

Antrag

der Abgeordneten Ilse Janz, Lothar Fischer (Homburg), Edelgard Bulmahn, Josef Vosen, Holger Bartsch, Ursula Burchardt, Wolf-Michael Catenhusen, Lothar Ibrügger, Dr. Karl-Heinz Klejdzinski, Horst Kubatschka, Siegmars Mosdorf, Manfred Opel, Dr. Helga Otto, Ursula Schmidt (Aachen), Dr. Emil Schnell, Bodo Seidenthal, Dr. Peter Struck, Margitta Terborg und der Fraktion der SPD

Luftfahrtforschungsprogramm

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im Luftverkehr werden langfristig Wachstumsraten von 3 % bis 4 % im Personen- und bis zu 7 % im Frachtverkehr erwartet. Darüber hinaus sind viele der bestehenden Luftflotten veraltet. Die hierfür notwendigen Neubestellungen zur Flottenerweiterung stehen jedoch erst nach der Jahrtausendwende an. Zeit, die von seiten der deutschen und europäischen Luftfahrtindustrie genutzt werden kann, um die europäische Präsenz auf dem Weltmarkt für Produkte der zivilen Luftfahrt sicherzustellen und sich mit neuen, umweltverträglichen Technologien am Markt zu behaupten.

Mit dem GATT-Abkommen der Uruguay-Runde sind die Beihilfen für die zivile Luftfahrtindustrie für Flugzeuge mit über 100 Sitzen ab dem 1. Januar 1996 auf 33⅓ der Entwicklungskosten unter marktüblichen Darlehenskonditionen beschränkt. Dies ist unakzeptabel. Angesichts der enormen finanziellen Vorleistungen, die Flugzeughersteller vor der Einführung neuer Produkte für Forschung und Entwicklung zu erbringen haben, sind Neuentwicklungen von ihnen allein nicht zu bewältigen. Kein Hersteller ist hierzu heute ohne öffentliche Zuschüsse in der Lage, weil der Zeitraum zwischen der Programmentscheidung und der Verfügbarkeit eines ausreichenden Cash Flows zu lang ist. Die staatliche FuE-Förderung ist hinsichtlich des Umfangs und der Ausstattung der Finanzierung ein wichtiges Wettbewerbsmerkmal im Bereich der Flugzeugentwicklung und des Flugzeugbaus. Die Bedeutung dieser Förderung wird aufgrund der anstehenden technischen Veränderungen etwa bei Fragen der Umweltfreundlichkeit von Antrieben und Materialien im Personen- und Lastenverkehr weiter ansteigen.

Die staatliche Förderung der Luftfahrtforschung hat in den letzten beiden Jahrzehnten gute Erfolge aufzuweisen. So sind etwa die Windkanäle wie der ETW und neue Flugzeuge wie die Dornier 328 ohne eine solche staatliche Forschungsförderung nicht denkbar. Das gleiche gilt für die Technologien der Landehilfen, der Strukturen und Bauweisen, neuer Materialien, der Avionik und der weltweiten satellitengestützten Flugnavigation.

Angesichts der weiter veränderten weltweiten Rahmenbedingungen und angesichts der sich verändernden Nachfrage muß jetzt eine neue langfristige Strategie entwickelt werden. Das bedeutet, daß die Luftfahrtforschung – mit entsprechenden Zielvorgaben – noch stärker als bisher im nationalen und europäischen Rahmen gefördert werden muß. So sind z. B. von besonderer ökonomischer Relevanz Großraumflugzeuge mit einer Kapazität von mehr als 130 Sitzen, die fast 90 % des Gesamtverkehrsaufkommens ausmachen. Nach Schätzungen der deutschen Luftfahrtindustrie betragen die langfristigen Marktpotentiale (1993 bis 2011) bei Flugzeugen über 120 Sitzen ca. 560 Mrd. US-Dollar weltweit. Das hat auch die japanische Industrie erkannt, deren Patententwicklung im Luftfahrtsektor darauf hinweist, daß sie dieses Gebiet im internationalen Wettbewerb als nächstes strategisches Feld betrachtet.

Das geeignete Mittel der Forschungsförderung ist deshalb die sogenannte indirekte Förderung des Flugzeugbaus durch eine gezielte Förderung der strategischen Technologien auf diesem Gebiet.

Die Förderung der zivilen Luftfahrt wird in den USA auf diese Weise seit Jahren stärker als in Europa praktiziert. Die Bundesregierung hat zuletzt zu wenig dafür getan.

