

# Geschäftsfelder und Perspektiven der militärischen Luftfahrtindustrie

**Bernhard Gerwert**

Über Sicherheit und Verteidigung und damit auch über das Fähigkeitsspektrum der militärischen Luftfahrt-industrie haben wir lange nicht so offen und ausführlich diskutiert wie gegenwärtig. Der intensive inhaltliche Austausch fällt in eine Zeit, die für die langfristige sicherheitspolitische Orientierung und Aufstellung Deutschlands als Pfeiler der EU und der NATO nicht bedeutsamer sein könnte. Sie ist richtungsweisend und tagesaktuell: Die sicherheits- und verteidigungspolitische Weltlage ist im Wandel, sie wird zunehmend instabiler und spitzt sich angesichts der Ukraine-Krise und des IS-Terrors zu.

Die deutsche Bundesregierung strebt eine Neuausrichtung ihrer Außen- und Sicherheitspolitik und damit des deutschen Engagements an. Ich denke beispielhaft an die Waffenlieferung an die Kurden und deren Unterstützung im Kampf gegen den IS-Terror durch militärische Ausbildungsmaßnahmen der Bundeswehr. Eine Neubewertung der politischen Lage wird durch die Erstellung eines Weißbuches abgebildet.

## Aktuelle Situation der militärischen Luftfahrt-industrie in Deutschland

Die deutsche militärische Luftfahrtindustrie ist seit Jahrzehnten ein verlässlicher und unverzichtbarer Partner für die Bundeswehr. Sie hat sich in den letzten gut 40 Jahren vom Lizenz-Flugzeugbau hin zur

Systemfähigkeit entwickelt. Aufgrund unserer technologischen Stärke und Marktgröße sind wir ein akzeptierter und gleichberechtigter Partner europäischer Gemeinschaftsprogramme. Unsere strategisch wichtige Branche trägt maßgeblich zur Einsatzfähigkeit und



(Fotos Bundeswehr)

**Beim Airbus A400M hat der Produktionshochlauf gerade erst begonnen und eröffnet den beteiligten Unternehmen auch längerfristig eine gute Perspektive.**

Einsatzbereitschaft aller fliegenden Waffensysteme bei. Sie stellt der Bundeswehr modernste und leistungsfähige Systeme für das geforderte Fähigkeitsprofil zur Verfügung. Die deutsche Luftwaffe ist unser größter nationaler Kunde und eine exzellente Referenz für die Produkte und Dienstleistungen unserer Unternehmen. Diese Leistung wird von 22.300 direkt beschäftigten, hochqualifizierten Mitarbeitern erbracht, die in rund 100 Unternehmen – sowohl Systemhersteller als auch vorwiegend mittelständisch geprägte Zulieferunternehmen – der militärischen Luft- und Raumfahrtindustrie arbeiten. Der Umsatz betrug 6,8 Milliarden Euro im Geschäftsjahr 2013. Mit 70 Prozent des Branchenumsatzes ist die zivile Luftfahrtindustrie heute der Wachstumsgenerator der deutschen Luft-

und Raumfahrtindustrie. Die militärische Luftfahrtbranche macht gegenwärtig 22 Prozent aus. Vor 25 Jahren stellte sich das Verhältnis genau umgekehrt dar: Ende der 1980iger Jahre lag der Branchenumsatz im militärischen Luftfahrtbereich bei ca. 70 Prozent und im zivilen bei ca. 20 Prozent. Dieser umfassende Strukturwandel zwischen militärischer und ziviler Luftfahrt fand nach der politischen Wende 1989/1990 im Rahmen der Neuorientierung der gesellschaftspolitischen Konstellation statt. Ein Hauptgrund für diese Entwicklung liegt sicherlich in dem Erfolg von Airbus und der zivilen Zulieferindustrie begründet. Doch der sich seit 2011 besorgniserregend abzeichnende Negativtrend in der militärischen Luftfahrtindustrie hat andere, strukturelle Ursachen, die die regelmäßig vom

(Foto: BDLI)



## Autor

**Bernhard Gerwert** ist Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI) und CEO von Airbus Defence & Space.

BDLI durchgeführten Umfragen bei unseren Mitgliedsunternehmen widerspiegeln, zuletzt durchgeführt im Februar 2015: Gründe für die stark angespannte Situation sind fehlende Geschäftsfeldperspektiven in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Produktion und Instandhaltung. Zwei Drittel der befragten Firmen beurteilen die langfristige Zukunft dieser Teilbranche als mäßig oder gar als schlecht. Die Attraktivität des Berufsfeldes geht spürbar zurück.

## Fehlende Entwicklungsprogramme bedrohen Technologiekompetenz und Wettbewerbsfähigkeit

Für die militärische als auch für die zivile Luftfahrtindustrie gilt: Neue, umfangreiche Forschungs- und Entwicklungsprogramme, vergleichbar mit dem Airbus A380, A350 oder A400M und dem Eurofighter, stehen in naher Zukunft nicht an.

Wir in Deutschland laufen Gefahr, sicherheitskritische Spitzentechnologien und Kompetenzen zu verlieren, die über Jahrzehnte aufgebaut wurden. Dieser Erosionsprozess ist gefährlich für den Luftfahrtstandort Deutschland: Der Verlust der Beurteilungs- und Systemauslegungsfähigkeit in der militärischen Luftfahrt droht. Betroffen ist auch die gesamte Bandbreite unserer Zulieferindustrie.

Ein Blick auf unseren transatlantischen NATO-Verbündeten USA zeigt, dass dort die Zukunftsfähigkeit der militärischen Luftfahrtindustrie durch neue Entwicklungs- und Beschaffungsprogramme forciert wird.

Die beabsichtigte Entwicklung eines europäischen unbemannten Flugsystems weist in die richtige Richtung. Jede modern ausgestattete Armee auf dieser Welt wird die UAS (Unmanned Aircraft Systems)-Technologie zum Schutz ihrer Soldatinnen und Soldaten anwenden. Die europäischen Streitkräfte benötigen ein gemeinsam in Europa entwickeltes System. UAS gehören zum Kern der militärischen Zukunftstechnologie des 21. Jahrhunderts. Sie sind das global am schnellsten und stärksten wachsende Branchensegment in der Luft- und Raumfahrt.

Die deutsche militärische Luft- und Raumfahrtindustrie verfügt bereits heute über überlegene technologische Fähigkeiten für Entwicklung, Bau und Betrieb unbemannter Plattformen, z.B. bei hochleistungsfähigen Flugregelungssystemen, „Sense and Avoid“, Missionsausrüstung, autonomer Missionsführung, effizienten Antrieben, sicheren und breitbandigen Datenübertragungssystemen, Datenauswertung sowie Bodenstationen für Flug- und Missionssteuerung.



**Die Stückzahlen bei den wichtigen fliegenden Waffensystem-Programmen sind gekürzt worden, auch beim Tiger und beim NH90.**

Deutschland braucht in einem zusammenwachsenden Europa eine leistungsstarke militärische Industrie: Spitzentechnologie bildet die Basis für den Erhalt industrieller Systemfähigkeit. Sie schafft die Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit auf dem europäischen und internationalen Parkett. Der Großteil aller großen Vorhaben der Vergangenheit waren europäische Gemeinschaftsprogramme, in denen die deutsche Industrie aufgrund ihrer technologischen Stärke und Marktgröße gleichberechtigter Programmpartner war. Technologische Leistungs- und Gesamtsystemfähigkeit ist unerlässliche Voraussetzung für Deutschlands gleichberechtigte Stellung gegenüber den Partnern der europäischen Verteidigungsindustrien. Die Zukunft dieses deutschen Industriezweiges hängt von der Rolle in internationalen Programmen ab.

## Notwendigkeit des Erhalts der Systemfähigkeit in Deutschland

Die Fähigkeit, neue Technologien zu entwickeln, muss unserer Branche erhalten bleiben. Von strategischer Bedeutung ist, Zukunftstechnologien für die nächste Generation von Flugzeugen zu entwickeln ebenso wie für Produktweiterentwicklungen (Kampfwertsteigerungen) für laufende Flugzeugprogramme. Die Erreichung dieses Ziels ist von grundlegender Bedeutung für die Hersteller in Deutschland – im Bereich Luftfahrtzeuge, Drehflügler und Triebwerke ebenso wie für deren überwiegend mittelständisch geprägte Zulieferindustrie. Die Kernfrage lautet: Über welche Kapazitäten wollen wir in der militärischen Luftfahrt künftig verfügen? Fallen wir in den Status der Lizenzfertigung zurück und nehmen dabei Nachteile in Kauf – ich denke hier an die Starfighter-Erfahrung in den 60iger Jahren –

inklusive dem mangelnden Technologiezugang und den volkswirtschaftlichen Nachteilen? Nehmen wir eine sicherheits- und industriepolitisch bedenkliche Abhängigkeit von Kauflösungen anderer Nationen in Kauf? Oder behalten wir die Systemfähigkeit bei, die wir in den letzten Jahren aufgebaut haben? Diese grundsätzlichen Fragestellungen betreffen den Kern der Souveränität der Bundesrepublik Deutschland.

Ich warne ausdrücklich vor den Folgen des Verlustes unserer Fähigkeiten, der uns der Möglichkeit berauben würde, neue fliegende Waffensysteme und Flugkörper zu entwickeln, zu produzieren und existierende Systeme eigenständig zu betreiben. Die Bewertung der damit verbundenen sicherheits- und bündnispolitischen Dimension, die die Rolle der Bundesrepublik Deutschland in der EU und der NATO befasst, ist eine dringliche Aufgabe der Politik!

## Programmkürzungen und Unterfinanzierung der Materialerhaltungstitel

Die Bundeswehr ist seit Jahren unterfinanziert – bei Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Betrieb und Instandhaltung. Die Militärbudgets in Europa sinken weiter, die Stückzahlen bei den wichtigen fliegenden Waffensystem-Programmen sind gekürzt worden (Eurofighter, Tiger, NH90), wichtige Programmentscheidungen wie TLVS und UAV sind nach wie vor offen. Im Bereich der Produktion von Serienprogrammen verfügen wir noch für einige Jahre – je nach Programm – über eine relativ stabile Auslastung. Beim Eurofighter steht das Ende der Serienproduktion bevor. Ein Erhalt der Produktionskapazitäten im derzeitigen Umfang ist gegenwärtig nicht erkennbar. Die Schließung von Endmontagelinien wird zu einem realistischen Szenario. Eine positive



**In Anbetracht der politischen Führungs- und Gestaltungsrolle der Bundesrepublik Deutschland, die auch größter Beitragszahler der EU ist, muss die deutsche Rolle in Europa auch in der militärischen Luftfahrt definiert werden.**

Ausnahme bildet der Airbus A400M, dessen Produktionshochlauf erst begonnen hat und den beteiligten Unternehmen auch längerfristig eine gute Perspektive eröffnet. Oberstes Ziel ist die Einsatzbereitschaft der fliegenden Systeme. Dazu bedarf es auch in Zukunft einer engen Kooperation zwischen Bundeswehr und Industrie. Mit den kooperativen Instandsetzungsmodellen wurden zukunftsweisende Grundlagen geschaffen. Dieses Konzept sollten wir gemeinsam weiterentwickeln und die positiven Erfahrungen, die wir in zivilen Verfahren gewonnen haben, übernehmen. Von hoher Bedeutung hierbei ist die Stärkung der Materialerhaltung.

## Exportrestriktionen

Mit über 60 Prozent Exportanteil und einer hochgradigen internationalen Vernetzung und europäischen Integration ist unsere Branche von der Exportpolitik stark betroffen.

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie ist durch europäische Kooperationsvorhaben auf Exportmöglichkeiten – auch im Rahmen von Zulieferungen – angewiesen; auch ist sie bestrebt, ihren Anteil an weltweiten kommerziellen Umsätzen zu erhöhen. Exportbeschränkungen treffen unsere Industrie daher sowohl als Partner in europäischen Programmen als auch in ihrem bisher erfolgreichen Bemühen, auf dem Weltmarkt im harten Wettbewerb zu bestehen. Dies gilt gleichermaßen für die System- und Ausrüstungsindustrie.

Wir akzeptieren, dass die Politik die Exportrichtlinien vorgibt. Jedoch: In keinem europäischen Land ist der Antagonismus

zwischen Verteidigungsindustrie und Politik größer als in der Bundesrepublik Deutschland. Die gegenwärtige Exportpolitik schränkt nicht nur unsere Exportfähigkeit ein, sondern sie gefährdet unsere Möglichkeiten zu grenzüberschreitend integrierten Programmen, ja sogar zu europäischen Unternehmen.

Exportbeschränkungen gefährden die industrielle Entwicklungs-, Produktions- und Betreuungsfähigkeit am Standort Deutschland. Sie haben somit direkte Auswirkungen auf die Einsatzfähigkeit der Bundeswehr. Die Diskussion über Exportbeschränkungen muss daher auch unter dem sicherheitspolitischen Aspekt geführt werden.

## Militärische Luftfahrtindustrie als Impulsgeber für verschiedene Branchen

Die militärische Luftfahrtindustrie war mit ihren Entwicklungsleistungen immer technologischer Vorreiter. „Spin-Off“ lautet hier das Stichwort, zum Nutzen für die System- und Ausrüstungsindustrie. Ihre Entwicklungen haben auch den großen Erfolg von Airbus mitgeprägt – lassen Sie mich als Beispiele nur die modernen Flugsteuerungssysteme und die leichten Bauweisen und Materialien anführen. Auch die – ursprünglich militärische – UAS-Technologie wird mittelfristig ein breites ziviles Anwendungsspektrum finden.

Auch vor diesem Hintergrund wird die wegweisende Bedeutung der technologischen Pionierleistungen der militärischen Luftfahrtindustrie deutlich, die wichtige Impulse für andere – zivile – Industriezweige setzen und zu deren Erfolg beitragen.

Wichtig erscheint mir in diesem Zusammenhang, dass die Investition in militärische Forschung und Technologie spürbar erhöht und auf den zukünftigen Bedarf gezielt ausgerichtet wird.

## Handlungsfelder für eine Militärische Luftfahrtindustrie

Nur im Dialog mit der Bundesregierung können wir die Zukunft dieses strategischen Industriezweiges langfristig und zum gegenseitigen Nutzen gestalten. Die aufgezeigte Lage für unsere Industriebranche bedingt einen Handlungsbedarf auf politischer Seite mit dem Ziel, gerade auch für unsere Ausrüstungsindustrie Planungssicherheit zu erzielen. Der BDL begrüßt und unterstützt ausdrücklich die im Bericht des BMVg zu Rüstungsangelegenheiten vom März 2015 erwähnte Zielsetzung, noch in diesem Jahr eine Militärische Luftfahrtstrategie für Deutschland zu erarbeiten.

Aus Industriesicht sollten folgende Schwerpunkte gesetzt werden:

- Nationale Interessen in der militärischen Luftfahrt festlegen, zu denen besonders der Erhalt der Gesamtsystemfähigkeit zählt ebenso wie die Erarbeitung eines nationalen Masterplans für aktuelle und zukünftige fliegende Waffensysteme. Strategische Schwerpunkt-Technologiefelder müssen identifiziert werden, die Rolle der deutschen Unternehmen bei europäischen und internationalen Kooperationen muss ausgebaut werden.
- In Anbetracht der politischen Führungs- und Gestaltungsrolle der Bundesrepublik Deutschland, die auch größter Beitragszahler der EU ist, muss die deutsche Rolle in Europa auch in der militärischen Luftfahrt definiert werden. Dies gilt insbesondere für ein europäisches UAV-Programm und für den Bereich Luftverteidigungssysteme.
- Forschung und Technologie maßgeblich stärken und auf Bedarfe ausrichten. Unter Federführung des BMVg sollte ein militärisches Luftfahrttechnologieprogramm erarbeitet werden, das die Entwicklung von Technologien gezielt fördert.
- Künftige Rolle der Luftfahrtindustrie als Partner der Bundeswehr festlegen. Die Weiterentwicklung bestehender Kooperationen in der Materialerhaltung und Systembetreuung fliegender Waffensysteme ist von diesem Punkt ebenso umfasst wie auch die Beschreitung neuer Wege in der logistischen Zusammenarbeit. Zielsetzung ist die Stärkung der Einsatzbereitschaft der Bundeswehr und ihrer fliegenden Waffensysteme. ■