

Positionspapier 2026/180

Stärkung von Europas Führungsrolle in der Luftfahrtindustrie: Gewährleistung eines gerechten Übergangs durch Nachhaltigkeit, Resilienz und hochwertige Arbeitsplätze

Europas Führungsrolle in der Luftfahrtindustrie ist in Gefahr

Die zivile Luftfahrtindustrie ist einer der wenigen Sektoren, in denen Europa nach wie vor eine weltweit führende Rolle innehat. Diese Führungsposition ist jedoch keineswegs selbstverständlich. Die weltweite Nachfrage nach Flugzeugen ist zwar hoch, doch die Branche hat Mühe, das geforderte Tempo bei der Auslieferung zu halten. Strukturelle Schwächen in der Lieferkette, Fachkräftemangel, unzureichende Investitionen und mangelnde industrielle Koordinierung schränken die Produktionskapazitäten ein. Die Entwicklung der nächsten Generation von Schmalrumpfflugzeugen – des Nachfolgemodells des A320, dessen Indienstellung für den Zeitraum zwischen 2035 und 2040 erwartet wird – stellt einen entscheidenden Meilenstein dar. Diese Entwicklung wird die Zukunft der europäischen Luftfahrtindustrie maßgeblich beeinflussen.¹

Gleichzeitig durchläuft der Sektor einen tiefgreifenden Wandel, da er bis 2050 klimaneutral werden soll – und das bei wachsendem globalem Wettbewerb und zunehmenden geopolitischen Spannungen. In diesem Zusammenhang muss das Risiko einer möglichen Dämpfung des Luftverkehrs – sei es aufgrund makroökonomischer Schocks oder aufgrund einer eingeschränkten Verfügbarkeit dekarbonisierter Energieressourcen – angemessen erkannt, antizipiert und angegangen werden, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen auf die künftige Beschäftigung und die Qualifikationsanforderungen.

Europas derzeitiger Politikrahmen ist zur Bewältigung dieser Herausforderungen nicht mehr ausreichend. Seit der Annahme der ersten [Luftfahrtstrategie für Europa](#) im Jahr 2015 hat sich die Wertschöpfungskette der Luftfahrtindustrie weiter globalisiert, ist stärker vernetzt und zunehmend anfällig für Unterbrechungen geworden. Die Initiative der Europäischen Kommission zur Ausarbeitung einer neuen EU-Strategie für den Luftverkehr und die Luftfahrtindustrie kommt daher genau zum richtigen Zeitpunkt und ist dringend notwendig.

Als Vertreter der Beschäftigten entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Luftfahrtindustrie ist industriAll Europe der Auffassung, dass diese Strategie auf die Stärkung der Nachhaltigkeit und Resilienz des Sektors ausgerichtet sein und gleichzeitig einen gerechten Übergang für die Arbeitnehmer*innen gewährleisten muss. Dies erfordert eine ehrgeizige Industriepolitik, die auf langfristigen Investitionen, resilienten Wertschöpfungsketten, starken Arbeitnehmerrechten und hochwertigen Arbeitsplätzen basiert. Der Ausbau der europäischen Produktionskapazitäten und die Ausarbeitung von Strategien für

¹ Rolls-Royce schätzt das Marktpotenzial für Düsentriebwerke der nächsten Schmalrumpfflugzeug-Generation auf bis zu 1,6 Billionen USD.

„Made in Europe“ sowie für lokale Inhalte sind unerlässlich, um Arbeitsplätze zu sichern, Lieferketten zu stabilisieren und die technologische und industrielle Führungsrolle Europas in der Luftfahrtindustrie zu wahren.²

Strategischer Sektor mit komplexer Wertschöpfungskette

Die europäische Luftfahrtindustrie ist ein strategischer Schlüsselsektor mit engen Verbindungen zum Verteidigungs- und Raumfahrtsektor. Sie schafft in hohem Maße hochwertige Arbeitsplätze und umfasst ein dichtes Netz von mehreren tausend in ganz Europa tätigen Unternehmen. Die Big Player des Sektors, darunter Airbus, Thales, Safran, Leonardo und Rolls-Royce, spielen eine prominente und gut sichtbare Rolle. Die weitaus größere Basis der Branche bilden jedoch kleine und mittlere Unternehmen (KMU). Nach Schätzungen der Europäischen Kommission fallen mehr als 80 % der in der Luftfahrtindustrie tätigen Unternehmen in die Kategorie der KMU. Sie sind ein wesentlicher Bestandteil des Ökosystems der Luftfahrtindustrie und übernehmen sowohl in der Fertigungslieferkette als auch im nachgelagerten Dienstleistungssektor hochspezialisierte und oft innovative Tätigkeiten in Nischenbereichen.³

