



Thomas Enders wurde 1958 geboren in Neuschlade/ Westerwald. Er studierte Volkswirtschaft, Politik und Geschichte an der University of California und an der Universität Bonn, wo er promovierte. Vor seinem Wechsel in die Industrie hatte er Positionen im Bundesministerium der Verteidigung sowie in verschiedenen außenpolitischen Expertenkommissionen inne. Seit 1991 ist er in der Luft-/Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie tätig. Er gehört seit 2000 dem Executive Committee von EADS N.V. an und ist seit 2005 Präsident des Bundesverbandes der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI). Seit 2007 ist Thomas Enders Chief Executive Officer von Airbus.

Dr. Thomas Enders
President und CEO Airbus SAS

„Europäische Luftfahrtindustrie – Herausforderungen einer Wachstumsbranche“

Meine sehr verehrten Damen und Herren, der Übersee-Club sei „famous for speeches“ – hieß es jüngst in einem Artikel über exklusive Businessclubs. Bei anderen Clubs lautete der Zusatz: „great golf“ oder „outstanding cuisine“. Ich gebe zu, träfe Letzteres – outstanding cuisine – auf den Übersee-Club zu, würde dies meine Aufgabe heute Abend leichter machen. Dann würde ich hier nur gelassen zum Chefkoch blicken. Aber: Hand aufs Herz. Ich stehe sehr gerne hier vor Ihnen und nehme die Aufgabe an. Natürlich vor allem, weil es so viel zu sagen gibt über Luftfahrt, über Airbus und was wir tun für diese Stadt, unser Land, Europa und die Beziehungen nach Übersee. Und ich gebe auch gerne zu, dass es eine große Ehre ist, in einem Club zu sprechen, der berühmt ist für seine Redner ... alle Bundespräsidenten, alle Bundeskanzler und dazu Persönlichkeiten wie Charles de Gaulle und Kardinal Ratzinger.

Im Vorfeld sagte jemand zu mir, dass der Übersee-Club in der Vergangenheit bei der Auswahl seiner Referenten stets über einen guten „Riecher“ verfügt habe. Denn im Laufe der Jahre seien hier viele im Übersee-Club gewesen, lange bevor sie den Zenit ihres Schaffens erreicht haben. Kardinal Ratzinger ist sicherlich ein gutes Beispiel dafür. Das macht mir Mut, vielleicht gibt es ja noch ein Leben nach dem Airbus-Chef. Aber Papst und Bundeskanzler ... dazu fehlen mir die Talente.

Mein Thema heute Abend heißt „Europäische Luftfahrtindustrie – Herausforderungen einer Wachstumsbranche“. Dass der Airbus- Chef über die europäische Luftfahrtindustrie spricht, liegt auf der Hand: Drei bedeutende Airbus-Werke liegen in Deutschland, mit dem Hauptwerk in Hamburg. Die weiteren Standorte sind Bremen und Stade. Der Hauptsitz der Firma aber ist in Toulouse. Außer in Frankreich gibt es noch Werke in England sowie in Spanien. Wer über Airbus spricht, spricht somit zwangsläufig über die europäische Luftfahrtindustrie, denn wir brauchen die Fähigkeiten und Bauteile aus allen vier Ländern, damit ein Airbus abheben kann.

Das ist aber nur die halbe Wahrheit:

- Vor gut 2 Jahren haben wir in Tianjin, das liegt in China, eine Endmontagelinie für unsere A320-Familie in Betrieb genommen. Wir haben zudem Entwicklungszentren in Indien, Russland und den USA.
- Außerdem werden wir – diesen Optimismus lasse ich mir nicht nehmen – in Kürze damit beginnen, die A330-Familie auch in Alabama (USA) zu bauen, nämlich dann, wenn wir den Auftrag der US-Air Force über 179 Tankflugzeuge gewonnen haben.
- Unsere Tochter Premium Aerotec nimmt gerade eine neue Betriebsstätte in Rumänien in Betrieb, Aerolia ist in Tunesien aktiv.
- Airbus kooperiert auf internationaler Ebene mit Partnern in Ländern wie der Türkei, den VAE, Südafrika, Korea, Mexiko und Vietnam, um nur einige zu nennen.

Trotz der europäischen Wurzeln ist Airbus also heutzutage bereits mehr als eine europäische Firma. Dass wir unsere Produkte weltweit verkaufen, weiß jeder. Neu mag für den einen oder anderen aber sein, dass wir auch auf internationaler Ebene entwickeln und produzieren. Eine A320 aus der FAL in China unterscheidet sich übrigens durch nichts von einer, die in Hamburg oder Tou-louse endgefertigt wurde. Und der Trend zur Internationalisierung wird sich noch verstärken.

Lassen Sie mich an dieser Stelle noch auf eines hinweisen: Airbus und die Muttergesellschaft EADS sind eine europäische Erfolgsgeschichte – und das gerät beim Streit um Workshares und A400M oder sonst was allzu oft in Vergessenheit:

- 15.000 neue Jobs wurden zwischen 2000 und 2009 im EADS-Verband geschaffen.
- Allein bei Airbus in Deutschland ist die Mitarbeiterzahl in den letzten 10 Jahren um über 30 % gestiegen.
- Der EADS-Umsatz stieg von 25 Mrd. Euro auf heute rund 40 Mrd. Euro. Dieser Umsatzanstieg ist maßgeblich auf die Erfolge bei Airbus zurückzuführen.
- Wir haben unseren Einkauf in Europa in den letzten 10 Jahren mehr als verdreifacht.
- Wir haben einen gigantischen Auftragsbestand in der EADS-Gruppe, natürlich vor allem getrieben von Airbus: mehr als 3.400 Flieger, rechnerisch also mehr als sechs Jahre Auslastung.
- Wir werden in diesem Jahr 500 Flugzeuge ausliefern, eine Rekordzahl ... und über 400 neue Aufträge werden reinkommen ... und das, obwohl die Airlines von der Finanzkrise, vom Aschestaub und zusätzlichen Steuern massiv belastet wurden.
- Und noch ein Hinweis: Unser Bestseller ist die A320-Familie. Das war ein Flugzeug, das bei seiner ersten Auslieferung 1988 technisch derart neuartig war, dass es von manchen Piloten angefeindet wurde. Der Businessplan für die A320-Familie ging ursprünglich von 600 Flugzeugen aus. Heute liegen die Verkaufszahlen bei über 6.000.
- Auch die A330-Familie ist ein Verkaufsschlager und wird wohl noch ein viel längeres Leben haben, als alle jemals dachten.
- Und auf dieser Erfolgsspur sehe ich auch die A380 und – etwas später – auch die A400M.

Fazit: Airbus steht gut da. Wir sind eine europäische Firma, die im Laufe der letzten Jahre immer internationaler geworden ist. Das ist gut so, denn wir bei Airbus müssen proaktiv agieren, wenn wir auch in Zukunft erfolgreich sein wollen. Sich global aufzustellen gehört mit dazu. Es ist kein Luxus, sondern schlichtweg eine Notwendigkeit.

Meine Damen und Herren, wir sind eine Wachstumsbranche:

- Die Luftfahrt befördert derzeit 2,5 Milliarden Menschen pro Jahr, Tendenz stark steigend. Airbus prognostiziert, dass der Wert im Jahr 2026 bei 6 Milliarden liegen wird.
- Der Wachstumstrend wird auch kaum durch exogene Ereignisse gebrochen. Seit 1970 hat sich – allen Weltwirtschaftskrisen zum Trotz – das Passagieraufkommen alle 15 Jahre verdoppelt. Unserer Einschätzung nach wird dieser Trend auch in Zukunft anhalten.
- Schon heute tragen Luftfahrtindustrie und Luftverkehrswirtschaft zu 8% des weltweiten BIP bei. Das gesamte System erwirtschaftet direkt und indirekt mehr als 1,5 Billionen US-Dollar Umsatz; als Land wäre die Luftfahrt, d.h. alle Herstellerfirmen und Airlines zusammengekommen, in den Top 10 der wirtschaftlichen Weltrangliste knapp hinter Italien und noch vor Spanien.

- Der Anteil am weltweiten Bruttoinlandsprodukt (BIP) wird in den kommenden Jahren weiter steigen. Wissenschaftliche Studien belegen dies. Eine Studie des Hamburger WeltWirtschafts Instituts (HWWI) zu den Zukunftsperspektiven der Luftfahrtindustrie kommt zu folgendem Ergebnis: Anstieg des BIP um 10% = Erhöhung der Passagierzahlen um 15-16%, d.h. die Passagierzahlen wachsen 1½-mal so schnell wie das BIP eines Landes. Im Durchschnitt 50 % über dem BIP(!) – die Luftfahrtbranche hat allen Grund, sich als Wachstumsbranche zu bezeichnen.
- Übertragen wir das auf die Region mit der weltweit größten Dynamik, d.h. auf Asien im Allgemeinen und China im Speziellen, so sind die Zahlen noch um einiges beeindruckender:
In den letzten 10 Jahren gab es in China Zuwächse beim BIP zwischen 8 und 13 %. Selbst wenn dieser Trend sich abschwächen sollte, werden in China die Passagierzahlen jedes Jahr um deutlich mehr als 10% zulegen. Die Erfahrungen der letzten Jahre wie auch die HWWI-Studie legen diesen Schluss nahe. Die heute bereits beachtliche Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen – China ist heute schon die Nummer 2 nach den USA – wird also nicht nur anhalten, sondern noch zunehmen.
Wir bei Airbus rechnen damit, dass der asiatisch-pazifische Raum (einschließlich China) in den nächsten 20 Jahren für rund 31% des weltweiten Bedarfs verantwortlich sein wird. Das sind 6%- bzw. 8%-Punkte mehr als Europa bzw. Nordamerika.
- Zuwachsraten und Prozentwerte sind das eine, konkrete Stückzahlen das andere, vielleicht macht es das für Sie noch etwas griffiger:
 - Bezogen auf die nächsten 20 Jahre rechnet Airbus mit einer weltweiten Nachfrage nach Passagierflugzeugen in der Kategorie über 100 Sitze von rund 24.000. Zählt man die Frachtflugzeuge dazu, ist man bei 25.000. Die Zahlen von Boeing weichen übrigens nicht signifikant von unseren ab.
 - Boeing und Airbus werden in diesem Jahr zusammen rund 1.000 Maschinen ausliefern. Der Bedarf liegt aber – wie gezeigt – bei durchschnittlich rund 1.250 a/c pro Jahr. D.h., der für die nächsten zwei Jahrzehnte prognostizierte Zuwachs ist so groß, dass er nur bewältigt werden kann, wenn die weltweiten Produktionskapazitäten um 25% zunehmen.
 - Ein Anreiz für andere Firmen, zu Airbus und Boeing in Konkurrenz zu treten? Mit Sicherheit! Ich komme später noch darauf zurück.

Fassen wir zusammen:

- Das Wachstum der Luftfahrtindustrie in den letzten 40 Jahren war beachtlich und fand vor allem in der entwickelten Welt (Nordamerika, Westeuropa, Japan und Australien) statt. Alle 15 Jahre haben sich die Passagierzahlen verdoppelt.
- Das 21. Jahrhundert wird asiatisch. Alle Indizien sprechen dafür. Asien benötigt etwa ein Drittel der ca. 24.000 neuen Passagierflugzeuge, die innerhalb der nächsten 20 Jahre gebraucht werden.
- Das Wachstum in der Luftfahrtindustrie hat es Airbus in der Vergangenheit ermöglicht, um durchschnittlich fast 5% zu wachsen.
- Wir halten dies auch in Zukunft für möglich, können uns sogar eine nochmalige Steigerung vorstellen.
- ABER: Keineswegs ist dieses Wachstum schon selbstverständlich, womit ich bei den Herausforderungen wäre.
Dass Airbus und der Luftfahrtstandort Deutschland ein Stück vom Wachstumskuchen abbekommen, wird uns nicht einfach in den Schoß fallen. Ich sehe vier große Herausforderungen.

1. Herausforderung: Kapazität

Im Wachstumsmarkt Luftfahrt müssen weltweit gesehen eine stark ansteigende Zahl von Passagieren bzw. Tonnen an Luftfracht transportiert werden.

a. Dies kann einerseits gelingen, indem man neue Flughäfen baut bzw. die bestehende Infrastruktur erweitert oder modernisiert. Eine Start- und Landebahn mehr bedeutet mehr Flugbewegungen, bedeutet mehr Kapazität. Eine einfache Gleichung, möchte man meinen. Ich fürchte nur, so einfach ist es nicht. In China mag die Regierung für die nächsten 10 Jahre 100 neue internationale Flughäfen planen, in Europa ... na, hier kann man ja kaum mal einen Bahnhof tieferlegen.

Ich erlaube mir an dieser Stelle einen kurzen Exkurs:

- Stuttgart 21 – Ich werde nicht der Versuchung erliegen, mit Ihnen die Vor- und Nachteile „oben“ und „unten“ zu diskutieren. (Sollte Sie das nachhaltig interessieren, möchte ich Ihnen empfehlen, Herrn Dr. Grube erneut für einen Vortrag zu gewinnen.)
- Ich stelle mir aber vor, der Zufall wollte es, dass gerade jetzt die Hamburger Politik über die Aufschüttung des „Mühlenberger Loches“ entscheiden müsste. Ohne die im Jahre 2001 durchgeführte Landrückgewinnungs-Maßnahme bei uns in Finkenwerder wäre es nicht möglich gewesen, die Start- und Landebahn zu verlängern und die Produktionshallen für die A380 zu errichten. Ohne diese Maßnahme wäre Hamburg heute also nicht einer von zwei Standorten für die Endmontagelinie des Airbus-Flaggschiffs A380.

Ich bin mir nicht sicher, ob das Projekt jetzt und heute vermittelbar wäre. Vermutlich hätten wir Demonstranten mit „Hamburg 21“-Schildern vor unseren Werkstoren und die Politik müsste sich zweimal überlegen, ob sie ein derartiges Industrievorhaben unterstützen kann.

Verstehen Sie mich bitte nicht falsch. Ich habe absolut kein Problem damit, dass infrastrukturelle Großprojekte hinreichend demokratisch legitimiert werden. Auch die frühzeitige und umfassende Beteiligung der betroffenen Bürger ist nichts, gegen das ich mich wende. Im Gegenteil. Was ich mich allerdings frage, ist, ob es in Deutschland mittlerweile ein Zuviel an Technologie- und Zukunftsfeindlichkeit gibt und ob die Menschen wirklich bereit sind, globale Zusammenhänge zu sehen und danach zu handeln.

Wir leben in Deutschland seit Jahrzehnten im Wohlstand. Dieser Wohlstand wurde hart erarbeitet. Wir waren sogar so erfolgreich, dass es heutzutage fast schon zum Grundrecht jedes Deutschen gehört, im Urlaub mehrere Wochen in die Sonne zu fliegen. Mallorca, das 17. Bundesland, lässt grüßen. Im Restaurant essen wir statt deutschen Karpfens lieber thailändischen Pangasius, der per Luftfracht frisch eingetroffen ist. Aber wenn es darum geht, industrielle Projekte zu fördern, die den Wohlstand sichern, oder die Infrastruktur an Flughäfen zu erweitern, dann verfallen wir Deutschen oftmals geradezu reflexartig in eine Protesthaltung. Meinem Eindruck nach ist die Mehrheit erst einmal „dagegen“, es sei denn, man überzeugt sie in langen Gesprächen und mit sehr guten Argumenten vom Gegenteil. Was immer schwierig, manchmal auch unmöglich ist. Ich frage mich, ob wir uns das auf Dauer – und ich meine dies wörtlich – leisten können. Müssten wir nicht erst einmal „dafür“ sein?

Ich möchte es bei dieser Frage belassen. In einer globalen Welt müssen wir über unseren deutschen Tellerrand hinausschauen – eine Tugend, für die der Übersee-Club seit seinen Anfängen steht. Wir müssen ideologiefrei und nüchtern die Vor- und Nachteile von Vorhaben, die unsere Zukunft nachhaltig beeinflussen, abwägen und in überschaubarer Zeit zu einem finalen Ergebnis kommen. Wir dürfen weder ein Projekt

schönrechnen noch es aus ideologischen Gründen verteufeln. Am Anfang muss eine ergebnisoffene, transparente und objektive Untersuchung stehen. Ich meine, dass dies in Deutschland zuletzt nicht immer der Fall war. Und das gilt etwa auch für die militärische Beschaffung. Aber auf dieses Feld will ich mich heute Abend nicht weiter begeben.

b. Ich hatte das Thema „Kapazität“ als erste große Herausforderung für Airbus bezeichnet. Neben den Betreibern von Flughäfen sind natürlich auch die Flugzeughersteller aufgefordert, ihren Beitrag zu leisten. Konkret bedeutet dies, die Produktpalette auf die zu erwartenden Zuwächse auszurichten.

– Wie ernst wir das Thema nehmen, beweist die Entscheidung, die A380 zu bauen. Dieser Schritt war mutig, denn die Entwicklungskosten waren so hoch wie nie zuvor und es gab gerade zu Beginn des Programms viele Stimmen, die uns prophezeit haben, dass ein Flugzeug dieser Größenordnung keinen Markt hat.

Heute, gut 3 Jahre nach der Markteinführung, können wir sagen: Die Pessimisten lagen falsch. Es gibt einen Markt für die A380 und dieser ist beträchtlich. Wir gehen davon aus, dass die A380 in naher Zukunft sogar auch auf Strecken innerhalb eines Kontinents oder gar eines Landes zum Einsatz kommen wird.

Im Oktober haben wir auf der passagiereichsten Strecke der Welt, die innerhalb Japans liegt, bewiesen, dass das möglich ist: von Tokio-Haneda nach Sapporo-Chitose. Jetzt will die japanische Airline „Skymark“ vier A380 bestellen. Wie außergewöhnlich dieser Schritt ist, können Sie vielleicht errahnen, wenn ich Ihnen sage, wie groß unser Marktanteil in Japan derzeit ist: 4%, d.h., der Marktanteil von Boeing liegt bei 96%. Überall sonst auf der Welt haben wir 50+x Prozent Marktanteil.

Es sieht also so aus, als könnte die A380 in Japan schaffen, was so erfolgreichen Produktfamilien wie der A320 oder A330 bisher nicht gelungen ist. Und warum? Weil es einfach keine Alternative zur A380 gibt ... oder wie es unser Verkaufschef sagt, „it needs an A380 to compete with an A380“.

Ich bin mir sicher, dass Boeing weiterhin alles daransetzt, den Zugang von Airbus zum japanischen Markt nach Kräften zu verhindern. In Japan, einem der am dichtesten besiedelten Länder überhaupt, scheint man aber zu erkennen, dass die A380 ein wichtiger Teil der Antwort auf die steigende Nachfrage bei begrenztem Luftraum ist. Die Argumente, die für die A380 sprechen, sind schlichtweg zu überzeugend, als dass die Japaner sich ihnen auf Dauer verschließen könnten, jahrzehntelange Verbundenheit mit Boeing hin oder her.

2. Herausforderung: Wachstum mit Verantwortung

Eine weitere Herausforderung für die Luftfahrtbranche besteht darin, nachhaltig zu wachsen. Diese Verpflichtung haben wir uns freiwillig auferlegt. Anders gesagt: Wachstum ja, aber Wachstum mit Verantwortung. Konkret bedeutet das vor allem, dass erhebliche Fortschritte in den Bereichen Treibstoffverbrauch und Lärmemissionen erzielt werden müssen.

a. Wenn wir den Treibstoffverbrauch senken, machen wir unsere Kunden, die Fluggesellschaften, glücklich. Denn eine Reduzierung des Treibstoffverbrauchs bedeutet geringere Kosten. Gleichzeitig leisten wir einen Beitrag zum Erreichen der globalen Klimaziele, denn weniger Treibstoff bedeutet eben auch weniger CO₂-Emissionen.

– Heute hat die Luftfahrt einen Anteil von (nur) 2% am globalen CO₂-Ausstoß. Das liegt auch daran, dass dem Thema Reduzierung des Treibstoffverbrauchs seit jeher oberste Priorität eingeräumt wurde. In

- den letzten 40 Jahren wurde schon viel erreicht, aber wir können uns nicht zurücklehnen.
- Der Verband der Fluggesellschaften IATA will, dass die Luftfahrt ab 2020 klimaneutral wächst, das heißt mehr Verkehrsleistung anbieten, ohne mehr CO₂ auszustoßen. Das ist ein erfreuliches Signal für Airbus, denn ohne Investition in neue Flugzeuge kann man dieses Ziel nicht erreichen.
 - Die europäische Industrie hat das Ziel formuliert, dass 2020 neu ausgelieferte Flugzeuge 50% weniger Treibstoff pro Passagierkilometer verbrauchen als im Jahr 2000.

Was bedeutet das konkret für Airbus?

- Bei Airbus haben wir die Automobilindustrie beim Kraftstoffverbrauch längst abgehängt, denn der Verbrauch pro Passagier beträgt bei der A380 auf 100 km weniger als 3 Liter. Seien Sie versichert – ein herausragender Wert für ein Verkehrsflugzeug. Erst in 25 Jahren wird der Durchschnittsverbrauch der weltweit fliegenden Flugzeuge diesen Wert erreichen. Das zeigt, wie weit die A380 ihrer Zeit voraus ist. Um es für Sie noch etwas plastischer zu machen, zwei Beispiele:
 - (1.) Eine Fluggesellschaft, die auf der Strecke Paris-Tokio eine Boeing 747-400 durch eine A380 ersetzt, spart bei einem Hin- und Rückflug rund 105 kg Kerosin, und zwar pro Passagier (!). Bei etwas mehr als 500 Passagieren sind das mehr als rund 55 Tonnen Kerosin und das bei nur einem einzigen Hin- und Rückflug nach Japan.
 - (2.) Wenn man alle Boeing 747 und 777, die nach Australien fliegen, gegen A380 austauscht, würde man dadurch 754.000 t CO₂ (-14%) und 8.400 Flüge (36%weniger) im Jahr einsparen.
- In naher Zukunft werden wir mit der A350XWB den nächsten technologischen Schritt machen (EIS 2013). Es wird das erste Flugzeug der Airbus-Familie sein, das zu mehr als 50% aus Kohlefaser bestehen wird. Die A350XWB wird rund 25% Kerosin weniger verbrauchen als die Konkurrenz heute.
- Noch Zukunftsmusik ist der widerstandsfreie Flügel (Laminar Flow). Eine A340 verbraucht heute 54t Kerosin auf der Strecke FRA-NYC. Mit laminar optimiertem Flügel wären es 10%, das heißt 5,4t Kerosin, weniger. Da käme einiges zusammen!
- Auch zum Thema „Elektromobilität“ laufen bei uns zahlreiche Forschungsprogramme, gerade hier in Hamburg. Im Gegensatz zum Auto ist beim Flugzeug flüssiger Kraftstoff nach heutigem Kenntnisstand aber unersetzlich. Es ist undenkbar, die Energie für den Start einer 560 Tonnen schweren A380 durch Brennstoffzellen, Batterien oder Solarkollektoren aufzubringen. Wir sind aber zuversichtlich, dass in naher Zukunft sämtliche Aufgaben am Boden ohne Turbinen und damit CO₂-neutral bewältigt werden können.

b. Wachstum mit Verantwortung bedeutet auch, dass wir die Lärmbelastung senken müssen, um die Akzeptanz für Flugverkehr auch bei steigenden Flugbewegungen aufrechtzuerhalten.

- In den letzten 40 Jahren haben wir die Lärmemissionen um 20dB gesenkt, das heißt den wahrgenommenen Lärm durch 4 geteilt. Das strategische Ziel auf europäischer Ebene für das Jahr 2020 ist eine weitere Halbierung gegenüber 2000.
- Beispiel A380: Im Vergleich zum alten Jumbo B747 haben wir bei der Verringerung der Lärmemissionen einen Sprung geschafft, den man mit bloßem Ohr hören kann. Trotz 40% mehr Kapazität liegt der Geräuschpegel bei der Hälfte. Nicht von ungefähr ist die A380 – trotz ihrer Größe – das einzige Flugzeug, das die Erlaubnis hat, in London Heathrow vor 6:00 Uhr morgens zu landen.

3. Herausforderung: Gleiche Rahmenbedingungen, fairer Wettbewerb

Die dritte Herausforderung lässt sich am zutreffendsten mit einer Metapher aus dem Englischen beschreiben: Maintaining the level playing field. Gemeint ist damit, dass die Flugzeughersteller weltweit in etwa gleiche Rahmenbedingungen vorfinden müssen. Das heißt: Wettbewerb ja, aber zu einigermaßen gleichen und damit fairen Bedingungen. Ich bin davon überzeugt, dass dieses Anliegen hier im Raum breite Unterstützung erfährt und nicht weiter vertieft werden müsste. Allein die Welt wird nicht ausschließlich von ehrbaren hanseatischen Kaufleuten regiert, weswegen ich notgedrungen doch etwas ins Detail gehen muss:

a. Stichwort „Dollarwechsellkurs“: Flugzeuge werden traditionell in US-Dollar verkauft, was sicherlich historische Gründe hat. Das ist so, daran werden wir auch nichts ändern. Genau vor einem Jahr betrug der Dollarwechsellkurs im Verhältnis zum Euro mehr als 1,50 \$ [25.11.2009: 1,51 \$]. Anfang Juni dieses Jahres, d.h. vor nicht einmal einem halben Jahr, bekam man für einen Euro gerade einmal noch 1,20 \$ [07.06.2010: 1,19\$]. Heute liegt der Kurs wieder rund 15 Cent höher, bei ca. 1,36 \$. Das zeigt, wie volatil der Wechsellkurs heutzutage ist. Innerhalb von 12 Monaten betrug die Differenz mehr als 30 Cent.

Für unsere Muttergesellschaft EADS gilt die Faustformel: 10 Cent Veränderung beim Dollar-Euro-Wechsellkurs bedeutet 1 Milliarde Veränderung beim EADS-Gewinn. 30 Cent Veränderung bedeuten daher theoretisch 3 Milliarden Euro Unterschied beim Ebit. Nebenbei gesagt: Wir sind weit davon entfernt, 3 Milliarden Euro als operativen Gewinn auszuweisen. Es kann Ihnen als EADS- bzw. Airbus-Vorstand also passieren, dass Sie trotz eines hervorragenden operativen Ergebnisses Verluste schreiben, nur weil der Dollarkurs sich nicht in ihrem Sinn entwickelt hat.

Trotzdem glaube ich nicht, dass wir unsere Ingenieure nach Hause schicken sollten, um im Gegenzug ein Dutzend Finanzmarktspezialisten einzukaufen. Wir sind und bleiben ein Flugzeugbauer. Auch wenn das Thema „Hedging gegen Wechselkursrisiken“ bei uns sehr ernst genommen wird, glauben wir, dass die Lösung für Airbus nur darin bestehen kann, einen größeren Produktionsanteil im Dollar-Raum zu erwirtschaften. Nur so stellen wir sicher, dass wir mit Boeing im fairen Wettbewerb stehen. Der Tankerauftrag – ich erwähnte es bereits eingangs – würde so gesehen genau zur Airbus-Strategie passen, weil wir dadurch auf einen Schlag größere Wertschöpfung in den USA generieren würden.

b. Stichwort „WTO-Streit“: Vor einigen Jahren hat die US-Regierung bei der WTO Klage gegen die EU eingereicht, um gegen die staatliche Förderung der Airbus-Programme zu protestieren. Die EU hat postwendend Gegenklage erhoben. Ich erspare Ihnen die Details und beschränke mich auf die Frage, was das Ganze gebracht hat. Glückliche und vor allem reiche Anwälte – auf beiden Seiten, so viel ist sicher. Abgesehen davon, in meinen Augen nur Schaden. Denn die WTO kritisiert natürlich die Förderpraxis in Europa wie in den USA.

Das wird die Förderung unserer Industrie in Zukunft in Amerika wie in Europa erschweren – und wem nutzt das? Der Konkurrenz aus Russland, China, Japan und anderen Staaten, die bis zu 100 Prozent vom Staat subventioniert wird. Das nenne ich: den Schuss ins eigene Knie.

Und ich sehe noch eine Gefahr: dass die Amerikaner das gegen sie gerichtete WTO-Urteil ignorieren, während es in Europa wortgetreu umgesetzt wird. Passen aber allein die Europäer ihre Förderinstrumente an, so wird Airbus im erheblichen Umfang Marktanteile an Boeing verlieren. Das dürfen und werden wir in Europa nicht zulassen!

Letztlich gilt: Der Streit ist anachronistisch und muss daher unverzüglich beendet werden. Wer glaubt, dass es heutzutage nur um fairen Wettbewerb zwischen Europa und den USA geht, hat schlichtweg „den Schuss nicht gehört“.

4. Herausforderung: Das Ende des Duopols

Auch wenn es die Amerikaner vielleicht nicht wahrhaben wollen, stehen die einzigen echten Gewinner des WTO-Streits bereits heute fest. Es sind die Flugzeughersteller in Ländern wie Kanada, Brasilien, Russland, Japan und insbesondere auch China. Denn der WTO-Streit nutzt vor allem denjenigen, die daran gar nicht beteiligt sind.

Das Ende des Duopols von Airbus und Boeing bei Passagierflugzeugen über 100 Sitze steht unmittelbar bevor. Diese grundlegende Veränderung der Wettbewerbssituation, die einer Zäsur gleichkommt, ist die vierte und gleichzeitig die letzte Herausforderung, auf die ich heute Abend näher eingehen möchte.

- Vor einer Woche verkündeten die Nachrichtenagenturen, dass es die ersten 100 Bestellungen für das chinesische Passagierflugzeug C-919 der Firma Comac gebe. Das Handelsblatt titelte daraufhin: „Chinas Angriff auf Airbus und Boeing“ [17.11.2010].

Machen wir uns nichts vor: Die Presse hat recht! 100 Bestellungen für die C-919 bedeuten 100 Bestellungen weniger für Airbus bzw. Boeing. Wenn Boeing bzw. die US-Regierung wirklich ein Problem mit staatlicher Unterstützung von Flugzeugprogrammen hat, sollten sie ihren Blick nach China richten.

Aber auch in anderen Teilen der Welt verändern sich die Dinge:

- Die brasilianische Embraer baut bereits sehr erfolgreich Regionalflugzeuge und hat weitreichende Ambitionen.
- Für Bombardier aus Kanada gilt das Gleiche. Derzeit dominiert man mit Embraer den Flugzeugmarkt im Marktsegment bis 100 Passagiere. Mit der C-Series beabsichtigt man bereits ab 2013 ein Flugzeug auf den Markt zu bringen, das in voller Konkurrenz zur A320 bzw. Boeing 737 stehen soll.
- Auch in Russland und Japan gibt es Bestrebungen, Konkurrenzprodukte zur A320 bzw. 737 auf den Markt zu bringen.
- Ich werde oft gefragt, ob man die neuen Konkurrenten ernst nehmen muss. Selbstverständlich! Airbus wurde von Boeing anfangs belächelt, jetzt sind wir Weltmarktführer. Es gibt kein Naturgesetz, dass wir das bleiben. Allerdings können wir davon ausgehen, dass das Duopol für Flugzeuge mit mehr als 200 Sitzen noch ein bis zwei Jahrzehnte bestehen bleibt. Langfristig kippt es auch. Darauf sollten wir vorbereitet sein. Auf den sich verschärfenden Wettbewerb kann es für die europäische Luftfahrtindustrie nur eine Antwort geben: Wir müssen alles tun, um auch in Zukunft Technologieführer zu bleiben.
- Dafür muss man allen voran bereit sein, massiv in den Bereich Forschung und Entwicklung zu investieren. Mit mehr als 2,7 Mrd. Euro hat die EADS-Gruppe dies in den letzten beiden Jahren getan. Wir belegen damit Platz 6 in Deutschland (vor Chemie, Pharma und IT) und Platz 11 in Europa.
- Allerdings können wir die Aufgabe nicht allein bewältigen. Es bedarf dafür auch der öffentlichen Förderung von Forschungsvorhaben. Aufgrund der Langfristigkeit unserer Programme und der enormen Risiken ist einfach nicht genug privates Geld vorhanden, um ohne den Staat auszukommen.
- Es geht ferner darum, Innovationen schneller in den Markt zu bringen. Ich würde sagen, dass wir diesbezüglich schon recht gut sind, wir

müssen aber trotzdem noch besser werden. Es gilt, die engen Kooperationen mit Lehrstühlen fortzusetzen und die Ansiedlung von weiteren Forschungseinrichtungen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Airbus zu fördern, um den Austausch zwischen Wissenschaft und Industrie zu intensivieren.

