

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14. November 2000

Auswirkungen der European Aeronautic Defence and Space Company-Gründung (EADS) und der Airbus Integrated Company (AIC) auf den Standort Bremen

Wir fragen den Senat:

1. Was unternimmt der Senat, um ein Abwandern von Aufgaben und Arbeitsplätzen zu Lasten des Standortes Bremen und der anderen norddeutschen Werke sowie deren Zulieferer zu verhindern?
2. Wie wird sichergestellt, dass die mit öffentlichen Mitteln geförderten Entwicklungsprogramme wie z. B. Flugsteuerung, Flügelentwicklung und Kohlefaserstrukturen in Deutschland zur technischen Anwendung kommen und nicht im Rahmen der Neustrukturierung in Business Units in andere europäische Standorte abwandern?
3. Was unternimmt der Senat, damit auch Leitungssitze der AIC in Deutschland angesiedelt werden und auf diesem Weg zur langfristigen Sicherung der Arbeitsplätze beitragen?
4. Werden zukünftig Fördergelder an die Zusage zur Arbeitsplatzsicherung geknüpft?

Dr. Helga Trüpel, Karoline Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 19. Dezember 2000

1. Was unternimmt der Senat, um ein Abwandern von Aufgaben und Arbeitsplätzen zu Lasten des Standortes Bremen und der anderen norddeutschen Werke sowie deren Zulieferer zu verhindern?

Zur Sicherung und Stärkung des Standortes Bremen vor dem Hintergrund der Neustrukturierung der europäischen Flugzeugindustrie wurde bereits 1998/1999 das bremische Luftfahrzeugbau-Großvorhaben AMST (Airbus Material and System Technology-Center Bremen) von der damaligen DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH (heute: EADS Airbus) – Werk Bremen – einerseits und den an der Universität angesiedelten Instituten Fraunhofer Institut für Fertigungstechnik und Angewandte Materialien (IFAM), Bremer Institut für Angewandte Strahltechnik (BIAS) sowie Institut für Werkstofftechnik (IWT) andererseits konzipiert. Dieses Großprojekt, dem die Wirtschaftsförderungsausschüsse im Mai 1999 zugestimmt haben, beläuft sich auf ein Kostenvolumen von insgesamt 76 Mio. DM und wird vom Senat mit bis zu 37 Mio. DM finanziell unterstützt. Dabei handelt es sich auf der einen Seite um die Förderung einer ganzen Reihe von FuE-Einzelprojekten sowie auf der anderen Seite um eine betriebliche Investitionsförderung im Rahmen der GRW (grundlegende Umstrukturierung eines Gebäudes auf dem Airbus-Gelände am Flughafen).

Der Senat leistet damit einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der Hauptzielsetzungen dieses äußerst standortrelevanten Großvorhabens. So sollen die im Bereich des europaweiten Airbus-Verbundes im Werk Bremen beheimateten Schwerpunktbereiche

- Strukturtechnologie/Fertigungsverfahren/Werkstoffentwicklung,
- Hochauftriebssysteme (bewegliche Flügelteile) sowie
- Frachtladesysteme

in dem Ausmaß weiterentwickelt werden, dass sie sich im Rahmen der AIC, deren Gründung für den 1. Januar 2001 vorgesehen ist, zu wettbewerbsstarken Kompetenzzentren herausbilden können. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist eine enge Verknüpfung zwischen der Bremer Luftfahrtindustrie und der luftfahrzeugbauorientierten Forschungsinfrastruktur vor Ort, was einen Hauptbestandteil des AMST-Großvorhabens darstellt. So gewinnt die Existenz von regionalen FuE-Netzwerken eine immer größere Bedeutung für die Absicherung von Industrie-Standorten.

Bei dem Großvorhaben AMST geht es nicht nur darum, das Abwandern von Tätigkeitsfeldern und Arbeitsplätzen zu Lasten des Standortes Bremen zu verhindern. Es sollen vielmehr vor allem auch in den o. g. Kompetenzbereichen – insbesondere in den hochqualifizierten Entwicklungsabteilungen – Arbeitspakete hinzugewonnen werden. Von Beginn des AMST-Projekts Mitte 1999 bis Ende September 2000 hat das Bremer Werk von EADS Airbus – auch vor dem Hintergrund der allgemein günstigen Auftragslage im Flugzeugbau – seinen Personalbestand um etwa 220 Beschäftigte auf rund 2.720 Dauerarbeitsplätze aufgestockt (+ 9 %).

Es ist davon auszugehen, dass in nächster Zeit im Bremer Werk weitere zusätzliche Einstellungen erfolgen werden – dies vor allem, wenn Entwicklung und Bau des A 3XX in naher Zukunft beschlossen werden. Die positiven Auswirkungen von AMST werden darüber hinaus vornehmlich mittelfristig sichtbar, wenn die europaweiten Airbus-Standorte im Rahmen der zukünftigen AIC immer mehr nach betriebswirtschaftlichen Kriterien bewertet werden.

2. Wie wird sichergestellt, dass die mit öffentlichen Mitteln geförderten Entwicklungsprogramme wie z. B. Flugsteuerung, Flügelentwicklung und Kohlefaserstrukturen in Deutschland zur technischen Anwendung kommen und nicht im Rahmen der Neustrukturierung in Business Units in andere europäische Standorte abwandern?

Was einerseits das ausschließlich mit Landesmitteln finanziell unterstützte Standort-Großvorhaben AMST angeht, ist die gesamte Projektstruktur von vornherein so ausgestaltet, dass hiervon weitestgehend nur Industrie und Forschung vor Ort profitieren können.

Was andererseits die Bundesebene anbetrifft, müssen die Projektnehmer im Rahmen des laufenden Bundes-Luftfahrtforschungsprogramms bestimmte Verträge mit dem Bund abschließen. Diese verlangen eine vorherige Abstimmung mit den zuständigen Bundesinstitutionen, wenn ein Transfer von Ergebnissen aus öffentlich geförderten FuE-Projekten ins Ausland im Rahmen der Luftfahrtforschung beabsichtigt ist. Nach Kenntnis des Senats gibt es einen solchen Fall nicht. Es ist also davon auszugehen, dass alle FuE-Projektergebnisse in Deutschland verwertet werden.

3. Was unternimmt der Senat, damit auch Leitungssitze der AIC in Deutschland angesiedelt werden und auf diesem Weg zur langfristigen Sicherung der Arbeitsplätze beitragen?

Die zukünftigen AIC-Gesellschafter EADS sowie British Aerospace Systems haben im Juni dieses Jahres vereinbart, dass die AIC eine Aktiengesellschaft nach französischem Recht mit Sitz in Toulouse werden soll und demnach dort auch alle Leitungssitze (wenigstens erste und zweite Ebene) anzusiedeln sind.

Der Senat konnte bzw. kann auf diese Entwicklung zumindest keinen unmittelbaren Einfluss nehmen, da es sich um eine unternehmenspolitische Entscheidung handelt. Mit der nachhaltigen Unterstützung des Standort-Groß-

vorhabens AMST durch den Senat werden gleichwohl wesentliche Voraussetzungen dafür geschaffen, dass bestimmte Leitungsfunktionen in den o. g. Kompetenzbereichen an Bremen gebunden werden.

4. Werden zukünftig Fördergelder an die Zusage zur Arbeitsplatzsicherung geknüpft?

Im Rahmen von AMST hat das Bremer Werk von EADS Airbus zugrunde gelegt, dass durch die in diesem Großvorhaben stattfindenden Aktivitäten letztlich in der Bremer Luftfahrtindustrie langfristig bis zu etwa 900 hochwertige Arbeitsplätze gesichert werden können. Vor allem spricht auch die aktuelle und sich in naher Zukunft abzeichnende Arbeitsplatzentwicklung dafür, dass dieses Beschäftigungsziel als realistisch einzuschätzen ist.

Da es sich bei heute EADS Airbus bzw. zukünftig AIC um ein Großunternehmen handelt, ist im Hinblick auf das Bremer Werk in Zukunft nur noch eine Förderung von FuE-Aktivitäten möglich. Strukturpolitische Auswirkungen von FuE-Maßnahmen entfalten sich bekanntermaßen zumeist „erst“ mittelfristig und entsprechende Beschäftigungseffekte sind oftmals nicht direkt identifizierbar. Insofern kann – wie es allgemein der Fall ist – der Senat die Gewährung von FuE-Fördergeldern nicht an unmittelbare Arbeitsplatzzusagen knüpfen.

Sollte späterhin ein weiterer luftfahrzeugbauorientierter Projektantrag erwogen werden, wird der Senat gleichwohl erneut von dem betreffenden Unternehmen genaue Aussagen über die sich aus den FuE-Maßnahmen potenziell ergebenden Arbeitsplatzeffekte verlangen.