MARKTERSCHLIESSUNGSPROGRAMM FÜR KMU

Luftfahrtindustrie in Kanada

Handout zur Zielmarktanalyse |Geschäftsanbahnung



AHK

sBs
systems for business solutions

Impressum

Herausgeber
Deutsch-Kanadische Industrie- und Handelskammer (AHK Kanada)
480 University Ave, Suite 1500
Toronto, Ontario M5G 1V2

Telefon: +1 (437) 869 3529
E-Mail: info@germanchamber.ca
https://kanada.ahk.de/de

Text und Redaktion
Marvin Kalla, Project Manager
Hanne Wortmeyer, Project Coordinator

Stand
August 2026

Gestaltung und Produktion
Marvin Kalla, Project Manager
Hanne Wortmeyer, Project Coordinator

Bildnachweis
Unsplash

Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

MITTELSTAND GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-PROGRAMM FÜR KMU

Das Markterschließungsprogramm wird im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie umgesetzt von:

GTAI GERMANY TRADE & INVEST

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für die Geschäftsanbahnung für deutsche Unternehmen im Bereich Luftfahrt in Kanada erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.

Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

Impressum 2

Abkürzungen 4

Umrechnung der Währungen 6

1 Abstract 7

2 Wirtschaftsdaten kompakt 8

Weitere Informationen zur Luftfahrtindustrie in Kanada 14

3 Branchenspezifische Informationen 15

3.1 Luftfahrtindustrie in Kanada – Chancen für deutsche Unternehmen 15

3.2 Marktstruktur und Akteure 16

3.3 Komponenten, technische Entwicklungen und Projekte 20

3.4 Cluster und Standorte 23

3.5 Informationen zur Wettbewerbssituation 26

3.6 SWOT-Analyse der kanadischen Luftfahrtindustrie 28

4 Kontaktadressen 32

5 Quellen 41

Abkürzungen

%	Prozent
AAM	Advanced Air Mobility
AEAC	Aerial Evolution Association of Canada
AIAC	Aerospace Industries Association of Canada
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BVLOS	Beyond Visual Line of Sight
ca.	circa
CAC	Canadian Airports Council
CAD	Canadian Dollar
CAGR	Compound Annual Growth Rate
CARIC	Consortium for Aerospace Research and Innovation in Canada
CASI	Canadian Aeronautics and Space Institute
CCAA	Canadian Council for Aviation & Aerospace
CETA	Comprehensive Economic and Trade Agreement
CO_2	Kohlenstoffdioxid
COPA	Canadian Owners and Pilots Association
CRIAQ	Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale au Québec
CRJ	Canadair Regional Jet
C-SAF	Canadian Council for Sustainable Aviation Fuels
CUSMA	Canada–United States–Mexico Agreement
EU	Europäische Union
EUR	Euro
F&E	Forschung und Entwicklung
GTAI	Germany Trade & Invest
HAC	Helicopter Association of Canada
IGF	Investment and Growth Fund
IRAP	Industrial Research Assistance Program
ISED	Innovation, Science and Economic Development Canada
KI	Künstliche Intelligenz
km	Kilometer
km^2	Quadratkilometer
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
LEAP	Leading Edge Aviation Propulsion
Mio.	Million
Mrd.	Milliarde
MRO	Maintenance, Repair and Overhaul

MW	Megawatt
NRC	National Research Council Canada
NSERC	Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada
OEM	Original Equipment Manufacturer
P&WC	Pratt & Whitney Canada
R&D	Research and Development
RPAS	Remotely Piloted Aircraft System
SAF	Sustainable Aviation Fuel
SAIT	Southern Alberta Institute of Technology
SFOC-RPAS	Special Flight Operations Certificate – Remotely Piloted Aircraft System
SR&ED	Scientific Research and Experimental Development Tax Incentive Program
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
u. a.	unter anderem
UAS	Unmanned Aircraft System
UK	United Kingdom
US	United States
USA	United States of America
USD	US-Dollar
YVR	Vancouver International Airport
YYZ	Toronto Pearson International Airport
z. B.	zum Beispiel
ÉTS	École de technologie supérieure

Umrechnung der Währungen

Die hier angewandten Wechselkurse stellen den jährlichen Durchschnittswert im Jahr 2025 dar.

Der Wechselkurs zwischen dem kanadischen Dollar (CAD) und dem Euro (EUR) beträgt (Bank of Canada, 2025):

1 EUR = 1,5782 CAD

1 CAD = 0,6176 EUR

Der Wechselkurs zwischen dem kanadischen Dollar (CAD) und dem US-Dollar (USD) beträgt (Bank of Canada, 2025):

1 USD = 1,3978 CAD

1 CAD = 0,7203 USD

1 Abstract

Die kanadische Luft- und Raumfahrtindustrie zählt zu den leistungsfähigsten und innovativsten Industriezweigen des Landes und nimmt international eine bedeutende Stellung ein. Kanada gehört zu den weltweit führenden Standorten für die Forschung, Entwicklung, Produktion und Wartung ziviler sowie militärischer Luftfahrttechnologien. Die Branche zeichnet sich durch eine hohe Exportorientierung, eine starke Forschungs- und Entwicklungslandschaft sowie eine enge Einbindung in internationale Wertschöpfungsketten aus. Insbesondere die enge wirtschaftliche Verflechtung mit den USA, der Zugang zum europäischen Markt über das Freihandelsabkommen CETA (Comprehensive Economic and Trade Agreement) sowie die hohe Innovationsfähigkeit kanadischer Unternehmen schaffen attraktive Rahmenbedingungen für internationale Kooperationen.

