

# PRESSEMITTEILUNG

DATUM 16. April 2012  
SEITEN 5

ANSPRECHPARTNER **Christopher Bach**  
Leiter Presse- und  
Öffentlichkeitsarbeit

TEL 030 - 20614014  
FAX 030 - 20614016  
E-MAIL [bach@bdli.de](mailto:bach@bdli.de)  
[www.bdli.de](http://www.bdli.de)

## Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie 2011

- **Zuwächse im zivilen Flugzeugbau –  
Triebwerkshersteller und Ausrüster profitieren**
- **Solides Wachstum in der Raumfahrt –  
Ergebnis konsequenter Raumfahrtspolitik der Bundesregierung**
- **Negativer Trend in der militärischen Luftfahrtindustrie –  
gefährdete Langfristperspektive und politischer Handlungsbedarf**

*Berlin* – Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie konnte sich im zurückliegenden Kalenderjahr im Wesentlichen gut behaupten. Das Wachstum der Gesamtbranche betrug 4,1 %, der Gesamtumsatz erreichte 25,7 Milliarden Euro (Vorjahr: 24,7 Mrd. Euro). Die Beschäftigtenzahlen verzeichneten 2011 ein Plus von 2,1 % und liegen nun bei rund 97.400 (Vorjahr: 95.400).

Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung bewegten sich 2011 mit rund 16,8 % des Branchenumsatzes auf ähnlich hohem Niveau wie in den Vorjahren. Der Exportanteil betrug – gemessen am Umsatz der Gesamtbranche – im vergangenen Jahr rund 63,5 % und blieb damit im Vergleich zu 2010 relativ stabil.

Die Branchensegmente sind trotz des insgesamt guten Ergebnisses unterschiedlich zu bewerten.

Die Zivilluftfahrt konnte durch steigende Bestell- und Auslieferungszahlen erneut Wachstum erzielen. Triebwerkshersteller, Ausrüstungs- und Werkstoffindustrie profitierten dabei im zivilen Sektor von der positiven Marktentwicklung besonders. Auch der Raumfahrtsektor wuchs 2011 in Umsatz und Beschäftigtenzahl. Erstmals seit Jahren beendete jedoch die wehrtechnische Luft- und Raumfahrt das vergangene Jahr mit einem Minus. Vor allem die militärische Ausrüstungs- und Werkstoffindustrie, darunter viele KMU, hatte zweistellige Umsatzeinbußen zu verbuchen.

BDLI-Präsident Dr. Thomas Enders sagte anlässlich der Präsentation der aktuellen Branchenzahlen: „Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie war auch 2011 ein starker Innovations- und Job-Motor. So konnten wir 2011 in Deutschland erneut rund 2.000 hochwertige Arbeitsplätze schaffen. In der

Zivilluftfahrt und Raumfahrt starten wir mit guten Perspektiven ins Jahr 2012. In diesen Segmenten haben auch die Ausrüster und Werkstoffhersteller gute Perspektiven. Jedoch steht die Zukunft der militärischen Luftfahrtindustrie in Deutschland auf dem Spiel“.

„Deutschland kann sich diesen Verlust von Technologiekompetenz und eine Gefährdung der Betreuungsfähigkeit für fliegende Waffensysteme nicht leisten. Wir brauchen jetzt eine militärische Luftfahrtstrategie, welche die Erfordernisse des Bedarfsträgers ebenso im Auge behält wie sicherheits-, rüstungs-, technologie- und industriepolitische Aspekte“, betonte Arndt Schoenemann, BDLI-Vizepräsident Ausrüstung und Werkstoffe, im Rahmen der Pressekonferenz.

## ERGEBNISSE NACH TEILBRANCHEN

### ZIVILE LUFTFAHRT

Die Zivilluftfahrt konnte sich im Zuge weltweiter Flottenerneuerungen und eines stark wachsenden globalen Mobilitätsbedarfs im letzten Kalenderjahr sehr gut entwickeln. Der Umsatz des Segments konnte im Vergleich zum Vorjahr um 6,2 % auf ein Volumen von 17,2 Mrd. Euro (Vorjahr: 16,1 Mrd. Euro) gesteigert werden. Mit rund 66,7 % Branchenumsatz in 2011 bleibt die zivile Luftfahrt nach wie vor größter Umsatzsektor der nationalen Luft- und Raumfahrtindustrie.

Volle Auftragsbücher und das Anheben der Produktionsraten bei fast allen Airbus- und Boeing-Programmen trug in 2011 nicht nur zu einem Umsatzwachstum, sondern auch zur Schaffung neuer Arbeitsplätze – vor allem in der zivilen Werkstoff-, Triebwerk- und Ausrüstungsindustrie – bei. Mit rund 67.500 Beschäftigten verzeichnete dieses Segment einen Personalanstieg um 8,6 % im Vergleich zum Vorjahresniveau (62.200).

Angesichts der Auftragslage und der globalen Marktprognosen, die bis 2030 bei einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von rund 5% eine Verdoppelung des weltweiten Flugzeugbedarfs skizzieren, haben die großen Zivilflugzeughersteller eine konkrete langfristige Auslastungsperspektive, von der auch die deutschen Zulieferunternehmen aufgrund gewonnener Beteiligungen an Programmen wie A380, A350 und A320NEO profitieren.

Der zivile Hubschrauberbau erlebte nach Einbrüchen im Vorjahr – schneller als erwartet – eine deutliche Erholung, speziell bedingt durch eine wieder deutlich anziehende Nachfrage in den USA und im asiatischen Raum in den Segmenten Oil & Gas sowie Corporate.

## HERAUSFORDERUNGEN UND HANDLUNGSFELDER ZIVILE LUFTFAHRT

„Die generellen Perspektiven der zivilen Zulieferindustrie sind gut. Allerdings haben wir operative Herausforderungen, denen es zu begegnen gilt. Zentrales Thema wird die Sicherstellung der Lieferketten sein, da Produktionshochläufe der Systemindustrie um bis zu 40% in den nächsten fünf Jahren erhebliche industrielle und personelle Anforderungen mit sich bringen werden. Parallel dazu muss sich die nationale Zulieferindustrie strategisch im internationalen Wettbewerb aufstellen und teilweise neu positionieren“, so Schoenemann.

Eine zunehmende Zahl deutscher Zulieferunternehmen bewege sich heute auf den Ebenen 2 und 3. Allerdings seien noch nicht alle Neupositionierungen in der Lieferkette abgeschlossen, so Schoenemann weiter. Er referenzierte anlässlich der BDLI-Jahrespressekonferenz eine 2011 vom BDLI durchgeführte Studie zur Lage der deutschen Zulieferindustrie.

Weiteres zentrales Handlungsfeld des BDLI und seiner Unternehmen wird – unter anderem im Rahmen einer vom BMWi noch zu verabschiedenden zivilen Luftfahrtstrategie – die langfristige Sicherstellung ausreichender Mittel im Bereich der Luftfahrtforschung sein.

Außerdem wird der BDLI weiterhin mit Nachdruck die Themen Nachwuchsförderung in verschiedenen Altersgruppen – zum Beispiel im Rahmen seines Schulprojekts „juri“ – und Fachkräftegewinnung – im Rahmen des ILA Career-Center 2012 – forcieren.

## RAUMFAHRT

Das Branchensegment Raumfahrt war 2011 wie bereits im Vorjahr als innovative Hochtechnologiebranche und Wachstumsmotor auf Erfolgskurs. Der Umsatz dieses Industriesegments konnte um 3,7 % auf rund 2,2 Mrd. Euro gesteigert werden (Vorjahr: 2,1 Mrd. Euro) und entspricht damit 8,4 % des Branchenumsatzes. Der Beschäftigtenzuwachs fiel mit plus 12,2 % überdurchschnittlich aus. Insgesamt waren 2011 rund 7.500 Menschen in der Raumfahrtindustrie beschäftigt (Vorjahr: 6.700).

Zentrale Programme der Industrie wie ATV oder Ariane 5 sowie wichtige Satellitenprogramme liefen planmäßig, Galileo wurde erfolgreich gestartet. Die industrielle Auslastung der Systemhäuser und der Raumfahrtzulieferer in Deutschland war 2011 sehr gut. Die vom BDLI initiierte, deutsche Raumfahrtstrategie und die solide Haushaltslage in der Raumfahrt stellten wichtige Grundlagen dafür dar, 2012 die programmatische Umsetzung der deutschen Raumfahrtstrategie zu forcieren.

## HERAUSFORDERUNGEN UND HANDLUNGSFELDER RAUMFAHRT

Langfristig gilt es, die führende Rolle Deutschlands in der europäischen Raumfahrt weiter auszubauen. Die Bundesregierung hat hierfür mit der High-Tech Strategie in den letzten Jahren wesentliche Grundlagen geschaffen. Im Rahmen der ESA-Ministerratskonferenz im Herbst dieses Jahres entscheiden die 19 ESA-Mitgliedsstaaten über die Zukunft der europäischen Raumfahrt. Wichtig aus deutscher Sicht sind die Weiterentwicklung der erfolgreichen europäischen Trägerrakete Ariane 5, die erfolgreiche Nutzung der Internationalen Raumstation, eine europäische, zunächst robotische Mission unter deutscher Führung zum Mond, Entwicklung und Bau neuer europäischer Wettersatelliten (ebenfalls unter deutscher Führung) sowie die Weiterentwicklung modernster satellitengestützter Telekommunikationstechnologien.