2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, umfangreiche Forschungsanstrengungen zu initiieren und zu unterstützen, damit die deutsche und europäische Luftfahrtindustrie im internationalen Wettbewerb mithalten kann. Dies gilt insbesondere in bezug auf die anzustrebenden drastischen Senkungen der Schadstoff- und Lärmemissionen der Flugzeuge sowie in bezug auf ihre Sicherheit. Der Deutsche Bundestag fordert von der Bundesregierung ein Programm, in dessen Zentrum die ökologische Optimierung des Gesamtsystems Flugverkehr sowie seine Einbindung in eine zukunftsorientierte Verkehrsinfrastruktur steht. Die dabei angestrebte Verbesserung der betriebswirtschaftlichen und Produktivitätsressourcen trägt sowohl zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Flugverkehrs als auch zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrtindustrie bei.

Das Programm sollte dabei die folgenden Schwerpunkte verfolgen:

- Entwicklung sparsamer und schadstoffarmer Triebwerke;
Hierbei reicht es keineswegs aus, sich auf die Entwicklung von Triebwerken zu konzentrieren, die zu einer erheblichen

Senkung des Brennstoffverbrauchs durch die Erhöhung der Verbrennungstemperaturen führen, denn bisher hat diese Strategie bei steigenden Turbineneintrittstemperaturen stets zu einer Zunahme der spezifischen Stickstoffemissionen geführt, die unter Klimagesichtspunkten jedoch als besonders problematisch einzuschätzen sind. Um beiden Gesichtspunkten Rechnung zu tragen, ist die Entwicklung neuartiger Triebwerks- und Brennkammerkonzepte nötig. Schätzungen der DLR zufolge läßt sich mit diesen Maßnahmen der Brennstoffverbrauch um 25 % bis 30 % und die Bildung von Stickoxiden um 80 % bis 90 % senken. Insbesondere auf dem Hintergrund wachsender Kapazitäten im Bereich des Lufttransportes und den damit einhergehenden Erweiterungen und Schaffung von Flughäfen ist unter Umweltgesichtspunkten die Reduktion der Geräuschbildung und der Abgasemissionen notwendig,

- Entwicklung neuer Leichtbaustoffe zur Gewichtsreduktion herkömmlicher Flugzeuge,
- Verbesserung der Strömungsaerodynamik der Flugzeuge durch Optimierung des Flugkörpers und die Herabsetzung des Luftwiderstandes durch die Laminarisierung, wobei sich allein durch die Laminarflügeltechnologie Leistungsverbesserungen von rund 25 % erzielen lassen,
- Entwicklung effizienter Methoden der Luftverkehrslenkung,
- Entwicklung und Erprobung alternativer, umweltfreundlicher Treibstoffe,
- Entwicklung von weltweit einsetzbaren umweltverträglichen Regionalflugzeugen,
- Entwicklung von Großraumflugzeugen mit einer Kapazität von mehr als 130 Sitzen, die von besonderer ökonomischer Relevanz sind,
- Entwicklung einer neuen Hubschraubergeneration,
- Systemanalysen, die den Effekt von technologischen und organisatorischen Maßnahmen auf das Gesamtsystem Flugverkehr und im Hinblick auf eine größere Umweltverträglichkeit des Gesamtsystems bewerten,
- Entwicklung und Bau eines neuen Transportflugzeuges (Future Large Aircraft FLA) als Ersatz für die veraltete Transall,
- Entwicklung eines Förderprogramms für Konversion und Diversifikation.

Insgesamt ist bei den Forschungsanstrengungen auf eine verbesserte Abstimmung zwischen nationalen und europäischen Forschungs- und Entwicklungsprogrammen zu achten, um Doppelforschung zu vermeiden.

Die Länder sind bei der Finanzierung des Programms angemessen zu beteiligen.

3. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im europäischen Rahmen darauf zu drängen, daß
- die GATT-Verhandlungen über die Beihilfen für die zivile Luftfahrtindustrie mit dem Ziel wiederaufgenommen werden, einen nicht diskriminierenden Wettbewerb, insbesondere mit den USA, zu erreichen und
 - die europäische luftfahrtrelevante Forschung und Entwicklung einen angemessenen Stellenwert erhält. Für den Luftfahrtbereich muß im Teil III des spezifischen Programmes „Technologien für den Verkehrsbereich“ eine stärkere Eigenständigkeit und eine Aufstockung der Mittel erreicht werden.
4. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, für die Kooperation mit den Ländern der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten, insbesondere aber mit Rußland, ein angemessenes Budget einzurichten.

Bonn, den 28. Juni 1994

Ilse Janz
Lothar Fischer (Homburg)
Edelgard Bulmahn
Josef Vosen
Holger Bartsch
Ursula Burchardt
Wolf-Michael Catenhusen
Lothar Ibrügger
Dr. Karl-Heinz Klejdzinski
Horst Kubatschka

Siegmar Mosdorf
Manfred Opel
Dr. Helga Otto
Ursula Schmidt (Aachen)
Dr. Emil Schnell
Bodo Seidenthal
Dr. Peter Struck
Margitta Terborg
Hans-Ulrich Klose und Fraktion