



Volker Thum: Luftfahrtindustrie
ist Jobmotor für Deutschland

INTERVIEW MIT BDLI-HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER VOLKER THUM ZU BERUFS-
AUSSICHTEN UND -ANFORDERUNGEN IN DER LUFT- UND RAUMFAHRT

„Begeisterung ist der richtige Schub für die berufliche Zukunft“

Die Luftfahrtindustrie bleibt auf lange Sicht eine Wachstumsbranche, deren Zuwachsraten zu-
mindest in Mitteleuropa deutlich über denen der Industrie liegen werden. Entsprechend opti-
mistisch fällt auch die Antwort auf die Frage nach den Chancen für Berufseinsteiger aus.

Allerdings ist eine Karriere in der Luft- und Raumfahrtindustrie kein Selbstläufer. Die Flieger-
Revue fragte den Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes der deutschen Luft- und Raum-
fahrtindustrie, Volker Thum, nach seiner Einschätzung der Lage und seinen Tipps für Einsteiger.

Herr Thum, im Gegensatz zur Luftverkehrswirtschaft zeigt die Luftfahrtindustrie in Deutschland und Europa nach wie vor eine Wachstumskurve. Bleibt das so, und was bedeutet das für die Arbeitsplätze in Deutschland?

Seit der Auslieferung des ersten Airbus A300 im Jahr 1972 sind gerade einmal 40 Jahre vergangen. Zu diesem Zeitpunkt

waren 56.500 Menschen in der deutschen Luft- und Raum-
fahrtindustrie beschäftigt, der Umsatz betrug 1,9 Mrd. Euro.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die deutsche
Luft- und Raumfahrtindustrie zu einer hochinnovativen tech-
nologischen Schlüsselbranche der deutschen Wirtschaft
entwickelt, die – in Summe – seit Jahren nachhaltig wächst.
Im Geschäftsjahr 2014 verzeichnete unsere Branche ein

Foto: Airbus



Allzeithoch bei Umsatz und Beschäftigten: 105.700 Arbeitnehmer, von denen mehr als die Hälfte hochqualifizierte Ingenieure und Fachkräfte sind, erwirtschafteten einen Umsatz von 32,1 Mrd. Euro.

Diese Zahlen verdeutlichen, dass die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie von einem überdurchschnittlichen Wachstum gekennzeichnet ist: In dem Zeitraum von vier Jahrzehnten hat sich die Beschäftigtenzahl annähernd verdoppelt, der Umsatz ist um das 16-fache gesteigert worden. Diese Branche hat sich zu einem starken Job- und Wirtschaftsmotor für Deutschland entwickelt.

Die Marktprognosen von Airbus und Boeing gehen von einem jährlichen Wachstum des Weltluftverkehrs von fünf Prozent pro Jahr aus. Weltweiter Mobilitätsbedarf und der Ersatz von älteren Flugzeuggenerationen mit hohem Kerosinverbrauch sind wesentliche Wachstumstreiber. Heute fliegen bereits eine Milliarde Menschen, während sechs Milliarden Menschen noch nie geflogen sind. Dieses Verhältnis wird sich in den kommenden Jahren ändern: Unsere Industrie erwartet für die kommenden zwei Jahrzehnte einen Bedarf an über 30.000 neuen Passagierflugzeugen weltweit.

Sowohl für die zivile als auch für die militärische Luftfahrtindustrie gilt aber: Neue, umfangreiche Entwicklungsprogramme, vergleichbar mit der A380, der A350 oder der A400M, stehen in naher Zukunft nicht an. 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 für laufende Flugzeugprogramme (wie A320neo und A330neo). Wir sprechen hier von „incremental innovation“: von einer

schrittweisen Weiterentwicklung anstelle von einer Neuentwicklung.

Die Raumfahrtindustrie schreibt weitgehend stabile Zahlen, aber im militärischen Bereich sind die Zahlen rückläufig. Ist dort auf absehbare Zeit mit nennenswertem Aufwuchs von Arbeitsplätzen zu rechnen? Etwa wenn konkret entschieden wird, Drohnen für die Bundesluftwaffe bzw. für die NATO zu beschaffen?

Hinter der innovativen Hochtechnologiebranche Raumfahrt liegt ein ausgesprochen erfolgreiches Geschäftsjahr 2014, wohingegen die militärische Luftfahrt erneut von rückläufiger Geschäftsentwicklung und Abbau von hochqualifiziertem Personal geprägt war. Zwei jüngste Entwicklungen haben die jahrelang für dieses Segment vorherrschende Unsicherheit und fehlenden Perspektiven in eine positivere Richtung gelenkt: das Entwicklungsvorhaben einer europäischen Drohne ebenso wie die Entscheidung des Bundesministeriums für Verteidigung (BMVg), auf der Grundlage von MEADS (Medium Extended Air Defence System) das Rüstungsvorhaben TLVS (Taktisches Luftverteidigungssystem) zu beschaffen. Für die damit verbundenen Entwicklungsleistungen stehen ausreichend Fachkräfte und Ingenieure zur Verfügung – und bedenken wir auch, dass die Eurofighter-Montage in wenigen Jahren wohl auslaufen wird.

In diesem Heft werden auch Arbeitsplätze vorgestellt, die sich mit der Entwicklung des Einsatzes von 3D-Druckern im Flugzeugbau beschäftigen. Was ich dabei gelernt habe, ist, dass diese ALM-Fertigung und andere neue Technologien Arbeitsplätze einsparen? Ist das richtig, oder entstehen an

Eine A330 der China Southern Airlines wird im Auslieferungszentrum in Toulouse ausgerüstet. Ein vergleichbares Zentrum soll jetzt in Tianjin entstehen.



Die stolzen Gewinner des bundesweiten „Juri“-Wettbewerbs des BDLI bei Liebherr-Aerospace Lindenberg GmbH im Allgäu. Über eineinhalb Jahre lang hatten sich die Drittklässler der Grundschule Lengfeld aus Sachsen in Projekten, bei Exkursionen und mit Experimenten mit dem Thema Raumfahrt beschäftigt und sich damit den 1. Platz im Wettbewerb gesichert.

anderer Stelle so viele neue, dass sich das mindestens ausgleicht? Hat sich durch diese Technologien auch das Anforderungsprofil insgesamt für Arbeitskräfte Ihrer Branche geändert? Gibt es noch Platz für Handwerker?

Bei inkrementellen Innovationen werden weniger Ingenieure für Entwicklungsaufgaben benötigt werden – die Bedarfe verschieben sich: Der Schwerpunkt des Bedarfs wird in den kommenden Jahren auf der Produktionsseite liegen angesichts des anhaltenden Hochlaufs verschiedener Flugzeug-Programme. Gerade bei Faserverbundwerkstoffen, die Einzug in neue Flugzeugmuster finden, wird der Bedarf an Konstruktions- und Fertigungsspezialisten zunehmen – dies gilt für Ingenieure und vor allem für Facharbeiter. Auch Mitarbeiter mit weiteren zukunftsorientierten Kenntnissen beispielsweise für drahtlose Kommunikation und 3D-Printing werden eingestellt werden.

Gibt es auch Möglichkeiten für Quereinsteiger?

Die Möglichkeiten des Quereinstiegs und des Wechsels zwischen einzelnen Industrie-Branchen, aber auch zwischen Wissenschaft und Industrie, sind ausgeprägt und vielfältig. Gerade zwischen der Luft- und Raumfahrt und der Automobilbranche besteht ein reger Austausch. Lassen Sie mich zwei Beispiele anführen: Die Faserverbundwerkstoffe, die seit Jahrzehnten in der Luftfahrt Anwendung finden, halten verstärkt Einzug in die Entwicklung von Elektro-Fahrzeugen. Denn: Gewicht, eine entscheidende Größe in der Luftfahrt, ist für diese neue elektrische Auto-Generation ebenfalls ein zentrales Kriterium. Umgekehrt kann die Luftfahrtindustrie von der Steuerung von komplizierten Lieferketten lernen. Dies sind zwei Bereiche gegenseitiger Synergien, bei denen

ein Austausch von Spezialisten zielführend und daher längst gängige Praxis ist.

Auch zwischen Wissenschaft, Forschung und Industrie stellen wir seit Jahren intensiven personellen Austausch fest. Ich denke dabei an die vielen ehemaligen Soldaten, die jetzt in unserer Branche tätig sind. Sie haben bei der Bundeswehr eine hervorragende Ausbildung zum Facharbeiter oder zum Akademiker absolviert. Ein gutes Beispiel für einen Quereinsteiger ist unser früherer BDLI Präsident und jetziger CEO der Airbus Group: Dr. Thomas Enders ist Major der Reserve und promovierter Politikwissenschaftler – und somit nicht der „klassische“ Luft- und Raumfahrt-Ingenieur!

Das duale Studium hat inzwischen einen hohen Stellenwert in der Branche. Sollten sich Interessenten mit Abitur eher dafür als für ein klassisches Universitätsstudium entscheiden?

Das duale Studium bietet meines Erachtens hoch attraktive Chancen für einsatz- und leistungsbereite junge Leute in unserer Wachstumsbranche Luft- und Raumfahrt:

Ihnen wird eine akademische Ausbildung auf sehr hohem Niveau geboten in Verbindung mit der Möglichkeit, praktisch „on the job“ berufliche Erfahrungen zu sammeln. Für die Arbeitgeber besteht ein wesentlicher Vorteil darin, dass sie ihren Nachwuchs sehr gezielt und bedarfsgerecht ausbilden können und der Einstieg in das Berufsleben schon während des Studiums erfolgt. Es liegt eine klassische „win-win“-Situation vor. Das duale Studium ist ein Erfolgsmodell der Ausbildung geworden, das Vorbildcharakter in anderen Ländern genießt und um das uns viele Unternehmen auf der ganzen Welt beneiden.



Würden Sie in die Klagen der Wirtschaft über Mangel an Fachkräften einstimmen?

Nicht generell. Wir stellen aber immer wieder fest, dass Profile für Elektrik und Mechanik teilweise nicht ausreichend auf dem deutschen Markt zur Verfügung stehen, unsere Mitgliedsunternehmen aber solche Profile aus anderen Ländern rekrutieren können. Hier besteht sicherlich Handlungsbedarf.

Was sind die wichtigsten Voraussetzungen, um einen Job in der Luft- und Raumfahrtindustrie zu bekommen? Gibt es besondere Soft Skills und Zusatzqualifikationen, auf die in Ihrer Branche Wert gelegt wird?

Elementare Voraussetzung, um mit Schub in die berufliche Zukunft zu starten, ist eine Begeisterung für Produkte und Technologien der Luft- und Raumfahrtindustrie in Verbindung mit einer erfolgreich abgeschlossenen Berufsausbildung bzw. einem erfolgreich absolvierten Studium.

Nach wie vor sind in unserer Branche natürlich die technischen Fähigkeiten sehr wichtig. Hierbei gewinnen vor allem multidisziplinäre technische Kompetenzen zunehmend an Bedeutung, um Mitarbeiter vielfältig einsetzen zu können. Aber auch Managementfähigkeiten sind ein immer wichtigerer Bestandteil der benötigten Kompetenzen.

Unsere Industrie zählt zu den internationalsten überhaupt. Flugzeuge baut man im Team, und zwar grenzüberschreitend! Airbus-Endmontagelinien liegen in Deutschland, Frankreich und China und in naher Zukunft auch in den Vereinigten Staaten. Auch die Zulieferindustrie baut verstärkt Standorte im Ausland auf. Der überwiegende Teil aller Programme der Luft- und Raumfahrt wird in internationalen Kooperationen abgewickelt. Persönliche Flexibilität im Hin-

blick auf Aufgaben und Arbeitsort sind in diesem Zusammenhang besonders gefragt.

Komplexe multinationale Programme erfordern die Beherrschung verschiedener Sprachen ebenso wie interkulturelle Kompetenz. Auslandspraktika und -semester zeugen von Mobilität! International ausgerichtete Denkweise in Verbindung mit dem Interesse, als Teamplayer mit Kollegen verschiedenster Nationalitäten und Kulturen auch im Ausland zu arbeiten – das sind wichtige und auch karrierefördernde Voraussetzungen, um die vielen Möglichkeiten der Branche zu nutzen.

Wächst der Frauenanteil in der männerdominierten Branche?

In der Branche Luft- und Raumfahrt ist im Vergleich zu anderen Branchen eine verhältnismäßig hohe Anzahl männlicher Beschäftigter tätig. Aber es begeistern sich immer mehr Frauen für diese Branche.

Die Sozialleistungen und das familienfreundliche Arbeitsumfeld unserer Mitgliedsunternehmen sind weitere Add-ons, die neben faszinierenden Produkten ihre Attraktivität als Arbeitgeber erhöhen. Flexibilität durch moderne Arbeitszeitmodelle und Möglichkeiten zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf in Verbindung mit einem vielfältigen Weiterbildungsangebot sind wichtige Aspekte, um auf die individuellen Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingehen zu können.

Bei Airbus in Deutschland ist der Frauenanteil in den vergangenen zehn Jahren von etwa 12 Prozent auf rund 14 Prozent gestiegen. In der Ausbildung hat Airbus zum Beispiel mittlerweile aufgrund von gezielten Frauenförderprogrammen sowie Marketinginitiativen einen weiblichen Anteil der Belegschaft von rund 25 Prozent erreicht.

Hier entsteht die erste A350 XWB für Thai Airways International (THAI).



Halbfertigteile für eine A321neo werden vom Hamburger Airbus-Werk in die neue Fertigungsstätte nach Mobile, Alabama, USA verschifft.

Um langfristig den Anteil von Frauen in Führungspositionen deutlich zu erhöhen, versucht der Konzern bereits, junge Mädchen zum Beispiel mit Kurzpraktika für eine Karriere in der Luftfahrtbranche zu begeistern. Gemischte Teams mit weiblichen und männlichen Mitgliedern profitieren von unterschiedlichen Arbeitsstilen und Sichtweisen, die oft zu besseren Ergebnissen führen und auch die Arbeitsatmosphäre positiv beeinflussen. Auch zielgerichtete Initiativen zur kontinuierlichen Steigerung des Frauenanteils in Führungspositionen finden aktiv Anwendung.

Fazit: Die Förderung einer ausgewogenen Geschlechterverteilung auf allen Ebenen unserer Mitgliedsunternehmen ist von großer Bedeutung, da sie auch Ausdruck der Überzeugung ist, dass „Unterschiede eben den Unterschied machen“!

Europäische Unternehmen verlagern zunehmend Produktionsstätten auf andere Kontinente; Airbus zum Beispiel nach China und in die USA. Hat ein Bewerber in Deutschland Chancen auf eine Beschäftigung dort?

Lassen Sie mich diese Frage konkret anhand des von Ihnen angesprochenen Unternehmensbeispiels Airbus beantworten: Mit den Produktionslinien in China und den USA werden keine Produktionsstätten verlagert, sondern Produkti-

onskapazitäten ausgebaut. Airbus hat seine Produktionsrate für die A320-Familie kontinuierlich erhöht und erzielt Rekordbestellungen für diese Produktreihe. Mit den beiden Endmontagelinien außerhalb Europas erschließt sich Airbus Marktanteile in den großen Luftfahrtmärkten USA und China. Das sichert nicht nur die Arbeitsplätze in Europa, sondern schafft zusätzliche Arbeitsplätze in China und den USA. In China wie auch in den USA werden vornehmlich lokale Arbeitskräfte beschäftigt, natürlich haben im Zuge eines Wissenstransfers wie auch Harmonisierung Mitarbeiter aus Deutschland (wie auch aus Frankreich, UK und Spanien) die Möglichkeit, in China / USA zu arbeiten. Derzeit arbeiten etliche Mitarbeiter aus Europa sowohl in China als auch den USA.

Ein zentraler Erfolgsfaktor im harten globalen Wettbewerb – und dies gilt gleichermaßen für die Systemhersteller und für die Zulieferindustrie – liegt in der Gewinnung und Bindung talentierter Mitarbeiter aus aller Welt – an Standorten in aller Welt.

Zum Schluss noch eine politische Frage: Was müsste die Politik tun, um die Wachstumschancen ihrer Branche und damit auch die Chancen für Einsteiger zu verbessern?

Die Politik muss die naturwissenschaftliche Schulausbildung verstärkt in den Fokus ihrer bildungspolitischen Aktivitäten



Volker Thum: Naturwissenschaftliche Bildung verstärken

rücken. Wachstum in unserer Industrie basiert auf Technologieführerschaft, und um diese zu erlangen bzw. auszubauen ist eine Forschungslandschaft erforderlich, deren Voraussetzungen bereits in der Schule geschaffen werden.

Diese Forderung stelle ich auch in Hinblick auf unsere militärische Luftfahrtindustrie, in der die Dichte an hochqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern besonders ausgeprägt ist: Zahlreiche militärische Technologieentwicklungen mit ihren Forschungs- und Entwicklungsergebnissen hatten in der Vergangenheit prägende Auswirkungen auf viele zivile Industriezweige. Ich erwähne nur das Stichwort „fly-by-wire“. Diese Vorreiterrolle nimmt die wehrtechnische Industrie auch heute wahr, denken wir an zukunftsweisende Technologien und Produkte wie unbemannt fliegende Systeme (unmanned Aircraft Systems/UAS). Das Stichwort hier lautet: „spin-off“.

Dem Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie ist Nachwuchsförderung ein Kernanliegen. Mit unserer Grundschul-Nachwuchsinitiative „juri“ möchten wir Grundschulern technische und naturwissenschaftliche Aspekte der Luft- und Raumfahrt näher zu bringen.

Kinder und Jugendliche sollen aktiv die Faszination unserer Industrie erfahren: Seit dem Schuljahr 2011/12 – also in diesem Jahr bereits zum fünften Mal – werden jährlich alle 16.000 Grundschulen in Deutschland angeschrieben mit

dem Angebot, ein Projekt zum Thema der Luft- und Raumfahrt mit Schülern der dritten und vierten Klassen durchzuführen. Wie fliegt ein Flugzeug, wie baue ich eine Rakete, wie setzt sich ein Triebwerk zusammen? Die Anleitungen dazu und zu weiteren faszinierenden Experimenten werden den Schülern prägnant und gut nachvollziehbar erläutert. Begleitendes Hintergrundmaterial wird den Lehrern zur Verfügung gestellt. Die Nachfrage ist da, „juri“ hat sich zu einem Erfolgsprojekt entwickelt. Dieses Projekt wird übrigens auch von politischer Seite von Anfang an stark unterstützt: Der Jury gehören u.a. an die Koordinatorin der Bundesregierung für die deutsche Luft- und Raumfahrt, Parl. Staatssekretärin Brigitte Zypries, die Staatssekretärin im Bundesministerium für Bildung und Forschung, Cornelia Quennet-Thielen ebenso wie Klaus-Peter Willsch: Mitglied des Deutschen Bundestages als Vorsitzender der Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt des Deutschen Bundestages.

Warnen möchte ich vor einem „Akademisierungshype“, der im vergangenen Jahr erstmals dazu geführt hat, dass über 50 Prozent der jungen Leute nach Beendigung der Schule ein Studium begonnen haben! Technikinteressierte junge Menschen sollten sehr genau überlegen, ob sie wirklich studieren wollen oder ob sie sich nicht für eine gute gewerblich-technische Ausbildung als Start in eine erfolgreiche und vielseitige berufliche Zukunft entscheiden. ☺