



Dokumentation

Fragen zur Airbus Group

Fragen zur Airbus Group

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 081/18
Abschluss der Arbeit: 27.06.2018
Fachbereich: WD 5 Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Aktionärsstruktur und Beteiligungen des Bundes	4
3.	Subventionspolitik und staatliche Nachfrage	8
4.	Standorte und Beschäftigte	13

1. Einleitung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit den Beteiligungen des Bundes, finanziellen Hilfen sowie den Standorten und Beschäftigten der Airbus Group SE. Im Rahmen der Arbeit konnte nur auf offiziell zugängliche Quellen zurückgegriffen werden, da bestimmte Aspekte der Vertraulichkeit unterliegen und nicht herausgegeben werden (siehe 3.). Weiterhin können die in dieser Arbeit dargelegten Unterstützungsmaßnahmen des Staates angesichts der Komplexität nur fragmentiert dargestellt werden.

2. Aktionärsstruktur und Beteiligungen des Bundes

In der Unterrichtung durch die Bundesregierung zum Bericht der Koordinatorin der Bundesregierung für die Deutsche Luft- und Raumfahrt heißt es¹:

„Als europäisches Systemhaus ist Airbus und seine Divisionen (Airbus Helicopters und Airbus Defence and Space) ein zentraler Baustein sowohl für die deutsche als auch für die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie. Mit Frankreich, Deutschland (jeweils ca. 11,1 Prozent) und Spanien (ca. 4,2 Prozent) hat Airbus drei staatliche Ankeraktionäre. Dies garantiert dem Unternehmen eine besondere Stabilität und schützt – zusammen mit einer grundsätzlichen Stimmrechtsbegrenzung für einzelne Anteilseigner – effektiv vor feindlichen Übernahmen. Die deutsche Beteiligung an Airbus ist dabei ein strategisches Investment. Sie soll insbesondere die gewachsene Balance innerhalb des Konzerns sichern und eine Unternehmenspolitik ermöglichen, die zu nachhaltigem wirtschaftlichen Erfolg für alle europäischen Partner führt.“

Die Airbus Group SE präzisiert in der folgenden Grafik die eingangs zitierte Aktionärsstruktur wie folgt²:

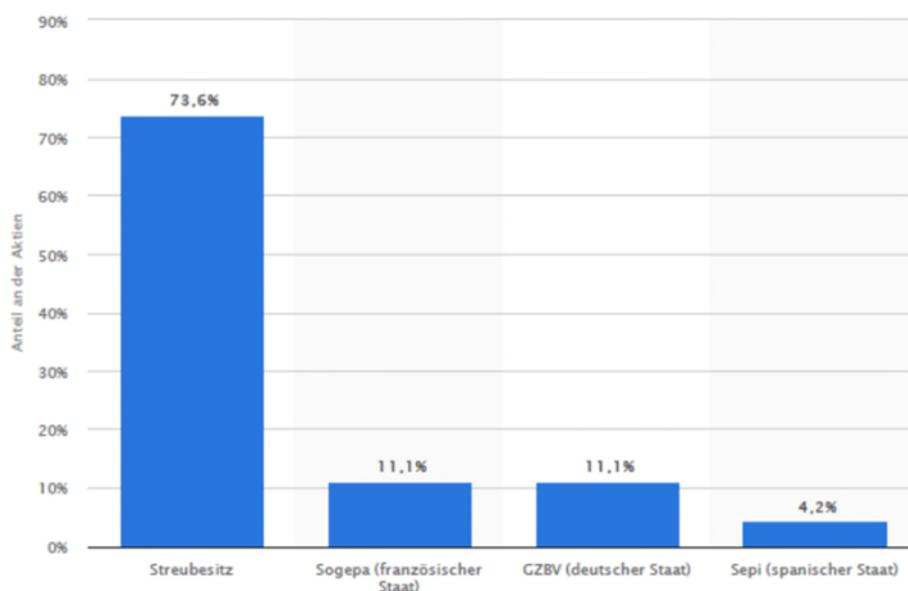


1 Deutscher Bundestag, Unterrichtung durch die Bundesregierung Bericht der Koordinatorin der Bundesregierung für die Deutsche Luft- und Raumfahrt Die deutsche Luft- und Raumfahrt – Innovation und Hochtechnologie für eine Welt im Wandel, Drucksache 18/11692 v. 23.03.2017
<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/116/1811692.pdf> (letzter Abruf: 27.06.2018)

2 <http://www.airbus.com/investors/share-price-and-information.html#chapter-01> (letzter Abruf: 27.06.2018)

"Airbus hatte zum 31. März 2018 774.556.062 Aktien ausgegeben. Die **Société de Gestion de Participations Aéronautiques (SOGEPA)**, die **Gesellschaft zur Beteiligungsverwaltung mbH & Co. KG (GZBV)**³ und die **Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)** sind Holdinggesellschaften für die französische, deutsche und spanische Regierung."

