

Stellungnahme

Liebherr-Aerospace Lindenberg GmbH

Zusammenfassende Bewertung der Lage der deutschen Ausrüstungsindustrie

Aus der Analyse der gegenwärtigen Situation ergeben sich Forderungen an die Politik, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Unternehmen durch flankierende Maßnahmen zu stärken und so zum Erhalt der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Ausrüster- und Werkstoffunternehmen beizutragen.

Die Handlungsfelder und Maßnahmen, die von der Industrie und der Politik angegangen bzw. umgesetzt werden müssen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Zielgerichteter Dialog zwischen System- und Ausrüstungsindustrie**

Durch den Dialog in strategischen Arbeitsgruppen werden Ausrüster und Systemhersteller in die Lage versetzt, ihre Produktstrategien und Supply-Chain-Prozesse zu überprüfen. Synergien von Systemhäusern und Ausrüstungsindustrie können erkannt und genutzt werden und Programme wie Power 8 reduzieren sich nicht auf Kostensenkungsaspekte.

- **Verlässliche Förderpolitik**

Das Bekenntnis der Politik zur strategischen Bedeutung der Luftfahrtindustrie für den Standort Deutschland muss sich in einer verlässlichen Förderpolitik widerspiegeln. Auf Dauer kann die Position der Ausrüstungs- und Werkstoffindustrie in Deutschland nur erhalten werden, wenn es den Unternehmen gelingt, über Forschung und Entwicklung Alleinstellungsmerkmale in Form von Kosten- und/oder Technologieführerschaften zu erarbeiten. Langfristig angelegte Kontinuität im nationalen Luftfahrtforschungsprogramm der Bundesregierung und Absicherung der Beteiligung an europäischen Rahmenprogrammen werden somit zu einem wichtigen Standortfaktor.

Die Breite des Förderspektrums muss sich an den Fähigkeiten der Ausrüstungsindustrie und ihres globalen Kundenstamms orientieren. Die Unterstützung der Bundesregierung darf sich nicht auf Technologie-Gebiete beschränken, die durch die interne Arbeitsteiligkeit von Airbus dem Standort Deutschland zufallen, dann ist ein Ausbau des Luftfahrt-Kompetenzzentrums Deutschland möglich.

- **Internationale Marktposition für deutsche Ausrüstungsindustrie verbessern**

Um erfolgreich am globalen Markt agieren zu können, müssen Möglichkeiten zur Absicherung von Entwicklungsvorfinanzierungsleistungen entwickelt werden, flankierend begleitet von der Gewährung von Bürgschaften zur Absicherung internationaler Geschäftsvorfälle.

Liebherr-Antworten zu den **Fragen der Sachverständigen:**

- 1) Vor welchen **strategischen Herausforderungen** steht die deutsche Ausrüster- und Werkstoffindustrie? Welche Chancen und Risiken birgt das EADS Sanierungsprogramm Power 8 für die Ausrüster- und Werkstoffindustrie?

Die deutsche Ausrüstungsindustrie sieht sich einer ganzen Reihe von Herausforderungen gegenüber.

Die Herausforderungen resultieren zum einem aus den Rahmenbedingungen des globalen Marktes, wie Wechselkursrisiken (US-\$), Explosion der Materialkosten, globale Konkurrenzierung auch auf dem Heimatmarkt, Cost-Cutting-Programme der Zellenhersteller, Konkurrenz mit MRO-Betrieben der großen Airlines im Kundendienst etc.

Zum anderen sind es Herausforderungen struktureller Art wie die finanzielle Stärke des Unternehmens, die zur Vorfinanzierung von Entwicklungsleistungen und zur finanziellen Absicherung von Risk Sharing Forderungen und für die Investitionskraft in F&E notwendig ist. F&E dient nicht nur dem Erhalt der Innovationsfähigkeit, sondern auch der Verteidigung der Position in der Lieferkette. Entscheidend ist das damit erworbene Fähigkeitsspektrum. Nur die Systemfähigkeit garantiert den direkten Zugang zum Flugzeughersteller.

Zu Power 8:

Vom Power 8 - Element der Restrukturierung der Werke ist Liebherr nicht unmittelbar betroffen, entscheidender sind die Elemente der Kostenreduktion des Flugzeugherstellers und die der Neuausrichtung des Beschaffungs- und Entwicklungsprozesses. Neben dem „cost cutting“ bietet das Programm Power 8 in seinem konzeptionellen Ansatz des „smart buying“ und „reduction of overheads“ auch Chancen für die Ausrüstungsindustrie, Arbeitsanteile zu übernehmen, die der Flugzeughersteller nicht mehr seinem Kerngeschäft zurechnet.

Die bisherige Umsetzung von Power 8 lässt diese Elemente jedoch noch nicht deutlich werden.

Reduziert sich Power 8 auf Kostenreduktion, dann entsteht zusammen mit dem Dollar-Kurs eine einschneidende Verschlechterung der Wettbewerbssituation der deutschen Ausrüstungsindustrie. Allein um den heutigen Wechselkurs auszugleichen, muss die Ausrüstungsindustrie > 30 % effizienter arbeiten als ein Wettbewerber aus dem Dollar-Raum, ohne dadurch einen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen. Zusätzliche Effizienzsteigerungsforderungen führen zwangsläufig zu der Analyse möglicher Verlagerung von Arbeiten in den Dollar-Raum.

- 2) Sind die deutschen mittelständischen Unternehmen ausreichend gerüstet, um in der internationalen Luftfahrtindustrie eine wichtige, wettbewerbsfähige Rolle zu spielen, **bzw. welche (strategischen) Defizite gibt es hier?**

Neben den enormen Anstrengungen zur Stärkung und zum Ausbau der Technologieführerschaft haben mittelständische Unternehmen die Herausforderung zu meistern, bei begrenzter Kapitaldecke Programmbeteiligungen als „Risk sharing“-Partner einzugehen. Jedes abgebrochene oder verzögerte Programm kann dann zu einer existenziellen Bedrohung für das betroffene Unternehmen werden. Hier fehlen für den Entwicklungsbereich Instrumente analog zu den HERMES-Bürgschaften. Die Mittelständischen Unternehmen trifft die Dollarproblematik umso härter, da Sie keine Ausgaben im Dollarraum haben, sondern im Wesentlichen Ihre Beschaffungsvorgänge innerhalb Europa abwickeln.

- 3) Wie kann der Standort Deutschland als **Kompetenzzentrum** für Rumpf und Kabine auch im Bereich der Ausrüster- und Werkstoffindustrie ausgebaut werden? Was sollte aus Sicht der Unternehmen die Bundesregierung tun, um diesen Prozess zu fördern?

Aus der Sicht von Liebherr greift die Fokussierung auf Rumpf und Kabine deutlich zu kurz. Liebherr liefert neben Air Management Systemen/Klimaanlagen auch Fahrwerksysteme und komplette Flugsteuerungsanlagen für Kunden weltweit (Airbus Frankreich, Airbus UK, AVIC/China, Boeing, Bombardier, Dassault, Embraer, Suchoi), also Systeme, die im deutschen Arbeitsanteil von Airbus nicht enthalten sind.

Die Unterstützung der Bundesregierung darf sich nicht auf Technologie-Gebiete beschränken, die durch die interne Arbeitsteiligkeit von Airbus dem Standort Deutschland zufallen, dann ist ein Ausbau des Luftfahrt-Kompetenzzentrums Deutschland möglich.

- 4) Welche Voraussetzungen müssen in der deutschen Ausrüster- und Werkstoffindustrie geschaffen werden, um die Beteiligung dieser Branche an künftigen **Airbus-Programmen und solchen anderer Hersteller** hinsichtlich des Kapitalbedarfs sowie der Forschungs- und Entwicklungskapazitäten zu ermöglichen?

Die Unterstützung der Bundesregierung darf sich nicht auf Technologie-Gebiete beschränken, die durch die interne Arbeitsteiligkeit von Airbus dem Standort Deutschland zufallen, dann ist ein Ausbau des Luftfahrt-Kompetenzzentrums Deutschland möglich, sowohl im Rahmen der europäischen Airbusstruktur als auch am globalen Markt. Unterstützung der der Absicherung und des Ausbaus der Technologieführerschaft als auch Instrumente zur Risikoabsicherung sind dazu zwingend erforderlich.

- 5) Wie wird das EADS-Sanierungsprogramm Power 8 beurteilt? Wie wird vor diesem Hintergrund die Zukunft der deutschen Luftfahrtindustrie sowie die Zusammenarbeit von Airbus und den deutschen Ausrüstern beurteilt?

Vom Power 8 - Element der Restrukturierung der Werke ist Liebherr nicht unmittelbar betroffen, entscheidender sind die Elemente der Kostenreduktion des Flugzeugherstellers und die der Neuausrichtung des Beschaffungs- und Entwicklungsprozesses. Neben dem „cost cutting“ bietet das Programm Power 8 in seinem konzeptionellen Ansatz des „smart buying“ und „reduction of overheads“ auch Chancen für die Ausrüstungsindustrie, Arbeitsanteile zu übernehmen, die der Flugzeughersteller nicht mehr seinem Kerngeschäft zurechnet. Die bisherige Umsetzung von Power 8 lässt diese Elemente jedoch noch nicht deutlich werden.

Reduziert sich Power 8 auf Kostenreduktion, dann entsteht zusammen mit dem Dollar-Kurs eine einschneidende Verschlechterung der Wettbewerbssituation der deutschen Ausrüstungsindustrie. Allein um den heutigen Wechselkurs auszugleichen, muss die Ausrüstungsindustrie >20 % effizienter arbeiten als ein Wettbewerber aus dem Dollar-Raum, ohne dadurch einen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen. Zusätzliche Effizienzsteigerungsforderungen führen zwangsläufig zu der Analyse möglicher Verlagerung von Arbeiten in den Dollar-Raum.

- 6) Wie kann die Bundesregierung die **Konsolidierung** der mittelständisch geprägten und stark fragmentierten Ausrüsterindustrie fördern?
Was muss in diesem Zusammenhang getan werden, um auch die ostdeutschen Luftfahrtindustriestandorte zu stärken und die Luftfahrtinitiative Ostdeutschland zum Erfolg zu führen?

Die deutsche Ausrüstungsindustrie muss leistungsfähige „Supply Chain“-Strukturen aufbauen, um soviel wie möglich „Systemlieferanten“-Potential aufzubauen bzw. daran zu partizipieren. Das bedeutet, dass sich kleinere Unternehmen in die Lieferantenkette sowohl deutscher als auch europäischer/internationaler „Tier 1“-Unternehmen integrieren. Dazu müssen sie in der Lage sein, technologisch und wirtschaftlich interessante Leistungsanteile liefern zu können.

Die Bildung dieser Ketten kann durch die Förderprogramme der Bundesregierung unterstützt werden. Dies gilt gleichermaßen für West- und Ostdeutschland.

- 7) Wie kann die Bundesregierung die Förderung der Luftfahrtindustrie unter besonderer Berücksichtigung des deutschen **Luftfahrtforschungsprogramms** und der „Launch Aid“ aus Sicht der Unternehmen optimieren?

Das Bekenntnis der Politik zur strategischen Bedeutung der Luft- und Raumfahrtindustrie für den Standort Deutschland muss sich in einer verlässlichen Förderpolitik widerspiegeln. Auf Dauer kann die Position der Ausrüstungs- und Werkstoffindustrie in Deutschland nur erhalten werden, wenn es den Unternehmen gelingt, über Forschung und Entwicklung Alleinstellungsmerkmale in Form von Kosten- und/oder Technologieführerschaften zu erarbeiten. Langfristig angelegte Kontinuität im nationalen Luftfahrtforschungsprogramm der Bundesregierung und Absicherung der Beteiligung an europäischen Rahmenprogrammen werden somit zu einem wichtigen Standortfaktor.

Um erfolgreich am globalen Markt agieren zu können, müssen Möglichkeiten zur Absicherung von Entwicklungsvorfinanzierungsleistungen entwickelt werden, flankierend begleitet von der Gewährung von Bürgschaften zur Absicherung internationaler Geschäftsvorfälle.

- 8) Was muss getan werden, um die verschiedenen Luftfahrtforschungsprogramme auf nationaler und europäischer Ebene optimal zu koordinieren und dadurch die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu sichern?
Welche strategischen Ziele sollte ein harmonisiertes Luftfahrtforschungsprogramm verfolgen, und wie können diese erreicht werden?

Aus der Sicht von Liebherr sind die vorhandenen Instrumente hinreichend leistungsfähig. Entscheidend ist eine enge Abstimmung zwischen Industrie und Politik bei der Vertretung deutscher Interessen auf europäischer Ebene.

- 9) Welche Anforderungen werden an ein „**Flugzeug der Zukunft**“ aus Sicht der Luftverkehrsunternehmen und der Wissenschaft gestellt? Ist der Standort Deutschland für diese Anforderungen ausreichend aufgestellt bzw. was muss getan werden, um die Voraussetzungen hierfür zu schaffen? Wie sehen die technologischen Entwicklungen in der Zukunft aus, welche Neuerungen sind in den kommenden zwanzig Jahren zu erwarten?

(Beantwortung durch Luftverkehrsunternehmen und Wissenschaft)

- 10) Was muss getan werden, um die **Umweltverträglichkeit** im Luftverkehr zu verbessern, insbesondere hinsichtlich einer Senkung des Kerosinverbrauchs, der Verminderung von Lärm und der Erhöhung der Sicherheit im Flugverkehr?

Um die Umweltverträglichkeit im Luftverkehr weiter zu erhöhen, muss insbesondere die beschleunigte Implementierung neuer Technologien erfolgen sowie die Schaffung adäquater Infrastruktur vorangetrieben werden.

Allein das seit fast 15 Jahren in der politischen Diskussion befindliche Projekt „Single European Sky“ würde den CO₂-Ausstoß um bis zu 12 % mindern. Das hierfür von der Politik gesetzte Zieldatum 2020 ist nicht ehrgeizig genug.

Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem ist im Vergleich zu Steuern und Abgaben die ökologisch wirksamere und ökonomisch sinnvollere Maßnahme zur Minderung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs, insbesondere dann, wenn die Einnahmen aus dem Emissionshandel gezielt in die Förderung der Entwicklung und Einführung umweltfreundlicher Technologien investiert werden.

- 11) Wie werden die Zukunft der deutschen Triebwerksstandorte und deren Stellung im internationalen Wettbewerb beurteilt? Welche Schwerpunkte fördern die Triebwerkhersteller, um weitere Innovationen zu entwickeln?

(Beantwortung durch die Triebwerksindustrie)