

Rede zu Protokoll

TOP 45 – Luftfahrttechnologie und –industrie

Peter Hettlich, MdB – Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Sehr geehrte Frau Präsidentin/sehr geehrter Herr Präsident,

liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren,

um es schon vorweg zu sagen: Der Antrag der Kolleginnen und Kollegen von der FDP findet unsere große – wenn auch nicht volle – Zustimmung. Wir werden ihm daher auch zustimmen.

Liebe Kollegin Flach, leider haben sich unsere Wege in dieser 16. Legislaturperiode nur noch selten gekreuzt, daher möchte ich mich auf diesem Wege von Ihnen verabschieden, da ich ja dem 17. Deutschen Bundestag nicht mehr angehören werde. Wir haben häufig zu Themen der Luft- und insbesondere der Raumfahrt miteinander debattiert, und ich erinnere mich gerne an Ihre Überraschung, dass ich so ganz und gar nicht Ihrem Bild eines grünen Politikers entsprach. Das kann ich aber umgekehrt

auch von Ihnen sagen, 7 Jahre im Bundestag haben mir geholfen, mit so manchen Vorurteilen gegenüber Kolleginnen und Kollegen anderer Fraktionen aufzuräumen. Ich wünsche Ihnen jedenfalls persönlich alles Gute und weiterhin viel Freude an Ihrer politischen Arbeit.

Die Luftfahrtindustrie und –technologie steht in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen, denn es gilt – angesichts des Klimawandels und der steigenden Energiekosten – neue Wege hin zu emissionsarmen und energieeffizienten Flugzeugen bzw. Fluggeräten zu beschreiten. Nur solche Flugzeuge werden auch in Zukunft eine Chance am Markt haben. Unser aller Ziel sollte letztlich die Zero-Emission-Technologie in der Luftfahrt sein, aber bis dorthin sind noch einige Hürden zu überwinden.

In den vergangenen Jahren konnten wir beobachten, dass es offensichtlich erhebliche Konflikte bei der Flugzeugentwicklung zwischen Management und Marketing einerseits und der Forschung, Entwicklung, Planung und Umsetzung andererseits in zu geben scheint. Die Krisen bei EADS um den Airbus A380, den militärischen Transporter Airbus A400M und die sich abzeichnenden Probleme beim A350XWB – aber auch beim

großen amerikanischen Konkurrenten Boeing mit seinem „Dreamliner“ zeigen, dass die Prioritäten in der Unternehmenspolitik oft nicht richtig gesetzt werden. Und eine bestimmte Führungsebene scheint genau den Menschen nicht zuzuhören, die am Besten wissen, was geht und was nicht. Ich kenne einige Ingenieurinnen und Ingenieure aus der Luftfahrtindustrie und ihre Erzählungen über unrealistische Marketing- und Managementvorgaben haben bei mir einiges Kopfschütteln verursacht.

Frühzeitigen Hinweisen z.B. auf die Probleme in der Triebwerksentwicklung und –adaption für den A400M wurde jedenfalls auf bestimmten Managementebenen keine Beachtung gezollt, jedenfalls solange nicht, bis sich die Probleme nicht mehr unter der Decke halten ließen. Die Zeche beim A400M zahlen entweder die Steuerzahler oder – falls Aufträge storniert werden - die Menschen, die rechtzeitig davor gewarnt hatten: Die Ingenieure, Techniker und Fachkräfte. Das war beim Airbus A380 auch nicht anders.

Die technischen Herausforderungen erfordern neue Wege und die Entwicklung neuer Technologien, die an die Grenzen von

Materialeigenschaften stoßen. Die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 50% oder der NO<sub>x</sub>-Emissionen um 80% lässt sich nur mit einer deutlichen Leergewichtseinsparung, einer verbesserten Aerodynamik und hocheffizienten Triebwerken erreichen. Da sind zu enge Termin- und Kostenvorgaben nicht nur kontraproduktiv sondern geradezu fahrlässig. Letztlich dürften sie beim A380 den Konzern weit mehr gekostet als er sich durch Einsparungen erhofft hatte.

Die Abhängigkeit von wenigen sehr großen Anbietern in der Luftfahrtindustrie – eigentlich reden wir ja weltweit nur von zwei Unternehmen – ist natürlich für die innovativen und sehr forschungsintensiven Zulieferbetriebe ein großes Problem. Daher muß die Politik – im Rahmen ihrer Möglichkeiten – zumindestens darauf achten, dass derartige Oligopolstrukturen - dazu z.T. noch mit erheblicher Staatsbeteiligung bzw. große Profiteure staatlicher Nachfrage – kritischer kontrolliert werden. Ich stimme zwar auch Ihrer Forderung zu, dass die staatlichen Beteiligungen eingeschränkt werden sollten, mache mir aber angesichts der aktuellen industriepolitischen Strategie unserer französischen Freunde wenig Hoffnung.

Ich kann aber derzeit leider nicht sehen, wie eine Absicherung der Investitionsrisiken der mittelständischen Zulieferindustrie praktisch umsetzbar sein könnte. Ich sehe gleichwohl die erheblichen Probleme, die sich in den letzten Wochen und Monaten – wenn man die Signale aus Le Bourget 2009 richtig deutet – wohl noch deutlich zugespitzt haben.

Die deutsche Luft- und Raumindustrie wäre nicht möglich ohne die Menschen, ohne die Forscher, die Ingenieure und die exzellenten Fachkräfte in der Montage. Daher unterstützen wir ausdrücklich die vielen Forderungen des Antrags der FDP, in denen es um die „Köpfe“ geht. Egal ob es um die Förderung des Interesses bei jungen Menschen, um die Ausbildung, Weiterbildung, die bessere Vernetzung von Hochschulen oder um den erleichterten Zuzug von ausländischen Fachkräften geht, wir müssen uns endlich dem drängenden Problem des Fachkräftemangels in allen Bereichen stellen und zwar heute und nicht morgen. Obwohl „heute“ bedeutet, dass unsere Bemühungen eigentlich fast schon zu spät kommen, angesichts eines Vorlaufs von 5 bis 10 Jahren.

Das Höchsttechnologie- und Hochlohnland Deutschland wird nur dann eine Chance im internationalen Wettbewerb haben, wenn wir uns den Herausforderern an der Bildungs- und Wissensfront stellen. Hierfür müssen wir unsere Anstrengungen erheblich erhöhen, das gilt eigentlich für alle Industriezweige aber für die Luftfahrtindustrie ganz besonders.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit