

# Stopover - Ausblick für die Luftfahrt im ersten Jahr nach dem Corona-Schock









Begrüßung 10.00 Uhr
Peter Schwarz CEO bavAIRia
Keynote 10.15 Uhr

### Auswirkungen von Covid-19 auf die deutsche Luft- und Raumfahrtzulieferindustrie - Status quo und Strategien zur Krisenüberwindung

Michael Santo h&z Managing Partner
Podiumsdiskussion 10.45 - 11.45 Uhr

### Stopover - Ausblick für die Luftfahrt im ersten Jahr nach dem Corona-Schock

Prof. Dr. Rolf-Jürgen Ahlers CEO ProxiVision und Vorstandsvorsitzender LR BW
Roland Hengartner CEO Aerolite und Präsident SAC
Robert Machtlinger CEO FACC und Präsident AAI
Rolf Philipp CEO, Philipp Aircraft und Mittelstandsbeauftragter BDLI
Michael Santo h&z Managing Partner
Andreas Wetjen Vice President bei Systems Procurement, Airbus
Moderation: Peter Schwarz, CEO bavAIRia
Resümee und Ausblick 11.45 - 12.00 Uhr
Peter Schwarz CEO bavAIRia

### Digitaler BAM-Auftakt am 16. März 2021

**Am 16. März fand der digitale Bodensee-Aerospace-Meeting-Auftakt 2021 statt. Nach der Corona-bedingten Verschiebung im März 2020 erörterten über 150 Teilnehmende in eine virtuelle Key-Note mit anschließender Podiumsdiskussion unter dem Motto „Stopover – Ausblick für die Luftfahrt im ersten Jahr nach dem Corona-Schock“ die aktuelle Lage der Luftfahrtindustrie. Das nächste physische BAM Meeting ist für den 22. September 2021 in Augsburg geplant, sofern die coronabedingten Regularien dies erlauben. Eine Entscheidung über die Durchführung soll bis Mitte Juli getroffen werden und ist auf unserer Webseite nachzulesen.**

Nach der Begrüßung von Peter Schwarz, Geschäftsführer des bayrischen Luftfahrtclusters bavAIRia, stellte Michael Santo, Managing Partner der h&z Unternehmensberatung, genau ein Jahr nach dem ersten Lockdown in Deutschland die Ergebnisse der aktuellen BDLI-Studie „Covid-19 und die Folgen für die deutsche Luft und Raumfahrtzulieferindustrie“ vor. Insbesondere ging er auf die jetzigen Herausforderungen ein. Unternehmen litten derzeit an Liquiditätsengpässen, die vor allem durch den Wegfall von Umsatz hervorgerufen werden. Weiter werde die Lage durch Überkapazitäten als Folge der unterdurchschnittlichen Fertigungsraten intensiviert. Gerade jetzt, wo die Fertigungsraten der Flugzeughersteller wieder langsam ansteigen, in der sogenannten Ramp-Up-Phase, benötigen die Luftfahrtzulieferer jedoch Ressourcen, um eine Vorfinanzierung von Material leisten zu können.

Um durch die Krise zu kommen haben die Unternehmen, laut den Studienergebnissen, vor allem eine Reduktion der Overheadkosten durch Umstrukturierungen vorgenommen. Darüber hinaus wurden Prozesskosten und Produktionskosten gesenkt. Neben der Inanspruchnahme von Kurzarbeit wurden strategische Maßnahmen zur Geschäftszweckerweiterung und Diversifizierung umgesetzt. Die Schlüsselerfahrungen in der Krise war, dass die Luftfahrtzulieferer bis zu 85 Prozent von Airbus abhängig waren. Deshalb versuchen nun die Unternehmen insbesondere neue Kunden aus anderen Branchen zu gewinnen.

Die weitere Paneldiskussion zeigte jedoch auf, dass dies auch ein Umdenken in den Prozessen und Kosten mit sich bringt. Wenn der Bereich Automotive angestrebt würde, bedeute dies für die Luftfahrt eine hohe Prozessreife zu erlangen, da hier ein absoluter Preisdruck besteht. Vielmehr werden in anderen Branchen Technologien, wie sie in der Luftfahrt gebraucht werde, nicht bezahlt.