Die europäische Industrie ist Weltmarktführer in der Herstellung von zivilen Luftfahrzeugen, einschließlich Hubschraubern, Flugzeugtriebwerken sowie Flugzeugteilen und -komponenten. Sie ist in ganz Europa vertreten und deckt sämtliche Marktsegmente ab, von der allgemeinen Luftfahrt über Businessjets und Verkehrsflugzeuge bis hin zu Drehflüglern, Kampfflugzeugen und militärischen Schulflugzeugen sowie unbemannten Fluggeräten, Ausbildungs- und Simulationsdienstleistungen, Wartung, Reparatur und Überholung (MRO) und Flugverkehrsmanagement. Auch viele Start-ups leisten einen Beitrag zu innovativen Luftmobilitätslösungen, darunter Drohnen, die häufig neue Antriebstechnologien nutzen.⁴

2024 beschäftigte die zivile Luftfahrtindustrie in Europa direkt mehr als 406 300 Menschen und erzielte einen Umsatz von 129,1 Mrd. €, davon 108,6 Mrd. € im Export.⁵

Lieferkettenengpässe gefährden die Resilienz

Die europäische Luftfahrtindustrie steht nach der COVID-19-Pandemie und den darauf folgenden Krisen weiterhin vor großen Herausforderungen. Unterbrechungen in der Lieferkette, Engpässe bei kritischen Rohstoffen, steigende Kosten für Bauteile, Arbeitskräftemangel, hohe Energiepreise und Unsicherheiten im Handel belasten nach wie vor die Produktion in der gesamten Branche. Gleichzeitig verschärft sich der weltweite Wettbewerb – nicht nur vonseiten der Vereinigten Staaten und Chinas, sondern auch von Ländern wie Brasilien, Mexiko, Marokko und Tunesien.

Trotz dieser Schwierigkeiten bleibt die weltweite Nachfrage nach Flugzeugen hoch. Die Hersteller haben große Ambitionen und gehen davon aus, dass in den nächsten 20 Jahren weltweit mehr als 40 000 neue Flugzeuge benötigt werden. Kurzfristig ist die Herausforderung für Europa nicht mehr die Nachfrage, sondern die Produktionskapazität. Wiederholte Lieferverzögerungen zeigen, dass Engpässe in den Lieferketten die Hersteller daran hindern, ihre Produktion im erforderlichen Tempo zu steigern.

² See iAE position paper: https://news.industriall-europe.eu/documents/upload/2026/4/639122989754339696_%E2%80%98Made_in_Europe%E2%80%99_an_industrial_worker_perspective_-EN.pdf

³ https://defence-industry-space.ec.europa.eu/system/files/2023-07/SWD_2023_280_1_EN_document_travail_service_part1_v3.pdf

⁴ https://defence-industry-space.ec.europa.eu/system/files/2023-07/SWD_2023_280_1_EN_document_travail_service_part1_v3.pdf

⁵ ASD, FACTS & FIGURES 2025: https://umbraco.asd-europe.org/media/hnmoyd3m/facts-figures-2025_web.pdf?rmode=pad&v=1dc605610202bb0.

Diese Engpässe sind Ausdruck tiefgreifender struktureller Schwächen entlang der gesamten Lieferkette. Die Zulieferer kämpfen weiterhin mit Preisdruck, einer unvorhersehbaren Produktionsplanung, Arbeitskräftemangel und eingeschränkten Finanzierungsmöglichkeiten. Infolgedessen fehlt es vielen Betrieben an Kapazitäten, um in Innovationen, Kompetenzen und moderne Produktionsanlagen zu investieren, was wiederum trotz der sich erholenden Nachfrage die Anfälligkeit der Lieferkette erhöht und ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber künftigen Einschränkungen untergräbt.⁶

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen bedarf es einer umfassenderen europäischen Industriestrategie, die die gesamte Wertschöpfungskette der Luftfahrtindustrie abdeckt. Die Stärkung der Resilienz der Zulieferer ist genauso wichtig wie die Unterstützung der großen Hersteller. In diesem Zusammenhang hat sich industriAll Europe im Rahmen seines von der EU finanzierten Projekts [FLY SUS](#) „Stärkung der Zusammenarbeit entlang der Lieferkette für eine nachhaltige Transformation des Luftfahrtsektors“ aktiv mit den Herausforderungen in der Supply Chain auseinandergesetzt.

EU-Politikrahmen und Dekarbonisierung des Luftverkehrs

Im Rahmen des Fahrplans „Destination 2050“ hat sich der europäische Luftverkehrssektor dazu verpflichtet, bis 2050 klimaneutral zu werden – im Einklang mit dem europäischen Grünen Deal und dem Übereinkommen von Paris. An der Initiative sind Fluggesellschaften, Flughäfen, Luft- und Raumfahrtunternehmen sowie Flugsicherungsdienstleister beteiligt. Bis 2030 sollen die Netto-CO₂-Emissionen von innereuropäischen Flügen durch eine Kombination aus Flottenerneuerung, nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF), operativen Verbesserungen und dem EU-Emissionshandelssystem (EHS) um 55 % gegenüber 1990 gesenkt werden. Das ist umso wichtiger, als die Luftfahrt ein Sektor ist, in dem Emissionsminderungen nur schwer zu erreichen sind und der zu den am stärksten von den physischen Auswirkungen und den Folgen des Klimawandels betroffenen Sektoren gehört.

Nachhaltige Flugkraftstoffe (*sustainable aviation fuel*, SAF) – zentraler Pfeiler der Dekarbonisierung

Nachhaltige Flugkraftstoffe sind für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs unverzichtbar, doch ihre Einführung kommt nach wie vor viel zu langsam voran. Die Ausweitung der SAF-Produktion, die Gewährleistung der Erschwinglichkeit und die Stärkung der in Europa angesiedelten Lieferketten sind daher von entscheidender Bedeutung. Dies ist nicht nur unter klima- und energiepolitischen Gesichtspunkten wichtig, sondern auch im Hinblick auf die Resilienz der Industrie, die Beschäftigung, die strategische Autonomie und die Versorgungssicherheit. Die jüngsten geopolitischen Verwerfungen, die Unterbrechungen internationaler Energie-Transportrouten sowie die Schwankungen auf den Kraftstoff- und Ölmärkten haben deutlich gemacht, wie wichtig es ist, die übermäßige Abhängigkeit von externen Lieferanten und anfälligen Lieferketten zu verringern. Die EU sollte einen stabilen Industrie- und Investitionsrahmen für die SAF-Produktion in Europa schaffen und die industrielle Basis Europas stärken, und gleichzeitig die Nachfrage nach SAF trotz des Preisaufschlags sichern.

Wichtige EU-Initiativen: Verordnung „ReFuelEU Aviation“ und Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr

Eine wichtige Entwicklung der letzten Zeit ist die 2023 angenommene und ab 1. Januar 2025 geltende Verordnung „ReFuelEU Aviation“. Damit werden verbindliche Vorgaben für Kraftstofflieferanten festgelegt, um den Anteil von SAF an großen EU-Flughäfen zu erhöhen: 2 % im Jahr 2025, 6 % im Jahr 2030 und 70 % bis 2050. Die Verordnung enthält zudem konkrete Teil-Ziele für synthetische Kraftstoffe, die 2030 bei 1,2 % beginnen und bis 2050 auf 35 % ansteigen. „ReFuelEU Aviation“ sorgt für

⁶ https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2026/4/639116797578547043_JUST_AVIATION_2026_raport_v2.pdf

Rechtssicherheit und sendet ein klares Nachfragesignal an den Markt. Daher sollte es vor Druck geschützt werden, der darauf abzielt, sie zu schwächen oder zu verzögern. Die ersten Erfahrungen zeigen jedoch, dass die Einführung von SAF nach wie vor nur langsam voranschreitet, was vor allem auf unzureichende Produktionskapazitäten und hohe Kosten zurückzuführen ist.⁷ Deshalb sollten auch nachfrageseitige Mechanismen entwickelt werden, wie zum Beispiel zweiseitige Auktionen, um die Absatzvereinbarungen zu sichern, die vielen SAF-Projekten noch fehlen, damit sie die endgültige Investitionsentscheidung (FID) erreichen können.⁸ Solche Mechanismen sollten so gestaltet sein, dass sie eine schrittweise Verlagerung der Kosten von den Staaten auf die Wertschöpfungskette der Luftfahrt gewährleisten, sobald nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) weiter verbreitet und wettbewerbsfähiger werden und das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen abnimmt. Darüber hinaus müssen Öl- und Energieunternehmen eine proaktivere Rolle einnehmen, indem sie ihre Investitionen in die Produktionskapazitäten für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) deutlich erhöhen.

Im November 2025 nahm die Europäische Kommission den Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr an, in dem SAF zu den wirksamsten Instrumenten zur Emissionsminderung gezählt werden. Mit dem Investitionsplan sollen dringend benötigte Investitionen mobilisiert und die Produktion erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe ausgebaut werden, um die in der Verordnung „ReFuelEU Aviation“ für den Luftverkehr festgelegten Kraftstoffziele zu erreichen. Die derzeitige Höhe der finanziellen Unterstützung durch die EU liegt jedoch weit unter dem, was für eine Ausweitung der SAF-Produktion im erforderlichen Tempo notwendig wäre. Ohne stärkere Investitionssignale und Mechanismen zur Risikoteilung läuft Europa Gefahr, im Wettlauf um die Sicherung nachhaltiger Kraftstoffkapazitäten hinter den globalen Wettbewerbern zurückzubleiben.

Marktbasierte Maßnahmen: EHS und CORSIA

Das Kohlenstoffausgleichs- und -reduktionssystem für den internationalen Luftverkehr (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*, CORSIA) ist ein globaler marktbasierter Ausgleichsmechanismus, der 2018 von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) angenommen wurde. Parallel dazu verfügt die EU über ein eigenes System zur Bepreisung von CO₂-Emissionen, das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS).

Der Luftverkehr in Europa ist zwar seit 2012 in das EU-EHS einbezogen, doch gilt dieses derzeit in erster Linie für Flüge innerhalb Europas. Die überwiegende Mehrheit der Emissionen wird nach wie vor nicht erfasst – nämlich Flüge außerhalb des EWR, die unter CORSIA fallen. Für den Zeitraum 2024–2030 hat die EU 20 Mio. kostenlose EHS-Zertifikate für den Luftverkehr mit einem geschätzten Wert von rund 1,6 Mrd. € zugeteilt. Diese Zertifikate sollen die Preisdifferenz zwischen herkömmlichem Flugkraftstoff und förderfähigen alternativen Kraftstoffen ganz oder teilweise ausgleichen und so die Einführung von SAF in naher Zukunft vorantreiben.

Mit Blick nach vorn unterzieht die Europäische Kommission das EU-EHS einer Überprüfung und erwägt, den geografischen Anwendungsbereich des EU-EHS ab 2027 unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Rahmen von CORSIA auszuweiten. Die Kommission muss dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Juli 2026 einen Bericht vorlegen, in dem die Umweltwirksamkeit und die Zielvorgaben von CORSIA bewertet werden. Wenn (i) die ICAO CORSIA nicht im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris gestärkt hat und (ii) auf die unter CORSIA fallenden Staaten weniger als 70 % der Emissionen der internationalen Luftfahrt entfallen, sollte das EU-EHS ab 2027 für Flüge von Flughäfen im EWR zu Flughäfen außerhalb des EWR ausgeweitet werden⁹.

⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en

⁸ <https://www.linkedin.com/posts/enabling-the-emergence-of-a-european-esaf-ugcPost-7441838197015240704-IsYR/>

⁹ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2026/782615/EPRS_BRI\(2026\)782615_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2026/782615/EPRS_BRI(2026)782615_EN.pdf)

Im Rahmen der Überprüfung des EU-EHS muss sichergestellt werden, dass die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors wirksam ist, ohne dass dies zu einer Deindustrialisierung führt. Rechtliche Stabilität und eine sinnvolle Entwicklung des CO₂-Preises sind von entscheidender Bedeutung, um Investitionen in CO₂-arme Technologien zu fördern und Vorreiter zu belohnen.

Forschung und Innovation

Für eine langfristige Verringerung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima bedarf es technologischer Durchbrüche. Das ‚Clean Aviation Joint Undertaking‘ im Rahmen von Horizont Europa ist das führende Forschungs- und Innovationsprogramm der EU zur Umgestaltung des Luftverkehrs hin zu einer nachhaltigen und klimaneutralen Zukunft. Als europäische öffentlich-private Partnerschaft fördert es die Entwicklung bahnbrechender Technologien in den Bereichen Flugzeuge, Triebwerke, Wasserstoff und Elektroantriebe, die ab den 2030er-Jahren zum Einsatz kommen sollen.

Parallel dazu treibt die Forschung zum Flugverkehrsmanagement für den einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR) – ebenfalls im Rahmen von Horizont Europa – die Effizienzsteigerung und Emissionsminderung durch die Digitalisierung und Modernisierung des Flugverkehrsmanagements weiter voran. Das sollte Forschung und Entwicklung sowie groß angelegte Versuche zur Vermeidung von Kondensstreifen und zu klimafreundlichen Flugwegen ermöglichen. Diese Initiativen bilden zusammen den zentralen Forschungs- und Innovationsrahmen der EU für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs bei gleichzeitiger Steigerung von Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit.

Die Kommission schlägt vor, im Rahmen des nächsten langfristigen EU-Haushaltsplans für den Zeitraum 2028–2034 die Mittel für das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation auf 175 Mrd. € zu verdoppeln. Darüber hinaus wird Horizont Europa, das eng mit dem Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit verknüpft ist, die Möglichkeit zur Entwicklung von Moonshot-Projekten bieten. Diese Projekte würden den Schritt von der Forschung zur Demonstration und zum Praxiseinsatz machen. Die saubere Luftfahrt wurde als einer der strategischen Schwerpunktbereiche ermittelt, um Europa bei der Entwicklung der nächsten Generation von Flugzeugen (CO₂-frei, geringer/kein NO_x-Ausstoß) weltweit führend zu positionieren. Dazu werden industrielle und wissenschaftliche Kompetenzen gebündelt, um Durchbrüche in der sauberen Luftfahrt zu erzielen. Das sind zwar Schritte in die richtige Richtung, aber sie reichen nicht aus. Forschungsbemühungen im Bereich der Nicht-CO₂-Auswirkungen des Luftverkehrs sollten weiter gefördert werden, einschließlich der Erforschung der Auswirkungen von NO_x in der Höhe und von Kondensstreifen durch nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) und Wasserstoff – und zwar durch wissenschaftliche Zusammenarbeit, industrielle Forschung und Entwicklung sowie Messkampagnen.

Ohne deutlich höhere Investitionen in die Luftfahrtforschung und -innovation im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) läuft Europa Gefahr, seine technologische Führungsrolle einzubüßen.

Andere europäische Initiativen

Eine Reihe von Initiativen und Kooperationsplattformen europäischer Interessengruppen trägt über den EU-Rechtsrahmen hinaus aktiv zur Dekarbonisierung des Luftverkehrssektors bei. IndustriAll Europe ist Mitglied in zwei EU-Allianzen: der *Alliance for Zero Emission Aviation* (AZE) und der *Renewable and Low-Carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance* (RLCF Alliance). Diese Initiativen zielen darauf ab, alle Interessengruppen zusammenzubringen, um zu diskutieren und zu vereinbaren, wie sichergestellt werden kann, dass die richtigen Kraftstoffe und Infrastrukturen vorhanden sind, um den Sektor zu dekarbonisieren. IndustriAll Europe wird sich in diesen Allianzen weiterhin für gewerkschaftliche Forderungen einsetzen, um sicherzustellen, dass die Stimmen der Beschäftigten Gehör finden.

Ein gerechter Übergang für die Beschäftigten der europäischen Luftfahrtindustrie

Die europäische Luftfahrtindustrie ist auf hochqualifizierte Arbeitskräfte angewiesen. Angesichts des ökologischen und digitalen Wandels in der Branche hängt ihre Wettbewerbsfähigkeit davon ab, ob sie in der Lage ist, Fachkräfte zu gewinnen, zu halten und weiterzubilden. Aufgrund des demografischen Wandels, technologischer Entwicklungen und des Wettbewerbs um Talente steht der Sektor dennoch vor der Herausforderung eines zunehmenden Arbeits- und Fachkräftemangels. Für einen erfolgreichen Übergang sind Investitionen in Qualifikationen, hochwertige Arbeitsplätze und einen starken sozialen Dialog erforderlich.

Investitionen in Kompetenzen entlang der gesamten Wertschöpfungskette

Langfristige Produktivität und Innovation lassen sich nur durch kontinuierliche Investitionen in Kompetenzen, Weiterbildung und lebenslanges Lernen sichern. Diese Investitionen müssen der gesamten Lieferkette der Luftfahrtindustrie zugutekommen, einschließlich KMU und Unterauftragnehmern, bei denen der Zugang zu Weiterbildung oft eingeschränkt ist. Hochwertige Lehrlingsausbildung, kontinuierliche Weiterqualifizierung und Umschulungen, Kompetenztransfer zwischen den Generationen sowie klare Karrierewege sind entscheidend, um Kompetenzlücken zu schließen und die Arbeitskräfte der Zukunft zu sichern.

Die Koordinierung auf europäischer Ebene kann bei der Unterstützung dieser Bemühungen eine wichtige Rolle spielen. IndustriAll Europe ist an dem neu ins Leben gerufenen gemeinsamen europäischen Projekt „Skills4ADC+“ beteiligt, dessen Ziel es ist, kritische und sich abzeichnende Kompetenzlücken in der Luft- und Raumfahrt sowie im Verteidigungssektor zu schließen. Im Laufe der nächsten zwei Jahre wird das Projekt die Entwicklung zukunftsorientierter, inklusiver und sektorübergreifender Strategien zur Weiterqualifizierung und Umschulung unterstützen.

Digitalisierung und KI gestalten – mit den Beschäftigten im Mittelpunkt

Digitalisierung, Automatisierung und künstliche Intelligenz verändern die Produktions-, Wartungs- und Verwaltungsabläufe in der gesamten Luftfahrtbranche. Diese Technologien können zwar die Effizienz, Sicherheit und Produktivität steigern, bergen jedoch auch Risiken im Zusammenhang mit einer Arbeitsverdichtung, algorithmischem Management und eingeschränkter Autonomie der Beschäftigten. Der digitale Wandel muss daher den Grundsatz der „menschlichen Kontrolle“ wahren. Dies erfordert Transparenz, angemessene Schulungen und die uneingeschränkte Achtung des Rechts der Beschäftigten auf Unterrichtung und Anhörung. Der soziale Dialog ist unerlässlich, um sicherzustellen, dass der technologische Wandel die Arbeitsbedingungen verbessert, dass die Beschäftigten fair an den durch die Digitalisierung erzielten Produktivitäts- und Effizienzgewinnen beteiligt werden und dass die Gefahr einer Substitution von Arbeitskräften verhindert wird.

Gerechter Übergang durch hochwertige Arbeitsplätze und sozialen Dialog

Der ökologische und digitale Wandel des europäischen Luftverkehrs und der Luftfahrtindustrie muss sozial gerecht und inklusiv sein und sicherstellen, dass kein*e Arbeitnehmer*in und keine Region zurückgelassen wird. Jeder Wandel, der sich auf Arbeitsplätze, die Produktion oder den Kompetenzbedarf auswirkt, muss antizipiert und mit den Arbeitnehmervertreter*innen beraten werden, einschließlich einer Bewertung der Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Kompetenzanforderungen. Ein gerechter Übergang erfordert hochwertige Arbeitsplätze, einschließlich stabiler Beschäftigungsverhältnisse, fairer Entgelte, sicherer Arbeitsbedingungen sowie des Zugangs zu Weiterbildung und beruflicher Weiterentwicklung. Angemessene Umschulungs- und Weiterqualifizierungsmaßnahmen, faire Job-to-Job-Wechsel sowie ein hohes Niveau an Arbeits- und Gesundheitsschutz sind unerlässlich.

Ein intensiver sozialer Dialog auf Unternehmens-, Branchen- und europäischer Ebene ist unverzichtbar, um den Wandel erfolgreich zu bewältigen und Vertrauen aufzubauen. Die Beschäftigten müssen bei allen wichtigen Umgestaltungsprozessen ein angemessenes Mitspracherecht haben. Sozial verantwortliches Handeln ist nicht nur eine Frage der Gerechtigkeit, sondern auch eine Voraussetzung für langfristigen industriellen Erfolg.

Forderungen und Empfehlungen von industriAll Europe

Aufbau einer nachhaltigen und resilienten Wertschöpfungskette:

