

## **Antrag**

**der Abgeordneten Ulrike Flach, Martin Zeil, Cornelia Pieper, Uwe Barth, Patrick Meinhardt, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

### **Luftfahrttechnologie und Luftfahrtindustrie in Deutschland – Neue Ziele für saubere Umwelt und sichere Arbeitsplätze**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Die Luftfahrtindustrie trägt mit ihren innovativen Produkten erheblich zum Erhalt und zur Steigerung der technologischen Leistungsfähigkeit Deutschlands bei. Weltweit nimmt der Flugverkehr und damit zugleich die Nachfrage nach leistungsstarkem aber im Betrieb sparsamem Fluggerät zu. Für das Jahr 2025 wird für Deutschland eine Verdoppelung der Flugbewegungen auf der Basis des Jahres 2003 vorausgesagt. Die Umsätze der deutschen Luftfahrtindustrie sind 2005 und 2006 erfreulich gestiegen. Dieses Wachstum schafft Arbeitsplätze sowohl bei den Luftfahrtunternehmen, den Zulieferern, aber auch auf Flugplätzen und im Logistikbereich.

Die Voraussetzung für den weiteren wirtschaftlichen Erfolg der gesamten Luftfahrtindustrie bilden jedoch innovative Technologien. Allein für Forschung und Entwicklung wendet die deutsche Luftfahrtindustrie heute 15 bis 20 Prozent ihres Umsatzes auf. Sie bestimmt so Standards für umweltfreundliche Technologien und leistet einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Emissionsschutz. Zugleich ist sie ein entscheidender Wachstumstreiber für andere Wirtschaftsbe-reiche.

Die Absicht, bis 2020 den Treibstoffverbrauch von Verkehrsflugzeugen um 15 Prozent zu reduzieren, ist nur mit einer neuen Generation von Triebwerken zu schaffen.

Seit 1970 hat der Luftverkehr bereits den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Passagier um 70 Prozent reduziert. Moderne Flugzeuge verbrauchen heute nur noch 3,5 Liter Kerosin auf 100 Passagierkilometer. Neue Gießverfahren, z. B. durch Titan-Aluminium-Feinguss, ermöglichen eine bessere Ausnutzung der Rohstoffe und die Einsparung von Energie. Dennoch sind erhebliche weitere Reduzierungen möglich, wenn konsequent auf moderne Werkstoffe gesetzt wird, wenn der Luftverkehr in den Emissionshandel einbezogen würde und die Luftfahrtforschung auf Klimaschutzmaßnahmen ausgerichtet würde. Erfolge werden in den nächsten Jahren vor allem die Unternehmen haben, die kostengünstig und umweltfreundlich fliegen.

Die Luftfahrtforschung an den Hochschulen, in den außeruniversitären Forschungseinrichtungen und vor allem in den Unternehmen besitzt ein hohes wissenschaftliches und technisches Potenzial, das es strategisch zu nutzen gilt. Der Hightechstrategie fehlt hierfür nach wie vor ein klares Konzept. Das 4. Luftfahrtforschungsprogramm (2007 bis 2012) legt zwar ein besonderes Gewicht auf die Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Wissenschaft, aber die praktische Zusammenarbeit in Forschungsverbänden steht noch ganz am Anfang.

Problematisch ist zudem der in einigen Bereichen bereits dramatische Mangel an qualifizierten Fachkräften, vor allem bei Ingenieuren und Facharbeitern. Hier müssen Bund und Länder einerseits erhebliche Anstrengungen bei Qualifizierung und Weiterbildung unternehmen, andererseits muss der Bund endlich die Regeln für die Zuwanderung von Fachkräften und ihren Familien erleichtern. Die bisherigen Erleichterungen reichen nicht aus. Die Fraktion der FDP hat dazu Vorschläge vorgelegt.

Die deutsche Luftfahrtindustrie befindet sich aber auch in einer äußerst schwierigen Umbruchsituation. Der Flugzeughersteller Airbus leidet unter dem schwachen Dollarkurs, aber auch unter Fehlentscheidungen des Managements in den letzten Jahren und einer mehrfachen Restrukturierung der Führungsebene, die für viel Verunsicherung gesorgt hat. Ein um 10 Eurocent fallender US-Dollar mindert den Jahresgewinn der Airbus-Muttergesellschaft EADS um etwa 1 Mrd. Euro. In den ersten neun Monaten des Jahres 2007 erlitt Airbus einen Verlust von 677 Mio. Euro. Andererseits hat Airbus in den letzten Monaten beeindruckende Verkaufs- und Auftragserfolge erzielen können. Die Luftfahrtbranche befindet sich in turbulenten Zeiten.

Die Anhörung vor dem Ausschuss für Wirtschaft und Technologie des Deutschen Bundestages am 8. Oktober 2007 machte zudem deutlich, dass sich auch die Zulieferindustrie eine Absicherung ihrer Investitionsrisiken durch den Staat wünscht. Die deutsche Zulieferindustrie ist mittelständisch strukturiert. Vielfach sind die deutschen Zulieferer kurz- und mittelfristig bei Airbus und auch bei Boeing im Geschäft. Entwicklungen bei diesen Unternehmen wirken sich also unmittelbar auf die Zulieferindustrie aus.

Ein Teil der Probleme rührt – sowohl bei EADS als auch bei Airbus – daher, dass der Staat nach wie vor zu sehr in die Unternehmensführung eingreift. Der Staat hat primär die Aufgabe, die Rahmenbedingungen für wirtschaftliches Handeln zu setzen, nicht die Aufgabe, selbst Unternehmer zu sein oder große Anteile an Unternehmen zu halten. Insbesondere bei Airbus ist es bisher nicht gelungen, zwischen Deutschland und Frankreich eine vernünftige Übereinstimmung darüber zu finden, inwieweit der Staat am Unternehmen beteiligt sein und Einfluss auf das wirtschaftliche Entscheiden ausüben soll.

Auch für die Luftfahrtindustrie ist die Globalisierung keine Bedrohung, sondern sie ist als Chance zu begreifen. Die Luftfahrtindustrie gehört bereits heute zu den globalisierten Industriezweigen. Die Entwicklung und Produktion von Höchsttechnologien für das ganze Fluggerät oder auch von Teilkomponenten wird künftig nur noch an Standorten stattfinden, die über eine entsprechende

wissenschaftliche, technische und kulturelle Infrastruktur verfügen. Hier liegen Deutschlands Stärken. Andererseits wird es künftig auch eine weltweite Produktion geben, die sich an Kundennähe und Kosteneffektivität orientiert.

Damit der Höchsttechnologiestandort Deutschland in der Luftfahrtindustrie weiterhin eine Chance hat, müssen Infrastruktur, Steuer- und Abgabensystem und Qualifikation der Arbeitnehmer erheblich verbessert werden. Deutschland wird ein Hochlohnland bleiben. Wirtschaftlichen Erfolg können wir aber nur dann haben, wenn unsere Produkte besser sind als die vergleichbarer Wettbewerber, die billiger produzieren können. Der Mangel an qualifizierten Fach- und Nachwuchskräften ist inzwischen ein deutlicher Wettbewerbsnachteil geworden. Neben dem Bund und den Ländern sind hier aber auch die Luftfahrtbetriebe selbst gefordert. Die Zahl der Ausbildungsstellen – insbesondere bei den Airlines – ist noch verbesserungsbedürftig. Auch die Zahl der Frauen in den Berufen der Natur- und Techniksektoren der Luftfahrtindustrie ist noch zu gering. Die Bundesregierung kann durch Werbe- und Informationskampagnen dazu beitragen, Vorbehalte abzubauen.

Gerade die Luftfahrtbranche steht schon seit Jahren im internationalen Wettbewerb. Die Bundesregierung muss Ängste der Bevölkerung vor der Globalisierung abbauen, anstatt mit Warnungen vor angeblichen „Heuschrecken“ und „Turbo-Kapitalismus“ internationale Investoren abzuschrecken.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die im Rahmen der Hightechstrategie angekündigte Luftfahrttechnologiestrategie vorzulegen;
- die Luftfahrtforschung auf Forschungsfelder wie treibstoffsparendes, effizientes und umweltfreundliches Fliegen sowie auf die Materialforschung auszurichten;
- die umweltpolitischen Zielstellungen einer Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 um 50 Prozent, der NO<sub>x</sub>-Emissionen um 80 Prozent und der Reduktion des Lärms bis 2020 um 50 Prozent, die beispielsweise das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in seiner „Vision 2020“ formuliert hat, zum Gegenstand der Forschungsförderung der nächsten Jahre zu machen. Projekte wie „Claire“ (Clean Air Engine) sind gute Beispiele für innovative Triebwerkstechnologien;
- bei der Vergabe von Fördermitteln für den Bereich der Triebwerksindustrie gezielt die Zusammenarbeit mit Technischen Hochschulen und wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen wie dem DLR zu unterstützen;
- die Luftfahrtindustrie und die Länder aufzufordern, eine Stiftungshochschule ins Leben zu rufen, die gezielt Studiengänge und Forschungsbereiche zur Luftfahrt anbietet und bündelt, mit dem Ziel, ein internationales Kompetenzzentrum und Ausbildungszentrum für die Luftfahrtbranche zu werden;
- den Fachkräftemangel gemeinsam mit den Bundesländern durch Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen für ältere Ingenieure zu bekämpfen. Dazu sollen Weiterbildungsprogramme des Bundes überprüft und in Zusammenarbeit mit dem Verein Deutscher Ingenieure (VDI) ein Schwerpunkt bei der Qualifizierung von Ingenieuren gesetzt werden;
- das Interesse an den Natur- und Ingenieurwissenschaften zu fördern und dabei insbesondere Frauen und Jugendliche mit gezielten Kampagnen anzusprechen;

- die Universitäten und Fachhochschulen stärker in die Weiterbildung der Unternehmen einzubeziehen. Gutscheine für die Weiterbildung sollen auch für Fortbildungsveranstaltungen an Universitäten und Fachhochschulen einsetzbar sein;
- endlich ein modernes Zuwanderungsrecht zu schaffen, das qualifizierten Fachleuten und ihren Familien den Zuzug nach Deutschland ermöglicht. Mit einem Auswahlverfahren nach einem Punktesystem, wie es die Fraktion der FDP vorgeschlagen hat, könnte der Fachkräftemangel gemindert werden. Hoch qualifizierte Arbeitnehmer, die bei uns dringend gebraucht werden, sollen nach einem Kriterienkatalog Punkte je nach Alter, Bildung, Sprachkenntnissen, Herkunftsland etc. erhalten. Bei Erreichen einer festgelegten Punktzahl ist für diese Arbeitnehmer keine Vorrangprüfung hinsichtlich deutscher Arbeitnehmer, kein konkretes Arbeitsplatzangebot, keine Quotenregelung und keine Brancheneinschränkung mehr notwendig;
- den Luftverkehr – nach Abschluss einer entsprechenden internationalen Vereinbarung – in den Emissionshandel einzubeziehen, da damit am besten eine Innovationswirkung zur Entwicklung treibstoffsparender und lärmarmer Flugzeuge erzielt werden kann;
- gemeinsam mit den europäischen Partnern und besonders mit Frankreich die staatliche Beteiligung an EADS und Airbus schrittweise einzuschränken, um den Unternehmen mehr wirtschaftliche Beweglichkeit zu ermöglichen;
- dem Vorschlag, durch sog. goldene Aktien dem Staat stärkeren Einfluss auf Unternehmensentscheidungen zu sichern, eine klare Absage zu erteilen.

Berlin, den 5. März 2008

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**