LUFTFAHRT

Eigentümer brüskiert

Der ehrgeizige Airbus-Chef Noël Forgeard manövriert sich allmählich ins Abseits. Beim Mutterkonzern EADS wächst der Unmut.

Als Noël Forgeard, 58, kürzlich gefragt wurde, welche historische Figur ihn am meisten beeindruckt, musste der Airbus-Chef nicht lange überlegen. „Richelieu“, bekannte der französische Topmanager freimütig und verriet damit mehr über seine Persönlichkeitsstruktur als in so manchem Interview seiner siebenjährigen Amtszeit.

Denn Richelieu, mächtiger Kardinal und Berater Ludwigs XIV., schaffte es mit Intrigen und Kriegen, Frankreich einst die unangefochtene Vormachtstellung in Europa zu sichern. Dass der sinistre Strippenzieher aus dem 17. Jahrhundert Forgeard nicht nur imponiert, sondern auch im täglichen Geschäft inspiriert, lässt sich zurzeit an der Airbus-Muttergesellschaft EADS studieren.

Am Mittwoch vorvergangener Woche kam es im Verwaltungsrat des größten europäischen Luft- und Raumfahrtkonzerns zu einem Eklat, weil Forgeard sich überraschend weigerte, seinen Airbus-Topjob aufzugeben, um, wie geplant, gemeinsam mit dem deutschen Chef der EADS-Rüstungssparte, Thomas Enders, an die Holding-Spitze aufzurücken. Bis geklärt ist, wer den eigenwilligen Franzosen bei dem Flugzeugbauer beerbt, führen nun die Vorsitzenden des Verwaltungsrats, der Deutsche Manfred Bischoff und sein französischer Kollege Arnaud Lagardère, den Milliardenkonzern, zu dessen Großaktionären DaimlerChrysler, der Pariser Medienkonzern Lagardère und der französische Staat gehören (siehe Grafik).

Selten zuvor hat ein Top-Angestellter seine Eigentümer derart brüskiert wie der umtriebige Airbus-Boss. Seit der Gründung des europäischen Industrie-Multis vor fünf Jahren versuchte der Ex-Berater von Staatspräsident Jacques Chirac immer wieder, das sorgfältig austarierte Machtgleichgewicht zwischen Deutschen und Franzosen zu verschieben – zum eigenen Vorteil.

Die Entscheidungswege im Konzern, argumentiert er nicht ganz zu Unrecht, seien viel zu schwerfällig. Außerdem müssten Sparten wie Verteidigung oder Raumfahrt bei Umsatz und Gewinn deutlich zulegen.

Zum ersten Großkonflikt kam es vergangenen Spätherbst, als Forgeard mit Rückendeckung von Chirac forderte, die EADS-Doppelspitze am besten aufzulösen und ihn selbst als Solo-Supervorstand zu inthronisieren (SPIEGEL 50/2004). DaimlerChrysler-Chef Jürgen Schrempp schickte seinen getreuen Bischoff los, um den Airbus-Rebellen zu disziplinieren.

Dass Forgeard nun erneut vorprescht, könnte sich für ihn noch rächen. Insgeheim arbeiten die EADS-Anteilseigner bereits daran, ihn erneut auszubremsen.

Sollten die Franzosen am 29. Mai beim Referendum über die EU-Verfassung mehrheitlich mit Ja stimmen, könnte eine derart europafreundliche Stimmung auch die Chancen des bisherigen deutschen Airbus-Vizes Gustav Humbert erhöhen, im Juni an die Spitze der Sparte aufzurücken.

Das Nachsehen hätten Forgeard und die französischen Partner, die dann nur noch nachrangige Bereiche wie das Marketing oder die Raumfahrt- und Hubschraubertöchter kontrollieren würden. So weit will er es nicht kommen lassen.

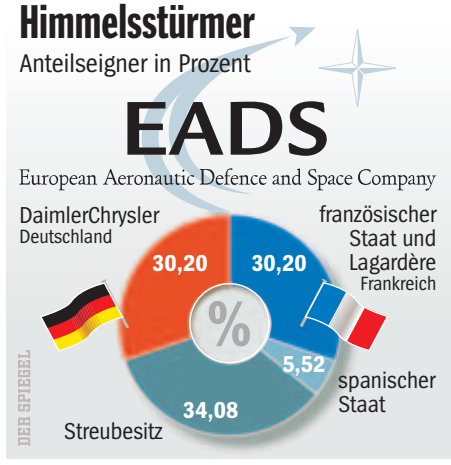
Um dem mächtigen Airbus-Chef den Wechsel an die eher als Repräsentationsjob betrachtete EADS-Spitze dennoch schmackhaft zu machen, wird überlegt, ihm einige Aufgaben aus seinem alten Bereich zu belassen. Falls Forgeard sich trotzdem widersetzt, wird intern bereits ein Nachfolger gehandelt: der französische Bahnchef Louis Gallois. Er führte bis 1996 den Luftfahrtkonzern Aérospatiale, der später in der EADS aufging.

Airbus gilt als französisches Nationalheiligtum. Besorgte Mitarbeiter fürchten schon, dass Forgeard auch auf den EADS-Job verzichten könnte und seinen angestammten Posten partout behalten will. Ob seine Anteilseigner eine solche neuerliche Volte mitmachen würden, scheint fraglich. Denn Forgeards Leistungen sind bei den EADS-Kontrolleuren keineswegs so unumstritten, wie er selbst gern glauben machen möchte.

Hausinterne Kritiker halten ihm die kräftig gestiegenen Entwicklungskosten für den neuen Großraumjet A380 vor. Sollte sich der Auslieferungstermin für die ersten und damit auch alle nachfolgenden Maschinen weiter verzögern, fielen empfindliche Vertragsstrafen an. Auch der neue Langstreckenjet A350 verkauft sich deutlich schlechter als das Konkurrenzmodell 787 des US-Rivalen Boeing.

Forgeard selbst machte sich vergangene Woche erst einmal nützlich und besuchte Kunden, um neue Aufträge für seine Jets zu sammeln. Kurz zuvor gab er seinem Pariser Hausblatt „Le Figaro“, das dem französischen Luftfahrtveteran Serge Dassault gehört, noch ein Interview, in dem er alle Schuld an den Führungsquerelen zurückweist und seinen Eigentümern vorwirft, sie seien selbst untereinander heillos zerstritten – obwohl sich nach dem Showdown am 11. Mai alle Beteiligten strengstes Stillschweigen versprochen hatten. Bis auf Forgeard hielten sich alle daran.

DINAH DECKSTEIN

Airbus-Chef Forgeard: *Eklat im Verwaltungsrat*

DE MALGLAIVE ETIENNE / GAMMA / STUDIO X