



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

CCMI/047
"Europäische
Luftfahrtindustrie"

Brüssel, den 3. Dezember 2008

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
zum Thema

"Die europäische Luftfahrtindustrie: gegenwärtige Situation und Zukunftsaussichten"
(Initiativstellungnahme)

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss beschloss auf seiner Plenartagung am 27. September 2007 gemäß Artikel 29 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung, eine Initiativstellungnahme zu folgendem Thema zu erarbeiten:

"Die europäische Luftfahrtindustrie: gegenwärtige Situation und Zukunftsaussichten".

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Beratende Kommission für den industriellen Wandel nahm ihre Stellungnahme am 18. November 2008 an. Berichterstatter war Herr OPRAN, Ko-Berichterstatter Herr BAUDOUIN.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 449. Plenartagung am 3./4. Dezember 2008 (Sitzung vom 3. Dezember) mit 110 gegen 9 Stimmen bei 5 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

*

* *

Vorwort

Gegenstand dieser Stellungnahme ist die europäische Luftfahrtindustrie, die den zivilen Personen- und Frachtluftverkehr mit Starrflügel Luftfahrzeugen bedient. Alle sonstigen Aspekte der Luftfahrtindustrie (Luftfahrt zu militärischen Zwecken, Helikopter, Wartung usw.) sind ausdrücklich vom Inhalt dieser Stellungnahme ausgenommen.

Teil I – SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Ziel: Wahrung der weltweiten Führungsrolle der europäischen zivilen Luftfahrt im Starrflügel Luftfahrzeug-Sektor - Ermittlung der Risiken, Festlegung der Prioritäten und Formulierung von Vorschlägen für eine erfolgreiche Strategie 2008-2012

1. Im STAR 21-Bericht wurde die immer größere Bedeutung der Industrie bei der Entwicklung von Partnerschaften mit der Wissenschaft aufgezeigt (Universitäten, Hochschulen, öffentliche Forschungseinrichtungen usw.). Die Luftfahrtindustrie ist ein Schmelztiegel grundlegender Kompetenzen und Technologien sowie ein wichtiger Impulsgeber für Innovationen; sie umfasst den zivilen wie auch den militärischen Bereich, die untrennbar miteinander verbunden sind und auf der Nutzung von Spitzentechnologien beruhen.
 - 1.1 Die zivile wie auch die militärische Luftfahrt sind wesentliche Faktoren für eine solide Industrie, die technologische Entwicklung und das Wirtschaftswachstum. Sie haben außerdem eine wichtige Hebelwirkung, um weltweit als wichtiger Akteur wahrgenommen zu werden und Einfluss auf wirtschaftliche und politische Entscheidungen auszuüben.
 - 1.2 Die Luftfahrtindustrie trägt ferner zur Schaffung qualifizierter Arbeitsplätze in Europa bei und weist ein relativ hohes Lohnniveau im Vergleich zu anderen Industriezweigen auf.

- 1.3 Kurz gesagt, die Lissabon-Strategie (2000) und die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Barcelona (2002)¹ sind mehr denn je brandaktuell.
2. Nach Ansicht des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses gibt es fünf grundlegende Risikofaktoren für die europäische Luftfahrtindustrie, sollten diese von den Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft nicht vorweggenommen werden:
- 2.1 Die Kostenexplosion für die Entwicklung von Luftfahrzeugen, aufgrund derer die Luftfahrzeughersteller in ihren europäischen Industriestrategien die Gesamtkosten für die Entwicklung neuer Modelle nicht mehr selbst tragen können, führt zu einer Übertragung der Finanzierung und des Finanzrisikos auf die Zulieferer, einer immer längeren Dauer für die Rentabilisierung der Investitionen und zu einer immer stärkeren Verschuldung und Unsicherheit seitens der Zulieferer.
- 2.2 Die Schwäche des US-Dollar, die von 2005 bis zum Ausbruch der weltweiten Wirtschaftskrise zu verzeichnen war und nunmehr erratische Währungsschwankungen verursacht, die ihrerseits in Bezug auf den Euro eine allgemeine Hausse ohne jedwede wirtschaftliche Begründung nach sich ziehen,
- bedingt den Verlust an Wettbewerbsfähigkeit für die europäische Industrie²;
 - führt zu einem kontinuierlichen Streben nach einer Senkung der Fixkosten (Lohnkosten);
 - begünstigt Auslagerungen in die Dollar-Zone;
 - bedeutet das Ende für zahlreiche Zulieferer in Europa;
 - ist ein guter Grund für den Aufbau von "Partnerschaften" in außereuropäischen Regionen.
- 2.3 Das in Frankreich als "*Papy Boom*"³ (wortwörtlich "Opa-Boom") bezeichnete Phänomen der Verrentung der Baby-Boom-Generation der Nachkriegsjahre, das 2015 seinen Höhepunkt erreichen wird, wird den Verlust von zahlreichen hochqualifizierten Arbeitskräften nach sich ziehen (die Hälfte der Arbeitnehmer in der europäischen Luftfahrt wird bis 2015 in Rente gehen), was wiederum den endgültigen Verlust strategischer Kompetenzen bedeutet.
- 2.4 Die Verschärfung des Wettbewerbs im Segment der Regionalluftfahrzeuge mit dem Markteintritt neuer, äußerst aggressiver Akteure (Indien und Brasilien) ist Anlass für die Unternehmen, zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit die Kosten zu

¹ "Damit der Rückstand der EU gegenüber ihren Hauptkonkurrenten aufgeholt wird, ist es erforderlich, die F&E- sowie die Innovations-Bemühungen in der Union insgesamt erheblich zu verstärken und dabei besonderen Nachdruck auf die Spitzentechnologien zu legen."

² Im Zeitraum 2000-2007 hat der Euro um 48% an Wert gegenüber dem US-Dollar zugelegt (auf der Grundlage des mittleren Wechselkurses der ersten acht Monate des Jahres 2008 sogar um 66%). Sollte dieses Phänomen, das derzeit eine Unterbrechung kennt, erneut eintreten (bzw. sich sogar intensivieren), könnte sich der Luftfahrzeughersteller Airbus dazu gezwungen sehen, von seinem Sanierungsprogramm "Power 8" (der auf der Grundlage einer Höchstparität EUR / USD von 1,37 erstellt wurde) abzusehen und andere wirtschaftliche Maßnahmen zu ergreifen; dies würde verheerende soziale und politische Folgen nach sich ziehen.

³ Mit "*Papy Boom*" wird in Frankreich das Phänomen bezeichnet, dass eine große Zahl an Arbeitnehmern in den Industrieländern zwischen 2000 und 2020 das Rentenalter erreichen wird. Dieses Phänomen ist eine logische und vorhersehbare Folge des Baby-Booms der Nachkriegsjahre sowie des derzeitigen Geburtenrückgangs, der zu einer Überalterung der Bevölkerung führt, und wird grundlegende Auswirkungen auf die Wirtschaft zeitigen und eine Erhöhung der Gesundheitsausgaben und Rentenkosten sowie eine Verringerung der Zahl der Erwerbstätigen bedingen.

senken und trotz der Gefahr des Technologietransfers und der Errichtung von Betrieben in Schwellenländern wie China Partnerschaften einzugehen, um sich diese neuen Märkte zu erschließen. Diese Konkurrenz führt auch zu einer Neuausrichtung auf das Kerngeschäft der Auftraggeber.

- 2.5 Die derzeit niedrigen Ölpreise können jedoch die anhaltende Ungewissheit in Bezug auf die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Ölpreises angesichts der weltweiten Wirtschaftskrise nicht überdecken, deren Ausmaß und Dauer noch nicht abzusehen ist. Diese Faktoren drücken die Nachfrage, beeinträchtigen die Luftfahrtunternehmen und zwingen die Hersteller dazu, Möglichkeiten zur Verringerung der Kosten für die Nutzung von Luftfahrzeugen in Betracht zu ziehen, insbesondere durch die Nutzung von Alternativkraftstoffen und der dazugehörigen Technologien.
3. Nach Meinung des Ausschusses steht die Luftfahrtindustrie vor der grundlegenden Herausforderung, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu wahren, ihren Nutzen für die Bürger aufzuzeigen und ihre weltweite Führungsstellung zu behaupten.
4. In diesem Zusammenhang spricht der Ausschuss mehrere **Empfehlungen** aus und fordert, dass die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten die Bedeutung der Luftfahrtindustrie in der Europäischen Union und für die Unionsbürger aufgrund ihrer positiven Auswirkungen in zahlreichen weiteren europäischen Industriezweigen hervorheben.
 - 4.1 In den Bereichen technologische Entwicklung, Wachstum und Zusammenarbeit sollte ein neuer Rahmen geschaffen werden, um eine wirksamere Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen in den einzelnen Mitgliedstaaten zu ermöglichen und diese auch zu einer derartigen Zusammenarbeit im Hinblick auf die Festlegung und Verwirklichung ihrer industriellen Prioritäten anzuhalten. So könnte die Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und besser auf die Marktschwankungen reagiert werden. Ferner müssen umgehend neue Qualitäts- und Effizienznormen aufgestellt werden, um die Wirksamkeit der Finanzierung von Forschung und Entwicklung zu optimieren.
 - 4.1.1 Die Koordinierung zwischen der Europäischen Kommission und der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA) muss verstärkt werden, um die Entwicklung neuer Hybridtechnologien sowohl für die militärische als auch die zivile Luftfahrt zu fördern. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass die Europäische Kommission und die EDA die Kontrolle über jedwede weitere Verbreitung dieser sowohl für die militärische als auch die zivile Luftfahrt nutzbaren Technologien innehaben.
 - 4.1.2 Die Unternehmen müssen bei der raschen und umfassenden Durchführung der Gemeinsamen Technologieinitiative "Clean Sky" unterstützt werden, wobei insbesondere die Entwicklung von KMU im Zuliefersektor in der Versorgungskette berücksichtigt werden muss. Auf diese Weise sollen einerseits die von der EU gesteckten Umweltziele erreicht und andererseits der Industrie die Möglichkeit gegeben werden, eine wichtige Rolle bei der Einrichtung eines

europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation zur Förderung der Initiative "Einheitlicher europäischer Luftraum" (SESAR)⁴ zu übernehmen.

- 4.2 Der Ausschuss schlägt vor, die direkte Mitwirkung der Mitgliedstaaten, die bekanntermaßen Luftfahrtgrößen sind, bei der Einrichtung eines europäischen Netzes der Zulieferer zu fördern, die Flugzeughersteller wie Airbus, Saab, Alenia, ATR usw. wirksam unterstützen können. Ihr Sachverstand muss gewahrt und ausgebaut werden, indem der Schwerpunkt insbesondere auf die neuen Technologien gelegt wird.
- 4.3 Die europäische Regionalluftfahrt hat dank der ATR-Luftfahrzeuge⁵ und der Kraftstoffeinsparungen, die diese bei der derzeitigen Wirtschaftslage ermöglichen, einen erheblichen Aufschwung erlebt. Der Trend im Luftverkehr geht außerdem in Richtung Luftfahrzeugen des Typs Regionalverkehrsflugzeug ("*Regional Jets*")⁶. Der Ausschuss betont, dass Unternehmen gefördert werden müssen, die innovative Industriestrategien im Sinne der "*Open Innovation*" entwickelt haben; das beste aktuelle Beispiel ist wohl Superjet International.
- 4.4 Nach Sicht des Ausschusses müssen die Mitgliedstaaten die Verringerung der Abhängigkeit der Zulieferer von den derzeitigen Auftraggebern (Finanzhilfen für die Marktdiversifizierung und Internationalisierung) und die Formulierung einer Charta zwischen Auftraggebern und Zulieferern für langfristige gegenseitige Verpflichtungen fördern.
- 4.5 Der Ausschuss vertritt die Auffassung, dass die Zulieferer dringend bei der Festlegung von Innovationsstrategien unterstützt werden müssen, um ihnen die Möglichkeit zu eröffnen, dauerhaft neue Erzeugnisse und Dienste mit einem höheren zusätzlichen Nutzen anzubieten, und gleichzeitig ihre Zusammenarbeit zum Erreichen einer kritischen Masse zu erleichtern.
- 4.6 Trotz des bei der WTO anhängenden Streitfalles zwischen der EU und den Vereinigten Staaten schlägt der Ausschuss vor, dass die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten ein Finanzierungsverfahren in Betracht ziehen, um die Kontinuität der Erzeugung sicherzustellen. Dieses Verfahren könnte in einer stärkeren Genehmigung von Krediten für Zulieferer in diesem Industriezweig bestehen oder aber einer Garantie für Darlehen auf der Grundlage rückzahlbarer Vorschüsse oder Darlehen mit von der EIB gebilligten günstigeren Zinssätzen. Ferner sollten Mechanismen zur Deckung der Finanzrisiken (beispielsweise aufgrund von Währungsschwankungen) vorgesehen werden.
- 4.7 Neben dem industriellen Aspekt müssen nach Meinung des Ausschusses durch eine Planung in Bezug auf Arbeitsplätze und Qualifikationen auf den verschiedenen Ebenen, namentlich die betroffenen Berufszweige sowie die europäische, nationale, regionale und lokale Behör-

⁴ Gemeinschaftsinitiative zur Strukturierung des Luftraums und der Luftverkehrsdienste auf gesamteuropäischer Ebene, um den Luftverkehr besser zu steuern und ein einheitliches und hohes Sicherheitsniveau im europäischen Luftraum zu gewährleisten.

⁵ ATR verzeichnete 2004 lediglich 12 Bestellungen, 2007 jedoch 113 Festbestellungen (Quelle: ATR).

⁶ Unter Regionalverkehrsflugzeug sind Luftfahrzeuge der zivilen Personenluftfahrt mit weniger als 100 Plätzen zu verstehen (diese werden letztlich das Segment der "Narrow-Body"-Flugzeuge (mit nur einem Gang) für Kurzstreckenflüge beeinträchtigen).

den, auch die Entwicklung und die Veränderungen der Berufsbilder vorweggenommen werden. Durch die Einrichtung von Beobachtungsstellen für die Berufe in der Luftfahrtindustrie können die zukünftigen Berufs- und Bildungsanforderungen in Zusammenarbeit mit den Bildungsbehörden ermittelt werden.

- 4.8 Der Ausschuss betont, dass Business Intelligence-Instrumente eingerichtet werden müssen, um die Leistungsentwicklung der Unternehmen zu verfolgen und die Risiken so früh wie möglich zu ermitteln. Diese Instrumente müssen bildungsinnovativ sein und die Verbindungen zwischen Forschung, Hochschulwesen und Industrie stärken, um junge Menschen ebenso wie die bereits in diesem Industriezweig tätigen Arbeitnehmer besser auf die künftigen Berufsanforderungen wie auch die absehbaren technologischen Veränderungen vorzubereiten.
- 4.9 Die Intensivierung des Informationsaustausches zwischen den verschiedenen Exzellenzzentren zur Verwirklichung der von der EU festgesetzten Umwelt- und Technologieziele muss eine echte Vernetzung ermöglichen, die wiederum eine bessere Aufteilung der Aufgaben und EU-Finanzmittel zeitigen sollte, wodurch ein Konkurrenzkampf zwischen den europäischen Regionen vermieden und Synergien geschaffen werden können.
- 4.10 Die EU muss ihren finanziellen Beitrag über die Wettbewerbspole leisten, mit denen sichergestellt werden soll, dass die EU in der Spitzentechnologie führend bleibt und über eine wettbewerbsfähige und innovative Industrie verfügt, die den Normen für eine hohe Umweltqualität entspricht. So darf bei der Verwendung von Verbundwerkstoffen aufgrund ihrer Widerstandskraft und Leichtigkeit keinesfalls die Frage vergessen werden, ob diese wiederverwertet oder beseitigt werden können.
- 4.11 Der Ausschuss unterstreicht, dass dringend ein Maßnahmenpaket in Bezug auf folgende Punkte angenommen werden muss:
- Ökologisierung des Luftverkehrs;
 - Zufriedenheit und Sicherheit der Fluggäste;
 - Verringerung des CO₂-Ausstoßes der Luftfahrtindustrie (im Einklang mit der europäischen Politik für eine allgemeine Verringerung der CO₂-Emissionen in Europa), der Lärmbelästigung und des Kraftstoffverbrauchs;
 - Entwicklung von Konzepten für die Altstoffverwertung (Verwendung wiederverwertbarer Materialien usw.).
- 4.12 Nach Ansicht des Ausschusses müssen die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten unverzüglich die Konzipierung einer strategische Politik für die Luftfahrtindustrie auf den Weg bringen, die die Durchführung konkreter Maßnahmen europaweit wie auch in den traditionell auf die Luftfahrt ausgerichteten Ländern beinhaltet, um die künftigen Veränderungen besser vorwegzunehmen und die sozialen Auswirkungen abzufedern. Die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten müssten ferner die von den Sozialpartnern empfohlene Einrichtung eines Ausschusses für den sozialen Dialog in der europäischen Luftfahrtindustrie fördern.

Teil II - BEGRÜNDUNG

5. Hintergrund und Vorgeschichte

- 5.1 Analysten prognostizierten 2007 eine Verdoppelung des Luftverkehrs in den kommenden 20 Jahren bei einer jährlichen durchschnittlichen Wachstumsrate von 6% (5 Mrd. Fluggäste im Jahr 2025 im Vergleich zu 2 Mrd. 2006). Als Reaktion auf den zu erwartende Anstieg des Luftverkehrs sind die Prognosen für die Bestellung neuer Luftfahrzeuge für die kommenden 20 Jahre sehr optimistisch und gehen von 22 600 (Airbus) bzw. 23 600 (Boeing) neuen Luftfahrzeugen aus.
- 5.2 Die zunehmende Liberalisierung des Luftverkehrs, die Nachfrageexplosion in den Schwellenländern (Asien, Pazifik und Mittlerer Osten) sowie die seit 2007 wieder gesunde Finanzlage der Luftfahrtunternehmen sollten dieses Wachstum fördern.
- 5.3 Am 27. September 2007 genehmigte das Ausschussplenium die Erarbeitung einer Initiativstellungnahme zur Zukunft der Luftfahrtindustrie in Europa (unter Ausnahme von Luftfahrt zu militärischen Zwecken, Helikopter, Wartung usw.) durch die Beratende Kommission für den industriellen Wandel (CCMI).
- 5.3.1 Der Ausschuss hat sich zur Ausarbeitung dieses Dokuments entschlossen, da die Luftfahrt durch ihren Anteil an den Bereichen Herstellung, Ausfuhr, Beschäftigung und F&E-Investitionen von großer Bedeutung für die europäische Industrie insgesamt ist. Darüber hinaus wirkt sie als Motor für eine ganze Reihe anderer Industriezweige (Unterauftragnehmer und nachgelagerte Sektoren wie die Flugzeugwartung) und als Impulsgeber zur Dynamisierung ganzer Regionen. Genauso wichtig ist, dass die Luftfahrt als Flaggschiff der Erwirtschaftung des Mehrwerts in Europa fungiert und somit den Beweis liefert, dass gemeinsame Anstrengungen Europa in die Lage versetzen, im Vergleich mit den anderen global agierenden Konkurrenten - insbesondere mit den Vereinigten Staaten - zu bestehen.
- 5.3.2 Die von der CCMI bei der Erarbeitung ihrer Stellungnahme zum Thema "*Entwicklung der Wertschöpfungs- und Lieferketten: europäische und globale Tendenzen*"⁷ gesammelten Erfahrungen können mit Hilfe einer solchen Analyse bezüglich des in dieser Hinsicht sehr komplexen Luftfahrtsektors vertieft werden.
- 5.4 Außerdem gibt es eine Reihe neuer **Risiken**, die das Wachstum zu beeinträchtigen und neue Probleme nach sich zu ziehen drohen:

7

ABI. C 168/2007, S. 1 (CCMI/037, Berichterstatter: Herr VAN IERSEL; Ko-Berichterstatter: Herr GIBELLIERI).

- 5.4.1 Eine starke Abhängigkeit der Luftfahrzeughersteller von neuen Märkten könnte bei einem unerwartenden Wachstumseinbruch in Asien (nicht nur in China und Indien) unmittelbare und sehr negative Folgen für den gesamten Sektor mit sich bringen.
- 5.4.2 Die tiefgreifenden Änderungen der Beziehungen zwischen Auftraggebern und Zulieferern sowie die kontinuierlichen Umstrukturierungen seitens der Auftraggeber haben das Gleichgewicht des Sektors schwer beeinträchtigt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können die Auswirkungen der erhöhten Finanzrisiken für die Zulieferer ersten Ranges, die dem Druck der Auftraggeber im Rahmen von Risikoaufteilungsvereinbarungen ausgesetzt sind, schwer abgeschätzt werden.
- 5.4.3 Es fehlt an Finanzmitteln seitens der Mitgliedstaaten und der EU für die Entwicklung neuer Technologien. Es wäre außerdem sinnvoll, Mittel für die Grundlagenforschung in Bezug auf Unternehmens- und Innovationsstrategien bereitzustellen.
- 5.4.4 Durch die Ausrichtung auf Verbundwerkstoffe wird eine vollkommene Neuordnung der Produktionskette erforderlich (Auflassung von Airbus-Produktionsstätten usw.), obwohl diese Technologie noch nicht ausreichend validiert wurde; siehe beispielsweise den massiven Einsatz von Verbundwerkstoffen für die Boeing 787, für die bereits 800 Vorbestellungen vorliegen, obwohl das Flugzeug noch nicht zugelassen wurde.
- 5.4.5 Im Zeitraum 2000-2007 hat der Euro um 48% an Wert gegenüber dem US-Dollar zugelegt (auf der Grundlage des mittleren Wechselkurses der ersten acht Monate des Jahres 2008 sogar um 66%). Sollte dieses Phänomen, das derzeit eine Unterbrechung kennt, erneut eintreten (bzw. sich sogar intensivieren), wäre Airbus gezwungen, neue Einsparungsmaßnahmen zu treffen (wie der Vorsitzende von Airbus mehrmals betont hat, bedeutet jeder Verlust des US-Dollars von 10 Cent gegenüber dem Euro einen Verlust in Höhe von 1 Mrd. EUR für den Luftfahrzeughersteller) und hätte drastische Folgen für das Netz der Zulieferer, von denen viele nicht über ausreichende Mittel für die Deckung der Finanzrisiken verfügen; dies wiederum würde immer mehr Auslagerungen mit katastrophalen sozialen und politischen Auswirkungen nach sich ziehen.
- 5.4.6 Die technischen Probleme beim Airbus 380 und beim Airbus 400M sowie der Boeing 787 und ihre unmittelbaren Auswirkungen sprechen Bände in Bezug auf die Schwierigkeit der Luftfahrzeughersteller, die immer komplexer werdenden neuen Luftfahrzeuge in den Griff zu bekommen.
- 5.4.7 Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die Folgen der aktuellen weltweiten Krise nur schwer absehbar. Der Rückgang der Ölpreise kann zumindest kurzfristig Vorteile für die Luftfahrtunternehmen bringen. Diese Rezession könnte sich jedoch negativ auf den internationalen Tourismus und infolge auch auf die Nachfrage im Reisesektor auswirken.

- 5.5 Ungeachtet der möglichen Entwicklungen der Luftfahrt und trotz ihres aktuellen Wachstums hat die derzeitige und künftige Umstrukturierung dieses Wirtschaftszweigs echte wirtschaftliche und soziale Auswirkungen in Europa; es besteht durchaus die Gefahr einer immer stärkeren Deindustrialisierung der europäischen Luftfahrtindustrie.
- 5.6 Diese Deindustrialisierung kann große Gefahren bergen wie den Verlust grundlegender Kompetenzen, der globalen Führungsposition Europas aufgrund seiner Unfähigkeit, die erforderlichen Investitionen für die Entwicklung neuer Spitzentechnologien aufzubringen, das Ende zahlreicher Zulieferer in der Versorgungskette in Europa sowie massive Arbeitsplatzverluste.
6. **Wichtigste Ziele und Herausforderung der Luftfahrtindustrie in der Europäischen Union**
- 6.1 Nach Ansicht des Ausschusses sind die wichtigsten Fragen in diesem Industriezweig die Sicherstellung seiner Wettbewerbsfähigkeit und die Verbesserung seines Images in der breiten Öffentlichkeit.
- 6.2 Neue Marktakteure können in der Luftfahrtindustrie nur schwer Fuß fassen und keinesfalls mehr zu Marktführern werden. Global gesehen gibt es nur mehr zwei Flugzeughersteller für Luftfahrzeuge mit mehr als 100 Plätzen: Airbus und Boeing. Einschneidende und vollständige Verluste an Technologie, Sachverstand oder Infrastruktur können nur äußerst schwer wettgemacht werden.
- 6.3 Europa muss daher dafür Sorge tragen, dass die Mitgliedstaaten, die bekanntermaßen Luftfahrtgrößen sind,
- 6.3.1 ihren Sachverstand wahren und ausbauen, insbesondere durch die Ausrichtung auf die Spitzentechnologie, am Aufbau eines europäischen Zulieferernetzes mitwirken, das die großen Auftraggeber wie Airbus, SAAB oder ATR wirksam unterstützen kann, und
- 6.3.2 sich stärker in die Entwicklung von Partnerschaften mit der Forschung (Universitäten, Hochschulen, öffentliche Laboratorien usw.) im Bereich der Grundlagenforschung einbringen.
- 6.4 Die Europäische Union kann vor der engen Verbindung zwischen Forschung zu militärischen und zu zivilen Zwecken in den Vereinigten Staaten nicht die Augen verschließen. Trotz gewisser Verzögerungen im B787-Programm hat Boeing Finanzhilfen seitens der NASA und vom US-amerikanischen Institut zur Erforschung zukunftsorientierter Projekte für die Verteidigung (DARPA) erhalten, um den technologischen Quantensprung hin zum Einsatz von Verbundwerkstoffen zu vollziehen. Daher muss nach Meinung des Ausschuss die Koordination zwischen der Europäischen Kommission und der Europäischen Verteidigungsagentur (EVA) gestärkt werden, um die Entwicklung neuer Technologien mit doppeltem Nutzungszweck in der (zivilen und militärischen) Luftfahrt zu fördern.

- 6.5 Die Luftfahrtindustrie kann die REACH-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1907/2006), die am 18. Dezember 2006 vom Europäischen Parlament und dem Rat angenommen wurde und am 1. Juni 2007 in Kraft trat, keinesfalls unbeachtet lassen. Mit dieser Verordnung sollten ursprünglich rund 30 000 in erheblichen Mengen auf dem Europäischen Markt befindliche Substanzen bewertet, zugelassen und eventuell beschränkt werden können. In den letzten Wochen wurden jedoch offenbar alle 100 000 "bestehenden Substanzen" vorregistriert. Dies erhöht die Gefahr einer Versorgungsunterbrechung, insbesondere im Falle der Bewertung von Substanzen, die in komplexen oder Verbundwerkstoffen eingesetzt werden. Die EU muss daher Unternehmen, die in Wettbewerbspolen mit starker Ausrichtung auf Verbundwerkstoffe angesiedelt sind, bei der Bewertung der Risiken der einzelnen Bestandteile von Verbundwerkstoffen unterstützen. Die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten können der europäischen Luftfahrtindustrie zur Verwirklichung der Umweltziele Hilfestellung leisten.
- 6.6 Die EU hat sich dazu verpflichtet, den CO₂-Ausstoß, die Lärmbelästigung und den Kraftstoffverbrauch (einschl. durch die Förderung von Biokraftstoffen) zu verringern. Die Europäische Kommission muss daher den erforderlichen Rahmen für die rasche und abgestimmte Durchführung der gemeinsamen Technologie-Initiative "Clear Sky" für die Unternehmen, einschl. der KMU, schaffen.
- 6.7 In Bezug auf den Kurzstreckenbereich muss Europa rechtzeitig ein auf diese Art von Luftfahrzeugen ausgerichtetes F&E-Programm auf den Weg bringen, mit dem der Airbus A320 einfacher durch die NSR⁸ ersetzt und gleichzeitig verhindert werden kann, dass die europäische Industrie die gleichen Fehler wie beim Airbus A350 begeht. Dies muss unverzüglich geschehen, da sich ein grundlegender Wandel in der Industrie im Bereich der "Narrow-Body"-Flugzeuge (mit nur einem Gang) mit mehr als 100 Sitzplätzen abzeichnet.
- 6.7.1 In den kommenden zehn Jahren sollte die Doppelherrschaft von Airbus und Boeing in diesem strategischen Sektor ein Ende nehmen, auf den rund 65% der 29 400 bis 2027 herzustellenden Luftfahrzeuge (sprich 19 160 Stück)⁹, wertbezogen allerdings nur 40% entfallen; dies zeugt von einem gesteigerten Wettbewerb und einem höheren Druck auf den Preis für diesen Luftfahrzeugtyp.
- 6.7.2 In den Jahren 2015-2020 werden wahrscheinlich neue Marktakteure wie Avic 1+2 (die Fusion erfolgte vor Kurzem) in China, Sukhoi in Russland oder auch Bombardier (in Kanada) oder Embraer (in Brasilien) präsent sein. Die Europäische Union wird die Preisschlacht in diesem Sektor wohl kaum gewinnen können, doch kann sie sich durch ihren technologischen Vorsprung dank Innovation geschickt aus der Affäre ziehen.

⁸ New Short Range.

⁹ Quelle: Boeing Forecast 2008-2027.

- 6.8 Der Regionalluftverkehr verzeichnete eine Zuwachsrate von jährlich 8%. 2007 erreichten die Bestellungen einen Höchststand, und zwar sowohl für Regionalverkehrs- als auch Propellerturbinenflugzeuge (hier war eine Zunahme von 50% zu verzeichnen). Angesichts der aktuellen Situation (hohe Kraftstoffpreise und Finanzkrise) dürfte sich der Erfolg der Propellerturbinenflugzeuge fortsetzen; ferner ist ein Transfer von Marktanteilen von den Regionalverkehrsflugzeugen auf die Propellerturbinenflugzeuge denkbar. Der Marktanteil der Regionalverkehrsflugzeuge dürfte dank der starken Nachfrage nach diesem Luftfahrzeugtyp dennoch weiterwachsen. Mit neuen Modellen wie der "C series" von Bombardier und neuen Marktakteuren wie Sukhoi oder Avic könnte dieser Typ Marktanteile aus dem Bereich der beiden Flugzeughersteller Boeing und Airbus abziehen.
- 6.8.1 Die europäische Regionalluftfahrt hat dank der ATR-Luftfahrzeuge und der Kraftstoffeinsparungen einen erheblichen Aufschwung erlebt. Die Entwicklung des Luftverkehrsmarkts geht auch in Richtung von Flugzeugen des Typs Regionalverkehrsflugzeug, ein Segment, das im Gegensatz zu dem begrenzten Wettbewerb im LCA-Sektor, d.h. der zivilen Großraumflugzeuge (Duopol Airbus/Boeing) von einem starken Wettbewerb in erster Linie zwischen Bombardier (Kanada) und Embraer (Brasilien) geprägt ist, denen weitere Konkurrenten, allerdings mit großem Abstand, wie ATR und zahlreiche nationale Akteure (z.B. aus Japan, Russland und China) folgen.
- 6.8.2 Im Regionalverkehrsflugzeug-Segment könnte Europa seine bereits fast verloren geglaubte Oberhoheit dank des neuen Unternehmens SuperJet International wiedergewinnen. Dieses Joint Venture, an dem Alenia Aeronautica (Italien) 51% und Sukhoi Aircraft (Russland) 49% halten, entwickelt ein Industrieprogramm für Regionalverkehrsflugzeuge mit 75-100 Sitzplätzen und ist ein konkretes Beispiel für die Umsetzung eines bewährten Verfahrens zur Wiederbelebung der Herstellung von Regionalverkehrsflugzeugen in Europa, die der Wirtschaftslage mit schwankenden Ölpreisen gerecht wird.
- 6.8.3 Dieses Programm fußt auf dem besten auf europäischer und internationaler Ebene verfügbaren Sach- und Fachwissen, insbesondere dank Partnerschaften mit wichtigen französischen Zulieferern (Thales und Safran liefern wertbezogen mehr als 30% der Maschine), aber auch mit anderen Zulieferern aus Europa wie Liebherr (Deutschland) und Intertechnique (Frankreich) und Drittstaaten wie Honeywell (USA) sowie internationalen Exzellenzzentren, beispielsweise in Indien.
- 6.9 Die Luftfahrtindustrie ist ein Zankapfel zwischen Europa und den Vereinigten Staaten. Die Finanzierung des zivilen Bereichs der US-amerikanischen Luftfahrt durch Militäraufträge kann als versteckte staatliche Beihilfe angesehen werden, was den Tatbestand einer Wettbewerbsverzerrung bedeutet. Bis vor wenigen Monaten wurde dieses Phänomen durch den derzeit schwachen US-Dollar noch verstärkt. Eine Finanzhilfe seitens der EU und der Mitgliedstaaten in Form von rückzahlungspflichtigen Vorschüssen oder Ähnlichem ist nicht nur im Einklang mit dem Abkommen zwischen der EU und den Vereinigten Staaten über

zivile Großraumflugzeuge, sondern auch ein transparentes - und mit den Marktregeln vereinbares - Mittel für die Finanzierung neuer Programme.

- 6.10 Angesichts der Schwankungen des EUR/USD-Wechselkurses ist es absurd, dass die großen Auftraggeber (Airbus) das Wechselkursrisiko auf ihre Zulieferer abwälzen, indem sie diese in USD bezahlen, wo doch selbst EADS, das Mutterunternehmen von Airbus, über Kapazitäten für die Deckung des Wechselkursrisikos verfügt, die mit denen der Zulieferer keinesfalls vergleichbar sind. Die Auftraggeber versuchen außerdem, die Finanz- und Technologierisiken neuer Programme auf die Zulieferer ersten und zweiten Ranges umzuverteilen.
- 6.10.1 Ist der Aufbau aktiver Beteiligungen zwischen Auftraggebern und Zulieferern vor diesem Hintergrund wirklich machbar? Diese können sich unterschiedlich und vielfältig gestalten. Es gilt, die Risikoteilung (*risk sharing*) und das Arbeitspaket (*work package*) zu beleuchten. Ferner muss die Beteiligung auch den F&E-Bereich betreffen. Der Auftraggeber muss die Gesamtkosten für die angewandte Forschung auf höchstem Niveau tragen, wohingegen die KMU sich an den Kosten für die Forschung im Bereich "Industrieverfahren" beteiligen.
- 6.10.2 Auch in Bezug auf die Versorgung der Unternehmen mit Rohstoffen ist eine aktive Beteiligung denkbar. Airbus kauft das Titan selbst ein und verkauft es zum Selbstkostenpreis an seine Zulieferer. Es wäre sicherlich zielführend, dass die Auftraggeber sich an der Bündelung des Rohstoffankaufs beteiligen. Könnten die Zuliefer-KMU und die Auftraggeber einen Mechanismus einrichten, mit dem die Versorgung mit Rohstoffen zusammengefasst werden kann, wodurch die Anschaffungskosten gesenkt werden könnten?
- 6.11 Derzeit sind die KMU sehr stark von einem einzigen Auftraggeber in der Luftfahrt abhängig (z.B. Airbus). In mehreren bedeutenden Fällen liegt diese Abhängigkeit bei 70% in den Bereichen allgemeiner Maschinenbau, Metallurgie und elektronische Bauteile bzw. bei 67% im Dienstleistungsbereich¹⁰.
- 6.11.1 Daher müssen die KMU insbesondere zur Abfederung der zyklischen Schwankungen der Luftfahrtindustrie ihre Aktivitäten auf andere Branchen ausweiten und sich auf die Vorzüge Europas stützen. Allerdings müssen diese Unternehmen eine große Anpassungsfähigkeit an den Tag legen, um sich in Tätigkeitsbereichen durchzusetzen, die eigentlich nicht zu ihrem Kerngeschäft zählen. Sie müssen auch in der Lage sein, mehrere Tätigkeiten auszuüben und die erforderlichen Finanz- und Humanressourcen dafür bereitzustellen. Dies bedeutet, dass einerseits die KMU Zugang zu regionalen, nationalen und/oder europäischen Finanzmitteln haben müssen, um diese Diversifizierung zu steuern und zu industrialisieren, und andererseits die Auftraggeber an diesen Diversifikationsbemühungen teilhaben und die in den verschiedenen Bereichen erforderlichen Kompetenzen bereitstellen müssen.

10

Quelle: INSEE, Dossier Nr. 138, März 2007.

- 6.11.2 Dies bringt natürlich Probleme in Bezug auf Spinouts in der einen oder anderen Form mit sich. Ein gutes Beispiel ist die Region Aquitaine, in der ein Unternehmen der ehemaligen Aérospatiale eine Plasmabrenner-Technologie entwickelt hat, die von Europlasma vermarktet wird.
- 6.12 Für jedweden industriellen Wandel sind erhebliche Mittel erforderlich. Daher müssen die Unternehmen von den öffentlichen Einrichtungen in den Mitgliedstaaten oder auf europäischer Ebene unterstützt werden. Im Einklang mit den WTO-Regeln muss die EU daher ihre Überlegungen zu den Schwankungen des US-Dollars voranbringen. Wie kann die EU zur Verringerung des Finanzrisikos beitragen, dem die Luftfahrtindustrie aufgrund des EUR/USD-Wechselkurses gegenübersteht? Die Abwälzung des Wechselkursrisikos auf die Zulieferer kann nicht als umfassend zufriedenstellende Lösung angesehen werden, da der EUR/USD-Wechselkurs auch weiterhin ein Hindernis für die europäischen Unternehmen gegenüber ihren US-amerikanischen Konkurrenten ist.
- 6.12.1 Als ein interessantes Beispiel kann die Region Midi-Pyrénées angeführt werden. Mit der Lancierung des Airbus A380 im Jahr 2000 hat die Region den ADER-Plan zur Unterstützung der Zulieferer-KMU der Luftfahrtunternehmen eingeleitet, dessen Durchführung interessante Ergebnisse gebracht hat und weiterverfolgt wird, um KMU bei ihrer Anpassung an Sanierungsprogramm "Power 8" von Airbus zu unterstützen.
- 6.12.2 Das neue Programm, ADER II, dient dazu, in einem fallbezogenen Ansatz Unternehmenszusammenschlüsse zu begleiten, ihre technologischen Kapazitäten zu stärken, sie bei ihrem Eintritt auf die neuen Märkte zu unterstützen, weitere Akteure in die Bündelung der Rohstoffanschaffung einzugliedern usw.
- 6.13 Die Globalisierung der Luftfahrt hat erhebliche Auswirkungen auf die Löhne und die Beschäftigungslage. Hierfür müssen die Forschungs- und Bildungsstrukturen gestärkt und unterstützt werden, um neue Arbeitsplätze zu schaffen. Eine Möglichkeit wäre eine vorausschauenden Beschäftigungs- und Qualifikationspolitik.
- 6.13.1 Mit einer derartigen Politik müssen künftige Veränderungen vorweggenommen werden. Sie muss den Arbeitnehmern die Möglichkeit bieten, Ungewissheiten in Bezug auf ihre Zukunft besser handhaben zu können, langfristig zu planen, ihrer Arbeit einen Sinn zu geben, Karriere zu machen und ihren Einsatz für das Unternehmen anzufachen, wobei gleichzeitig ihren Anliegen und Bedürfnissen Rechnung getragen wird. Mit dieser Politik müssen auch die Unternehmen in die Lage versetzt werden, sich an die Veränderungen und den Wettbewerb anzupassen.
- 6.13.2 Diese Politik muss eine echte Zukunftsperspektive für die Berufe und Qualifikationen mit sehr langfristigen Zielen (30 Jahre) beinhalten. Ziel muss es sein, die Bildungs- und Qualifikationsanforderungen festzulegen, die aus Sicht der Unternehmer, aber auch des Ausbildungspersonals und der Arbeitnehmervertreter mittelfristig im Aus- und Weiterbildungs-

angebot berücksichtigt werden sollen. Diese Politik kann Teil von Überlegungen in einer Arbeitsmarktregion sein.

- 6.14 Soll es auch weiterhin eine Luftfahrtindustrie mit hohem technischen Sachverstand geben, müssen dieser Branche Arbeitnehmer zur Verfügung stehen, die eine hochwertige Ausbildung in neuen Bereichen wie Verbundwerkstoffen und Umwelt erhalten haben. Ferner müssen weitere Bereiche wie die Überwachung schwerer Industrieunfälle, neue Materialien, sauberer Antrieb usw. aufgegriffen werden.
- 6.14.1 Die Bildungssysteme dürfen jedoch nicht nur auf Angestellte ausgerichtet sein, sondern es gilt auch, das Angebot für Arbeiter auf- bzw. auszubauen, die zu lange unter einem schlechten Image gelitten haben und in den meisten Bildungssystemen in Europa kaum berücksichtigt werden, obwohl die Arbeiter ein wesentlicher Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrtindustrie sind.
- 6.14.2 Die Erstausbildung muss sich auch auf Bildungsvereinbarungen zwischen Schulen, Universitäten bzw. Handwerk und den Unternehmen stützen können. Die Weiterbildung muss umfangreiche Umschulungen und die Schulung von sehr gering qualifizierten Arbeitnehmern ermöglichen. Sie ist jedoch in erster Linie ein grundlegendes und konkretes Instrument bei der Durchführung eines Strategieplans, um die Diskrepanz zwischen den bestehenden Ressourcen und dem künftigen Bedarf zu verringern. Ganz allgemein muss jedem europäischen Arbeitnehmer ein Mindestmaß an Weiterbildung in seiner Berufslaufbahn angeboten werden.
- 6.15 Sämtliche Vorkehrungen erfordern die größtmögliche Abstimmung zwischen der Unternehmensführung und den Arbeitnehmervertretern. Diese Abstimmung besteht häufig bereits auf nationaler Ebene, muss jedoch auch auf europäischer Ebene ihre Fortsetzung finden. Mit der Annahme der Richtlinie 94/45/EG über die Einsetzung eines Europäischen Betriebsrats wurde ein erster Schritt gesetzt. Da die Unternehmensführungen ihre Strategie auf europäischer Ebene festlegen, sind die europäischen Betriebsräte die einzige sinnvolle Möglichkeit, um an einschlägiger Stelle Wirtschaftsinformationen einzuholen und vor jedweder Verhandlung Bilanz zu ziehen. Die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten müssten ferner die Einrichtung eines Ausschusses für den sozialen Dialog in der europäischen Luftfahrtindustrie fördern.

7. **Vorschläge für künftige Stellungnahmen**

- 7.1 Die Luftfahrtindustrie ist eine derart komplexe Branche, dass in dieser Stellungnahme nicht alle Aspekte beleuchtet werden können. Die CCMI sollte daher umgehend die Fortführung ihrer Arbeiten zu dieser Thematik in künftigen Stellungnahmen in Betracht ziehen.

7.2 Diese Stellungnahmen könnten folgenden Aspekten gewidmet sein:

- Militärluftfahrt;
- Militär- und Zivilhelikopter;
- Wartung;
- Militär- und Zivilavionik, einschl. fortgeschrittener Rüstungssysteme;
- neue, auf dem aktuellen Stand der Technik beruhende Verfahren, Normen und Ausstattungen für Notlandungen.

Brüssel, den 3. Dezember 2008

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts-
und Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts-
und Sozialausschusses

Mario SEPI

Martin WESTLAKE