Die Statistikplattform Statista hat die Anteilseigner nochmals in einer weiteren Grafik wie folgt dargestellt⁴:



© Statista 2018/Quelle: Airbus Group

Das **Bundesministerium der Finanzen (BMF)** berichtet regelmäßig dem Bundestag und dem Bundesrat zum Stand der **Beteiligungen des Bundes an Unternehmen mit privatrechtlicher Rechtsform sowie seiner Sondervermögen**. Die Beteiligungsberichte enthalten Informationen zur Entwicklung der Bundesbeteiligungen im Berichtszeitraum und geben einen Überblick über die personelle Besetzung der jeweiligen Führungs- und Aufsichtsorgane⁵.

Nachfolgend sind die Beteiligungsberichte 2006-2017 aufgeführt, die via Suchfunktion „Airbus“ auf die jeweiligen Beteiligungen verweisen:

3 100 %ige Tochter der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)

4 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/778652/umfrage/aktionaersstruktur-der-airbus-group/> (letzter Abruf: 27.06.2018)

5 https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsberichte.html (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2017.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2017.pdf?__blob=publicationFile&v=7 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2016.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2016.pdf;jsessionid=E57394D1251C2B0EE06CDA990647E3F7?__blob=publicationFile&v=15 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2015.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2015.pdf;jsessionid=E57394D1251C2B0EE06CDA990647E3F7?__blob=publicationFile&v=6 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2014.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2014.pdf;jsessionid=E57394D1251C2B0EE06CDA990647E3F7?__blob=publicationFile&v=3 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2013.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2013.pdf;jsessionid=E57394D1251C2B0EE06CDA990647E3F7?__blob=publicationFile&v=3 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2012.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2012.pdf;jsessionid=E57394D1251C2B0EE06CDA990647E3F7?__blob=publicationFile&v=3 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2011.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2011.pdf;jsessionid=E57394D1251C2B0EE06CDA990647E3F7?__blob=publicationFile&v=3 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2010.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2010.pdf;jsessionid=E57394D1251C2B0EE06CDA990647E3F7?_blob=publicationFile&v=3 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2009.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2009.pdf;jsessionid=E57394D1251C2B0EE06CDA990647E3F7?_blob=publicationFile&v=3 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2008.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2008.pdf;jsessionid=E57394D1251C2B0EE06CDA990647E3F7?_blob=publicationFile&v=3 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2007.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2007.pdf?_blob=publicationFile&v=4 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, Die Beteiligungen des Bundes; Beteiligungsbericht 2006.
https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/Beteiligungsberichte/beteiligungsbericht-des-bundes-2006.pdf?_blob=publicationFile&v=4 (letzter Abruf: 27.06.2018)

Ein in der FAZ erschienener Artikel konkretisiert detailliert das Betätigungsfeld der Airbus Group SE⁶:

„Die Airbus Group SE (zuvor European Aeronautic Defence and Space Company EADS NV) ist einer der beiden weltweit größten Hersteller von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern und in Europa klare Nummer eins. Darüber hinaus nimmt das Unternehmen eine führende Stellung auf den Gebieten Militärflugzeuge, Satelliten und Verteidigungselektronik ein. 2014 firmierte der Konzern von EADS in Airbus Group um und unterscheidet seither die Divisionen >Airbus<, >Airbus Defense and Space<

6 <http://www.faz.net/aktuell/finanzen/kurs/aktie/airbusgroup/NL0000235190/xetra/138312/> (letzter Abruf: 27.06.2018)

sowie >Airbus Helicopters<. Die Gruppe agiert an über 170 Standorten weltweit und baut ihre Aktivitäten zunehmend außerhalb Europas aus.“

Eine im Jahr 2000 erschienene Dissertation hat den Aufstieg der Airbus-Industrie analysiert:

Abdul Manan Aruli, 2000, Strategische Handelspolitik der Europäischen Union in der Hochtechnologieindustrie seit Maastricht 1992, Airbus-Industrie als Mustererfolg, Dissertation FU Berlin, speziell Kap. IV S. 110 ff.

<http://webdoc.sub.gwdg.de/ebook/diss/2003/fu-berlin/2001/92/> (letzter Abruf: 27.06.2018)

Ergänzend wird auf ein NDR-Dossier verwiesen:

NDR.de, 2018, Airbus - Europas Traum vom Fliegen, Dossiers – Airbus

<https://www.ndr.de/nachrichten/dossiers/airbus/Airbus-Europas-Traum-vom-Fliegen,unternehmensportraet6.html> (letzter Abruf: 27.06.2018)

3. Subventionspolitik und staatliche Nachfrage

Die Weltmarktsituation der Luftfahrtindustrie war lange Zeit monopolistisch durch amerikanische Anbieter geprägt. Ein Beitrag des **Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi)** geht auf diesen Umstand ein und beschreibt die sich daraus entwickelnde Luftfahrtstrategie der Bundesregierung wie folgt⁷:

„Die hohe Forschungs- und Entwicklungsintensität und die strategische Rolle der Luftfahrtindustrie für die Gesamtwirtschaft gehen mit besonderen Wettbewerbs- und Marktbedingungen einher. Dies zeigt auch die Entwicklungsgeschichte der modernen Luftfahrtindustrie: Die Alleinstellung amerikanischer Anbieter auf dem Markt für große Verkehrsflugzeuge konnte nur durch die Entscheidung der europäischen Staaten Deutschland, Frankreich, Spanien und Großbritannien zur Gründung und Förderung von Airbus durchbrochen werden. Eine ähnliche Entwicklung ist auch im Bereich des zivilen Hubschrauberbaus erfolgt. Grundsätzlich bestehen in der Luftfahrtindustrie sehr hohe Markteintrittsbarrieren. Diese äußern sich in den hohen Entwicklungs- und Zulassungskosten für Luftfahrzeuge und ihrer Systeme, in der Komplexität der notwendigen Zulieferkette und im schwierigen Marktzugang für „neue“ Anbieter von Flugzeugen. Dieser liegt zum Teil darin begründet, dass der Betrieb eines neuen Flugzeugmusters für Fluggesellschaften mit erheblichem Aufwand verbunden ist und deshalb auf eine hohe so genannte Kommunalität zwischen den eingesetzten Flugzeugen und der Flotte geachtet wird. Beispiele von großen Airlines wie American Airlines, Southwest, aber auch Ryanair, die bislang ausschließlich Flugzeuge eines einzigen Herstellers (in diesen Fällen Boeing) einsetzen, zeigen dies deutlich.“

7 BMWi, 2014, Die Luftfahrtstrategie der Bundesregierung
http://www.dlr.de/pt-lf/Portaldata/50/Resources/dokumente/lufo-v/Luftfahrtstrategie_der_Bundesregierung.pdf
(letzter Abruf: 27.06.2018). Das Dokument ist auf der Internetseite des BMWi nach wie vor als aktuelles Dokument eingestellt.

Die Unterstützungsmaßnahmen des Staates können angesichts der Komplexität nur fragmentiert dargestellt werden.

Das **Bundesministerium der Finanzen (BMF)** führt zum Thema Subventionspolitik wie folgt aus⁸:

„Subventionen bedürfen stets einer besonderen Rechtfertigung und einer regelmäßigen Erfolgskontrolle, da die Begünstigung Einzelner zu Lasten der Allgemeinheit längerfristig in der Regel schädliche Folgen hat: Die Subventionierung kann durch die dauerhafte Veränderung der relativen Preise wirtschaftlich falsche Signale setzen. Wettbewerbsfähige Unternehmen können durch subventionierte Unternehmen verdrängt werden. Auch droht die Gefahr einer sich verfestigenden Subventionsmentalität mit der Konsequenz, dass notwendige Anpassungen unterbleiben und die Eigeninitiative zur Überwindung von strukturellen Anpassungsproblemen zurückgeht. Mögliche Folgen sind ein verzögerter Strukturwandel sowie die Beeinträchtigung von wirtschaftlichem Wachstum und Beschäftigung. Die Begünstigung Einzelner aus öffentlichen Mitteln zur Erfüllung gesamtgesellschaftlicher Ziele wird von den Bürgern vielfach als ungerecht wahrgenommen. Die Bundesregierung wird daher auch weiterhin prüfen, ob kurzfristig sinnvolle Subventionen mittelfristig durch haushaltsunabhängige und marktbasierende Lösungen ersetzt werden können. Die Sicherung langfristiger tragfähiger Staatsfinanzen erfordert, alle staatlich übernommenen Aufgaben immer wieder auf ihre Notwendigkeit hin zu untersuchen und angemessene Wirtschaftlichkeitsanalysen für sämtliche finanzwirksame Maßnahmen durchzuführen. Um die Transparenz, den Rechtfertigungsdruck und die Steuerungsmöglichkeiten im Subventionswesen zu erhöhen, folgt die Bundesregierung subventionspolitischen Leitlinien, die als Selbstbindung der Politik für die von ihr zu verantwortenden Maßnahmen zu verstehen sind. Die Leitlinien sehen beispielsweise grundsätzlich eine zeitliche Befristung und die degressive Ausgestaltung von Subventionen vor und räumen der Evaluierung der Subventionspolitik einen hohen Stellenwert ein. Inwieweit die einzelnen Finanzhilfen und Steuervergünstigungen diesen Anforderungen gerecht werden, wird im Subventionsbericht transparent dargestellt, den das Bundesministerium der Finanzen alle zwei Jahre entsprechend den gesetzlichen Vorgaben dem Bundestag und dem Bundesrat vorlegt.“

Im Folgenden wird auf die **Subventionsberichte, d.h. die Berichte der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen** für den Zeitraum 2005-2018 verwiesen:

BMF, 26. Subventionsbericht, Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2015 bis 2018, S. 71 [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/2017-09-21-subventionsbericht-langfassung.pdf? blob=publicationFile&v=4](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/2017-09-21-subventionsbericht-langfassung.pdf?blob=publicationFile&v=4) (letzter Abruf: 27.06.2018)

8 https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finanzen/Subventionspolitik/2017-09-2017-Grundlagen-der-Subventionspolitik.html (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, 25. Subventionsbericht, Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2013 bis 2016, S. 63 https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/2015-10-01-25-subventionsbericht-komplett.pdf?__blob=publicationFile&v=8 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, 24. Subventionsbericht, Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2011 bis 2014, S. 29 u. 52 https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/Subventionspolitik/2013_08_13_24-subventionsbericht-der-bundesregierung-anlage.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, 23. Subventionsbericht, Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2009 – 2012, S. 29, 52 u. 137. https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/Subventionspolitik/23-subventionsbericht-der-bundesregierung-anlage1.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (letzter Abruf: 27.06.2018)

BMF, 22. Subventionsbericht, Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2007 – 2010, S.30, 53 u. 145. https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/Subventionspolitik/subventionen-im-krisejahr-2009-gestiegen-anlage1.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (letzter Abruf: 27.06.2018)

Unterrichtung durch die Bundesregierung, Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2005 bis 2008 (21. Subventionsbericht), Drucksache 16/6275 v. 21. 08. 2007, S. 36 f., S.60.u. 156 f. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/062/1606275.pdf> (letzter Abruf: 27.06.2018)

Die staatliche Nachfrage spiegelt sich u.a. ausgehend von der Bestandsaufnahme und Risikoanalyse zentraler Rüstungsprojekte in der im Herbst 2014 entwickelten „Agenda Rüstung“ wieder. Ihr Ziel ist die Modernisierung des Rüstungswesens. Ein Kernbestandteil ist unter anderem ein neues Risikomanagement sowie ein modernes Berichtswesen.

Der **„Bericht des Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) zu Rüstungsangelegenheiten“** gliedert sich in einen „offenen“ Teil 1 und einen **„VS-Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuften Teil 2. Der eingestufte Teil 2 trägt dem besonderen Informationsbedürfnis des Parlaments Rechnung und berücksichtigt dabei die Schutzwürdigkeit spezifischer Informationen des Verteidigungssektors⁹.** Mit diesem neuen, proaktiven Informationsangebot ergänzt das Verteidigungsministerium das bisherige Berichts- und Informationswesen in Richtung Parlament.

9 <https://www.bmvg.de/de/themen/ruesting/ruestingmanagement/ruestingbericht> (letzter Abruf: 27.06.2018)

Die bislang erschienenen Rüstungsberichte (Teil 1) des BMVg sind den folgenden Links zu entnehmen:

1. Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung zu Rüstungsangelegenheiten, Berlin, März 2015.
<https://www.bmvg.de/resource/blob/15370/b82baa1404875461aa69d021df7b01a5/b-07-01-02-download-1-ruestungsbericht-data.pdf> (letzter Abruf: 27.06.2018)
2. Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung zu Rüstungsangelegenheiten, Teil 1, Berlin, Oktober 2015
<https://www.bmvg.de/resource/blob/15374/76e8ee4f2b4be5d1a5b97b0f1eab74d0/b-07-01-02-download-2-ruestungsbericht-data.pdf> (letzter Abruf: 27.06.2018)
3. Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung zu Rüstungsangelegenheiten, Teil 1, Berlin, April 2016
<https://www.bmvg.de/resource/blob/15376/49560a85503739b2507d11391144c3d7/b-07-01-02-download-3-ruestungsbericht-data.pdf> (letzter Abruf: 27.06.2018)
4. Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung zu Rüstungsangelegenheiten, Teil 1, Berlin, September 2016
<https://www.bmvg.de/resource/blob/15378/fa614131fc4c41ea34509e756fa8d96c/b-07-01-02-download-4-ruestungsbericht-data.pdf> (letzter Abruf: 27.06.2018)
5. Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung zu Rüstungsangelegenheiten, Teil 1, Berlin, April 2017
<https://www.bmvg.de/resource/blob/12452/014be5cb5cf6ebc8b721e1978d78a2cd/b-07-01-02-download-5-ruestungsbericht-data.pdf> (letzter Abruf: 27.06.2018)
6. Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung zu Rüstungsangelegenheiten; Berlin, Dezember 2017
<https://www.bmvg.de/resource/blob/20528/4633a9fb0c1e89c53e41f085034f012d/b-07-01-02-download-6-ruestungsbericht-data.pdf> (letzter Abruf: 27.06.2018)
7. Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung zu Rüstungsangelegenheiten, Teil 1, Berlin, März 2018
<https://www.bmvg.de/resource/blob/23010/7362820057116c6763aaec84147ce3ea/20180319-7--bericht-des-bmvg-zu-ruestungsangelegenheiten-data.pdf> (letzter Abruf: 27.06.2018)

Der „VS-Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Teil 2 der Rüstungsberichte ist nach telefonischer Auskunft nur im Haushaltsausschuss einsehbar. Eine Übersendung an den Fachbereich wurde sowohl seitens des Haushaltsausschusses als auch des BMVg abgelehnt.

Auf europäischer Ebene kann auszugsweise auf folgende Finanzhilfen verwiesen werden:

Europäische Kommission, 2017, Staatliche Beihilfen: Kommission gibt grünes Licht für deutsch-französische Beihilfen von 377 Mio. EUR für Entwicklung des innovativen Hubschraubers Airbus X6

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1683_de.htm

<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2017/20170619-hubschrauber-standort-donauwoerth-wird-gestaerkt.html> (letzter Abruf: 27.06.2018)

Europäische Kommission, 2018, WTO weist US-amerikanische Forderungen im Airbus-Streit mehrheitlich zurück

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3782_de.htm (letzter Abruf: 27.06.2018)

Europäische Kommission, 2011, Staatliche Beihilfen: Kommission genehmigt spanische FuE-Beihilfe von 37,4 Mio. EUR für AERNNOVA S.A.

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-64_de.htm (letzter Abruf: 27.06.2018)

Europäische Kommission, 2011, Staatliche Beihilfen: Kommission genehmigt belgische FuE-Beihilfe für SABCA

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-1156_de.htm (letzter Abruf: 27.06.2018)

Europäische Kommission, 2010, Erklärung der Europäischen Kommission zur Veröffentlichung des Abschlussberichts in der WTO-Streitsache „Airbus“.

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-866_de.htm (letzter Abruf: 27.06.2018)

Europäische Kommission, 2008, Staatliche Beihilfen: Kommission genehmigt französische Beihilfe von 63,6 Mio. EUR für FuE-Programm DEFIL Composite

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-08-1472_de.htm (letzter Abruf: 27.06.2018)

Weitere Finanzhilfen können dem Beihilferegister der Europäischen Kommission entnommen werden:

http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/register/ (letzter Abruf: 27.06.2018)

Weitere Quellen:

Wallstreet-online, 2018, EU-Staaten ändern nach Urteil im Subventionsstreit Airbus-Darlehen

<https://www.wallstreet-online.de/nachricht/10564412-eu-staaten-aendern-urteil-subventionsstreit-airbus-darlehen> (letzter Abruf: 27.06.2018)

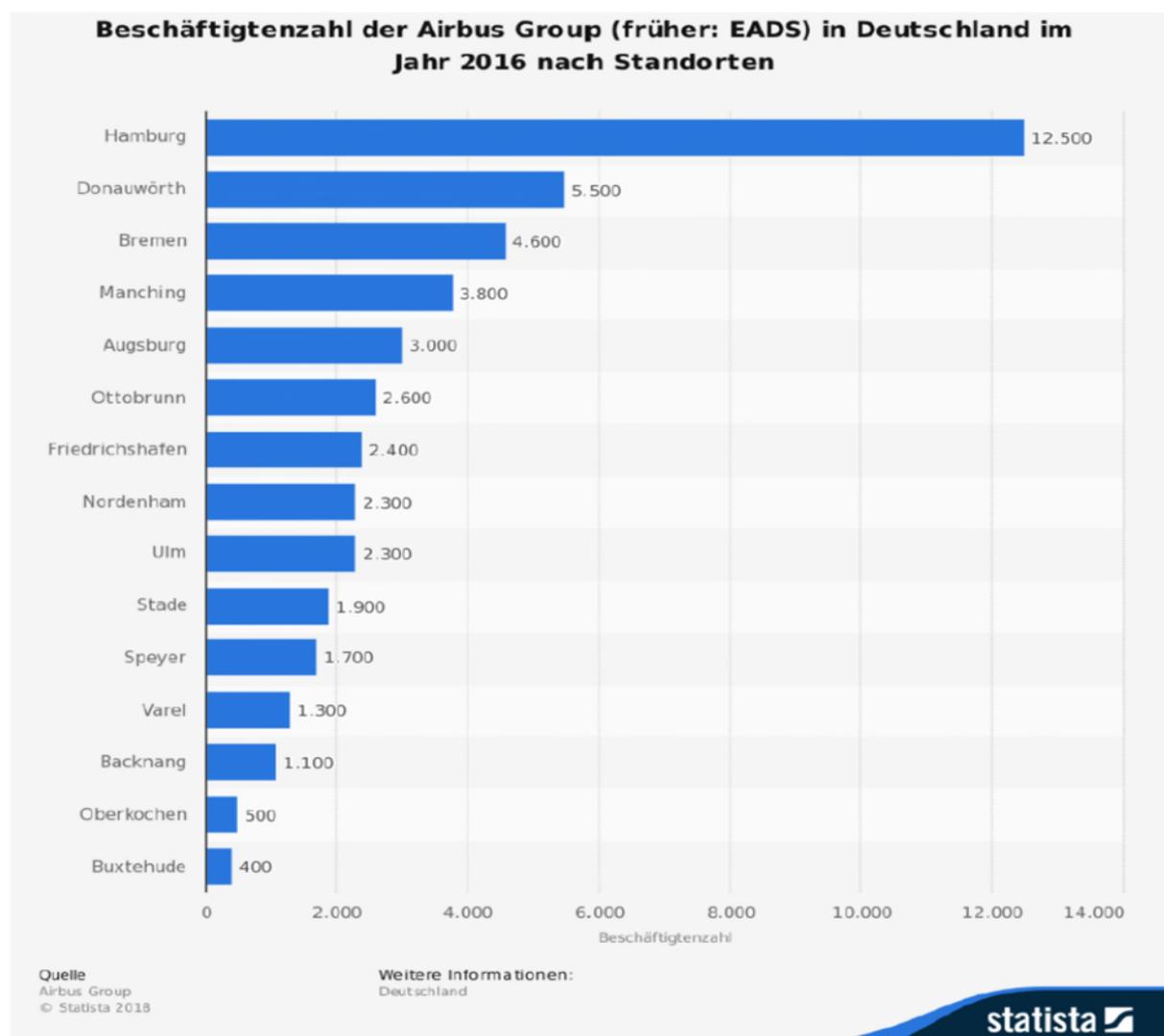
Spiegel-online, 2018, Illegale Milliarden-Subventionen: Was das WTO-Urteil für Airbus und die EU bedeutet.

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/airbus-subventionen-was-das-urteil-der-wto-bedeutet-a-1208146.html> (letzter Abruf: 27.06.2018)

4. Standorte und Beschäftigte

Die folgenden Grafiken zur Airbus Group sind dem Statista-Dossier „Airbus“ entnommen¹⁰.

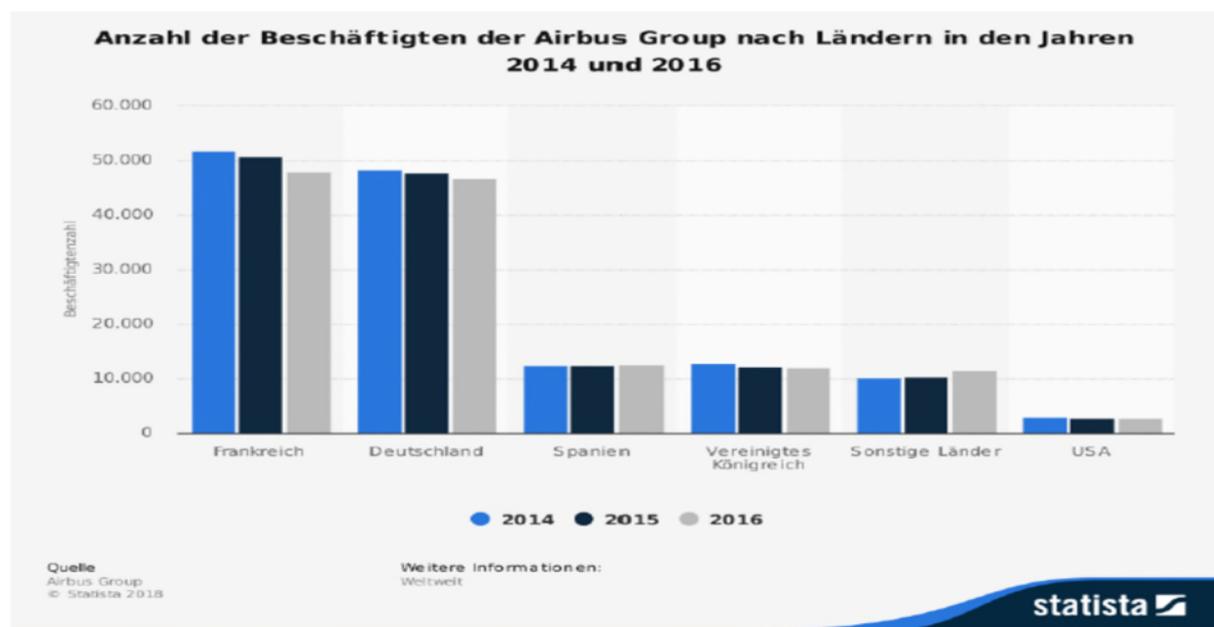
Die Statistik zeigt die Beschäftigtenzahl der Airbus Group (bis 2013: EADS) in Deutschland im Jahr 2016 nach Standorten.



<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/283864/umfrage/beschaefigte-airbus-group-in-deutschland-nach-standorten/> (letzter Abruf: 27.06.2018)

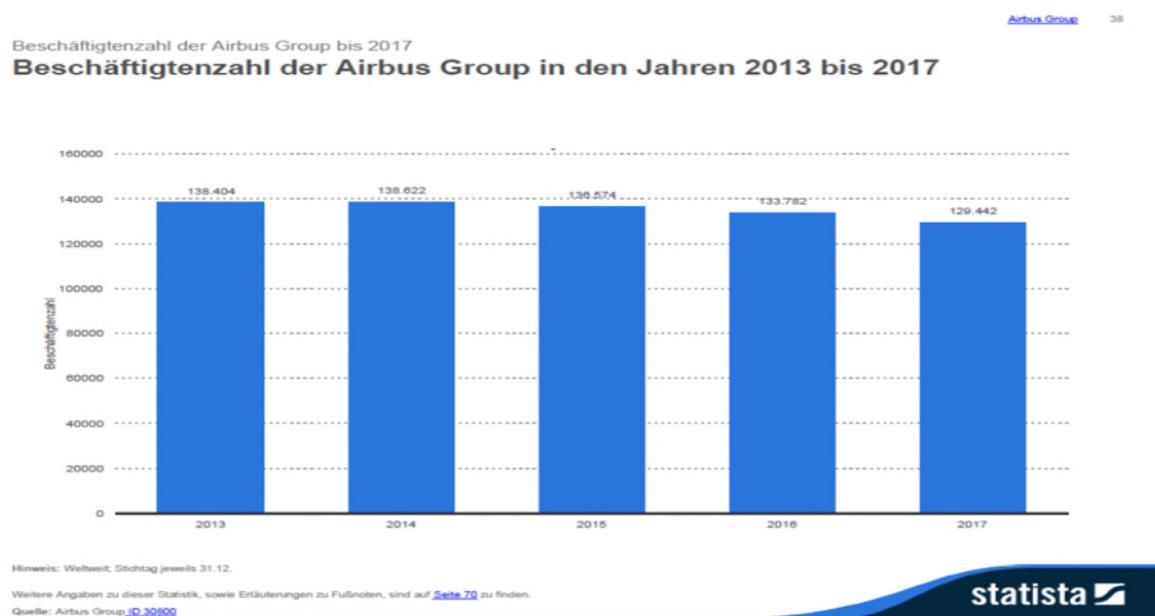
10 <https://de.statista.com/statistik/studie/id/6983/dokument/airbus-statista-dossier/> (letzter Abruf: 27.06.2018)

Die Statistik zeigt die Beschäftigtenzahl der Airbus Group (bis 2013: EADS) nach Ländern in den Jahren 2014 und 2016.



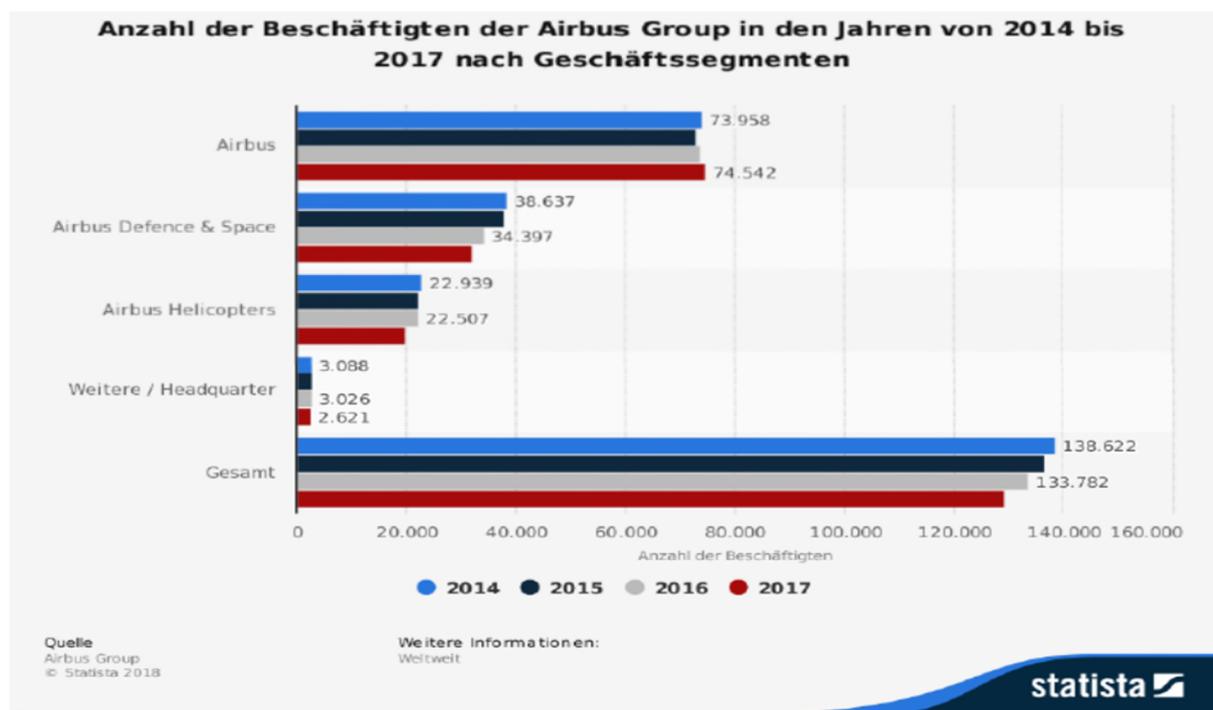
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/591394/umfrage/beschaefigte-airbus-group-in-deutschland-nach-laendern/> (letzter Abruf: 27.06.2018)

Die Statistik zeigt die Entwicklung der Beschäftigtenzahl der Airbus Group in den Jahren 2013 bis 2017 weltweit. Im Jahr 2017 (Stichtag 31.12.) beschäftigte die Airbus Group weltweit 129.442 Mitarbeiter.



<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/30800/umfrage/beschaefigtenzahl-von-eads/> (letzter Abruf: 27.06.2018)

Die Statistik zeigt die weltweite Anzahl der Beschäftigten der Airbus Group in den Jahren von 2014 bis 2017 nach Geschäftssegmenten.



<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13119/umfrage/beschaefigte-von-airbus/> (letzter Abruf: 27.06.2018)

Airbus.com bemerkt zu seinen **Mitarbeitern in Deutschland**¹¹:

„Als eines der Länder, das für die Gründung von Airbus ausschlaggebend war, hat Deutschland eine reiche Geschichte des Flugzeugbaus und ist Sitz einiger der größten und wichtigsten Airbus-Aktivitäten. Das Unternehmen beschäftigt mehr als 46.000 Mitarbeiter an 27 Standorten, was fast der Hälfte der gesamten Luftfahrt-Belegschaft des Landes entspricht. Die starken deutschen Wurzeln von Airbus geben dem Unternehmen und dem Standort Deutschland wichtige Impulse für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit. Airbus arbeitet mit mehr als 10.000 externen Zulieferern in Deutschland zusammen und kauft Waren und Dienstleistungen im Wert von schätzungsweise 8,3 Milliarden Euro pro Jahr ein, während in Deutschland ein Jahresumsatz von rund 4,7 Milliarden Euro erzielt wird. Neben umfangreichen Arbeiten in den Bereichen Verkehrsflugzeuge und Drehflügler entwickelt Airbus Spitzentechnologien und maßgeschneiderte Produkte zur Stärkung der nationalen Sicherheit, darunter Militärhubschrauber, Satellitenprogramme für die sichere militärische Kommunikation und den Eurofighter - Europas Mehrzweck-Kampfflugzeug der Weltklasse.“

11 <https://www.airbus.com/company/worldwide-presence/germany.html> (letzter Abruf: 27.06.2018)

Eine weitere Aufteilung nach den in den Segmenten Beschäftigten ist dem in der Fußnote 11 genannten Link zu entnehmen.

Airbus.com führt zu seinen **Mitarbeitern in Frankreich** wie folgt aus¹²:

„Fast 48.000 Airbus-Mitarbeitern in Frankreich (und mehr als 63.000 Menschen, wenn man die Airbus-Tochtergesellschaften und -Beteiligungen mit einbezieht) bilden die Grundlage für die globale Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens.

Der Hauptsitz von Airbus befindet sich im Südwesten von Okzitanien, in der Nähe des Flughafens Toulouse-Blagnac. In Okzitanien sind mehr als 28.000 Menschen bei Airbus beschäftigt und rund 4.500 arbeiten in zentralen Funktionen wie Finanzen, Marketing, Technik, Kundenbetreuung und Beschaffung.

In der Nähe des Airbus-Hauptsitzes befindet sich die Leadership University des Unternehmens, die maßgeschneiderte Entwicklungs- und Lernlösungen für die derzeitigen und zukünftigen Führungskräfte des Konzerns bietet - und zwar für alle Funktionen und Ebenen vom Top-Management bis zur Produktion, mit dem Ziel, jeden Mitarbeiter weltweit zu erreichen.“

Weitere Einzelheiten sind der Fußnote 12 zu entnehmen.

12 <https://www.airbus.com/company/worldwide-presence/france.html> (letzter Abruf: 27.06.2018)