

27.07.2015

Erschienen in: [07/2015](#) **FLUGREVUE**

Hohe Auftragslage Aerospace-Industrie in Frankreich

Die französische Luft- und Raumfahrtindustrie ist stark wie seit langem nicht mehr. Eine gute Auftragslage sorgt für hohe Beschäftigungs- und Umsatzzahlen. Die Nachwuchsgewinnung bereitet den Verantwortlichen Kopfzerbrechen.

Hohe Auftragslage

Airbus und Boeing haben beide einen wahren Auftragsberg angehäuft, der in den nächsten Jahren erst einmal abgebaut werden muss. Selbst wenn keine neuen Aufträge für Flugzeuge akquiriert werden könnten, reichen die Bestellungen für eine Auslastung der Werke für fünf bis sechs Jahre. Die französische Luft- und Raumfahrtindustrie profitiert von den Erfolgen der beiden Weltmarktführer im Bereich der Verkehrsflugzeuge in besonderem Maße, nicht nur, weil im südwestfranzösischen Toulouse das größte Airbus-Werk beheimatet ist. Auch Dassault Aviation aus Saint-Cloud gehört mit seinen Produkten aus den Bereichen Militärluftfahrt und Business Aviation zu den **Global** Players der Industrie. Nicht zu vergessen sind Konzerne wie Safran oder Arianespace, die ebenfalls einen erheblichen Anteil an der Wertschöpfung der französischen Luft- und Raumfahrtindustrie haben.

Die Luft- und Raumfahrtunternehmen Frankreichs sind in dem Industrieverband GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) organisiert. Dieser Verband ist vergleichbar mit dem deutschen BDLI (Bundesverband der Luft- und Raumfahrtindustrie) und Ausrichter der weltgrößten Luft- und Raumfahrtmesse, der Paris Air Show, die alle zwei Jahre auf dem Flughafen von Le Bourget stattfindet.

Für die französische Regierung ist die Luft- und Raumfahrtindustrie seit langem eine Schlüsselindustrie. Dies wird nicht nur gesagt, sondern drückt sich auch in entsprechenden Förderungen seitens des Staates aus. Allerdings sieht der französische Staat die Zukunft des Sektors nicht mehr allein in nationalen Projekten, sondern ganz explizit eingebettet in europäische und globale Programme und Partnerschaften. Die Luft- und Raumfahrtindustrie ist der Sektor, der in absoluten Zahlen den größten Exportanteil hat und so maßgeblich zur Außenhandelsbilanz Frankreichs beisteuert.

2014 erwirtschafteten die 348 Mitgliedsunternehmen der GIFAS einen Gesamtumsatz von 50,7 Milliarden Euro, das waren sechs Prozent mehr als im Vorjahr. Der Exportanteil lag 2014 bei 33,1 Prozent des Wertes. Im Vergleich dazu: Die Mitgliedsunternehmen des BDLI kamen 2014 auf einen Umsatz von 32,1 Milliarden Euro.

Der Gesamtwert der aufgelaufenen und noch nicht abgearbeiteten Aufträge der französischen Aerospace-Industrie stieg 2014 auf 70,3 Milliarden Euro und damit auf einen Rekordwert. Marwan Lahoud, der Präsident der GIFAS, ist zuversichtlich, dass die Zuliefererkette den erwarteten Produktionshochlauf bewältigen kann. Ab 2017 will Airbus allein 50 Flugzeuge der A320-Familie pro Monat ausliefern. Heute sind es 42.

Produktionshochlauf verursacht Engpässe

Produktionshochlauf verursacht Engpässe

Die Aerospace-Unternehmen in Frankreich sehen sich heute als internationale Player, die nicht nur in den Abnehmerländern einen industriellen Fußabdruck hinterlassen müssen, sondern auch durch Partnerschaften mit anderen [Firmen](#) in neue Programme eingebunden sein wollen. Wurde bis vor einem Jahrzehnt Airbus in der französischen Öffentlichkeit als französisches Unternehmen wahrgenommen, so hat sich dieses Bild hin zu einem multinationalen Konzern gewandelt, und das, obwohl der Hauptsitz des Unternehmens heute in Toulouse ist.

Wenigen ist bewusst, dass beispielsweise das größte Werk des Herstellers Dassault Aviation nicht in Frankreich, sondern im US-Bundesstaat Arkansas liegt. Dort erhalten die in Frankreich gebauten Falcon-Business-Jets ihre Inneneinrichtung sowie ihre Lackierung.

Die Tätigkeits-, Umsatz- und Ergebnisschwerpunkte der Industrie haben sich auch in Frankreich zugunsten der zivilen Produkte verschoben. Beim Auftragseingang kamen 2014 rund 84 Prozent des Auftragswertes aus der Zivilluftfahrt, beim Umsatz waren es in diesem Jahr 77 Prozent des Wertes. Auch wenn die Rafale 2015 einige Exportaufträge erhielt, wird sich an dem Verhältnis zwischen zivilen und militärischen Aufträgen wenig ändern.

Ohne bedeutende technologische Fortschritte wird die Branche es nicht schaffen, ihr Umsatz- und Beschäftigteniveau zu halten, das ist dem Industrieverband und seinen Mitgliedern klar. Deswegen investieren die Unternehmen stark in neue Technologien. Der Verband hat für die Branche auch ehrgeizige Ziele ausgegeben: So soll die energetische Effizienz im Luftverkehr von jetzt bis 2020 pro Jahr um 1,5 Prozent verbessert werden. Ab 2020 sollen die CO₂-Emissionen der Branche trotz höherer Verkehrsleistung nicht weiter steigen. Ab 2050, so die Ziele, soll die Branche trotz Wachstums den CO₂-Ausstoß sogar reduzieren.

Die Mitgliedsunternehmen der GIFAS beschäftigen in Frankreich 180 000 Mitarbeiter, das ist eine Steigerung um 3000 im Vergleich zu 2013. Die im BDLI organisierten deutschen Luft- und Raumfahrtunternehmen beschäftigten 2014 105 700 Mitarbeiter. 10 000 Menschen wurden 2014 von den GIFAS-Firmen neu eingestellt. Rechnet man die 2000 Abgänge ab, bleiben immer noch 8000 neue Stellen. In diesem Jahr, schätzt der Verband, wird der Personalaufwuchs nachlassen. Nicht, weil die Unternehmen keinen Bedarf an neuen Mitarbeitern hätten – immerhin erleben die wichtigen Programme A320, A350, CFM56, Falcon 5X und Falcon 8X etc. derzeit einen Produktionshochlauf –, sondern weil der qualifizierte Nachwuchs nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung steht. „Der Produktionshochlauf bei den Programmen stellt unsere Mitglieder personell vor einige Herausforderungen“, sagte Claude Bresson, GIFAS-Direktor für Soziales und Ausbildung, sehr diplomatisch in einem Gespräch mit der Tageszeitung „Le Monde“.

FLUG REVUE Ausgabe 07/2015