

Interview mit:

Volker Thum, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.

21. Jahrhundert revolutioniert Flugzeugindustrie



Vier Tage nationale wie internationale Luft- und Raumfahrtindustrie kompakt, inklusive fein dosiertem Kerosingeruch pur, zivil wie militärisch imposanten Luftfahrtspektakeln live und neuesten Hightech-Flugsystemen zum Anfassen, so präsentierte sich die traditionelle ILA Berlin Air Show rund um die dritte Dimension unseres Planeten erstmals im deutlich verschlankten Format. Unter dem frisch kreierten Leitbild, sich als medienaffines und publikationsattraktives Innovationsschaufenster für die weltweit agierende Luft- und Raumfahrtbranche stark zu machen, setzten die Eventveranstalter vor allem wieder auf den reichhaltigen Themenmix von gegenwärtigen sowie kommenden und nachhaltigen Technologien.

Und so rechnet der Hauptgeschäftsführer des ebenfalls die Messe Berlin mitveranstaltenden Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI), Volker Thum, in den nächsten Dekaden auch mit evolutionären Technologiesprüngen und fundamentalen Innovationen, die der nationalen Luft- und Raumfahrtindustrie zu nachhaltiger Schubkraft im heiß umworbenen Weltmarkt verhelfen dürften. Während des Kick-off-Events zur Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung 2016, die nur wenige der insgesamt 3.300 akkreditierten Journalisten zwei Tage vor der Eröffnung Backstage, also hinter die offiziellen ILA-Kulissen, führte, interviewte NV Hauptstadt-Korrespondent Volker Schubert den BDLI-Spitzenmanager Volker Thum zu den zivilen wie den militärischen Branchenperspektiven und Marktchancen, die das 21. Jahrhundert potentiell auch den deutschen Flugzeug- und Raketenproduzenten eröffnen könnten.

Newsletter Verteidigung: Die Internationale Luft- und Raumfahrtausstellung firmiert dieses Jahr unter direktem historischen Bezug; verweist in ihren Label stolz auf 125 Jahre Menschenflug. Denkt man dabei an den deutschen Flugpionier Otto von Lilienthal, kann sich Deutschland zu Recht als die Wiege des Menschenflugs und als globaler aeronautischer Impulsgeber erfolgsgekrönter Einstiegs in die Menschheitsgeschichte des Fliegens bezeichnen. Unter diesen Vorzeichen scheint die nationale Positionierung für künftige Entwicklungsgeschwindigkeiten in der Luft- und Raumfahrtbranche quasi schon als schicksalhaft vorgezeichnet. Herr Thum, ist bei den aktuell oft atemberaubenden Innovationsraten in der

Der Hauptgeschäftsführer des BDLI, Volker Thum, präsentierte sich gegenüber dem NV Hauptstadt-Korrespondenten überaus optimistisch. Die Branche werde sich insgesamt revolutionär weiterentwickeln und auch der militärische Produktionszweig stehe vor einer erkennbaren Erholungsphase.

Volker Schubert

Forschung, Wissenschaft und Technik in den nächsten Dekaden des 21. Jahrhunderts mit weiteren fundamentalen Evolutionsschritten zu rechnen, wenn Sie beispielsweise auf die Luftfahrtindustriebereiche Sense and Avoid und unbemanntes Fliegen blicken?

Volker Thum: Also erstens, ja absolut, es wird weitergehen! Alle diejenigen, die schon sagen, es ist alles erfunden, werden klar als falsch belehrt. Also, es geht weiter und die wesentlichen Themen sind sicherlich, neben der Triebwerksentwicklung insgesamt, klar bei carbonfaserverstärkten Rotor Fans und Counter Rotating open Rotors zu sehen, die zu Triebwerkstechnologien führen, die mit Sicherheit wesentlich effizienter sind als heute. Wir werden das Flugzeug verbessern, wir werden die Aerodynamik verbessern, wir werden neue Rümpfe sehen und es geht natürlich auch Richtung unbemanntes Fliegen. Das ermöglicht auf Dauer auch optimierte Routen, dass wir also vor dem Landen nicht mehr allzu viele Schleifen drehen müssen. Big Data, das Fliegen mit Großdatensmengen optimiert, trägt zukünftig dazu bei, dass wir bessere Flugrouten, kürzere Flugzeiten, weniger Treibstoffverbrauch und weniger CO₂-Emissionen haben werden. Also, das mit neuen Triebwerken, neuer Aerodynamik automatisierte Fliegen, das wird weiter gehen und das Ganze dann auch mit bionischem Design, 3D-Druck, was wir auch hier auf der Messe sehen werden, wird den Flugzeugbau meines Erachtens noch einmal revolutionieren.

NV: Herr Thum, ihre Zukunfts- und Wachstumsprognosen spiegeln offensichtlich ausgesprochen zuversichtliche Branchenaussichten wider. Potentiell scheinen sich da auch neue Geschäftsfelder im nationalen Kurzstreckenbetrieb aufzutun, wenn man speziell an den Verkehrsträger Hubschrauber, einschließlich der in diesem Flugtechniksegment zu erwartenden Technologiesprünge denkt. Hier könnten zivile Drehflügler-Flotten, etwa mit großvolumiger ausgestatteten Passagierplatz- und Gepäckangeboten und schnellfliegenden Einsatzmustern, für eine völlig neue Versorgungstiefe und Anbindungsichte sorgen. Wie sieht hier ihre Einschätzung für den Luftverkehr der Zukunft aus?

V. Thum: Also wir von der Luftfahrtindustrie glauben, dass wir auf Dauer in eng besiedelten Gegenden einen Mix von verschiedenen Verkehrssystemen haben werden. Es wird nicht so sein, dass Luftverkehr alles erledigt. Aber, wenn wir zum Thema unbemanntes Fliegen als Fortsetzung des unbemannten Fahrens kommen, dann haben wir natürlich die Vision des Air-Taxis, das im kleinen Distanzbereich auch die dritte Dimension nutzt und damit dort den Individualverkehr ermöglichen wird, wo es sinnvoll ist.

NV: Lassen Sie uns nun zum militärischen Bereich schwenken. Im Luftstreitkräftesegment betitelten die Headlines ihrer letztjährigen Jahrespressekonferenzen regelmäßig aufziehende Wolkenbrüche und schwere Sturmtiefs, die dem Industrieumfeld sich latent verdüsternende Aussichten bescheren würden, so der jährlich nahezu gleichlautende Tenor seit 2011. Kürzlich sah sich Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen veranlasst, die sogenannte Trendwende Material einzuleiten. Mit welchen Erwartungen verknüpft die militärische Luftfahrtindustrie die nun ministeriell verordnete Absicht zum längst überfälligen Umkehrschwung?

V. Thum: Die militärische Luftfahrtindustrie hat sich bereits 2015 stabilisiert. Die weitere Entwicklung muss man genau beobachten, denn die generelle Frage, was beschafft wird, besteht natürlich weiter. Wird es erst eher im Bereich der Instandhaltung sein oder kommt es zu wirklich neuen Programmen. Die Staatssekretärin im Verteidigungsministerium, Frau Doktor Suder, hat ja die Militärische Luftfahrtstrategie veröffentlicht. Dort wird ganz klar von einem Leadnation-Konzept, aber auch von einer Technologie-Roadmap gesprochen. Dieses muss jetzt konkretisiert werden. Wir sind im Dialog mit dem Verteidigungsministerium und werden dabei bleiben, und die Technologie-Roadmap wird im Endeffekt bestimmen, wo Deutschland auf Dauer Technologieführerschaft haben kann und haben wird.

NV: Ist in Konturen schon zu erkennen, wohin gewissermaßen die militärische Flugroute geht und woraus sich etwaige Programmabsichten möglicherweise in Bälde dann auch verifiziert ableiten lassen?

V. Thum: Die Staatssekretärin hat ganz klar gesagt, dass ein Future Combat Air System, also ein fliegendes System der Zukunft, eines der Themen ist, die Deutschland als Leadnation übernehmen würde. Das muss natürlich noch europäisch abgestimmt werden, aber diesen Anschlag können wir nur begrüßen.

