Dieses Dokument ist lizenziert für Universität Oldenburg, uC56392A.
Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Rundschau. Download vom 28.07.2022 13:32 von www.faz-biblionet.de.

HEISSE DEMO Für ihre Arbeitsbedingungen kämpfen die Feuerwehrleute im spanischen Oviedo mit vollem Körpereinsatz. Diese beiden Männer haben ihre feuerfeste Kleidung bei einer Demonstration am vergangenen Donnerstag vor einem Regierungsgebäude der Autonomen Region Asturien in Brand gesteckt. Seit Wochen protestieren die Feuerwehrleute dort gegen prekäre Arbeitsbedingungen. Sie werfen der sozialdemokratischen Regierung vor, dass viele Stellen unbesetzt seien und sprechen von einer „verdeckten Privatisierung“. Um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen haben sie bereits allseits beliebte Protestformen gewählt (Oben-ohne-Anketten, symbolische Beerdigung samt Pappsarg), aber auch Unkonventionelles ausprobiert: Außer den „Selbstverbrennungen“ haben die Feuerwehrleute auch simulierte Kreuzigungen vor dem regionalen Parlament im Programm. MAS/RTR/BILD: REUTERS

ANALYSE

Rettungsaktion für die Luftfahrt

FRANK-THOMAS WENZEL

Die Europäische Kommission will Lufthansa, Air France & Co. vor der starken Konkurrenz aus den Golfstaaten schützen. Das wird ein schwieriges Manöver.

So richtig wollte sie das Kind nicht beim Namen nennen. EU-Kommissarin Violetta Bulc sprach viel von „fairem Wettbewerb“ und den Regeln, die dafür notwendig sind. Und sie sprach von einem Mandat für Verhandlungen. Worum es bei der am Montag vorgestellten Luftfahrtstrategie der EU vor allem geht, ist der Schutz der großen traditionsreichen Fluglinien in Europa, also um die Lufthansa oder um Air France. Die Airlines haben schwer zu kämpfen, auch auf den einst extrem lukrativen Langstrecken. Da drängt insbesondere immer stärker das Trio vom persischen Golf (Qatar, Emirates, Etihad) auf den Markt.

Es geht insbesondere um die stark frequentierten Strecken von Asien in die USA, die für Geschäftsreisende wichtig sind. Auf diesen Destinationen ist eine Zwischenlandung obligatorisch. Die kann entweder auf den Heimat-Airports der Araber oder in Frankfurt, München oder Paris geschehen. Hier droht der Verlust von Marktanteilen für die Europäer. Es gibt sogar Insider, die davon ausgehen, dass Lufthansa und Co. in einigen Jahren komplett verschwinden könnten.

Das wollen Bulc und ihre Kollegen in der Kommission verhindern, zumal den aggressiven Konkurrenten aus den Wüsten-Emiraten vorgeworfen wird, dass sie von ihren Regierungen subventioniert werden. Seit geraumer Zeit machen die hiesigen Lobbyisten massiv Druck, dass Brüssel gegen die staatliche Unterstützung der Konkurrenten vorgehen soll – lange ohne Erfolg.

Die Politiker packten das Thema mit spitzen Fingern an, weil sie wissen, dass das eine ziemlich heikle Angelegenheit ist. Deshalb auch so verklausulierte Formulierungen wie der Hinweis auf „transparente Marktbedingungen innerhalb eines klaren Regulierungsrahmens“, wie es in der Mitteilung der Kommission heißt. Denn die Golf-Airlines sind auch so erfolgreich, weil sie vielfach besser sind, was Komfort und Service angeht. Sie operieren günstig, weil sie über moderne Maschinen verfügen. Lufthansa und Co. haben hier einiges versäumt. Und die Subventionen sind den Golf-Airlines auch gar nicht so einfach nachzuweisen. Vieles passiert indirekt, etwa indem das Emirat Katar seine Staats-Airline Qatar über Jahre mit Kapitalspritzen gepäppelt hat. Hilfsaktionen direkter und indirekter Art von der öffentlichen Hand sind aber auch in Europa keine Seltenheit. Noch komplizierter wird es dadurch, dass Etihad die Rolle des Retters übernommen hat. Das Unternehmen aus Abu Dhabi ist bei Air Berlin mit 29 Prozent und bei Alitalia mit 49 Prozent eingestiegen – ohne das Etihad-Engagement wären beide Airlines vermutlich längst pleite.

Was Brüssel in Verhandlungen mit den Golfstaaten offerieren kann, sind für die Flieger vom Golf zusätzliche Landerechte. Die sind ziemlich rar, die Manager in den Emiraten fordern vehement mehr. Nun bietet sich die Kommission an, um en gros für alle 28 EU-Staaten darüber zu verhandeln. Als Gegenleistung für einen besseren Zugang zum europäischen Markt will Brüssel einen Abbau der Subventionen für die Golf-Airlines durchsetzen. Es gehe darum, gleiche Spielregeln für alle zu schaffen, sagte Bulc. Das wird kompliziert und könnte dauern. Doch die europäischen Airlines können sich eigentlich keine Hängepartie leisten.

Kopf *oder* Zahl

60 Millionen Euro Heizkosten könnten deutsche Firmen jedes Jahr sparen, wenn sich alleine die Büroangestellten die Hände mit kaltem statt mit warmem Wasser waschen würden. Das teilt die gemeinnützige Klima-Beratungsgesellschaft Co2online mit. Beim Händewaschen sei nicht die Wassertemperatur entscheidend, sondern die gründliche Nutzung der Seife. Die Beratungsgesellschaft rechnet vor, dass bei 17 Millionen Büroangestellten, die sich drei Mal am Tag die Hände mit warmem Wasser waschen, 215 000 Tonnen CO_2 pro Jahr entstehen. Um das zu kompensieren, müsste pro Kopf ein Baum gepflanzt werden. FR

ASU

Lutz Goebel, Präsident des Verbandes der Familienunternehmen, ist wegen des Durchmarschs des rechtsextremen Front National bei den Regionalwahlen in Frankreich beunruhigt. „Die Entwicklung ist ein alarmierendes Signal“, sagte er am Montag. „Mit Blick auf die Präsidentschaftswahl 2017 wäre der Aufwind des Front National mit seiner wirtschaftlichen Abschottungspolitik ein Schritt zurück ins Mittelalter.“ Frankreich ist einer der wichtigsten Exportmärkte für Deutschland. rtr

57 Prozent der Bürger finden Taxifahren in Deutschland zu teuer. Das geht aus einer Umfrage des Meinungsforschungsinstituts You Gov hervor. Die Konsequenz: Mehr als die Hälfte der Deutschen hat in den vergangenen zwölf Monaten auf Fahrten im Taxi verzichtet. Nur jeder Fünfte findet die Preise für die Beförderungsdienstleistung „gerade richtig“. Vor dem Hintergrund neuer Akteure auf dem Taxi-Markt, insbesondere dem Fahrdienstvermittler Uber, antworteten vier von zehn Befragten, dass ihrer Meinung nach der Taximarkt reguliert bleiben müsse. Immerhin drei von zehn Befragten sprachen sich für eine Liberalisierung aus. dpa

GASTWIRTSCHAFT

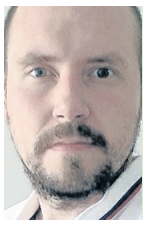
Eine reine Kopfgeburt

Die „Generation Y“ existiert so nicht

Von Marcel Schütz

Beschreibungen von Generationen gründen zumeist auf zweifelhaften Beobachtungen. Schon die antiken Chronisten notierten dazu fleißig aus dem Bauch heraus. Nie präzise, dafür bis heute jederzeit aufwärmbar – anekdotische Evidenz eben.

In Firmen wird derzeit rege über die „Generation Y“ diskutiert, die angeblich den Arbeitsmarkt aufwühle. Schon die Zeitlinien dieser Kohorte sind – gelinde formuliert – kreativ gewählt: mal von 1971 bis 1997, mal ab 1980, 1983 und 1985.


PRIVAT

Die „Generation-Y-Story“ geht so: Junge Beschäftigte würden mit der Karriere fremdeln, zweifelten am Wirtschaftssystem und wollten nichts über die Köpfe Anderer hinweg entscheiden. Heilig sei ihnen Individualität und Selbstfindung.

Erdacht wurde die „Gen Y“ 1993 in der Marketingzeitschrift „Advertising Age“. Das „Y“ wird „why“ gesprochen, womit man das angeblich typische kritische Hinterfragen der Generation hervorheben will. Edle Naivität gepaart mit aufrechtem Idealismus. Nur ist das Gegenteil real. Nie war die Auswahl des qualifizierten Nachwuchses so rigide wie heute. Nie gab es derart viel Selbstoptimierung. Recruiter werden geflutet mit Bewerbungen maßgefertigter Absolventen: Typen, die rasch die Karriereleiter emporklettern wollen. Ihr Appetit auf Statussymbole ist groß. Benefits, Dienstwagen und betrieblich geförderte Steuervermeidung inklusive.

Firmenwebseiten bejubeln ihre Talentpools mit dem überall gleichen, juvenil-strahlenden Krawattenpersonal. Reputierliche Praktika in „Topkanzleien“ und „Spitzenunternehmen“ werden den Altersgenossen auf jeder Party unter die Nase gerieben. Die Jungen agieren egotaktisch, beugen sich beruflichen Zwängen nicht weniger, aber trickreicher.

Echte „Y-Experten“ irritiert das nicht. Sie werben leidenschaftlich für ihre Erfindung. Jüngst aber treten neue Experten auf den Plan: Den Ypsilonern folge die Generation Z, die zwischen 1995 und 2005 das Licht der Welt erblickt haben soll – und quasi nur noch digital lebe. Schlecht für die Y-Experten, haben doch gewiefte Professoren erste Z-Bücher auf den Markt geworfen, die nichts Geringeres verheißen als die nächste Revolution. Ob Y oder Z: Bei so viel Generationsgedöns sagen dessen Urheber wohl unfreiwillig mehr über sich selbst aus, als über die Angelegenheit, die sie zu kennen glauben.

Der Autor ist Organisationsforscher an der Universität Oldenburg.