

C. Scherer - Stellungnahme von Airbus für die öffentliche Anhörung im Bundestag „Die Zukunft der deutschen Luftfahrtindustrie“, am 8 Oktober 2007.

Airbus ist sich seiner zentralen Rolle in der europäischen Luftfahrt und insbesondere in der deutschen Luftfahrt sehr bewusst.

Airbus hat in den letzten zehn Jahren eine weltweite Marktpräsenz erreicht. Bezogen auf die Marktanteile bei den Bestellungen und Auslieferungen sowie beim Auftragsbestand liegt eine annähernd paritätische Wettbewerbssituation zwischen Airbus und seinem Konkurrenten vor. Diese Parität ist eine unverzichtbare Voraussetzung für Nachhaltigkeit in einer Marktdynamik, die in der kommerziellen Luftfahrt duopolistisch strukturiert ist. Die duopolistische Struktur „Boeing/Airbus“ wird jedoch durch eine Reihe von Faktoren bedroht. Dies sind vor allem folgende Faktoren:

- Ein weitaus überlegener öffentlicher Finanzierungsmechanismus zur Unterstützung unseres Wettbewerbers, der von der systematischen Überleitung der für die Verteidigungsindustrie entwickelten Technologien und/oder andere öffentlich finanzierten Programmen (NASA, Entwicklung maritimer Patrouillenflugzeuge usw.) in kommerzielle Anwendungen profitiert.
- Eine signifikante Verschiebung der Kosten und Einnahmen, die durch den massiven Verfall des US-Dollarkurses entstanden ist, welche die Leitwährung für den Handel von Verkehrsflugzeugen ist und bleibt. Von diesem Wechselkursverfall ist Airbus massiv betroffen, da der Euro die für Airbus signifikante Kostenbasis ist (durch seine starke industrielle Präsenz in Europa und seine vorwiegend europäische Lieferkette), während Airbus Einnahmen und Gewinnmargen in Dollar erzielt. Dadurch entstehen nicht nur Airbus, sondern auch seinen deutschen Zulieferern erhebliche Preisnachteile.
- Eine wachsende industrielle Desinvestition auf Seiten von Boeing, der sich von einem Flugzeugbauer zu einem Flugzeugarchitekten und -integrator oder „industriellen Makler“ entwickelt. Dieser Strategie liegt die Erkenntnis zugrunde, dass einzelne Flugzeugkomponenten auf spezifischen Technologien und Know-how basieren und somit Entwicklungs- und Produktionskosten am besten auf den Schultern hoch spezialisierter „Risk Sharing Partner“ für neue Boeing-Programme verteilt werden. Boeing hat diese industrielle Industriestrategie bei seinem jüngsten Programm effektiv umgesetzt, die Risiken und Kosten der massiven Investitionen rund um die Welt verteilt und damit auch die Risiken und Bereiche der unteren (oder subventionierten) Kosten abgedeckt. Dies bietet den doppelten Vorteil, dass es Zugang zu Überseemärkten über den „Ausgleich“ der industriellen Kooperationsprogramme erhält und die Produktion aus kostenintensiven Ländern Nordamerikas weg verlagert.

Schließlich wird der Status Quo im Wettbewerb zwischen Airbus und Boeing auch durch neue Marktteilnehmer in der Verkehrsluftfahrt gefährdet. Während bisher die kanadische Firma Bombardier und die brasilianische Embraer den Markt der „kleinen Jets“ (mit 70 bis 110 Sitzen) überwiegend unter sich aufgeteilt haben, tauchen nun am Horizont neue Marktteilnehmer auf, die derzeit Flugzeugprogramme entwickeln oder dies in Zukunft anstreben. Dazu gehören Mitsubishi in Japan, das ein „nationales Projekt“ MRJ (Flugzeug mit 90 bis 110

Sitzen) plant, Sukhoi in Russland (SRJ, Flugzeug mit 90 bis 130 Sitzen) und China mit einem ähnlichen Programm. Der daraus resultierende intensive Wettbewerb im unteren Segment der Verkehrsflugzeuge wird dazu führen, dass sich Airbus und Boeing auf größere Flugzeugkategorien konzentrieren. Diese Entwicklung wird dazu beitragen, dass auf dem Markt ein zunehmender Preisdruck entsteht, und zwar durch die Kombination einer weiteren Liberalisierung im Luftverkehr und der Tatsache, dass die meisten neuen Hersteller von kleinen Jets entweder von der Regierung unterstützt werden oder in Niedriglohnländern produzieren.