NV: Wo ordnet sich da die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie ein – wird es dazu einer stärkeren europäischen Konsolidierung bedürfen oder rechnen Sie aufgrund der vielen

national ausgerichteten Verteidigungsstrategien in Europa eher damit, dass es zu kleineren Insellösungen mit wenig beteiligten Staaten hinsichtlich der Produktentwicklung wie der finalen vertraglich-verbindlichen Industriekooperation für ein solches Hightech-Projekt kommen wird?

V. Thum: Also, Herr Schubert, Sie sprechen hier ein grundsätzliches Thema an, denn eine Konsolidierung in Europa macht nur Sinn, wenn es auch eine europäische Beschaffungspolitik gibt. Ich berühre nicht das Thema Souveränität der Staaten, das glaube ich, wird noch sehr lange dauern, bis es dort eine gemeinsame Linie gibt. Aber, gemeinsame Beschaffungsprogramme, wie es ja beispielsweise beim EUROFIGHTER schon war, wie es beim A400M ist und wie es bei anderen Programmen gang und gäbe ist, sind für uns wichtig. Das wird nach unserer Überzeugung auch zu einer weiteren Konsolidierung in Europa führen. Das muss auch so sein, denn auf Dauer muss sich Europa gegen Amerika, gegen China und morgen auch gegen Indien behaupten. Und wenn wir in Europa weiterhin glauben, dass jedes Land alles machen kann, sind wir aus meiner Sicht wirtschaftlich überfordert. Das heißt, wenn wir Europäer gemeinsam stark sein wollen und in einem Weltmarkt mit China, Indien und USA konkurrieren wollen, müssen wir notwendigerweise konsolidieren. Auch in den USA gibt es mehr als einen Hersteller, aber eine zersplitterte Landschaft. In allen Ländern alles zu machen, ist, so glaube ich, nicht zukunftsfähig in einem globalen Markt.

NV: Mit Blick auf die akute Weltsicherheitslage, unter besonderer Fokussierung der NATO-Ostflanke wie der Krisenbögen im Maghreb und der Levante, führen solche konkreten Gefahrenherde wie die von Militärs prognostizierten Bedrohungsszenarien letztlich zu mehr Kohärenz in der atlantischen wie europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik; worauf sollte sich die Militärluftfahrt industriepolitisch hierzulande und bei den Partnern schon jetzt vorbereiten?

V. Thum: Es muss so sein, denn wir sind nur in Bündnissen stark! Also, Interoperabilität ist eines der Schlagworte! Das heißt, es wird auf Dauer zu gemeinsamen Beschaffungsprogrammen führen. Es wird zu Programmen führen, die zumindest Interoperabilität ermöglichen. Denn viele Gefahrenherde dieser Erde können wir nur gemeinsam bekämpfen, und das wird ja heute auch schon so gemacht, und das wird in der Zukunft noch stärker gefordert sein.

NV: Wegen Russlands Auftreten an Europas NATO-Ostgrenze haben vor allem die östlichen EU-Staaten besondere Schutzinteressen angemeldet. Gleichzeitig, wie in Polen oder in der Tschechischen Republik, verfügen diese noch recht jungen EU- und NATO-Partner über eine eigene, wenn auch kleine luftfahrindustrielle Basis. Welche Marktchancen haben diese Länder in einer sich potentiell arbeitsteilig entwickelnden als auch stärker zum Synchronisieren und Kooperieren aufgeforderten europäischen militärischen Luftfahrtindustrie?

V. Thum: Sie haben Potential und sie sind dabei. Sie werden aus meiner Sicht natürlich im Bündnis bleiben. Aber wo Sie Polen ansprechen: Wir beziehen heute schon Bauteile aus Polen, aber auch aus Rumänien. Das ist für uns im Industriebereich gang und gäbe. Hier spricht niemand mehr von einem ehemaligen Ostblock, hier spricht man unumwunden nur von NATO-Partnern.

NV: Vielen Dank, Herr Thum. Ich wünsche Ihnen und dem neuen ILA-Konzept den erwarteten Erfolg.

Die Fragen stellte NV Hauptstadt-Korrespondent Volker Schubert am 30. Mai 2016.

▶ Feedback zum Artikel...

NOCH KEIN ABO?

Klicken Sie hier um den
NEWSLETTER VERTEIDIGUNG
regelmäßig zu erhalten.