Als Beispiel für ein erfolgversprechendes Investment möchte ich das CFK Nord in Stade nennen. Mehr als 25 Mio. € wurden investiert, um ein hochmodernes Forschungszentrum für die Produktion von Bauteilen aus carbonfaserverstärktem Kunststoff – abgekürzt: CFK – zu errichten. Über 50% der A350XWB sind aus CFK, d.h., CFK steht bei Airbus für die Zukunft. Allein Einrichtungen wie dem CFK Nord ist es zu verdanken, dass wir in Europa moderne Materialien wie CFK bei der seriellen Produktion von Flugzeugen einsetzen können.

Geld ist aber nur die eine Seite der Medaille, die andere ist der Faktor „Mensch“, d.h., neben den financial (resources) kommt es auch auf die human resources an.

- Für Airbus ist es überlebenswichtig, den Wettbewerb um die besten Köpfe zu gewinnen. Unter dem Fachkräftemangel leiden nicht nur wir: Schon heute fehlen in Deutschland mehr als 60.000 MINT-Fachkräfte (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik). Ohne Gegensteuern werden es im Jahr 2020 mehr als 400.000 sein!
- Die Luft- und Raumfahrt hat den Vorteil, als faszinierender Arbeitgeber sich junge Absolventen meist noch aussuchen zu können. Aber es gibt bereits eine Lücke bei erfahrenen Ingenieuren, um die laufenden Programme und Neuentwicklungen zu beherrschen. Und auch in unserer Branche fehlen bereits jetzt europaweit ca. 3.000 Ingenieure.
- Bevor uns die Ingenieure ausgehen, müssen wir nach Indien und China. In einer Hansestadt wie Hamburg, die durch grenzüberschreitenden Handel noch vor der Erfindung des Wortes „Globalisierung“ groß geworden ist, erwarte ich Verständnis für die Zusammenhänge: Wenn wir unseren Wertschöpfungsanteil außerhalb Deutschlands und Europas erhöhen, dann tragen wir damit letztlich zum Erhalt unserer Heimatstandorte bei. Es wäre wirtschaftlicher Suizid, in engen nationalen Grenzen zu denken.

Ich komme zum Schluss:

Luftfahrt ist eine Wachstumsbranche mit geradezu fantastischen Zuwachsraten. Welche Branche wächst sonst noch mit gut 5% und das jährlich? Trotzdem stehen wir vor gewaltigen Herausforderungen. Für manche haben wir bereits Antworten, für andere müssen wir sie erst finden. Und vor allem müssen wir weiter daran arbeiten, stabiler und verlässlicher in Entwicklung und Produktion zu werden. Verzögerungen wie bei der A380 und der A400M dürfen sich nicht wiederholen.

Wir Europäer können stolz sein auf das, was wir in den ersten 40 Jahren von Airbus erreicht haben. Und für die Zukunft gilt: Mit Mut und harter Arbeit können wir – davon bin ich fest überzeugt – Weltmarktführer bei zivilen Großraumflugzeugen bleiben. Wir werden uns deshalb noch internationaler aufstellen, in Europa noch besser integrieren und Innovation fördern, wo es nur geht. Unsere europäischen Wurzeln werden dabei stark bleiben. Die deutschen Standorte und allen voran Hamburg sind ein wichtiger Teil dieser europäischen Identität von Airbus.

Weil dem so ist, möchte ich meinen Vortrag mit einer Bitte an Sie alle beenden: Es soll in Hamburg immer noch Vortragsredner geben – natürlich nicht hier im Überseeclub –, die über die wirtschaftlichen Erfolge

der Hansestadt referieren, ohne ein einziges Mal die Luftfahrtindustrie zu erwähnen. Vielmehr wird in aller Ausführlichkeit über den Hafen berichtet.

Ich möchte dem hanseatischen Selbstbewusstsein nicht zu nahe treten, aber als „Hafen“ sind Sie weltweit gesehen nur die Nummer 9; als Standort der Luftfahrtindustrie hingegen – nach Seattle und Toulouse – die Nummer 3. Ich gebe ja zu, dass der Hafen mit seiner Geschichte uns fast 800 Jahre voraus ist und damit über die „älteren Rechte“ verfügt. Tun Sie mir trotzdem den einen Gefallen: Vergessen Sie die Luftfahrtindustrie nicht und seien Sie stolz darauf, was Sie hier in Hamburg haben. Es ist Ihre Eintrittskarte zum Wachstum von morgen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

