

Luft- und Raumfahrtindustrie

Die Krise umflogen

Während das Verarbeitende Gewerbe in Deutschland 2009 insgesamt den größten Auftragseinbruch seiner Nachkriegsgeschichte einstecken musste, konnten die Hersteller von Luft- und Raumfahrzeugen deutlich zulegen. Weder im zivilen Bereich noch bei den Militäraufträgen folgt die Aerospace-Branche damit den üblichen Konjunkturzyklen, sodass sie im vergangenen Jahr zum Stabilitätsanker wurde.

Die Hersteller von Flugzeugen, Kampffjets, Hubschraubern, Zeppelin, Wetterballons, Satelliten und anderen Transportern der Lüfte sind von den wirtschaftlichen Turbulenzen so gut wie nicht erfasst worden. Das verdankt der Industriezweig der Bestellpraxis von Fluggesellschaften und Regierungen. Im Passagierflugzeugbereich etwa sind Vorlaufzeiten von vier oder mehr Jahren üblich.

Kommen krisenbedingt weniger Neuaufträge rein, sinkt die Fertigung erst Jahre später. Meist füllen sich die Auftragsbücher aber rechtzeitig wieder. Anders wäre es nur, wenn Fluggesellschaften pleitegingen und bereits bestellte Maschinen nicht mehr ausgeliefert werden könnten. Dies war 2009 trotz einiger Stornierungen nicht der Fall.

Im vergangenen Jahr ist die Zahl der Bestellungen zwar stark gefallen – auf 224 für Airbus und 141 für Boeing. Doch das war für die beiden Platz-

hirsche eher ein Segen, denn sie hatten zuletzt Lieferprobleme, weil ihre Neuentwicklungen länger am Boden blieben als geplant.

Aktuell stehen die Zeichen für die Europäer wieder auf Expansion: Auf der Internationalen Luftfahrtausstellung ILA in Berlin konnte der heimische Marktführer EADS-Airbus Rekordaufträge für 67 neue Flieger im Wert von 12,7 Milliarden Euro einheimsen. Vor allem der Mega-Passagierjet A380 findet Interessenten: 32 weitere Exemplare wurden geordert.

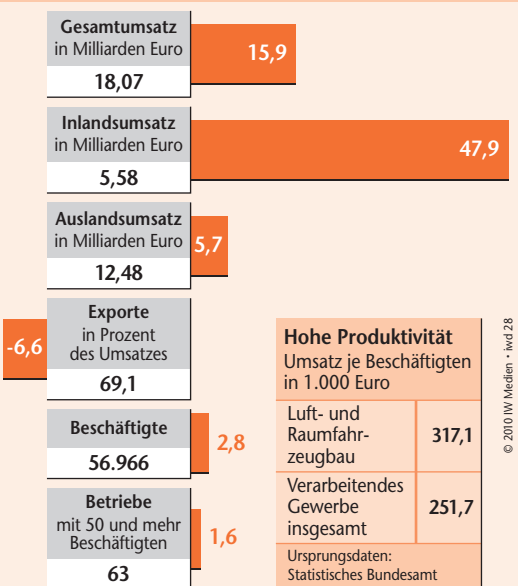
Damit ist auch die Zukunft vieler Zulieferbetriebe in Deutschland gesichert, denn 37 Prozent der Teile des A380 stammen aus deutschen Ländern. Voraussichtlich wird die Branche sogar zusätzliche Jobs schaffen, wenn die Fertigung des größten Airbus auf mehr als 20 Exemplare pro Jahr hochgefahren wird.

Mit aktuell 234 Bestellungen ist die Produktionskapazität in Hamburg und Toulouse bis 2017 ausgelastet.

Bei den kleineren Flugzeugtypen sieht es ähnlich aus. Viele Airlines werden sich deshalb gedulden müssen, bis ihre Flieger aus dem Hangar rollen. Dass die Kapazitäten ausgelastet bleiben, verdanken Airbus und Boeing vor allem den Asiaten – ihr Luftverkehr wächst rasant. Die Zahl der Passagierkilometer hat sich dort von 360 Milliarden im Jahr 1991 auf 1,2 Billionen 2008 verdreifacht; bis 2029 wird nochmals eine Verdreifachung erwartet. Die asiatische Industrie bietet jedoch nur Regionalflugzeuge an – Passagierjets fehlen im Sortiment. Aber auch in den Vereinigten Staaten müssen die Fluggesellschaften

Luft- und Raumfahrtindustrie: Gegen den Trend gewachsen

im Jahr 2009 Veränderung gegenüber Vorjahr in Prozent



Exporte: Veränderung in Prozentpunkten
Quelle: Statistisches Bundesamt

i7 Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2010 IW Medien · iwd 28

Die L+R-Branche

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie ist anders als viele andere M+E-Bereiche eher durch Großunternehmen geprägt. In 63 Betrieben mit 50 oder mehr Beschäftigten waren 2009 knapp 57.000 Mitarbeiter beschäftigt, fast 3 Prozent mehr als 2008. Einschließlich der Kleinbetriebe zählt die Branche circa 80.000 Beschäftigte.

in den kommenden Jahren viele neue Flugzeuge in Dienst stellen, um veraltete, spritfressende Modelle zu ersetzen.

Die höhere Schlagzahl im Zivilbereich kommt für die Branche gerade zur rechten Zeit, denn ihr zweites Standbein, die Verteidigung, dürfte aufgrund der Sparhaushalte der Euroländer unter Druck geraten. Während das Segment momentan aufgrund der laufenden Programme für den Eurofighter, den Transport-Airbus A400M und die Hubschrauber Tiger und NH90 noch rund läuft, könnte die Luft bei Folgeaufträgen dünn werden.

Für Adressaufkleber