Prof. Dr. Rolf-Jürgen Ahlers, CEO ProxiVision und Vorstandsvorsitzender LR BW, zeigte in der Paneldiskussion auf, dass die Technologien aus der Luft- und Raumfahrt in der Krise einen entscheidenden Beitrag zur Bekämpfung der Pandemie geleistet. In Baden-Württemberg mussten zu Anfang der Krise Auftragsrückgänge bis zu 70 Prozent hingenommen werden. Durch den hohen Diversifizierungsgrad der Unternehmen sei es jedoch möglich gewesen Kompensationsmaßnahmen durchzuführen. Traditionell seien die Unternehmen in Baden-Württemberg in der Automobilindustrie und Motorsport, Maschinenbau, Medizintechnik und insbesondere in der Raumfahrt aktiv.

Roland Hengartner, CEO Aerolite und Präsident SAC, verwies auf Investitionen in Technologie für Hybridflugzeuge und berichtete darüber, dass man nun versucht die Lieferketten in Europa abzusichern und in Zukunft resilienter zu arbeiten.

Robert Machtlinger, CEO FACC und Präsident AAI, konstatierte, dass es für die Luftfahrt bis 2025 weiter angespannt bleibt. Er sehe jedoch in Anbetracht der Marktprognosen hinsichtlich eines Rückgangs von Flugverbindungen, dass bis zu 80 Prozent der Menschheit, insbesondere aus Indien und Afrika, noch nie geflogen sind und hier Marktpotentiale bestehen. Darüber hinaus ist die Kommerzialisierung der Raumfahrt ebenfalls eine Chance für die Branche.

Rolf Philipp, CEO Philipp Aircraft und Mittelstandsbeauftragter BDLI, resümierte, dass sich die Zuliefererbranche stark verändern werde. Kunden bevorzugen in Zukunft ein finanzstarkes Unternehmen, sodass sich insbesondere der Druck auf KMU intensiviere Kooperationen einzugehen. Zudem steige die Akquisition von Unternehmen, da der Trend Richtung Insourcing gehe, wobei Nischenprodukte davon unberührt bleiben.

Andreas Wetjen, Vice President bei Airbus Systems Procurement, berichtete, dass in der Krise neben dem stark betroffenen Flugzeugmarkt die Fertigungsraten für Hubschrauber und auch im Bereich Defence and Space stabil bleiben. Um die Lieferketten zu stabilisieren, konzentriert man sich vor allem darauf die Kunden bzw. Airlines liquide zu halten, indem Zahlungen zurückgegeben werden und Auslieferungen verschoben werden. Zudem habe man Abnahmen bei Zulieferern vorgezogen und weiter produziert. Insgesamt seien 600 – 700 Flugzeuge im Fertigwarenlager vorrätig. Darüber hinaus nimmt auch Airbus Umstrukturierungen in der Organisation vor, um kostenoptimal zu agieren.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass zum einen das emissionsfreie Fliegen Potenziale für den Markt liefern wird, wobei die Projekte noch in der Entwicklungsphase stecken. Zudem bringt die Orientierung zum Verteidigungssektor sicherlich Impulse, jedoch entspricht z.B. die jährlichen Fertigungsraten vom Eurofighter nur einem Volumen von 2 ½ Monaten in der zivilen Luftfahrt. Ferner soll man sich nicht ausschließlich auf Single-Aisle-Jets konzentrieren, da so wieder eine erhöhte Abhängigkeit besteht. Vielmehr sind Spezialbranchen interessant und insbesondere der Markt für industrielle Investitionsgüter mit speziellen technologischen Anforderungen. Auch der in Startlöchern stehende Flugtaxi-Markt sei noch kein Garant für Wachstum. Man müsse abwarten, ob die traditionelle Luftfahrtindustrie beim Markthochlauf berücksichtigt wird. Der zivile Luftfahrtmarkt wird weiterhin von den Flugbewegungen abhängig sein und damit im weiteren Sinne vom Infektionsgeschehen. Fortschritte in der Impfstrategie seien deshalb von Nöten. Ferner sei es jetzt geboten sich in den Zielbranchen zu positionieren und die Hausaufgaben der Restrukturierung vorzunehmen und die Initiierung von Kooperationen zu forcieren. Es ist derzeit davon auszugehen, dass sich die Luftfahrt erst wieder ab 2023 erholen wird.

Das Bodensee-Aerospace-Meeting wird durch die fünf Partner, Austrian Aeronautics Industries Group (AAI), bavAIRia e.V., BodenseeAIREa Cluster, dem Forum Luft- und Raumfahrt Baden-Württemberg (LR BW) und dem Swiss Aerospace Cluster (SAC) organisiert.

INDUSTRIEPARTNER



SPONSOREN



VERANSTALTER



PARTNER



Bayerisches Staatsministerium für  
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie

