

Marktentwicklung: Luftfahrzeuge und Raumfahrzeuge (CN 88) — 2015–2025

Einleitung

Das Kapitel 88 der Kombinierten Nomenklatur umfasst Luftfahrzeuge, Raumfahrzeuge und deren Teile – von bemannten Flugzeugen und Hubschraubern über Satelliten bis hin zu unbemannten Luftfahrzeugen (Drohnen) sowie zugehörigen Start- und Bremsvorrichtungen, Fallschirmen und Bodenausbildungsgeräten. Der vorliegende Bericht analysiert die Entwicklung des Außenhandels der Europäischen Union mit Nicht-EU-Ländern im Zeitraum 2015 bis 2025 anhand der verfügbaren Jahresdaten. Während der Ausfuhrwert insgesamt nur moderat um 11,5 % auf 75,3 Mrd. EUR zulegte, veränderte sich die Zusammensetzung des Handels tiefgreifend: Die physische Exportmenge schnellte um die Hälfte in die Höhe, während die Einfuhrmenge um ein Fünftel schrumpfte, die Einfuhrpreise jedoch um 84 % anzogen. Gleichzeitig verschoben geopolitische Spannungen und neue industrielle Schwerpunkte die Partnerstruktur und die inner-EU-Spezialisierung. Die folgenden drei Abschnitte arbeiten die wichtigsten Dynamiken heraus.

Strukturwandel im Warenkorb: Drohnenexporte drücken die Durchschnittserlöse, hochwertige Importe verteuern sich

Die Ausfuhrmenge steigt um die Hälfte, getrieben von einem Boom bei unbemannten Luftfahrzeugen (8806)

Zwischen 2015 und 2025 erhöhte sich die von der EU ausgeführte Stückzahl um 50,3 % – von rund 97 600 auf fast 146 700 Einheiten –, während der Ausfuhrwert lediglich von 67,5 Mrd. EUR auf 75,3 Mrd. EUR kletterte (Übersicht EU-Handel CN 88). Verantwortlich für die Mengenexplosion ist fast ausschließlich die Kategorie 8806 (Unbemannte Luftfahrzeuge). Deren Ausfuhren stiegen von lediglich 268 Einheiten im Jahr 2022 auf über 52 900 Einheiten im Jahr 2025, wobei der Wert von 145 Mio. EUR auf 1,42 Mrd. EUR anwuchs (Produktvergleich CN 88). Der Durchschnittspreis einer exportierten Drohne sackte im selben Zeitraum von rund 543 000 EUR auf nur noch knapp 27 000 EUR ab – die EU liefert also zunehmend günstigere, kleinere Systeme.

Einfuhrseitig sinken die Stückzahlen, doch der Durchschnittspreis schießt um 84 % in die Höhe

Spiegelbildlich ging die Einfuhrmenge um 20,9 % zurück (von 104 100 auf 82 300 Einheiten), während der Importwert mit 48,7 % auf 45,1 Mrd. EUR kräftig zulegen (Übersicht EU-Handel CN 88). Der maßgebliche Einfuhrpreis stieg von 291 300 EUR auf 536 600 EUR je Einheit. Die importierten Drohnen (8806) kosteten 2025 im Schnitt rund 399 000 EUR – ein Vielfaches des Exportpreises –, während bemannte Luftfahrzeuge (8802) mit einem Importpreis von 839 900 EUR pro Stück (2015: 530 000 EUR) die größte Wertkomponente bleiben. Anders als bei den Exporten veränderte sich die Mengenstruktur der Importe kaum; die Verteuerung spiegelt somit höhere Stückpreise für hochwertige Flugzeuge und Komponenten wider.

Die resultierende Preisschere belastet die Terms of Trade trotz anhaltendem Handelsüberschuss

Die gegenläufige Preisentwicklung – minus 28,6 % im Export, plus 84,2 % im Import – führte dazu, dass der Handelsbilanzüberschuss der EU in diesem Segment von 37,2 Mrd. EUR auf 30,2 Mrd. EUR schrumpfte (–18,8 %) (Übersicht EU-Handel CN 88). Europa exportiert mehr, aber im Durchschnitt weniger wertvolle Einheiten und importiert teurere Luftfahrttechnik – eine Entwicklung, die durch die Expansion des Drohnengeschäfts maßgeblich verstärkt wird.

Geopolitik und neue Allianzen: Handelspartner im Wandel

Sanktionen lassen den Luftfahrthandel mit Russland kollabieren (Versorgungsschock)

Die EU-Exporte nach Russland brachen als direkte Folge der Sanktionen ab 2023 drastisch ein. Die gelieferte Menge sank von durchschnittlich 1 798 Einheiten in den Jahren 2015-2022 auf praktisch null (3,2 Einheiten 2023, danach 0), während der verbliebene minimale Warenwert auf extrem niedrigem Niveau verharrte (Versorgungs- und Preisschocks). Der Schock beläuft sich auf einen Mengenrückgang von 99,9 %; die letzten noch realisierten Preise für die Kleinstmengen deuten auf Rest- oder Ersatzlieferungen hin.

Militärische und vertrauliche Lieferungen nehmen stark zu

Eine sprunghafte Zunahme verzeichnet die statistische Kategorie „Countries and territories not specified for commercial or military reasons“. Die Einfuhren aus dieser Position wuchsen um 2 741,7 % von 68 Mio. EUR (2015) auf 1,93 Mrd. EUR (2025); die Ausfuhren

legten sogar um 8 860,9 % auf 4,61 Mrd. EUR zu (Top-Handelspartner). Diese Dynamik deutet auf wachsende militärische und geheimhaltungsbedürftige Kooperationen hin, die in den offenen Handelsdaten nicht näher aufgeschlüsselt werden.

Indien wird zum Wachstumsmarkt, Marokko und Tunesien zu nahen Zulieferzentren

Die EU-Ausfuhren nach Indien vervielfachten sich von 1,11 Mrd. EUR (2015) auf 4,70 Mrd. EUR (2025; +323 %), wobei der Wert zeitweise 6,42 Mrd. EUR erreichte. Einfuhrseitig gewannen Marokko (+194,9 % auf 495 Mio. EUR) und Tunesien (+19,0 % auf 235 Mio. EUR) als kostengünstige Lieferanten von Teilen und Komponenten an Bedeutung – ein Beleg für Nearshoring-Tendenzen in der Luftfahrtzulieferkette (Übersicht Handelspartner). Auch die Einfuhren aus China schnellten um 590 % auf 2,58 Mrd. EUR empor, während die Ausfuhren dorthin mit –4,3 % leicht rückläufig waren.

Die USA dominieren weiter, aber die Importkonzentration sinkt spürbar

Die Vereinigten Staaten bleiben der alles überragende Partner: Auf sie entfallen 24,8 Mrd. EUR der Einfuhren (2025, +35,4 % gegenüber 2015) und 13,9 Mrd. EUR der Ausfuhren (–5,2 %). Der Herfindahl-Hirschman-Index (HHI) für die Importe fiel dennoch von 4 249 auf 3 683 (–13,3 %), der HHI für die Exporte von 931 auf 819 (–12,1 %) (Konzentration und Spezialisierung). Die Partnerstruktur wird also breiter, wenngleich die USA ihr Gewicht bei den Importen noch ausbauen konnten. Auffällig ist, dass der Export-Mengen-HHI um 71,1 % stieg – die Explosion der Drohnenausfuhren konzentrierte sich offenbar auf einige wenige Abnehmerstaaten, während wertmäßig weiterhin eine hohe Streuung herrscht.

Regionale Schwergewichte und inner-EU-Spezialisierung

Frankreich und Deutschland bleiben die unangefochtenen Exportführer, während Polen rasant aufholt

Rund 60 % der EU-Ausfuhren stammen 2025 aus Frankreich (31,2 Mrd. EUR, +1,6 %) und Deutschland (21,3 Mrd. EUR, –6,8 %). Italien steigerte seine Exporte um 58,2 % auf 5,0 Mrd. EUR; die spektakulärste Dynamik zeigt jedoch Polen: Von 615 Mio. EUR im Jahr 2015 katapultierten sich die polnischen Ausfuhren auf 2,55 Mrd. EUR (+314,8 %) (EU-Mitgliedstaaten). Diese Entwicklung spricht für eine erfolgreiche Ansiedlung von Luftfahrt-Zulieferern und wachsende lokale Wertschöpfung in Mitteleuropa.

Importströme: Deutschland und die Niederlande als große Drehkreuze, Irland als Flugzeug-Leasing-Zentrum

Importseitig stieg der deutsche Einfuhrwert um 35,8 % auf 10,0 Mrd. EUR und macht Deutschland zum größten Einzel-Importeur. Irland folgt mit 7,7 Mrd. EUR (+63,0 %), was wesentlich auf die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten für Flugzeuge zurückgehen dürfte. Die Niederlande (+51,0 %), Spanien (+50,6 %) und Polen (+337,9 %) verzeichneten ebenfalls starke Zuwächse (EU-Mitgliedstaaten).

Nur eine Handvoll Mitgliedstaaten weist eine positive Spezialisierung auf Luft- und Raumfahrt auf

Der Revealed Symmetric Comparative Advantage (RSCA) für das Jahr 2025 ist lediglich für Frankreich (0,57), Deutschland (0,39), Spanien (0,24) und Malta (0,08) positiv; Kroatien (−0,05) liegt nahe dem Neutralwert (Spezialisierungskarte). Die übrigen Länder – darunter Italien (−0,81) und die Niederlande (−0,77) – zeigen eine deutlich unterdurchschnittliche Exportausrichtung auf diese Warengruppe. Die Produktion und Ausfuhr von Luftfahrzeugen und Raumfahrzeugen bleibt damit stark auf die traditionellen Luftfahrtnationen konzentriert, während die meisten EU-Volkswirtschaften über keine nennenswerte Spezialisierung in diesem Hochtechnologiesegment verfügen.

Fazit

Der EU-Außenhandel mit Luft- und Raumfahrtgerät (CN 88) erlebte zwischen 2015 und 2025 eine tiefgreifende Transformation. Der Boom bei unbemannten Luftfahrzeugen ließ die Ausfuhrmenge drastisch steigen, drückte jedoch die Durchschnittserlöse und veränderte das Preisgefüge. Gleichzeitig verteuerten sich die importierten – überwiegend hochwertigen bemannten – Luftfahrzeuge und Teile spürbar, was den Handelsüberschuss schmälerte. Geopolitische Verwerfungen erzwingen eine Neuordnung der Partnerstruktur: Während der Handel mit Russland faktisch zum Erliegen kam, gewinnen vertrauliche militärische Kanäle und neue Wachstumsmärkte wie Indien an Bedeutung. Nearshoring-Tendenzen zeigen sich in den steigenden Einfuhren aus Marokko und Tunesien. Innerhalb der EU bleiben Frankreich und Deutschland die dominanten Exportnationen, doch Polen und Italien drängen mit hohem Tempo in die vorderen Ränge. Die künftige Entwicklung wird davon abhängen, wie sich das Verhältnis von Drohnen- zu bemannten Plattformen sowie die Fähigkeit, die Importpreissteigerungen durch Innovation und Spezialisierung zu kompensieren, weiterentwickeln.

Maschinell erstellter Bericht: Er beschleunigt die menschliche Analyse, auch auf die Gefahr hin, sie manchmal in die Irre zu führen. Er kann sie niemals vollständig ersetzen.

Wenn Sie Beratung zur europäischen Handelspolitik benötigen oder Vertretung für Ihre Interessen in Brüssel, zögern Sie nicht, mich unter support@tradedashboard.eu zu kontaktieren. Sie finden meinen Lebenslauf unter dieser Adresse.