

## Luftfahrt

Deutschland nimmt in der internationalen Luftfahrtindustrie eine zentrale Rolle ein. Unsere Hersteller und Zulieferer sind im hart umkämpften weltweiten Wettbewerb mit ihren Produkten „Made in Germany“ erfolgreich – dank technologischem Vorsprung, höchster Qualität und Zuverlässigkeit.

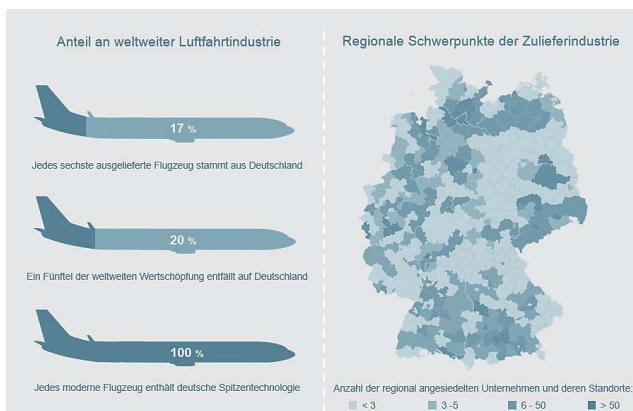
In Deutschland unterhalten international agierende Großunternehmen aus der Luftfahrtindustrie bedeutende Standorte: Neben Airbus für Passagierflugzeuge und Airbus Helicopters für Hubschrauber sind dies etwa die TriebwerkhHersteller MTU Aero Engines und Rolls-Royce, die Lufthansa Technik als Weltmarktführer für die Instandhaltung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen sowie eine Vielzahl von System- und Komponentenherstellern.

Im Airbus-Werk in Hamburg-Finkenwerder werden pro Jahr über 300 Flugzeuge hergestellt und endmontiert. Das bedeutet, dass jedes sechste weltweit ausgelieferte Passagierflugzeug aus Deutschland stammt. Mehr noch: Die deutsche Luftfahrtindustrie ist dank ihrer Spitzentechnologie an jedem weltweit ausgelieferten Flugzeug beteiligt. Denn unter den deutschen Zulieferunternehmen gibt es eine Vielzahl innovativer Hidden Champions, die Aufträge aus aller Welt gewinnen.

Die Zulieferindustrie wird in Deutschland vor allem von einem leistungsfähigen, spezialisierten Mittelstand getragen und ist in nahezu allen Bundesländern vertreten. Die bundesweite Initiative Supply Chain Excellence (SCE) begleitet und koordiniert zunehmend die Aktivitäten der regionalen Luftfahrtcluster und sollte weiter unterstützt werden.

Hersteller, starke Mittelständler und eine hervorragende Wissenschaftslandschaft (Universitäten, Großforschungseinrichtungen, insbes. das DLR) arbeiten eng zusammen, um die führende Position der deutschen Luftfahrtindustrie und die Arbeitsplätze ihrer überwiegend hochqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch langfristig zu sichern. Hier ist die Fortsetzung der institutionellen Förderung der Wissenschaftslandschaft, insbes. des DLR von großer Bedeutung.

Der erfolgreiche Einsatz nationaler FuE Fördermittel ist dabei ein wesentliches Element der deutschen Technologieführerschaft. Gleichwohl mahnt die Expertenkommission Forschung und Innovation in ihrem aktuellen Gutachten, dass der bisherige Ansatz nicht ausreichend und eine Steigerung der nationalen FuE Mittel auf 3,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts geboten ist.



Um die Stellung im internationalen Wettbewerb zu halten und die deutsche Luftfahrtindustrie weiter erfolgreich zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs beitragen zu lassen, sind in der kommenden Legislaturperiode folgende Maßnahmen zur Umsetzung der beschlossenen Luftfahrtstrategie der Bundesregierung erforderlich:

### Ausbau der Förderung von Forschung und technologischer Entwicklung

- LuFo mit deutlich erhöhtem Niveau fortsetzen. Den Schwerpunkt bildet dabei weiterhin der Beitrag zur Nachhaltigkeit der globalen Luftfahrt. Darüber hinaus müssen zusätzliche Mittel zur Förderung von Technologien für die Digitalisierung Luftfahrtindustrie (Luftfahrtindustrie 4.0)<sup>1</sup>, zur weiteren Unterstützung von KMU im Luftfahrtbereich, zur Bearbeitung des Zukunftsthemas elektrisches Fliegen sowie zur Förderung von UAV-Technologien bereitgestellt werden.
- Gezielte EU-FuT-Förderung für den Sektor ausbauen (Clean Sky 3), keine Umwandlung von Förderung in Darlehen!
- Mit Blick auf die zunehmende Internationalisierung der Geschäfte weitere vorhandene Förderinstrumente wie Darlehens- und Markterschließungsprogramme konsequent weiterentwickeln und ausbauen.

### Einbeziehung der Luft- und Raumfahrt in ein Mobilitätskonzept der Zukunft, das die Balance insbes. von Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz hält

- Durch Unterstützung der deutschen Rolle bei der Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommens und der Implementierung des luftverkehrsspezifischen marktbasierenden Maßnahme im Kontext der ICAO zur Umsetzung der ehrgeizigen Umweltziele des Luftverkehrs durch
  - Fördern von Optionen alternativer Flugkraftstoffe aus regenerativen Energiequellen insbes. durch entspr. Ausgestaltung des EU-Emissionshandels und in nationalem Rahmen die Befreiung zuschaltbarer Lasten von der EEG-Umlage für die Produktion von power-to-liquid-Flugkraftstoffen sowie
  - Gestalten weiterer Forschungs- und Förderprogramme im Rahmen eines „nationalen Entwicklungsplans alternative Flugkraftstoffe“ im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS),
  - Vortreiben eines einheitlichen europäischen Luftraums,
  - Förderung nationaler und internationaler Austauschformate zur Umsetzung der Klimaschutzziele wie eine Nachhaltigkeitskonferenz im Umfeld der zweijährlich stattfindenden ILA Berlin Air Show.
- Zur Freisetzung des wirtschaftlichen Potenzials unbemannter Luftfahrtsysteme sind pragmatische Voraussetzungen für deren Entwicklung, Zulassung und Betrieb zu schaffen. Nicht zuletzt müssen Feldversuche ermöglicht und begleitet werden.
- Bzgl. des Zukunftsthemas „Elektrifizierung der Antriebe“ ist zusätzliche Förderung aus Mitteln passender Ressorts insbesondere im Zusammenhang mit bereits heute zumeist elektrisch angetriebenen UAS gefordert.

### Zusammenarbeit mit EASA optimieren

- Der Luftfahrtstandort Deutschland profitiert vom Sitz der europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in Köln, die maßgeblich zur europäischen Wettbewerbsfähigkeit beiträgt. Um dies auch künftig bestmöglich sicherstellen zu können, sollte die EASA entsprechend personell und finanziell ausgestattet und dadurch in die Lage versetzt werden, sich auch global als wichtiger Player bei Regulierungs- und Zertifizierungsfragen zu positionieren.

<sup>1</sup> Vgl. dazu Säulenmodell der Luftfahrtindustrie 4.0 des BDLI