Enders sagte: „Schließlich müssen die europäischen Flaggschiffprogramme Galileo und GMES gemeinsam mit der EU zum Erfolg geführt werden. Ein eigenständiger europäischer Zugang zum Weltraum mit der Ariane 5 bleibt eine wichtige Aufgabe für die europäische Politik.“

## VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT

Äußerst kritisch entwickelte sich die Lage der militärischen Luft- und Raumfahrtindustrie. Sie schloss das Jahr erstmals seit Jahren mit einem Umsatzminus von 1,1 % ab und sank auf ein Volumen von 6,4 Mrd. Euro (Vorjahr: 6,5 Mrd. Euro) ab. Somit entfallen 24,9 % des Branchenumsatzes auf diesen Sektor. Große Unsicherheit – vor allem bei den Zulieferern dieses Industriesegments – führte 2011 zu einem leichten Beschäftigungsminus. Rund 22.400 Mitarbeiter waren 2011 in diesem Branchenzweig beschäftigt, was 1 % unter dem Beschäftigungsniveau des Vorjahres liegt (Vorjahr: 22.600).

Kritisch sieht besonders die Langfristperspektive für dieses Branchensegment aus. Die ersten Auswirkungen der Bundeswehrreform trafen die wehrtechnische Luftfahrtindustrie 2011 unmittelbar. Erhebliche Anstrengungen der Industrie zur Auslieferung des deutschen NH90-Transporthubschraubers, die Übergabe des mittlerweile 300. Eurofighter, der Beginn der Serienfertigung des Transporters A400M oder die Vorstellung des unbemannten Flugsystems Eurohawk können über die prekäre Lage dieses Branchensegments nicht hinwegtäuschen.

## HERAUSFORDERUNGEN UND HANDLUNGSFELDER VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT

Schoenemann erläuterte anlässlich der Pressekonferenz: „Die Bundeswehrreform lässt bereits heute vor allem kleine und mittelständische Unternehmen ganz vorne in der Lieferkette um ihre Existenz bangen. Einige Unternehmen werden sich gemäß unserer Umfrage zukünftig aus dem militärischen Marktsegment zurückziehen. Die Folgen für die Bundeswehr sind noch nicht ab-

sehbar, aber die industrielle Betreuungsfähigkeit für hochkomplexe fliegende Waffensysteme wird dadurch gefährdet. Damit steht letztlich die Einsatzfähigkeit der Bundeswehr zur Disposition“.

Eine über Jahrzehnte beispielsweise im Bereich Flugzeugbau oder Lenkflugkörper in Deutschland aufgebaute international anerkannte Entwicklungs- und Systemfähigkeit, welche die Rolle Deutschlands im Bündnis maßgeblich mitprägt, so Schoenemann weiter, werde aufs Spiel gesetzt. Deutschland drohen nicht nur der Verlust von Technologiekompetenz und die Abwanderung von Know-how, sondern auch weitreichende sicherheits- und bündnispolitische Konsequenzen. Die Bundesregierung, allen voran das Bundesministerium der Verteidigung, müsse sich nach einer erfolgreich eingeleiteten Bundeswehrreform nun auch industriepolitischer Verantwortung stellen.

Der BDLI fordert – mit Verweis auf die Referenzen in Großbritannien und Frankreich, aber auch mit Blick auf die erfolgreiche Raumfahrtstrategie der Bundesregierung – die Entwicklung einer eigenständigen militärischen Luftfahrtstrategie für Deutschland. Darin könnten die Situation in Europa und weltweit, Handlungsfelder zum Erhalt der Einsatz- und Bündnisfähigkeit der Bundeswehr, Technologiefelder, Betreuungskonzepte und Kompetenzfelder sowie Rollenverteilungen definiert und Deutschlands Rolle in Europa bestimmt werden.

„Nur mit einer nachhaltig aufgestellten, leistungsfähigen, wehrtechnischen Luftfahrtindustrie kann Deutschland auch zukünftig seiner sicherheits-, bündnis- und wirtschaftspolitischen Verantwortung entsprechen“, betonte BDLI-Präsident Enders.

### **Der BDLI**

Der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI) mit über 200 Mitgliedern vertritt die Interessen einer Branche, die durch internationale Technologieführerschaft und weltweiten Erfolg ein wesentlicher Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft geworden ist. Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie mit derzeit rund 97.400 direkt Beschäftigten bündelt nahezu alle strategischen Schlüsseltechnologien. Sie generiert ein jährliches Umsatzvolumen von gegenwärtig 25,7 Milliarden Euro.

Zu den primären Aufgaben des BDLI gehören die Kommunikation mit politischen Institutionen, Behörden, Verbänden und ausländischen Vertretungen in Deutschland, aber auch verschiedenste Mitglieder-Serviceleistungen im In- und Ausland. Der Verband ist verantwortlicher Veranstalter der Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung ILA in Berlin.

Der BDLI ist offiziell beim Deutschen Bundestag akkreditiert und erfüllt dort eine Reihe gesetzlich verankerter Aufgaben. Er ist Mitglied des europäischen Dachverbandes Aerospace and Defence Industries Association of Europe (ASD) und des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI).