

Airbus: Belegschaftsabwurf ohne Fallschirm?

Bruno Tesch, Infomail 1111, 16. Juli 2020

Die Entlassungs-Pandemie beginnt sich auszubreiten. Nach der Lufthansa ist ein weiteres großes Unternehmen ins Trudeln geraten. Die Geschäftsführung von Airbus SE, einem Konzern, der neben Luft- und Raumfahrt auch von Rüstungsgeschäften lebt, hat die Streichung von 15.000 der insgesamt rund 133.000 Stellen verkündet. Airbus unterhält 70 Standorte in Europa sowie weitere Vertretungen auf anderen Kontinenten. In Deutschland würde dies den Abbau von mehr als 5.000 Arbeitsplätzen bedeuten. Betroffen sind natürlich nicht nur die Belegschaften der einzelnen Standorte, sondern auch etliche Tochtergesellschaften und Zulieferbetriebe.

Erste Proteste

Man hatte die Öffnung der Schublade, in der die Entlassungspläne schon länger lagen, mit der Lähmung durch das Covid-19-Virus und in einer traditionellen Ferienzeit clever getimt. Dennoch hat sich Widerstand geregt. Der Unmut unter den Belegschaften in den hauptsächlich norddeutschen Standorten Hamburg, Bremen, Nordenham und Varel hat dazu geführt, dass Betriebstat und IG Metall Küste am 8. Juli 2020 einen koordinierten Aktionstag durchführten. Der Schwerpunkt lag in Bremen, das mit der Androhung des Wegfalls von mindestens 600, wahrscheinlich aber bis zu 1.000 Jobs, am heftigsten betroffen sein wird. Demnach würde dort jeder fünfte Job in den nächsten zwei Jahren wegrationalisiert.

Vor der Airbus-Verwaltung in Bremen protestierten 1.000 Beschäftigte lautstark gegen die Konzernpläne. Für den Stadtstaat Bremen, ohnehin eines der Armenhäuser der Republik,

käme die möglicherweise gänzliche Schließung des Werks einem weiteren infrastrukturellen und sozialen Luftröhrenstau gleich. Anderswo, wie in Hamburg-Finkenwerder, fiel der Protest um einiges gemächlicher aus. Hier hatten sich vor dem Werksgelände gerade einmal 100 Leute mit Abstand aufgestellt. Dennoch ist dieses gemeinsame Vorgehen als Zeichen zu werten, dass die Bereitschaft besteht, die Angriffe der Unternehmensleitung nicht widerstandslos hinzunehmen, und von daher zu begrüßen.

Was will die IG Metall?

Die Absicht der Gewerkschafts- und Betriebsratsführung ist es jedoch nicht, dieses Auftreten als erste Sprosse einer Stufenleiter von weiteren Kampfmaßnahmen einzupflocken, sondern sie trachtet danach, dem Ärger der Airbus-ArbeiterInnen ein Ventil zu geben und ihnen dies bereits als ultimatives Betätigungsfeld anzuweisen. Denn die reformistische Bürokratie will im August in Unterredungen mit der Geschäftsleitung einsteigen und hat hierfür schon jetzt eine defensive Strategie eingeschlagen. Sie will dem Konzern KurzarbeiterInnengeld oder Förderprogramme des Bundes als Alternative zu Massenentlassungen anbieten.

Wer den KollegInnen KurzarbeiterInnengeld als Lösung verkauft, gibt von vornherein existenzielle Positionen preis, versucht, Beruhigungspillen zu verteilen, und spaltet am Ende die Belegschaften für einen möglichen gemeinsamen Kampf. Er überlässt den Bossen und dem Staat das Heft des Handelns. Die Beschäftigten in Kurzarbeit müssten mit deutlich weniger Einkommen über die Runden kommen, der Konzern würde hingegen schon mal ihr Entgelt einsparen. Eine Garantie für den Erhalt von Arbeitsplätzen stellt dies aller Erfahrung nach sowieso nicht dar – im Gegenteil, für viele Arbeitskräfte, die über längere Zeit in Kurzarbeit und daher ohnedies nicht mehr im Betrieb

sind, könnte sich eine solche Lösung leicht als Übergang zur Arbeitslosigkeit entpuppen. Die Verfügung über die Fördermittel des Staates läge natürlich auch nicht in Händen der ArbeiterInnenschaft, sondern in der Vollzugsgewalt der KapitalistInnen.

Die regionale IGM-Spitze hält den Personalabbau für „überzogen“. Darin steckt derselbe Denkansatz wie die Kritik an der „Unverhältnismäßigkeit“ eines Polizeieinsatzes. Die Entscheidungshoheit der Bosse in Sachen Personalpolitik wird als praktisch notwendig hin- und vorweggenommen. In Verhandlung steht offenbar nur die Minderung der Zahl der „Freisetzungen“. Um Beschäftigung zu sichern, „müssten alle staatlichen und tarifrechtlichen Mittel geprüft werden.“ Darin erschöpft sich die Weisheit der „kämpferischen“ BürokratInnen.

Welche Perspektive?

Dabei verkündete der IGM-Funktionär Daniel Friedrich auf der Kundgebung in Finkenwerder: „Wir brauchen keine Abrissbirne, sondern eine Brücke für die Zukunft.“ Wer davon spricht, muss aber auch Farbe bekennen. Was und für welche Zwecke soll bei Airbus produziert werden? In der Rüstungsgütererzeugung rangiert der Konzern in Europa als Nummer zwei hinter BAE-Systems. Im Zweigwerk Varel werden bspw. Lufterlaufschalen und -röhren für den Eurofighter sowie Großbauteile für den A440M-Militärtransporter gefertigt.

Wenn die militärische Relevanz von Airbus für zukunftsweisend gehalten wird, muss auch die Stützung der imperialistischen EU- und NATO-Strategie als unverzichtbar erscheinen. Nicht umsonst ist der französische Staat zu 15 % am Konzern beteiligt.

Was bereits im Rettungspaket für die Lufthansa fehlte, nämlich Auflagen bezüglich Umweltschonung, gilt auch für Airbus, dessen Großraumflugzeuge nicht zuletzt wegen ihrer ökologischen und verkehrsraumtechnischen Fragwürdigkeit schon lange umstritten sind.

Selbstverständlich muss aber der Kampf um den Erhalt der Arbeitsplätze an der Seite der Beschäftigten von Airbus geführt werden. Es darf aber nicht bei einmaligen Protestaktionen oder bloß symbolischen Ergänzungen von Verhandlungen hinter verschlossenen Türen stehen bleiben. Daher darf die Ausweitung, Führung, Organisierung der Auseinandersetzung schon gar nicht Betriebsräten und DGB-FunktionärInnen überlassen werden, die nur auf Verhandlungsrunden mit den KonzernvertreterInnen unter Ausschluss der Öffentlichkeit setzen. Diese müssen vielmehr der Kontrolle der von den Entlassungen Betroffenen unterstellt werden.

Aus der Belegschaft müssten sich dazu von der Basis gewählte und dieser Rechenschaft schuldige Kampfkomitees bilden, die Maßnahmen treffen bis hin zu Besetzungstreiks. Bei Verhandlungen mit dem Konzern muss gefordert werden, dass Öffentlichkeit hergestellt wird, diese also direkt öffentlich übertragen werden. Aus den Kampfkomitees könnten ArbeiterInnenkontrollorgane entstehen, die Einblicke in alle Geschäftsunterlagen nehmen, um die wirkliche Situation des Unternehmens einschätzen und die Pläne der Bosse aufdecken zu können. Diese Kontrollorgane müssten schließlich auch die Frage nach der Zukunft der Produktion und nach den EntscheidungsträgerInnen stellen und beantworten.

Zwei wichtige Voraussetzungen für einen erfolgreichen Abwehrkampf gegen die Versuche, die Krise auf die ArbeiterInnen abzuwälzen, wären eine Ausweitung des Kampfes über den Standortrahmen hinaus. Airbus steht hier in herausgehobener Stellung und bietet als international aufgestellter Konzern Ansatzpunkte zum Brückenschlag über Landesgrenzen hinaus, beispielsweise nach Frankreich, Rumänien, Spanien und in die Niederlande. Zweitens müsste auch ein Einbezug anderer MetallerInnenbereiche erfolgen. So ist Daimler 30 %-iger Anteilseigner von Airbus. Wenn diese Momente positiv zusammenkommen, könnte ein beispielgebendes Signal für einen Aufschwung von

Klassenkämpfen in Europa gesetzt werden.