- Die Europäische Kommission muss eine neue europäische Strategie für die Luftverkehrs- und Luftfahrtindustrie mit Schwerpunkt auf der Verbesserung der Nachhaltigkeit und Resilienz der gesamten Wertschöpfungskette sowie auf einem gerechten Übergang für die Beschäftigten ausarbeiten.
- Diese Strategie sollte verschiedene mögliche Szenarien zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit der Luftfahrt untersuchen und dabei die Risiken geopolitischer oder klimabedingter Auswirkungen auf die Makroökonomie sowie künftige Engpässe bei dekarbonisierten Energieressourcen berücksichtigen.
- „Made in Europe“-Strategien und Strategien zur Förderung lokaler Inhalte entwickeln, um Lieferketten zu stabilisieren, europäische Arbeitsplätze zu sichern und die Wertschöpfung zu schützen. Soziale Auflagen für alle öffentlichen Mittel und Beihilfen einführen, die konkrete Beschäftigungs- und Investitionsverpflichtungen als Gegenleistung für die öffentliche Unterstützung des Luft- und Raumfahrtsektors vorsehen.
- Die Koordinierung und Zusammenarbeit auf europäischer Ebene entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Luftfahrtindustrie stärken.
- Hauptauftragnehmer müssen Verantwortung für die Arbeitsstandards und Geschäftspraktiken entlang der gesamten Wertschöpfungskette übernehmen, indem sie unlautere Geschäftspraktiken und übermäßigen Margendruck verhindern.
- Neue Modelle für Risikoteilungsverträge zwischen OEM und europäischen Zulieferern entwickeln, um eine unverhältnismäßige Überwälzung von Risiken auf Unterauftragnehmer oder eine Verlagerung der Produktion in Drittstaaten zu verhindern.
- Die strategische Autonomie der EU bei kritischen Rohstoffen, seltenen Erden und Produktionsenergie für die Luftfahrtindustrie sichern.
- Gezielte Unterstützung für KMU bei Cybersicherheitsfragen, damit Compliance- und Sicherheitsanforderungen nicht unverhältnismäßig stark auf Zulieferer abgewälzt werden und die OEM weiterhin Mitverantwortung übernehmen.
- Dauerhafte Kurzarbeits- oder Beurlaubungsregelungen in den verschiedenen europäischen Ländern einführen, die es Zulieferern ermöglichen, in Zeiten von vorübergehenden Konjunkturrückgängen und industriellen Krisen Arbeitsplätze und Kompetenzen zu erhalten.

Investitionen und Dekarbonisierung:

- Eine entschlossene europäische Investitionsstrategie für den Übergang zur CO₂-Neutralität, einschließlich einer deutlich aufgestockten Investitionsagenda im mehrjährigen Finanzrahmen (MFR), überarbeiteter Haushaltsregeln und verbindlicher Verpflichtungen von Unternehmen zur Unterstützung des industriellen und sozialen Wandels in der Luftfahrtindustrie.
- Die öffentlichen und privaten Mittel für Forschung und Innovation im Luftverkehrsbereich aufstocken. In FuE-Programme investieren, insbesondere im Bereich umweltfreundlicher

Technologien zur Emissionssenkung und anderen Auswirkungen als CO₂, darunter Flugzeuge mit Wasserstoff- und Elektroantrieb.

- Stärkere Einbindung von Unterauftragnehmern und KMU in Forschung und Innovation. Die frühzeitige Einbindung von Tier-1- und Tier-2-Zulieferern in die Forschungs- und Entwicklungsprozesse der neuen Flugzeugprogramme (nächste Generation von Schmalrumpfflugzeugen), insbesondere durch die OEM, ist von entscheidender Bedeutung. So kann die Zulieferindustrie ihr Innovationspotenzial voll ausschöpfen und sich optimal auf neue Produktionsprozesse und höhere Produktionsraten vorbereiten.
- Verbesserte finanzielle Resilienz und Zugang zu erschwinglicher Finanzierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Luftfahrtindustrie, damit Unternehmen, Zulieferer und Regionen in Dekarbonisierung, Innovation und langfristige industrielle Kapazitäten investieren können. Zur Beseitigung dieses Engpasses beim Zugang zu Kapital bedarf es gezielter politischer Unterstützung und neuer Finanzierungsmodelle. Insbesondere müssen Investitions- und Innovationsanreize (z. B. für die Digitalisierung und den ökologischen Wandel) in Form von Zuschüssen, Garantien oder innovativen Kreditprogrammen (Koinvestitionen) umgesetzt werden.
- Aufstockung der Mittel für die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) im nächsten MFR, um die Zertifizierung und Regulierung neuer Technologien zu unterstützen.
- Der Übergang zu einem klimaneutralen Luftverkehr – durch nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF), Verbesserungen der Treibstoffeffizienz, Elektrifizierung (einschließlich Wasserstoff) und klimafreundliche Flugwege – erfordert umfangreiche Investitionen. Zum Abbau von Investitionshemmnissen bedarf es einer langfristigen politischen Strategie, die garantierte Abnahmemengen und Spezifikationen sowie den Ausbau erschwinglicher erneuerbarer Energien und der dafür notwendigen Infrastruktur vorsieht.
- Investitionen und politische Unterstützung verstärken, um die Produktion von nachhaltigen Kraftstoffen in Europa auszubauen, Mechanismen auf der Nachfrageseite zu entwickeln und die Nachhaltigkeitskriterien für SAF zu verschärfen.
- Den Aufbau europäischer Produktionsketten für nachhaltige Kraftstoffe fördern, um die Abhängigkeit von importierten fossilen Brennstoffen zu verringern und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit, Resilienz und strategische Autonomie der Industrie zu stärken.
- Mechanismen zur Bepreisung von CO₂-Emissionen (EU-EHS) sollten den Übergang unterstützen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie sichern.

