

RUAG Aerostructures

Alle drei Standorte von RUAG Aerostructures sind von der weltweiten Krise in der Luftfahrt betroffen. Es wurden an sämtlichen Standorten Massnahmen ergriffen, um die Aktivitäten an die veränderte Situation anzupassen. Die Zulassung als eigenständiger Herstellungsbetrieb für Eger erhöht die Flexibilität des ganzen Unternehmens.

Geschäftsverlauf

Die Covid-19-Pandemie hat die grösste Krise in der modernen Luftfahrtgeschichte ausgelöst. RUAG Aerostructures ist als Zulieferbetrieb für Flugzeughersteller davon stark betroffen. Der Umsatz sank 2020 um rund 32 % auf CHF 204 Mio. (CHF 300 Mio.). Der EBIT reduzierte sich auf CHF –118 Mio. (CHF –22 Mio.). Bei RUAG Aerostructures sind alle drei Standorte vom Rückgang betroffen. Es wurden Massnahmen ergriffen, um das Geschäft zu stabilisieren und um sich längerfristig an die von Grund auf veränderte Situation anzupassen. Aufgrund der komplett veränderten Marktsituation und weil es Jahre dauern wird, bis der Luftverkehr wieder das Niveau vor der Pandemie erreicht hat, mussten bei RUAG Aerostructures ausserordentliche Wertberichtigungen und Rückstellungen im Umfang von CHF 84 Mio. getätigt werden.

Nach vielen Jahren des Wachstums markierte 2020 für RUAG Aerostructures, wie für die ganze Luftfahrtbranche, einen Wendepunkt. Die Nachfrage nach neuen Flugzeugen ist in allen Bereichen der zivilen Luftfahrt innerhalb kürzester Zeit massiv eingebrochen. Die Auslieferungen der A320-Familie des Hauptkunden Airbus gingen um über 30 % zurück. Auch der Triebwerkshersteller GE Aviation hat zwischen Mai und Juli von RUAG Aerostructures kein einziges Getriebegehäuse abgenommen. Als Sofortreaktion hat das Unternehmen an allen Standorten Kurzarbeit eingeführt. Danach wurden die Kapazitäten durch den Abbau von Leih- und Zeitarbeitenden sowie durch Vertragsanpassungen bei den Arbeitszeiten der Festangestellten schrittweise auf den neuen Bedarf reduziert.

Das Geschäftsmodell des Geschäftsbereichs Aerostructures setzt auf die unterschiedlichen Fähigkeiten der drei Standorte Emmen (CH), Oberpfaffenhofen (DE) und Eger (HU). Am Standort Emmen liegt der Fokus auf den profitablen Geschäftsfeldern der militärischen Montage und den komplexen Technologien. Die Neuausrichtung

am Standort Emmen hatte zur Folge, dass bis 2021 mit einem Rückgang von bis zu 90 Stellen gerechnet wird. Unabhängig von der Covid-19-Krise wurde das beschlossene Transformationsprojekt in Emmen mit Nachdruck umgesetzt. 2020 wurde unter anderem die Logistik ausgelagert und auch die Bearbeitung kleiner Bleche wird in Zukunft von Sublieferanten erledigt. Ein beispielhaftes Projekt am Standort Emmen ist ein Auftrag von Boeing zur Entwicklung eines neuen Querruders für die F/A-18 der Schweizer Luftwaffe. Der Auftrag hat zudem das Potenzial für Folgegeschäfte mit den F/A-18-Flotten anderer Luftwaffen. Erfolgreich weitergeführt wurde 2020 das Projekt zur Entwicklung und zur Industrialisierung von Nutzlastaufhängungen (Pylonen) für den schwedischen Gripen-Jet. Nach Abschluss der Flugtauglichkeitsprüfung konnte die Serienproduktion der insgesamt 500 Teile gestartet werden.

Das Turnaround-Projekt in Oberpfaffenhofen, mit dem Produktivität und Rentabilität nachhaltig gesteigert werden sollen, ist im Berichtsjahr in seine letzte Phase eingetreten. Der erfolgreiche Abschluss des Programms wird allerdings durch die Covid-19-bedingte Unsicherheit der weiteren Umsatzentwicklung überschattet. Erfreuliche Meilensteine erreichte der Geschäftsbereich im Februar mit der Auslieferung der 10 000sten Flugzeugsektion 18/19 (hintere Rumpfparte) für den Airbus A320.

Erfolgreich abgeschlossen wurde im April des Berichtsjahrs die Verlagerung von Arbeitspaketen vom deutschen Standort Oberpfaffenhofen ins ungarische Eger. Zudem erlangte Eger am Jahresende von der ungarischen Luftfahrtbehörde die EASA-21G-Zulassung (European Union Aviation Safety Agency) als eigenständiger Herstellungsbetrieb. RUAG Aerostructures in Ungarn ist erst der zweite Betrieb im ganzen Land, der dieses Zertifikat erhalten hat. Dies wird es RUAG Aerostructures ermöglichen, die Synergien der drei Standorte noch flexibler zu nutzen.

Ausblick

RUAG Aerostructures rechnet nicht mit einer raschen Erholung der Märkte. Es dürfte bis 2025 dauern, bis die Volumina wieder das Niveau von vor der Pandemie erreichen. 2021 muss sogar mit einem weiteren Rückgang gerechnet werden, weil im Gegensatz zu 2020 auch das erste Quartal von der Krise betroffen sein wird.

Der Geschäftsbereich will sich durch die Übernahme der Design- und Engineering-Verantwortung für die produzierten Baugruppen Schritt für Schritt vom heutigen



«Die EASA-Zulassung in Eger ermöglicht es uns, die Synergien der drei Standorte noch besser zu nutzen.»

Dirk Prehn

EVP RUAG Aerostructures

hauptsächlich «Build-to-print»-Lieferanten in Richtung «Design & Build» weiterentwickeln. Die notwendigen strategischen Anpassungen plant das Unternehmen auch in enger Abstimmung mit dem Hauptkunden Airbus vorzunehmen.

Für den Standort Emmen erwartet RUAG Aerostructures von den Offset-Geschäften für das neue Kampfflugzeug der Schweizer Luftwaffe zusätzliche Wachstumsimpulse. Im ersten Halbjahr 2021 werden verschiedene strategische Handlungsoptionen geprüft, um die längerfristige Baisse zu bewältigen und sich für ein zukünftiges Wachstum zu positionieren.

Kurzporträt

RUAG Aerostructures ist globaler First-Tier-Lieferant im Flugzeugstrukturbau 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 des Geschäftsbereichs ist die Steuerung komplexer Supply-Chain-Netzwerke. Sie verantwortet unter anderem die vollständigen globalen Lieferketten von Rumpfsektionen für Airbus.

Basis

Schweiz, Deutschland, Ungarn



Zahlen und Fakten

CHF 204 Mio.

Nettoumsatz

CHF (74) Mio.

EBITDA

CHF (118) Mio.

EBIT

1231

Stellen (FTE)

Kunden und Partner

Airbus, Boeing, GE Aviation, Pilatus Aircraft, Saab