



BDLI- POSITION ZUR SARS-COV-2 / COVID-19-KRISE

Die Virus-Pandemie reduzierte den Luftverkehr in wenigen Tagen nahezu komplett. Es wird Jahre dauern, bis der Luftverkehr sein bisheriges Niveau wieder erreicht haben wird. Aufgrund der fehlenden Liquidität der Airlines wird es danach zusätzlich Zeit benötigen, um auch bei der Beschaffung neuer Flugzeuge das bisherige Niveau wieder zu erreichen. Die internationalen Lieferketten drohen zu reißen bzw. dauerhaft zum Erliegen zu kommen.

Insbesondere die Zulieferindustrie hat kräftig in den erwarteten, weiteren Hochlauf der zivilen Flugzeugprogramme investiert und ihre Kapazität deutlich erweitert. Die Finanzierung für diese Investitionen läuft weiter. Dies führt zu enormen Verwerfungen zwischen Einnahmen und zu leistenden Ausgaben. Daher sind viele wirtschaftlich gesunde Zulieferer schon jetzt von Insolvenz bedroht.

Der BDLI will den Erhalt der Produktion inkl. der überwiegend mittelständisch geprägten Zulieferketten und der technisch-wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der deutschen Luftfahrtindustrie mit ihren hochqualifizierten Arbeitsplätzen in europäischem Netzwerk. Die Luftfahrtindustrie als strategische Schlüsselindustrie ist systemrelevant mit Blick auf die Aufrechterhaltung von Warenströmen, Rettungs-, Versorgungs- und Hilfeinsätzen, Einsatzbereitschaft Bundeswehr.

Ein erfolgversprechender Fahrplan in Richtung Normalität und neues auch klimaneutrales Wachstum müssen Politik und Wirtschaft gemeinsam erreichen.

Dabei sind zentralen Anliegen des BDLI:

- **Sicherung der Liquidität für die mittelständisch geprägte Zulieferindustrie** (insbesondere 100%-Bürgschaftsübernahme). Hier begrüßt der BDLI die Maßnahmen der Bundesregierung wie den Wirtschafts-Stabilisierungs-Fonds (WSF) und fordert, eine branchenspezifische Regelung für Zulieferer im WSF (strategische Bedeutung im Rahmen der Lieferkette), die die langfristige Fremd- und Eigenkapitalversorgung sicherstellt (insbesondere Laufzeitverlängerung von Krediten über 60 Monate hinaus).
- Auch jetzt arbeitet die Luft- und Raumfahrtindustrie. Damit dies möglich bleibt, dürfen **keine Barrieren insbesondere im internationalen Personen- und Warenverkehr** bestehen bleiben. Dazu gehört auch die Flexibilisierung der Einreisebestimmungen für Service-Mitarbeiter zur Sicherstellung des weltweiten Luftverkehrs.
- Für den internationalen Markt erwarten **wir Exportunterstützung auf nationaler und europäischer Ebene** durch die Exportkreditbanken (Garantien zur Absicherung der Flugzeugfinanzierung erweitern und Export Credit Agency-gedekte Finanzierungen erleichtern) sowie politische Unterstützung bei Gesprächen auf internationaler Ebene, insbesondere dem EU-China Gipfel im Rahmen der Deutschen Ratspräsidentschaft sowie der Aufhebung der 15% US-Zölle auf Flugzeuge „made in Europe“.
- Und der deutschen Luftfahrtindustrie ist mit Blick auf die künftige Wettbewerbsfähigkeit mit **gezielter weiterer Forschungsförderung** dabei zu helfen, die Zukunftsinvestitionen in Technologien für klimaneutrales Fliegen tätigen zu können. Insbesondere fordert der BDLI eine 100%-Finanzierung bei beantragten und laufenden LuFo-Projekten durch Fördergeber jetzt und Flexibilität bei „Rückzahlung“ des Eigenanteils der Industrie später sowie eine möglichst hohe Förderquote (bis zu 100%) von Projekten mit Zukunftsthemen und solchen, die vor allem Klima- und Umweltschutz dienen.
- **Technologie ist in Deutschland zu halten** u.a. durch Abwehr von Unternehmensübernahmen ausländischer Investoren mit dem Instrumentarium des Außenwirtschaftsgesetzes.
- Ferner will der BDLI praxisorientierte und beschäftigungssichernde Regelungen zum **Corona-Kurzarbeitergeld über 2020 hinaus beibehalten** solange die Corona-Krise bzw. deren akute wirtschaftliche Auswirkungen fortbestehen.
- **Beschaffungsprogrammentscheidungen** des Bundes (BMVg, BMI, BMWi) **für Luft- und Raumfahrtprodukte** priorisieren mit Präferenz für europäische oder nationale Lösungen.
- **Krise als Chance für Umbau zum „klimaneutralen“ Luftverkehr nutzen:** Der BDLI schlägt vor, dass auf Bundes- und EU-Ebene im Rahmen des Green Deal und der Konjunkturprogramme an Lösungen gearbeitet wird, die es den Airlines ermöglichen, bestellte Flugzeuge abzunehmen und zu bezahlen bzw. „Grüne Anreize“ für Fluggesellschaften und -hersteller. Damit können ältere, wenig umweltfreundliche Flugzeuge kurzfristig durch öko-effiziente, moderne Flugzeuge ersetzt und damit der CO₂-Ausstoß und Lärm deutlich reduziert werden.