

Antrag

**der Abgeordneten Rolf Kutzmutz, Gerhard Jüttemann, Dr. Christa Luft,
Dr. Dietmar Bartsch und der Fraktion der PDS**

Fertigung des Airbus A 3XX struktur- und umweltpolitisch sinnvoll organisieren

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Entwicklung des Airbus A 3XX mit Mitteln des Bundes – auch in Form bedingt rückzahlbarer Darlehen – nur zu fördern,
 - sofern mindestens 50 Prozent der in Zusammenhang mit der Projektentscheidung A 3XX dem deutschen Airbus-Partner zufließenden zusätzlichen Wertschöpfung in den neuen Bundesländern realisiert wird
 - am Airbus-Standort Hamburg bei eventuellen Erweiterungsmaßnahmen nicht das Landschaftsschutzgebiet „Mühlenberger Loch“ in Anspruch genommen wird;
2. keine im Besitz des Bundes befindlichen Flächen im „Mühlenberger Loch“ zu veräußern;
3. in der mittelfristigen Finanzplanung und den Bundeshaushalten 2001 bis 2004 in der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ die finanziellen Voraussetzungen zur Förderung von im Zusammenhang mit der ostdeutschen A 3XX-Wertschöpfung erforderlichen Investitionen zu schaffen.

Berlin, den 27. Juni 2000

**Rolf Kutzmutz
Gerhard Jüttemann
Dr. Christa Luft
Dr. Dietmar Bartsch
Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

Begründung

Am 23. Juni 2000 beschlossen die Airbus-Partner den Bau eines neuen Super-Jumbo A 3XX. Die Endmontage wird im südfranzösischen Toulouse erfolgen, der Airbus-Standort Hamburg soll neben Komponenten-Fertigung (Rumpf-

sektionen, Seitenleitwerke, Ladeklappen) den Kabinen-Innenausbau sowie die Außenlackierung übernehmen. Ferner soll in Hamburg eine dritte Endmontagelinie für kleinere Airbus-Typen aufgebaut werden.

Mit dem Beschluss der künftigen Airbus Integrated Company zur Annahme von Bestellungen für den Airbus A 3XX tritt ein technologisch sehr anspruchsvolles und prestigeträchtiges, zugleich kommerziell riskantes ziviles Flugzeugprojekt in seine entscheidende Vorbereitungsphase. Diese Ambivalenz zeigte sich – einerseits in der mehrjährigen erbitterten Auseinandersetzung um den Endmontagestandort insbesondere zwischen Frankreich und Deutschland, in der sich der Bundeskanzler – entgegen seiner Bekundungen vom Aufbau Ost als „Chefsache“ – einseitig und massiv zugunsten des potentiellen Standortes Hamburg, nicht aber für Rostock-Laage, eingesetzt hat; – andererseits aber auch in der Forderung der Airbus-Industriepartner nach maximal wettbewerbspolitisch zulässiger staatlicher Subventionierung der Entwicklungskosten als Voraussetzung für einen Projektstart: Gemäß bilateralem Großflugzeugabkommen EU-USA von 1992 ist eine Förderung von bis zu 33 Prozent der gesamten Entwicklungskosten durch zinsverbilligte, bedingt – d. h. bei wirtschaftlichem Erfolg – rückzahlbare Darlehen möglich – seitens der Bundesrepublik Deutschland im vorliegenden Fall in Höhe von 2,5 Mrd. DM, was einem Subventionswert von 650 Mio. DM entspräche; hinzu sollen staatliche Zuschüsse im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogrammes sowie zu Infrastrukturinvestitionen am Fertigungsstandort in jeweils dreistelliger Millionenhöhe kommen.

Durch den Bau-Beschluss des A 3XX können die bisherige DASA Airbus und ihre deutschen Zulieferer ab 2003/2004 mit einem Wertschöpfungszuwachs von jährlich mindestens 2,2 bis 2,5 Mrd. Euro und etwa 4 000 zusätzlichen Arbeitsplätzen rechnen (Kalkulationsbasis des bisherigen Airbus-Konsortiums: innerhalb von 10 Jahren Absatz von 320 Maschinen zum Stückpreis von 213 Mio. Euro). Historisch bedingt – die Standort-Entscheidungen fielen in den 70er Jahren – konzentriert sich die deutsche Airbus-Produktion in den alten Ländern, insbesondere im Großraum Hamburg. Nur rund 900 der zurzeit knapp 15 500 Beschäftigten von DASA Airbus arbeiten in Ostdeutschland (Dresden). Auch die westdeutsche Airbus-Produktion erreichte nur durch massive staatliche Förderung ihren heute anerkannt hohen Standard. Insgesamt 10,2 Mrd. DM wurden in den letzten Jahrzehnten zur Förderung von Airbus mobilisiert – sowohl als Entwicklungs- und Absatz-Zuschüsse als auch Darlehen. Angesichts der fundamentalen Bedeutung, die eine Ansiedlung von Hochtechnologie-Produktion für eine selbsttragende wirtschaftliche Entwicklung der neuen Länder hat, ist die Bindung von neuen großen Subventionen an eine maßgebliche Partizipation an deren wirtschaftlichen Effekt für Regionen mit gegenüber Hamburg großen Entwicklungsrückständen regional-, struktur- und industriepolitisch nur konsequent. Es geht nicht an, dass angesichts des allseits konstatierten wirtschaftlichen Gefälles zwischen west- und ostdeutschen Regionen milliardenschwere öffentliche Förderung des Bundes im Osten lediglich zum Mehrabsatz von einigen Flugzeugtoiletten von Aqua Butzke Ludwigsfelde und – vielleicht – Flugzeugtriebwerken von Rolls Royce Dahlewitz führen soll. Insbesondere Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg waren nicht nur die Wiege des deutschen industriellen Flugzeugbaus in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, dort gibt es auch heute ein großes Potential qualifizierten Personals für Flugzeugfertigung: Aufgrund der mittlerweile geschaffenen Infrastruktur könnten in Berlin-Brandenburg beispielsweise die mittlerweile 8 000 Arbeitsplätze im Luft-/Raumfahrt-Entwicklungs- und Produktionsbereich binnen weniger Jahre verdoppelt werden, im Raum Rostock stehen bis 2003 insbesondere aus dem Bereich der Bundeswehr mehr als 800 Fachkräfte zur Verfügung, die in der Wartung und Kontrolle von Fluggeräten ausgebildet sind und über mehrjährige Berufserfahrung verfügen.

Die Bindung der Bundesdarlehen zur Entwicklung des A 3XX an eine hälftige Wertschöpfung von dessen deutschen Produktionsanteil in den neuen Ländern stellt keinen unzumutbaren Eingriff in die betriebswirtschaftlichen Planungen des Subventionsempfängers dar. Ihm bleibt es schließlich überlassen, welche Kapazitäten zur Produktion welcher Airbus-Komponente er dort erwirbt, neu schafft oder ausbaut. Sie müssen keineswegs unbedingt auf den A 3XX, sondern können durchaus auf andere Typen der Airbus-Familie bezogen sein – entscheidend ist allein das Wertschöpfungs-Äquivalent.

Allerdings bietet sich eine Konzentration auf das neue Flugzeug an. Zum einen sind die bisherigen Arbeitspakete und Zulieferketten eingespielt. Zum anderen entfallen mit der Entscheidung über Endmontage und Kundenübergabe in Toulouse die wesentlichen Gründe, die bisher ökonomisch plausibel für eine massive Flächenerweiterung des Airbus-Produktionsstandortes Hamburg-Finkenwerder zulasten eines ökologisch bedeutsamen Wattgebietes hätten sprechen können. Innenausbau und Anstrich stellen anders als die Endmontage keine derart sicherheitsrelevanten Arbeitsschritte dar, die deren Ausführung an einem neuen Standort aufgrund möglicher Risiken für das Gesamtprojekt ausschließen müssten. Auch sind in Hamburg nun keine fabrikeigenen Kai-Anlagen zur Anlieferung übergroßer Flugzeug-Segmente mehr erforderlich. Weder den ökologischen Schaden durch die Zuschüttung von mindestens 170 Hektar einer Drehscheibe des Vogelzuges in Nordeuropa, noch die damit verbundenen Kosten von mindestens 500 Mio. DM, welche die öffentliche Hand zumindest vorschießen müsste, sind nach der Entscheidung der Airbus-Partner noch zu rechtfertigen. Auch das Planungsrecht steht einer Zerstörung des Wattgebietes entgegen: Selbst das auf massiven persönlichen Druck von Bundeskanzler Gerhard Schröder zustande gekommene grundsätzliche Einverständnis der EU-Kommission vom 10. Mai 2000 zur Herauslösung von Teilflächen des „Mühlenberger Loches“ aus dem bestehenden EU-Vogelschutzgebiet ist an die A 3XX-Endmontage an diesem Standort gebunden. Der entsprechende Beschluss des Hamburger Senats vom 23. November 1999 beinhaltet ebenso, dass ein Verfahren zur erneuten Unterschutzstellung des Gebietes in Gang gesetzt werden soll, falls die Endmontage des A 3XX nicht an Hamburg vergeben würde. Da die Endmontage nicht in Hamburg erfolgt, muss auf alle Maßnahmen zur Liquidierung des bisherigen Schutzgebietes verzichtet werden.

Andererseits besteht mit dem seit Januar 1999 von der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern genehmigten Bebauungsplan „Am Flughafen Laage“ Baufreiheit auf für die Fertigungsbedürfnisse des A 3XX geeigneten 400 Hektar, eine ausreichende Landebahn und die politische Bereitschaft sowie subventionsrechtliche Voraussetzung, um einen dreistelligen Millionenbetrag öffentlicher Förderung für die eigentliche Investition, Infrastrukturausbau und berufliche Qualifizierung von Arbeitskräften zu mobilisieren (maximal 778 Mio. DM). In Rostock-Laage mit seiner Nähe und ausgezeichneten verkehrstechnischen Anbindung an den Großraum Hamburg ließe sich ökonomisch sinnvoll und regionalpolitisch wünschenswert die Kabinen-Innenausstattung sowie der Außenanstrich für den A 3XX sowie alle in Hamburg endmontierten Airbuse konzentrieren, wodurch in Hamburg-Finkenwerder auch bestehende Produktionsflächen für die neuen A 3XX-Zulieferungen aus diesem Standort verfügbar würden.

Die Erweiterung von Airbus-Fertigungskapazitäten in Deutschland unter massivem Einsatz öffentlicher Mittel weiter in Hamburg zu konzentrieren, wäre ökonomisch, ökologisch sowie sozial widersinnig und widerspräche dem verfassungsrechtlichem Gebot wie auch den öffentlichen Willensbekundungen der amtierenden Bundesregierung, zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilen Deutschlands im Rahmen ihrer Möglichkeiten beizutragen.

