bisweilen jahrzehntelangen Entwicklungs- und Produktionszyklen greift die neo-kapitalistische Kurzfrist-Denke voll ins Leere oder auch in Schlimmeres... Schon die ersten sich abzeichnenden Lieferprobleme deuteten an, dass es im industriellen Unterbau des strahlenden Unternehmens gewaltig knirscht - er herrschte und herrscht Mangel an qualifiziertem Personal und auch die Dienstleister k $\frac{1}{4}$ nnen sich solches nicht aus den Rippen schneiden.

Man

kann immer nur auf jenes Personal zur $\frac{1}{4}$ ckgreifen, dass man sich zuvor mit einer ebenso zielgerichteten wie kontinuierlich konstruktiven Personalpolitik geschaffen hat. Anscheinend haben Manager verlernt, dass Umstrukturierung und Umorganisation in Unternehmen stets mit einem Absinken des Leistungs- und Effizienzniveaus sowie mit einer nachhaltigen Verst $\frac{1}{4}$ rung des Personal einhergehen - da mag die neoliberale Rechnung bei der M $\frac{1}{4}$ llentsorgung vielleicht noch so eben aufgehen - Hochtechnologie aber erfordert verl $\frac{1}{4}$ ssliche und stabile Strukturen, will man nicht das Risiko eines un $\frac{1}{4}$ bersehbaren Debakels eingehen, und dieser Umstand sollte eigentlich selbst Share-Holder interessieren - deren Repr $\frac{1}{4}$ sentant bei Airbus derzeit $\frac{1}{4}$ brigens Tom Enders ist.

Genau

einem solchen Debakel sieht Airbus sich ausgesetzt - nur anderthalb Jahre freie Hand f $\frac{1}{4}$ r das Nietentum in Nadelstreifen gen $\frac{1}{4}$ gten, um dieses technologisch hoch leistungsf $\frac{1}{4}$ hige Unternehmen so gut wie an die Wand zu fahren. Und so ergibt sich eine Situation, die sich in keinem Wirtschaftslehrbuch f $\frac{1}{4}$ r Elite-Manager finden wird und die auch jeder Form von Vernunft in einer Weise Hohn spricht, wie es blanker nicht mehr geht.

Airbus

hockt auf prallen Auftragsb $\frac{1}{4}$ chern von $\frac{1}{4}$ ber 2.000 Flugzeugen - aber selbst nach inzwischen $\frac{1}{4}$ ber einem Jahr Krisenmanagement ist der A380 keineswegs in trocknen T $\frac{1}{4}$ chern sondern die Erstauslieferung scheint sich eher zu einer Art "Unendliche Geschichte" zu verstetigen - und immer noch schenken Manager ihren Kennzahlen und dem sonstigen Neu-Kapitalistischen Schwachsinn mehr Aufmerksamkeit als der Realit $\frac{1}{4}$ t. Sie haben nicht verstanden - und hier bleibt als Ursache fast noch nur Bl $\frac{1}{4}$ dheit oder

Sabotage - wenn der A380 floppt, kann man das Unternehmen Airbus einäschern - denn das wird es dann gewesen sein. Dies dürfte zwar Stirnpartie der Boeing-Manager wieder etwas glätten - aber es nutzt uns hier im "alten Europa" wenig.

Wer

bei einer solchen Auftragslage mit den dazugehörigen Lieferverpflichtungen - von denen insbesondere die A380 Pleite wohl einem geradezu idiotischen Sparwahn nach dem Motto: "Wir sparen - koste es was es wolle..." geschuldet ist, sein Heil immer noch weiter in Werksschließungen und weiteren Entlassungen sucht, dem ist definitiv nicht mehr zu helfen.

Man

wird letztlich nur einen Beweis antreten können - und zwar den, dass es einem unfähigen oder wer weiß, vielleicht ja auch ... vornehm ausgedrückt ... einem in verdeckten Interessenkonflikten gefangenem... Management jederzeit möglich ist, ein leistungsstarkes Unternehmen im Zeitraffertempo zu ruinieren.

Die

heute überall erhältlichen Zutaten dafür: Sparprogramme, Umorganisation, sogenannte "strategische" Allianzen und wenn dies alles nicht hilft - externe Berater! Und wenn die es dann immer noch nicht gerichtet haben (was selten vorkommt) - ja dann muss man halt die Politik zu Hilfe holen - spätestens dann klappt es. Genau in dieses Stadium trat man neulich bei Airbus neulich ein. Airbus muss doch kaputt zu kriegen sein... und wenn jetzt die bösen Gewerkschaften auch noch streiken, kriegt man sogar noch den Schuldigen, den unsere gekauften Medien hernach 24 Stunden 7 Tage die Woche anprangern können, auch noch frei Haus geliefert - es geht halt nichts über kooperative Gewerkschaften...

Der

Sinn des Streiks scheint indes überdenkenswert - denn es erhebt sich die Frage, ob er im Falle großer oder gar internationaler Konzerne noch Nutzen bietet. Im globalen Raubtier-Wettbewerb wird nämlich aus dem Streik des einen das Geschäft des Anderen. Wie man in England längst weiß, ist die traditionelle Gewerkschaftswaffe stumpf geworden - Gewerkschaften müssen zwar aufgrund ihrer Tradition die richtigen Wege hier und da noch erkennen - aber sie vermögen solche immer weniger durchzusetzen.

Gewerkschaften

sind Interessenvertreter der Arbeitnehmer - doch wenn die Gesellschaft ein derartiges Ungleichgewicht zugunsten der Arbeitgeber und irgendwelcher sonstigen Schranken duldet, ist auch eine Gewerkschaft mit ihrem "Latein am Ende", wie man das so treffend nennt. Gewerkschaften sind eben nur einer der Akteure im Wirtschaftssystem - wichtig schon, aber bei weitem nicht Alles und schon gar nicht die gesamte Gesellschaft.

So

haben Streiks und Demonstrationen der Gewerkschaften - die es derzeit durchaus zahlreich und nicht nur auf dem Airbus-Sektor gibt - vor allem die Nebenfunktion, auch die "Nicht-Gewerkschaftler" wach zu rütteln. Kein nicht zu den bereits gekürzten Eliten

zählender Mensch in diesen Landen kann den Ängst eingeleiteten Fortgang der Ereignisse wünschen - für seines Gleichen nicht - und auch für die Gesellschaft nicht.

Die Bequemlichkeit des Beischlafs mit der Macht ist vorbei. "Cui bono" wird die Devise der Zukunft und damit das Scheidewasser zwischen Unrat und Brauchbarem werden, ja sogar werden müssen, wenn man diese fatale Entwicklung aufhalten und umkehren will. Und dabei macht "Cui bono" keineswegs halt vor solchen Leuten aus den vermeintlich eigenen Reihen, die ehrenwerte Ziele zwar lautstark vor sich her tragen, aber realiter doch immer nur die eigenen verfolgen. Solche Leute gehen eigentlich nirgendwo hin - nicht ins Gefängnis, aber auch nicht an die Machtschaltstellen der Gesellschaft. Und für die meisten unter ihnen wäre genau dies auch die angemessene und ebenso gerechte wie harte Strafe. Sollen sie doch mit ihrem Dünkel und Elitentum fortan für sich selber werkeln...

Würde dieses Prinzip greifen, ständen uns ganz konkret fast leere Häuser in Berlin - oder teilweise auch in Brüssel bevor. Doch diese - da sie nun mal da sind - sollten sich auch wieder füllen lassen. Lasst uns einfach unsere Eliten "abwählen", weil sie inzwischen kaum mehr als nur "Mist" produzieren. Und dies tut dieser - geradezu lächerlicherweise auch noch zum Großverdiener-Stand aufgestiegene - Personenkreis derzeit auf nahezu jedem gesellschaftlich relevanten Gebiet von der Gesundheitsreform bis zu Airbus.

Ziel kann nur sein: Arbeit von Menschen verdient Anerkennung - über das Ausmaß dieser Anerkennung, das z.B. die Klientelgänger in der Union in Wahrheit zu gewahren bereit ist, informiert uns die Haltung dieser Leute zu den einsehbar notwendigen und richtigen Thema Mindestlohn in Deutschland. Ihr als Ablenkungsmanöver kreierter Kombilohn ist eine wertlose und vor allem für die nicht Super-Reichen der Gesellschaft neuerlich nachteilige Schimäre - es werden nicht mehr Arbeitsplätze geschaffen, sondern ehedem einkommliche umgewandelt in prekäre. Nichts als nur das kann die Folge sein...

Aber: Dies trifft nicht jene, die heute schon nichts mehr haben - sondern jene, die heute noch glauben, sie müssten CDU wählen, weil sie - wenigstens entfernt - dazu gehen würden. CogitoSum ist nicht parteilich - aber auch wir können uns der Diagnose nicht entziehen, dass es derzeit die Union ist, die auf nahezu allen Gebieten, gesellschaftsunverträgliche oder gar gesellschaftsschädliche Lösungen propagiert und verfolgt. Dies ist sie aber vielleicht auch - und das sei betont - nur, weil die FDP und auch die Grünen - derzeit nicht so die Rolle in der Politik spielen - d.h. es bringt den Feudalherren von Morgen im Moment nicht so viel, sich diese Leute zu "kaufen".

Und mögen uns die Medien noch so viel "Ablenkung" präsentieren - sei es die Meinungsfreiheit des Kriminellen Klar oder das tragische Schicksal des Mita - hinter den Kulissen schreitet beständig nur eines voran - der Umbau unserer Gesellschaft zu

einem rückwärtsgerichtetem mittelalterlichen Feudalsystem.
Den Ursachen dieser Bauaktivitäten gilt es auf die Spur zu kommen - und diese Ursachen gilt es, unnachsichtig zu beseitigen.
Jeder der an diesem Umbau aktiv (ohne jede Beachtung irgendwelcher Sonntagsreden...) mitwirkt, ist mithin mit Skepsis zu betrachten.

Spätestens

da ist dann selbst die Linkspartei keineswegs aus dem Schneider. Denn der schon lange tote Marx kann auch nicht schaffen, was die derzeit Lebenden nicht auf die Reihe kriegen. Und schon gar nicht irgendwelche Professoren oder sonstwer aus dem Elitenkreis. Schaffen müssen dies allein die verantwortungsbewusstesten Bürger dieses Landes - und erst dann werden derart haarsträubende Vorgänge wie derzeit bei Airbus auch wieder mehr zu den Ausnahmen statt zur Regel zählen...

ARTIKELELENDE

Ä

CogitoSum

- Beitragskritik: {mos_sb_discuss:12}

Technologie

- Grundlagen {mos_sb_discuss:51}

Gesellschaft

- Wirtschaft: {mos_sb_discuss:29}

Ä