

RUAG Aerostructures

Der Umsatz ist 2019 angetrieben durch das Single-Aisle-Programm von Airbus ein weiteres Mal kräftig gewachsen. Um die unbefriedigende Profitabilität zu verbessern, wurde an den beiden Standorten Oberpfaffenhofen und Eger intensiv an Restrukturierungs- und Stabilisierungsprogrammen gearbeitet.

Geschäftsverlauf

Das Berichtsjahr war für RUAG Aerostructures wesentlich durch die weitere Ratensteigerung im Single-Aisle-Programm von Airbus geprägt. Die resultierende Umsatzsteigerung von 12 % auf CHF 300 Mio. übertraf die Erwartungen. Der EBIT verharrte demgegenüber mit CHF –22 Mio. (CHF –14 Mio.) im negativen Bereich. Hier wirkten die Schwierigkeiten der vergangenen Jahre nach, die unter anderem durch Verzögerungen bei der Verlagerung von Arbeitspaketen von Oberpfaffenhofen nach Eger und gleichzeitig wirksam gewordene Volumenrabatte ausgelöst worden waren. Die Ende 2018 an den Standorten Oberpfaffenhofen und Eger eingeleiteten, tiefgreifenden Restrukturierungs- und Stabilisierungsprogramme begannen Ende Jahr erste Wirkungen zu zeigen. Positiv stimmt auch, dass die Ziele bezüglich Cash Flow und Nettoumlaufvermögen übertroffen wurden.

Der operative Fokus lag in Oberpfaffenhofen 2019 einerseits auf der Herausforderung, die vom Kunden Airbus geforderte, weitere Steigerung der Fertigungsraten für die A320-Familie auf nunmehr klar über 60 Rumpfsektionen im Monat zu bewältigen. Diese liegen damit über dem ursprünglich vereinbarten Volumen, was im Zusammenspiel mit dem weitgehend ausgetrockneten Arbeitsmarkt für Fachkräfte zu Lieferschwierigkeiten führte. Die ursprünglich angestrebte Produktivität konnte dadurch nicht erreicht werden. Folglich wurden Fachkräfte aus ganz Europa rekrutiert.

Andererseits wurde im Berichtsjahr das bereits 2018 initiierte Turn-around-Programm mit Nachdruck vorangetrieben. Es betrifft alle wesentlichen Geschäftsbereiche von der Produktion und dem Produktportfolio über das Standortzusammenspiel und die Lieferkette bis hin zu den Beziehungen zu den Kunden, den Geschäftsprozessen und der Personalpolitik. Alle Aktivitäten und Abläufe werden grundlegend analysiert, um auf dieser Basis die Produktivität und Rentabilität nachhaltig zu steigern. Im Bereich der «Operational Excellence» werden die Prozesse verschlankt und der Produktionsfluss wird optimiert. Im Personalbereich konnte 2019 nach erfolgreichen Verhandlungen mit den Betriebsräten und der Gewerkschaft ein neues Vergütungssystem eingeführt werden. Und dank intensiv geführter Verhandlungen mit dem Kunden Airbus wurde eine Verbesserung bezüglich der Preise und Kostenbeteiligungen sowie ein Tausch von Arbeitspaketen in Richtung eines höheren Automatisierungsgrades erreicht.

Der Standort Emmen ist merklich vom im Februar 2019 angekündigten Auslaufen der Produktion des Grossraumflugzeugs A380 von Airbus betroffen. In der Folge wurde das Projekt «Transition Emmen» eingeleitet, das eine Fokussierung auf Kerntechnologien wie Oberflächenbehandlung, Verbundwerkstoffe, militärische Montagen und Entwicklungstätigkeiten anstrebt. Dazu kommen systematische Optimierungen auf der Kostenseite. Erfolgreich entwickelt hat sich 2019 die neue Oberflächenbehandlungsanlage. Mit einem Umsatz von rund CHF 10 Mio. und einem 20%-Anteil an Drittkunden hat das Profitcenter die ersten Meilensteine erreicht.

Am ungarischen Standort Eger stand im Berichtsjahr die Stabilisierung im Zentrum. Inzwischen wurden alle ursprünglich geplanten Arbeiten nach Eger transferiert und es gelang, die Liefertreue sukzessive zu steigern. Mit der Zertifizierung des Managementsystems nach EN 9100 erreicht der Aerostructures Standort in Ungarn im Oktober 2019 einen weiteren wichtigen Meilenstein auf dem Weg zu einem autarken Standort.

Ausblick

Starkes Wachstum wird sowohl für die weltweiten Märkte für Passagierflugzeuge als auch für Militärflugzeuge erwartet. Mit den in Oberpfaffenhofen und Eger laufenden Restrukturierungsprojekten und dem in Emmen gestarteten Transitionsprojekt will RUAG Aerostructures sicherstellen, dass das Unternehmen von diesem Wachstum künftig nachhaltig profitieren kann.

Oberpfaffenhofen darf mit einem weiter überdurchschnittlich wachsenden Bedarf aufseiten des Hauptkunden Airbus rechnen. Negativ auf den Umsatz wird sich die Einstellung der Produktion des Canadair Regional Jet (CRJ) auswirken. Bombardier hatte das ganze Programm 2019 an den japanischen Konkurrenten Mitsubishi verkauft, der es umgehend eingestellt hat. In Oberpfaffenhofen werden noch bis zum Sommer 2020 Heckrumpfsektionen des CRJ produziert, danach werden nur noch Ersatzteile geliefert werden.

In Emmen soll 2020 die Oberflächenbehandlungsanlage zu einem der Wachstumstreiber werden. Die Anlage läuft im Zweischichtbetrieb und soll längerfristig dreischichtig ausgelastet werden. Potenzial bietet insbesondere das Geschäft als Service Provider für Drittkunden. Positiv werden sich auch der Start der Serienproduktion der Nutzlastaufhängungen für den schwedischen Militärjet Gripen und das Hochfahren der Produktion von Komponenten für den nordamerikanischen Kunden Boeing Defence auswirken.

Für Eger besteht die Herausforderung im Jahr 2020 darin, die Zertifizierung als autark agierender und durch die ungarischen Behörden zugelassener Luftfahrtbetrieb zu erlangen. Er wird damit in Sachen Materialeinkauf, Arbeitspläne und Qualitätskontrollen in Zukunft als eigenständiger Standort autark agieren. Dies ermöglicht einen flexibleren Betrieb und vereinfacht Optimierungen. Negativ wird sich auch hier das Herunterfahren der Produktion für den CRJ auswirken.

Kurzporträt

RUAG Aerostructures ist globaler First-Tier-Lieferant im Flugzeugstrukturbaubereich für zivile und militärische Kunden. Die Leistungsschwerpunkte sind Entwicklung, Herstellung und Endmontage von vollständigen Rumpfsektionen, von Flügel- und Steuerungskomponenten sowie von anspruchsvollen Baugruppen und Bauteilen für zivile und militärische Flugzeuge. Eine Stärke der Division ist die Steuerung komplexer Supply-Chain-Netzwerke. Sie verantwortet unter anderem die vollständigen globalen Lieferketten von Rumpfsektionen für Airbus.

Kunden und Partner

Airbus, Boeing, Bombardier, GE Aviation, Pilatus Aircraft, Saab

Zahlen und Fakten

Nettoumsatz:	CHF 300 Mio.
EBITDA:	CHF (13) Mio.
EBIT:	CHF (22) Mio.
Stellen (FTE):	1506
Basis:	Schweiz, Deutschland, Ungarn

Eine grundlegende Verbesserung der Steuerung von Produktion und Lieferketten sowie des Zusammenspiels zwischen den Standorten wird das neue ERP-System bringen, auf das die Division migriert. Auf der einheitlichen Basis von SAP S/4HANA werden in den nächsten Jahren unter anderem die Auftragschnittstellen für die Kunden vereinfacht sowie die Geschäftsprozesse neu und schlanker gestaltet.

Je länger jedoch die Coronakrise andauert, müssen für 2020 negative Effekte auf das Geschäftsergebnis erwartet werden.