Kompetenzen, hochwertige Arbeitsplätze und ein gerechter Übergang:

- Die Attraktivität von Arbeitsplätzen und Produktionsstätten erhöhen. Entlang der gesamten Lieferkette die Qualität der Arbeitsplätze verbessern und die Arbeitnehmerrechte durch die Beseitigung prekärer Beschäftigungsverhältnisse, die Gewährleistung guter Arbeitsbedingungen und die uneingeschränkte Achtung der Arbeitnehmerrechte für alle Beschäftigten – einschließlich Zeitarbeitskräften und Unterauftragnehmern – stärken.
- Arbeitgeber müssen sich zu einem qualitativ hochwertigen sozialen Dialog und zu Tarifverhandlungen auf allen Ebenen der Lieferkette verpflichten, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene. Dazu gehört, die wirksame Einbeziehung und Anerkennung von Gewerkschaften, Arbeitnehmervertretern und Europäischen Betriebsräten sicherzustellen, die Rechte der Arbeitnehmer auf Unterrichtung und Anhörung zu achten sowie umfassende Tarifverträge zu fördern, um den Strukturwandel auf sozialverträgliche Weise zu antizipieren und zu bewältigen.

- In Kompetenzen, Weiterbildung und lebenslanges Lernen investieren, einschließlich hochwertiger Lehrlingsausbildung, Weiterqualifizierung und Umschulungen in allen Karrierestufen, interner Mobilität sowie Kompetenzplanung, um den künftigen Arbeitskräfte- und Qualifikationsbedarf zu antizipieren und Engpässe zu vermeiden.
- Hohe Arbeitsschutzstandards für alle Beschäftigten gewährleisten, insbesondere bei der Einführung neuer umweltfreundlicher, digitaler und KI-gestützter Prozesse sowie beim Einsatz neuer Kraftstoffe und Technologien.
- Den ökologischen und digitalen Wandel durch frühzeitige und inklusive Planung unter Einbeziehung von Gewerkschaften und Behörden steuern, Pläne für einen gerechten Übergang ausarbeiten und Instrumente zur Antizipation und Abmilderung der Auswirkungen entlang der gesamten Lieferkette einführen.
- das Risiko einer möglichen Einschränkung des Flugverkehrs angehen, die entweder auf makroökonomische Schocks aufgrund geopolitischer Spannungen oder des Klimawandels oder auf eine eingeschränkte Verfügbarkeit dekarbonisierter Energieressourcen zurückzuführen ist.
- Die Einführung künstlicher Intelligenz und neuer Technologien muss auf den Menschen ausgerichtet sein. Dabei ist sicherzustellen, dass KI die menschlichen Fähigkeiten ergänzt, statt sie zu ersetzen. Zudem müssen die Mitbestimmung am Arbeitsplatz ausgebaut und die menschliche Kontrolle über den technologischen Wandel sichergestellt werden.
- Europäischen Qualifikationspass für Luftfahrt und Verteidigung entwickeln, um die grenz- und branchenübergreifende Anerkennung von Kompetenzen zu ermöglichen, die Mobilität zwischen Unternehmen und Regionen zu erleichtern und Karrierewege im Dual-Use-Bereich der zivilen Luftfahrt und Verteidigung zu fördern.

Europa ist nach wie vor weltweit führend in der Zivilluftfahrt, doch diese Führungsposition ist keine Selbstverständlichkeit. Ohne eine koordinierte Industriepolitik, massive Investitionen und einen intensiven sozialen Dialog läuft Europa Gefahr, sowohl seine technologische Führungsrolle als auch hochwertige Industriearbeitsplätze zu verlieren.

Die geplante EU-Strategie für die Luftverkehrs- und Luftfahrtindustrie bietet somit die einzigartige Gelegenheit, ein nachhaltiges, resilientes und sozial gerechtes Ökosystem der Luftfahrtindustrie in Europa zu schaffen und gute Industriearbeitsplätze in Europa zu halten.