Auf der positiven Seite ist über die nächsten Jahre ein anhaltendes Wachstum des Luftverkehrs von 5 Prozent jährlich zu erwarten, aus dem sich bedeutsame Wachstumsaussichten für Flugzeughersteller in allen Segmenten bei zunehmender durchschnittlicher Größe der Flugzeuge ergeben.

Dieses Umfeld bringt die nachfolgend aufgeführten Herausforderungen und Chancen für Airbus und den deutschen Luft- und Raumfahrtsektor mit sich.

Technologische Innovation: Der Markt erfordert immer größere Kostenwettbewerbsfähigkeit. Die Kostenwettbewerbsfähigkeit von Flugzeugen wird über technologische Innovation erreicht, die die vier wesentlichen Kostenfaktoren für Flugzeugbetreiber anspricht: Energieverbrauch (Kraftstoff), Personalkosten (Bodenpersonal und Besatzungen), Wartungskosten und Betriebs-/Finanzierungskosten.

Der Energieverbrauch ist der Aspekt, auf den sich die Hersteller von Flugzeugtriebwerken konzentrieren, was von Airbus gefördert wird. In den letzten Jahren wurden große Anstrengungen unternommen, um die Lärmemissionen wie auch den CO₂- und NO_x-Ausstoß zu reduzieren. Die aktuelle Unbeständigkeit der Treibstoffpreise und die allgemeine Anerkennung der Rolle von „Treibhausgasen“ hat dabei zu einer wieder stärkeren Betonung der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs geführt, die im Rahmen der Forschung für den nächsten wirtschaftlichen Quantensprung so wahrscheinlich größeres Gewicht als die Lärmreduzierung erhalten wird. Dieser Kompromiss, der zwischen der Lärmentwicklung eines Flugzeugs und seinem Kraftstoffverbrauch gefunden werden muss, ist ein Aspekt, von dem wir uns als Flugzeughersteller das Verständnis der Öffentlichkeit wünschen. Triebwerke auf Basis einer neuen Technologie, die den Kraftstoffverbrauch wesentlich reduzieren würde, sind etwa die so genannten „Open Rotor“- oder Propfan-Triebwerke. Werden Triebwerke dieses Typs entwickelt und geprüft, so könnten sie wesentlich zur Reduzierung der weltweiten CO₂-Emissionen (und Kraftstoffrechnung) beitragen, wobei sie die Lärmemissionen auf Flughäfen und in ihrer Umgebung jedoch möglicherweise nicht signifikant verringern würden. Unter der Voraussetzung, dass dieser „Sozialvertrag“ verstanden und akzeptiert wird, sind wir der Überzeugung, dass die Notwendigkeit der Entwicklung dieser Open Rotor-Technologie besteht, wodurch sich gleichzeitig neue Chancen für die deutsche Triebwerkindustrie eröffnen.

Airbus engagiert sich weiterhin für und in der Forschung an einem optimierten Flugverkehrsmanagementsystem, das durch die effizientere Lenkung des Luftverkehrs Möglichkeiten für massive Kraftstoffeinsparungen bietet. Auch hier kann die Luft- und Raumfahrtindustrie insgesamt durch die Entwicklung verschiedener Luft- und Bodensysteme profitieren, möglicherweise auch durch Entwicklung eines europäischen Standards, der als Grundlage eines weltweiten Standards für ein Luftnavigationssystem dienen könnte.

Die Cockpit- und Wartungsautomatisierung ist eine Begleiterscheinung derartiger Systeme, die zur Sicherheit des Luftverkehrs und zur Kostensenkung für Fluggesellschaften beitragen.

Airbus beabsichtigt hier, seine führende Position bei Flugzeugsystemen wie insbesondere bei der Cockpittechnologie weiter zu behaupten.

Die Kostengleichung von Flugzeugprogrammen muss durch Effizienzsteigerungen bei der industriellen Aufstellung von Airbus optimiert werden. Dies ist das Ziel des stark propagierten Power8-Programms. Die industriellen Arbeitsmittel von Airbus müssen einfach wettbewerbsfähig sein.

Im Hinblick auf die Entwicklung neuer Flugzeuge ist die Situation einfach: Im Bereich der sehr großen Flugzeuge steht das A380-Programm kurz vor der Indienststellung, und es wird daraufhin wie jedes andere Flugzeugprogramm weiterentwickelt. Die A380 konkurriert mit der B747-8 und wird in absehbarer Zukunft die Antwort in diesem Marktsegment darstellen.

Auf dem Langstreckensektor antwortet Airbus mit der A350XWB auf die B787 von Boeing. Die Entwicklung ist bereits weit fortgeschritten, und die Industrie ist beteiligt.

Die nächste Entwicklung wird sich logischerweise auf den Kurz- und Mittelstreckensektor konzentrieren – das größte Marktsegment, in dem auch der intensivste Wettbewerb herrscht. Hier stehen wir vor der Herausforderung, Maßnahmen einzuführen, die die Karten bei der wirtschaftlichen Effizienz neu mischen werden, damit wir uns nicht nur positiv gegenüber unserem Hauptkonkurrenten aufstellen, sondern auch einen technologischen Vorsprung vor den neuen Akteuren auf dem Markt für kleinere Passagierjets etablieren. Die weltweite Flotte von Kurzstreckenflugzeugen der älteren Generation ist immer noch so groß und das Wachstum im Luftverkehr insbesondere auf den sich dynamisch entwickelnden jungen Märkten immer noch so stark, dass Flugzeuge der Airbus A320-Familie, des modernsten Angebots in diesem Segment, weiterhin in hohen Stückzahlen abgesetzt werden können. Unsere Aufgabe ist es, einen Quantensprung für den Ersatz dieser Flugzeugfamilie anzubieten – sowohl im Hinblick auf die Produktionskosten wie auch hinsichtlich ökologisch effizienter Technologien, wie oben bereits angesprochen. Dies erfordert die Fokussierung unserer Forschung und Technologie auf die differenzierenden Technologien, die wir mit verschiedenen Branchenakteuren diskutieren. Wir sind der Überzeugung – wiederum aus den oben genannten Gründen –, dass konzertierte Anstrengungen der Industrie und des öffentlichen Sektors erforderlich sind, um europäische und deutsche Interessen auch in Zukunft zu wahren. Der Staat kann und sollte eine wesentliche Rolle bei der Förderung pragmatischer, auf Industrieprogramme fokussierter und flexibler Unterstützung von Forschung und Technologie wie auch bei der vorgeschalteten Ausbildung und akademischen Entwicklung von Luftfahrtingenieuren spielen.

Abschließend möchten wir die wesentlichen Punkte dieser Stellungnahme noch einmal wiederholen: Die kommerzielle Luftfahrt wird weiterhin von starkem grundlegenden Wachstum profitieren. Die Kostenwettbewerbsfähigkeit und die technologische Innovation werden jedoch entscheidende Bedeutung haben – insbesondere im Hinblick auf die Kosten der Flugzeugproduktion, die Effizienz von Flugzeugsystemen und den Kraftstoffverbrauch von Flugzeugen. Der deutsche Lieferantenstamm ist solide, könnte aber von größerer Kosteneffizienz profitieren – möglicherweise durch Konsolidierung, um eine kritische Masse zu erreichen, wo diese nicht vorhanden ist. Airbus muss sich stärker auf die Forschung fokussieren, um in diesem Bereich mit seinem amerikanischen Konkurrenten wettbewerbsfähig zu bleiben. Damit die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie weiterhin leistungsfähig bleibt, muss der Nachschub an einer neuen Generation hoch qualifizierter Ingenieure der Spitzenklasse gesichert werden.