Die industrielle Wertschöpfung der kanadischen Luftfahrtindustrie konzentriert sich traditionell vor allem auf Québec und Ontario. Québec bildet mit dem Großraum Montréal das bedeutendste Luft- und Raumfahrtcluster des Landes, während Ontario über eine breite industrielle Basis aus Herstellern, Zulieferern und Forschungseinrichtungen verfügt. Daneben gewinnen weitere Standorte an Bedeutung. Insbesondere die Provinz Alberta baut ihre Luftfahrtindustrie durch neue Investitionen in Produktion, Wartung, Reparatur und Überholung (Maintenance, Repair and Overhaul – MRO), Ausbildung und Simulation sowie unbemannte Luftfahrtsysteme gezielt aus. Vor diesem Hintergrund richtet die vorliegende Zielmarktanalyse den regionalen Fokus entsprechend der geplanten Geschäftsanbahnungsreise auf Québec und Alberta. Internationale Unternehmen wie Bombardier, Pratt & Whitney Canada, CAE, Airbus Canada, Bell Textron, Héroux-Devtek oder Magellan Aerospace prägen gemeinsam mit einer Vielzahl hochspezialisierter kleiner und mittlerer Unternehmen das industrielle Ökosystem.

Nach den Herausforderungen der COVID-19-Pandemie befindet sich die kanadische Luft- und Raumfahrtindustrie wieder auf einem Wachstumspfad. Steigende Investitionen in Forschung und Entwicklung, umfangreiche staatliche Förderprogramme sowie die Modernisierung ziviler und militärischer Luftfahrtsysteme treiben die Entwicklung der Branche voran. Gleichzeitig gewinnen Zukunftsthemen wie nachhaltige Luftfahrt, Sustainable Aviation Fuel (SAF), Wasserstofftechnologien, Digitalisierung, Künstliche Intelligenz (KI), Robotik, Advanced Manufacturing sowie autonome und unbemannte Luftfahrtsysteme zunehmend an Bedeutung. Insbesondere der Verteidigungs- und Raumfahrtsektor entwickelt sich dynamisch und eröffnet zusätzliche Marktpotenziale.

Für deutsche Unternehmen ergeben sich aus diesen Trends vielfältige Geschäftsmöglichkeiten entlang der gesamten kanadischen Wertschöpfungskette. Besonders attraktiv sind Kooperationsfelder in den Bereichen digitale Produktion und Automatisierung, Leichtbau und innovative Werkstoffe, additive Fertigung, Sensorik, Avionik, Kabinen- und Systemtechnologien, Wartungs- und Instandhaltungslösungen sowie nachhaltige Antriebstechnologien. Aufgrund der komplementären industriellen Stärken beider Staaten bestehen günstige Voraussetzungen für langfristige Technologiepartnerschaften sowie gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsprojekte.

Strukturelle Standortvorteile wie politische Stabilität, hohe Rechtssicherheit, ein vergleichsweise CO_2-armer Strommix sowie das EU-Kanada-Freihandelsabkommen CETA, das den Marktzugang erleichtert und Zölle weitgehend abbaut, verbessern die Rahmenbedingungen zusätzlich. Insgesamt bietet Kanada deutschen Unternehmen nicht nur attraktive kurzfristige Absatzchancen, sondern auch langfristige Perspektiven für nachhaltige Industriepartnerschaften, lokale Präsenz und technologisch anspruchsvolle Projekte in einem strategisch bedeutenden Zukunftsmarkt.

2 Wirtschaftsdaten kompakt

Die folgenden Kennzahlen und Darstellungen sind der GTAI-Publikation „Wirtschaftsdaten kompakt – Kanada“ entnommen.
Quelle: Germany Trade & Invest (GTAI) (2026), Wirtschaftsdaten kompakt – Kanada, Juni 2026.

Bevölkerung & Ressourcen

Bevölkerung und Demografie

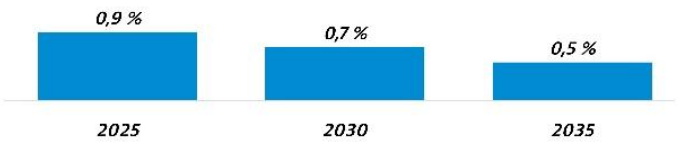
Einwohnerzahl

2025	40,1 Mio.
2030	41,7 Mio.
2035	42,9 Mio.

Fertilitätsrate 2024 | 1,3

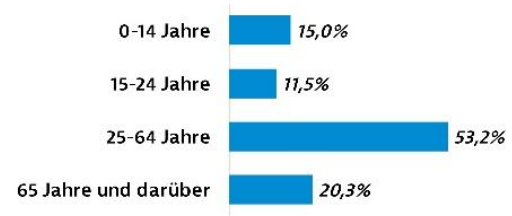
Durchschnittliche Anzahl der Geburten pro Frau

Bevölkerungswachstum



Altersstruktur

2025



Analphabetenquote

Anteil an der Bevölkerung ab 15 Jahren in %

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Fläche und Sprache

Fläche 2026 | 9.984.670 km²

Geschäftssprache(n) Englisch, Französisch

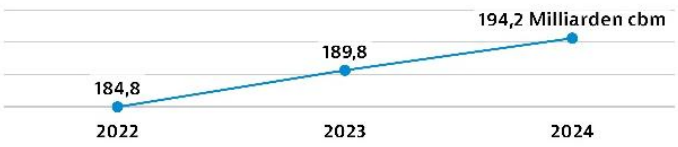
Rohstoffe und Ressourcen

Rohstoffe

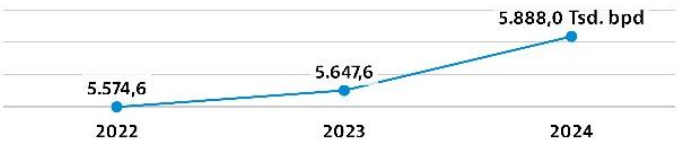
Fossil und mineralisch

Bauxit | Eisenerz | Nickel | Zink | Kupfer | Gold | Blei | Uran | seltene Erden | Molybdän | Pottasche | Diamanten | Silber | Kohle | Erdöl | Erdgas

Gas - Fördermenge



Erdöl - Fördermenge



Gas - Reserven 2023 | 2.464,0 Milliarden cbm

Erdöl - Reserven 2023 | 25.757,0 Megatonnen

Wirtschaftslage

Währung und Wechselkurse

Währung - Bezeichnung
Kanadischer Dollar (kan$)
1 kan$ = 100 Cents

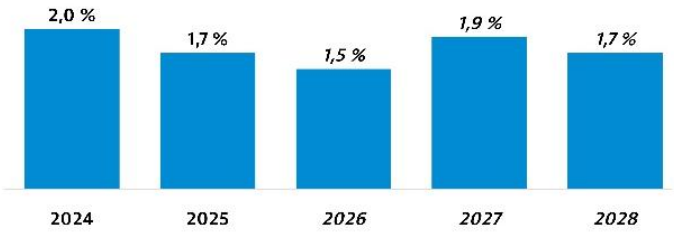
Währung - Kurs
03/2026
1 € = 1,61 kan$
1 US$ = 1,39 kan$

Wechselkurse im Jahresdurchschnitt

	2023	2024	2025
1 € =	1,46 kan$	1,48 kan$	1,58 kan$
1 US$ =	1,35 kan$	1,37 kan$	1,40 kan$

Wirtschaftliche Leistung

Wirtschaftswachstum
Bruttoinlandsprodukt (BIP), Veränderung zum Vorjahreszeitraum, real



BIP
Nominal

	2025	2026	2027
US$ (Mrd.)	2.319,9	2.507,3	2.640,4
kan$ (Mrd.)	3.243,5	3.418,5	3.574,1

BIP/Kopf
Nominal

	2025	2026	2027
US$	55.765	60.305	63.468
kan$	77.965	82.219	85.912

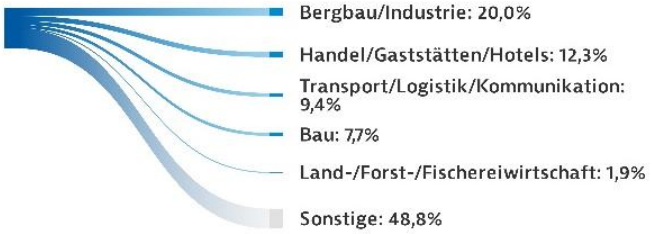
BIP/Kopf in Kaufkraftstandards
Nominal

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

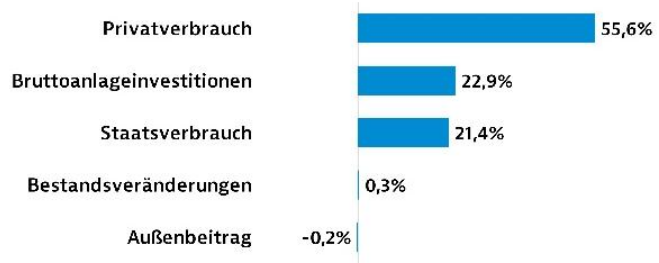
Ausgaben für F&E
% des BIP

2022	1,8 %
2023	1,8 %
2024	1,8 %

BIP-Entstehung
Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %; 2024

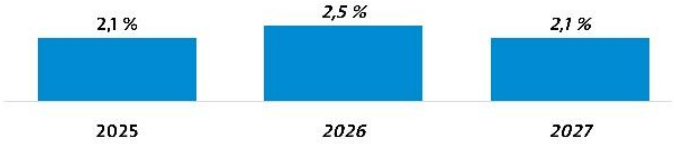


BIP-Verwendung
Anteil an Bruttoinlandsprodukt in %; 2024

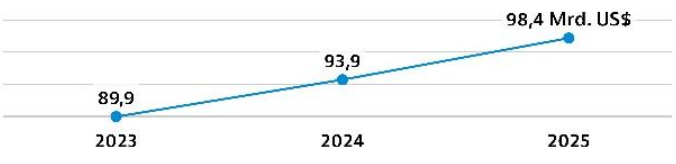


Makroökonomische Stabilität

Inflationsrate



Währungsreserven



Leistungsbilanzsaldo
% des BIP

2025	-0,9 %
2026	-0,2 %
2027	-0,3 %

Arbeitslosenquote

2025	6,9 %
2026	6,5 %
2027	6,3 %

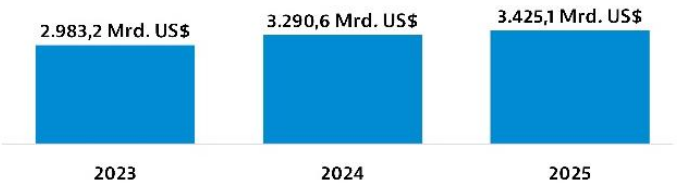
Investitionsquote % des BIP, brutto, öffentlich und privat	2025	23,2 %
	2026	*23,1 %*
	2027	*23,1 %*

Öffentliche Finanzen & Verschuldung

Haushaltssaldo % des BIP	*2025*	*-1,8 %*
	2026	*-2,7 %*
	2027	*-2,5 %*

Staatsverschuldungsquote % des BIP, brutto	*2025*	*113,5 %*
	2026	*110,7 %*
	2027	*109,5 %*

Auslandsverschuldung



Ausländische Direktinvestitionen

FDI - Nettotransaktionen	2022	45.827 Mio. US$
	2023	46.525 Mio. US$
	2024	64.096 Mio. US$

FDI - Bestand	2022	1.558.008 Mio. US$
	2023	1.768.022 Mio. US$
	2024	1.818.788 Mio. US$

FDI - Hauptländer
Anteil in %, Bestand; 2025

USA: 46,1% | Niederlande: 11,4% | Vereinigtes Königreich: 6,8% | Luxemburg: 4,8% | Japan: 2,9% | Schweiz: 2,8% | Hongkong, SVR: 2,5% | Australien: 2,3% | Frankreich: 1,9% | Deutschland: 1,6% | Bermuda: 1,6% | China: 1,5%

FDI - Hauptbranchen
Anteil in %, Bestand; 2025

Beteiligungsgesellschaften: 32,8% | Verarbeitende Industrie: 16,1% | Finanz- und Versicherungswirtschaft: 12,8% | Bergbau/Öl/Gas: 11,4% | Großhandel: 9,3% | Professionelle, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen: 3,4% | Immobilienwirtschaft, Leasing: 2,8% | Einzelhandel: 1,8%

Außenwirtschaft

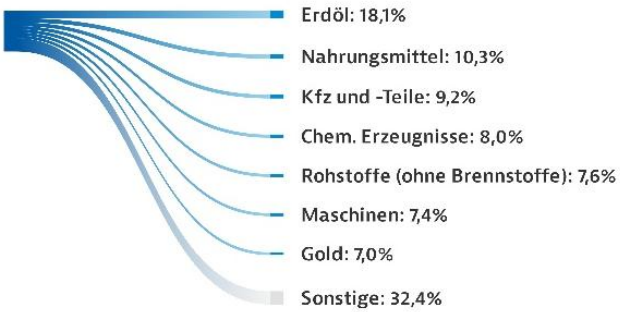
Warenhandel

Warenhandel
Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %, Abweichungen durch Rundungen

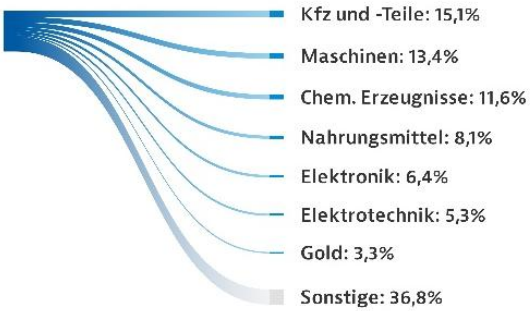
	2023	%	2024	%	2025	%
Exporte (Mrd. US$)	567,3	-5,4	550,0	-3,1	564,0	2,5
Importe (Mrd. US$)	558,5	-2,3	540,9	-3,2	571,1	5,6
Saldo (Mrd. US$)	8,8		9,1		-7,1	

Exportquote Exporte/BIP in %	2023	25,8 %
	2024	24,2 %
	2025	24,3 %

Ausfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenexporten; 2025

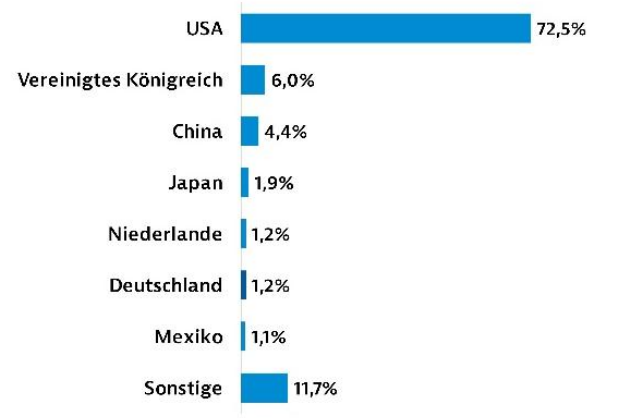


Einfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenimporten; 2025

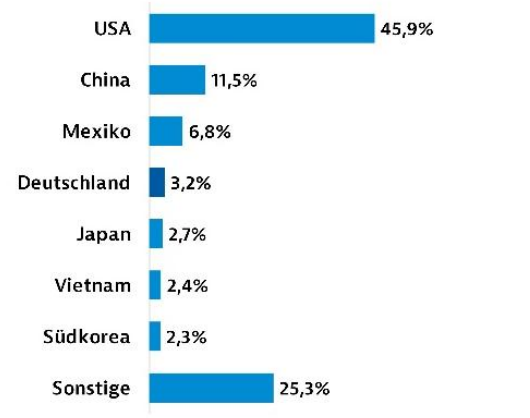


Handelspartner

Hauptabnehmerländer
Anteil an den Warenexporten; 2025



Hauptlieferländer
Anteil an den Warenimporten; 2025



Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel (mit dem Ausland)
Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %, Abweichungen durch Rundungen

	2023	%	2024	%	2025	%
DL-Exporte (Mrd. US$)	162,1	15,2	169,2	4,4	171,9	1,6
DL-Importe (Mrd. US$)	159,1	9,5	168,2	5,7	169,2	0,6
Saldo (Mrd. US$)	3,1		1,0		2,7	

Freihandelsabkommen

Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)	EFTA; USMCA (NAFTA-Nachfolgeabkommen); CPTPP Zu bilateralen Abkommen siehe https://rtais.wto.org/ -> RTAs by country/territory.

Mitgliedschaft in Zollunion	Nein

Beziehungen zur EU & Deutschland

Waren- und Dienstleistungshandel mit der EU

Warenhandel der EU-27 mit dem Land
Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %, Abweichungen durch Rundungen

	2023	%	2024	%	*2025*	*%*
Exporte (Mrd. Euro)	48,7	2,9	48,2	-1,0	*48,7*	*1,0*
Importe (Mrd. Euro)	27,0	-6,8	28,0	3,4	*32,8*	*17,3*
Saldo (Mrd. Euro)	21,7		20,3		*15,9*	

Dienstleistungshandel der EU-27 mit dem Land
Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %, Abweichungen durch Rundungen

	2023	%	2024	%	*2025*	*%*
DL-Exporte (Mrd. Euro)	27,2	3,0	30,5	12,0	*29,4*	*-3,7*
DL-Importe (Mrd. Euro)	21,1	3,4	20,4	-3,4	*19,7*	*-3,4*
Saldo (Mrd. Euro)	6,1		10,1		*9,7*	

Freihandelsabkommen mit der EU
CETA, vorläufige Anwendung seit 21.09.2017

Einseitige EU-Zollpräferenzen
Keine einseitigen Präferenzregelungen

Warenhandel mit Deutschland

Warenhandel Deutschlands mit dem Land
Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %, Abweichungen durch Rundungen

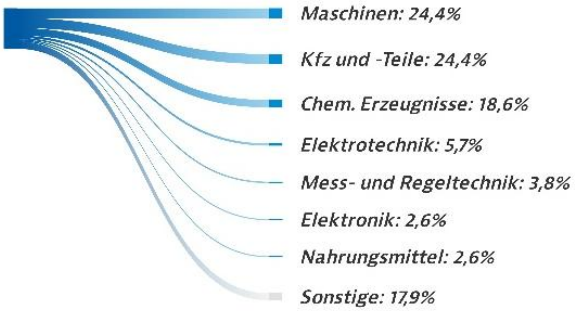
	2023	%	2024	%	*2025*	*%*
Dt. Exporte (Mrd. Euro)	12,7	-0,3	12,9	1,4	*12,5*	*-3,4*
Dt. Importe (Mrd. Euro)	6,9	-13,5	7,1	2,4	*9,1*	*28,3*
Saldo (Mrd. Euro)	5,8		5,8		*3,4*	

Rangstelle bei deutschen Exporten
2025; 1 = beste Bewertung
Rang 25 *von 238*

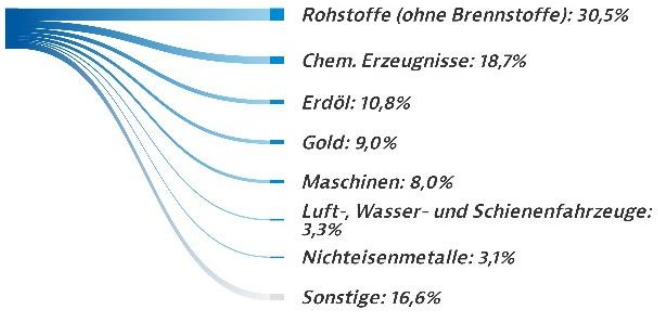
Rangstelle bei deutschen Importen
2025; 1 = beste Bewertung
Rang 31 *von 238*

Deutsche Aus- und Einfuhrgüter

Deutsche Exportgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtexporten; 2025



Deutsche Importgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtimporten; 2025



Bilateraler Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel Deutschlands mit dem Land
Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %, Abweichungen durch Rundungen

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Bilaterale Direktinvestitionen

Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)

2022	24.446 Mio. Euro
2023	24.283 Mio. Euro
2024	24.039 Mio. Euro

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)

2022	921 Mio. Euro
2023	1.074 Mio. Euro
2024	1.311 Mio. Euro

Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)	2023	-83 Mio. Euro
	2024	+662 Mio. Euro
	2025	*+1.836 Mio. Euro*

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)	2023	+1.263 Mio. Euro
	2024	-554 Mio. Euro
	2025	*-1.267 Mio. Euro*

Bilaterale Kooperation

Doppelbesteuerungs-abkommen	Abkommen vom 23.03.2002; in Kraft seit 28.03.2002

Investitionsschutz-abkommen	Kein Abkommen

Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Anlaufstellen

Deutsche Auslandsvertretung	Ottawa, https://canada.diplo.de/ca-de

Auslandsvertretung des Landes in Deutschland	Berlin, https://www.international.gc.ca/country-pays/germany-allemagne/berlin.aspx?lang=eng

Auslandshandelskammer	Toronto, https://kanada.ahk.de

Nachhaltigkeit & Klimaschutz

Emissionen

Treibhausgasemissionen pro Kopf In Tonnen CO2-Äquivalent	2013	22,4 tCO_2e
	2023	21,9 tCO_2e

Treibhausgasemissionen Anteil weltweit in %	2013	1,7 %
	2023	1,7 %

Emissionsintensität pro Mio. US$ BIP In Tonnen CO2-Äquivalent	2013	523,6 tCO_2e
	2023	484,4 tCO_2e

Emissionsstärkste Sektoren Anteil in %; 2023	Elektrizität/Wärme: 28,5% | Transport: 23,5% | Flüchtige Emissionen: 10,7%

Energie und Nachhaltigkeit

Erneuerbare Energien Anteil am Primärenergieangebot in %	2014	17,5 %
	2024	16,1 %

Stromverbrauch In Kilowattstunden pro Kopf	2024	14.084 kWh pro Kopf

Sustainable Development Goals Index 2025; 1 = beste Bewertung	Rang 25 von 167

Geschäftsumfeld

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien 0 = keine Risikobewertung, 7 = höchste Risikoeinstufung	Keine Risikoeinstufung
Corruption Perceptions Index 2025; 1 = beste Bewertung	Rang 16 von 182
Logistics-Performance-Index 2023; 1 = beste Bewertung	Rang 7 von 139
Internetqualität 2025; 1 = beste Bewertung	Rang 36 von 121

Weitere Informationen zur Luftfahrtindustrie in Kanada

GTAI-Informationen zu Kanada	Link
Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick Kanada der GTAI
Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen	Wirtschaftsstandort Kanada
Kanada will im Zukunftsmarkt für Luftfahrttechnik vorn dabei sein	Branche kompakt
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Kanada	Recht kompakt
Kompakter Überblick rund um die Wareneinfuhr in Kanada	Zoll und Einfuhr kompakt
Kanada setzt auf nachhaltige Flugkraftstoffe und hybride Antriebe	Bericht zu neuesten Entwicklungen

3 Branchenspezifische Informationen

3.1 Luftfahrtindustrie in Kanada – Chancen für deutsche Unternehmen

Die kanadische Luftfahrtindustrie befindet sich im Umbruch, worin attraktive Marktchancen für deutsche, exportorientierte Unternehmen des Luftfahrtsektors liegen. Genauer sind es der technologische Wandel, steigende Investitionen und neue regulatorische Rahmenbedingungen, die bestehende Märkte verändern und neue Geschäftsfelder schaffen. Die folgenden Abschnitte beleuchten die daraus entstehenden Marktchancen und zeigen auf, welche Entwicklungen für deutsche Unternehmen besonders relevant sind.

I. Struktur, Größe und Wachstum des Marktes

Kanada verfügt über eine breit aufgestellte Luftfahrtindustrie, die für die vorliegende Zielmarktanalyse in zwei miteinander verbundene Marktbereiche unterteilt wird: zum einen in die industrielle Luftfahrtbasis und zum anderen in den zivilen Luftverkehr. Die industrielle Luftfahrtbasis umfasst die luftfahrtrelevanten Teile der kanadischen Luft- und Raumfahrtindustrie, also insbesondere Flugzeugbau, Triebwerke und Triebwerksteile, Komponenten, Avionik, Hubschrauber, Flugsimulations- und Trainingssysteme sowie Wartung, Reparatur und Überholung (Maintenance, Repair and Overhaul – MRO). In den kanadischen Statistiken wird dieser industrielle Bereich überwiegend unter dem Begriff Aerospace Manufacturing and MRO-Services erfasst (Innovation, Science and Economic Development Canada [ISED] & Aerospace Industries Association of Canada [AIAC], 2025).

Die industrielle Luftfahrtbasis lässt sich wiederum in zwei zentrale Wertschöpfungsbereiche gliedern: das verarbeitende Gewerbe sowie MRO-Dienstleistungen. Nach dem pandemiebedingten Einbruch hat sich die Branche deutlich erholt: Der Gesamtumsatz stieg von 27 Mrd. CAD im Jahr 2021 auf 45,2 Mrd. CAD im Jahr 2024 und lag damit ca. 22 % über dem Niveau von 2019. Bezogen auf den direkten BIP-Beitrag der kanadischen Luft- und Raumfahrtindustrie entfielen 2024 rund 69 % auf das verarbeitende Segment und rund 31 % auf MRO-Dienstleistungen. Im Jahr 2024 erzielte die industrielle Luftfahrtbasis eine direkte Bruttowertschöpfung von 15,6 Mrd. CAD und beschäftigte rund 92.500 Personen direkt; unter Einbeziehung kanadischer Zulieferer belief sich der gesamtwirtschaftliche Beitrag auf 34,2 Mrd. CAD und rund 225.000 Arbeitsplätze. (ISED & AIAC, 2025)

Die Marktprognosen sind optimistisch. Bezüglich des Marktvolumens wird ein Anstieg von 32,8 Milliarden US-Dollar im Jahr 2023 auf 53,9 Milliarden US-Dollar im Jahr 2031 prognostiziert, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 6,36 % entspricht (Verified Market Research, 2025).

Demgegenüber bildet der zivile Luftverkehr einen zentralen Nachfragemarkt für die kanadische Luftfahrtindustrie. Im Jahr 2024 erzielten kanadische Fluggesellschaften einen Betriebsumsatz von 37,8 Mrd. CAD und beschäftigten rund 79.100 Personen; zugleich beförderten sie 92,7 Mio. Passagiere und erreichten damit wieder 98,4 % des Passagieraufkommens von 2019 (Statistics Canada, 2026).

II. Exportorientierung und globale Lieferketten

Die starke internationale Einbindung und Wettbewerbsposition der kanadischen Luftfahrtindustrie zeigt sich sowohl in ihrer Exportstruktur als auch in ihrer Stellung in zentralen Marktsegmenten. Im Jahr 2024 entfielen 49 % der Exporte des verarbeitenden Luftfahrtgewerbes auf Erzeugnisse der Zulieferkette, darunter insbesondere Triebwerke und Triebwerksteile (65 %), sonstige Teile und Komponenten (24 %) sowie Fahrwerksysteme und -komponenten (11 %). Die übrigen 51 % entfielen auf Endprodukte, insbesondere Flugzeuge (41 %), Flugsimulatoren (6 %) und Hubschrauber (4 %). Die internationale Wettbewerbsstärke zeigt sich insbesondere in diesen spezialisierten Segmenten: 2024 belegte Kanada weltweit Rang 1 bei zivilen Flugsimulatoren, Rang 3 bei zivilen Triebwerken und Rang 4 bei zivilen Flugzeugen (ISED & AIAC, 2025).

III. Geschäftschancen für deutsche Unternehmen

Vier zentrale Wachstumsdynamiken eröffnen deutschen Unternehmen besondere Anknüpfungspunkte im kanadischen Luftfahrtsektor. Erstens wächst der MRO-Markt. Die Umsätze stiegen zwischen 2019 und 2024 um rund 33 % von 4,2 auf 5,6 Mrd. CAD, während die Beschäftigung von 32.700 auf 34.800 Personen zunahm (ISED & AIAC, 2025). Zusätzliche Nachfrage entsteht durch Investitionen in neue Wartungskapazitäten, wie die Ansiedlung von Lufthansa Technik in Calgary zeigt (Aero International, 2025). Chancen bestehen insbesondere für Anbieter von Triebwerkswartung, Prüf- und Diagnosetechnik sowie digitalen und automatisierten Wartungslösungen (GTAI, 2025).

Zweitens erzeugt die Dekarbonisierung der Luftfahrt zusätzlichen Technologie- und Investitionsbedarf. Staatlich geförderte Vorhaben zur Entwicklung nachhaltiger Flugzeugtechnologien und Initiativen wie H2CanFly schaffen Anknüpfungspunkte für deutsche Anbieter, insbesondere bei Leichtbau und Verbundwerkstoffen, emissionsarmen Antriebssystemen sowie Wasserstofftechnologien (GTAI, 2025; AIAC, 2025).

Drittens entstehen durch Advanced Air Mobility (AAM) und unbemannte Luftfahrtsysteme neue Marktsegmente. Kanada entwickelt gemeinsam mit internationalen Partnern einen Zertifizierungsrahmen für AAM und hat 2025 seinen regulatorischen Rahmen für Drohnenoperationen erweitert, unter anderem für bestimmte Anwendungen außerhalb der direkten Sichtverbindung (Beyond Visual Line of Sight – BVLOS) sowie für Drohnen zwischen 25 und 150 kg (Transport Canada, 2026). Diese regulatorische Öffnung schafft zusätzliche Marktpotenziale für Anbieter von Drohnentechnik, Batterie- und Elektromotorensystemen sowie Sensorik, Automatisierung und Software für autonome Anwendungen.

Viertens schafft die hohe Forschungs- und Entwicklungsintensität der kanadischen Luftfahrtindustrie Potenzial für Innovationspartnerschaften. Im Jahr 2024 investierte die Branche mehr als 1,2 Mrd. CAD in Forschung und Entwicklung (F&E) und wies mit 10,7 % eine 2,8-mal höhere Forschungsintensität als das kanadische verarbeitende Gewerbe insgesamt (3,8 %) auf (ISED & AIAC, 2025). Daraus ergeben sich für deutsche Technologieunternehmen und Forschungseinrichtungen Kooperationsmöglichkeiten insbesondere in technologisch anspruchsvollen Bereichen wie der additiven Fertigung, digitalen Zwillingen und prädiktiver Wartung, Smart Manufacturing sowie Leichtbau und Verbundmaterialien.

3.2 Marktstruktur und Akteure

Die kanadische Luftfahrtindustrie ist durch das Zusammenspiel großer Original Equipment Manufacturers (OEMs), international integrierter System- und Tier-1-Zulieferer sowie zahlreicher spezialisierter kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) geprägt. Ergänzt wird diese industrielle Struktur durch Anbieter von Simulation und Training sowie MRO-Dienstleistungen. Auch kanadische Fluggesellschaften nehmen als industrielle Nachfrager eine wichtige Rolle ein, da ihre Flotten- und Wartungsentscheidungen Nachfrage entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette erzeugen. (ISED & AIAC, 2025) Die folgenden Abschnitte stellen die zentralen Akteure und ihre jeweilige Position innerhalb dieses Ökosystems vor.

I. Hersteller und Systemanbieter

Die kanadische Flugzeug- und Systemherstellung wird von einheimischen OEMs wie Bombardier und De Havilland Canada sowie internationalen Konzernen wie Airbus und Bell Textron geprägt. Bombardier mit Hauptsitz in Montréal konzentriert sich auf Businessjets der Challenger- und Global-Familien. Zuletzt hat das Unternehmen seine Produktionskapazitäten deutlich erweitert. Nach der Eröffnung einer 670 Mio. CAD teuren Montagehalle am Flughafen Toronto Pearson im Jahr 2024 investiert das Unternehmen weitere 100 Mio. CAD in einen neuen Standort in Dorval bei Montréal, der bis Ende 2027 den Betrieb aufnehmen soll (CBC News, 2024; Bombardier, 2026).

Airbus hat Mirabel zum Hauptsitz seines A220-Programms gemacht und die Region damit zu einem bedeutenden Produktionsstandort außerhalb Europas entwickelt. An zehn kanadischen Standorten beschäftigt Airbus mehr als 4.500 Mitarbeitende, einen großen Teil davon im Umfeld des A220-Programms und bei Airbus Atlantic Canada in Mirabel. (Airbus, 2026)

Auch De Havilland Canada baut seine Produktionskapazitäten erheblich aus. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Calgary verfügt über ein auf Regional- und Spezialflugzeuge ausgerichtetes Produktportfolio, zu dem unter anderem die DHC-6 Twin Otter, die Dash 8-400 und das Löschflugzeug DHC-515 Firefighter zählen. In Wheatland County östlich von Calgary entsteht mit „De Havilland Field" bis 2033 schrittweise ein neuer Produktionsstandort auf rund 607 Hektar, an dem perspektivisch etwa 1.500 Arbeitsplätze in der Fertigung entstehen sollen (Skies Mag, 2026; Air Data News, 2026).

Ein weiteres wichtiges Segment bildet die Hubschrauberproduktion: Bell Textron Canada entwickelt und fertigt in Québec zivile und militärische Hubschrauber und ergänzt damit die kanadische OEM-Landschaft um einen international ausgerichteten Hersteller.

Die Herstellerstruktur ist klar auf Businessjets, Regional- und Spezialflugzeuge, Hubschrauber sowie das A220-Programm spezialisiert. Sie verbindet heimische Unternehmen eng mit international integrierten Konzernen und erzeugt eine entsprechend hohe Nachfrage nach Triebwerken, Systemen und Komponenten aus der Zulieferindustrie.

II. Triebwerke, Komponenten und Zulieferindustrie

Neben großen Herstellern besitzt Kanada eine international wettbewerbsfähige Luftfahrt-Zulieferbasis, unter anderem in den Bereichen Triebwerke, Fahrwerke, Aerostrukturen und Avionik. Während sich ein wesentlicher Teil der klassischen Luftfahrtfertigung in Québec und Ontario konzentriert, verfügt auch Westkanada über spezialisierte Zuliefer- und Technologieunternehmen; für den Zielmarkt Alberta bestehen insbesondere Schnittstellen zu MRO, Triebwerkstechnik sowie spezialisierten Luftfahrt- und Verteidigungstechnologien. Im Jahr 2024 entfielen 49 % der kanadischen Aerospace-Manufacturing-Exporte auf diese Lieferkette – allen voran Triebwerke und -teile (65 %), gefolgt von sonstigen Komponenten (24 %) sowie Fahrwerken (11 %) (ISED & AIAC, 2025). Damit ist die Branche fest in globale Lieferketten eingebunden.

Zentraler Akteur im kanadischen Triebwerkssegment ist Pratt & Whitney Canada (P&WC), eine Tochtergesellschaft von RTX mit Hauptsitz in Longueuil (Québec). Das Unternehmen fertigt Triebwerke für Regional- und Geschäftsflugzeuge, die allgemeine Luftfahrt sowie Hubschrauber. Am Standort Longueuil arbeiten rund 4.500 Beschäftigte an der Produktion der P&WC-Triebwerksfamilien; im Juli 2026 kündigte das Unternehmen eine Investition von 275 Mio. CAD zur Modernisierung des Standorts an (RTX/Pratt & Whitney Canada, 2026). Die Bedeutung des Triebwerkssegments spiegelt sich auch in Kanadas internationaler Marktposition wider: 2024 belegte das Land bei zivilen Flugzeugtriebwerken weltweit Rang drei (ISED & AIAC, 2025).

Neben P&WC ist Rolls-Royce Canada ein weiterer bedeutender Akteur im kanadischen Triebwerksökosystem. Der größte kanadische Standort des britischen Konzerns befindet sich in Montréal und beschäftigt mehr als 600 Personen, unter anderem in den Bereichen Engineering und Fertigung. Zugleich fungiert der Standort als Business Aviation Centre of Excellence für die Wartung, Reparatur und Überholung von Triebwerken und übernimmt unter anderem Entwicklungstests neuer Triebwerksgenerationen sowie die Reparatur wesentlicher Komponenten (Rolls-Royce, 2026). Mit Pratt & Whitney Canada und Rolls-Royce sind damit zwei international bedeutende Triebwerksunternehmen unmittelbar im Montréal-Cluster vertreten.

Albertas Luftfahrtsektor bietet ebenfalls spezialisierte Fertigungs- und Zulieferkapazitäten. Durch die Übernahme der Flugzeugteile-Fertigung von Field Aviation in Calgary (2024) stärkte De Havilland Canada seine regionale Lieferkette und fertigt dort Komponenten für eigene Modelle sowie Fremd-OEMs (De Havilland Canada, 2024). Ergänzend deckt KADEX Aero Supply von Calgary aus den Aftermarket mit OEM- und PMA-Ersatzteilen für Airline-, MRO- sowie Verteidigungskunden ab (KADEX Aero Supply, 2026). Dies zeigt, dass Calgary neben MRO auch in der Komponentenfertigung und der Ersatzteillogistik stark aufgestellt ist (De Havilland Canada, 2024; KADEX Aero Supply, 2026).

Eine zweite zentrale Säule der Zulieferindustrie bildet die Fahrwerkstechnik. Aushängeschild ist Héroux-Devtek mit Hauptsitz in Longueuil, der weltweit drittgrößte Fahrwerkshersteller, der zivile und militärische Programme mit Fahrwerken sowie hydraulischen und

elektromechanischen Aktuatoren beliefert. Das Unternehmen erzielt rund 94 % seines Umsatzes außerhalb Kanadas, davon etwa 57 % in den USA. Seit Februar 2025 befindet sich Héroux-Devtek im Besitz des US-Investors Platinum Equity (Héroux-Devtek, 2025).

Auch der französische Konzern *Safran Landing Systems* verfügt mit mehr als 1.750 Beschäftigten an sechs Industriestandorten über eine umfangreiche kanadische Präsenz. Safran Landing Systems entwickelt, produziert und wartet in Ajax (Ontario) Fahrwerksysteme, während der Standort Mirabel (Québec) zentrale Fahrwerkskomponenten produziert. Ergänzt werden diese Aktivitäten durch *Safran Helicopter Engines* mit der Wartung und Reparatur von Arriel- und Arrius-Hubschrauberturbinen in Mirabel, *Safran Cabin* mit Innenausstattungen für Bombardier-Geschäftsflugzeuge in Kirkland sowie *Safran Electrical & Power* mit der Entwicklung und Produktion elektrischer beziehungsweise fluidtechnischer Komponenten in London (Ontario) (Safran, 2026).

Zu den wichtigsten diversifizierten Zulieferern zählt Magellan Aerospace mit Hauptsitz in Mississauga (Ontario), das zivile, militärische und Raumfahrtprogramme mit Triebwerks- und Aerostrukturkomponenten bedient (Magellan Aerospace, 2025). Die kanadischen Standorte sind funktional spezialisiert. So werden unter anderem in Winnipeg Verbundstrukturen und Triebwerkskomponenten gefertigt, während weitere Standorte Kompetenzen in der Bearbeitung komplexer Großkomponenten sowie in Aluminium- und Magnesiumgussteilen bündeln. Die starke Integration in internationale Programme zeigt sich beispielsweise an der 2025 erweiterten langfristigen Vereinbarung mit GE Aerospace: Die Werke in Mississauga und Winnipeg fertigen dabei als Exklusivlieferant Triebwerksrahmen für die F414-Familie, unter anderem für das südkoreanische KF-21-Programm (Magellan Aerospace, 2025).

Internationale Systemanbieter wie Collins Aerospace ergänzen dieses Ökosystem. Collins entwickelt, produziert und unterstützt in Kanada fortgeschrittene Avionik- und Kommunikationssysteme. Das Unternehmen unterhält seinen kanadischen Hauptsitz in Ottawa (Ontario) sowie eine Niederlassung für die kommerzielle Luftfahrt in Saint-Laurent bei Montréal und beschäftigt rund 140 Personen im Land (Collins Aerospace, 2026).

Unterhalb der Tier-1-Ebene ergänzt eine Vielzahl spezialisierter KMU die Zulieferstruktur. Einen Eindruck von der Dichte dieses Ökosystems vermittelt Aéro Montréal: Das Luftfahrtcluster in Québec vereint mehr als 300 Mitglieder, darunter OEMs, KMU, Forschungszentren und akademische Einrichtungen (Aéro Montréal, 2026). Für ausländische Partner ergibt sich daraus eine Marktstruktur, die sowohl die Direktbelieferung großer OEMs und Tier-1-Akteure als auch Kooperationen mit spezialisierten kanadischen KMU ermöglicht.

Eine Sonderstellung nimmt StandardAero ein. Als führender unabhängiger Anbieter von Triebwerks-Aftermarket-Dienstleistungen betreibt das Unternehmen eine umfangreiche Präsenz in Winnipeg. Im November 2025 begann StandardAero dort mit der Erweiterung einer bestehenden Anlage um rund 70.000 Quadratfuß, um zusätzliche MRO-Kapazitäten für GE-CF34-3/8- und CFM56-7B-Triebwerke zu schaffen (StandardAero, 2025). Aufgrund der starken Aftermarket-Ausrichtung wird StandardAero im MRO-Abschnitt vertieft behandelt.

III. Simulation, Training und MRO

Im Bereich Simulation und Training zählt CAE Inc. mit Hauptsitz in Saint-Laurent bei Montréal zu den weltweit führenden Anbietern. Im Geschäftsjahr 2025 erwirtschaftete das Unternehmen einen Konzernumsatz von rund 4,7 Mrd. CAD. An rund 240 Standorten in über 40 Ländern bildet der Konzern jährlich mehr als 150.000 zivile und militärische Piloten aus (CAE, 2025; Aviation Outlook, 2026). Am Stammsitz in Saint-Laurent werden Simulatoren entwickelt und gefertigt. Zudem eröffnete CAE dort im Januar 2025 gemeinsam mit NAV CANADA, dem kanadischen Anbieter ziviler Flugsicherungsdienste, ein Ausbildungszentrum für Fluglotsen (CAE, 2025; CityNews Montreal, 2025). Auch in Alberta baut CAE seine Trainingsaktivitäten aus und plant in Calgary ein neues, rund 11.700 m² großes Trainingszentrum. Parallel dazu hat das Southern Alberta Institute of Technology (SAIT) mit Unterstützung der Aerospace Regional Recovery Initiative ein Schulungszentrum für ferngesteuerte

Luftfahrtsysteme aufgebaut (CBC News, 2025; Government of Canada/PrairiesCan, 2023).

Der kanadische MRO-Markt weist weiterhin positive Wachstumsperspektiven auf. Bis 2031 wird für Kanada eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 4,52 % prognostiziert. Zu den Wachstumstreibern zählen staatliche Fördermaßnahmen sowie der Ausbau von Wartungskapazitäten, darunter der neue Standort von Lufthansa Technik und WestJet für LEAP-1B-Triebwerke in Calgary (Mordor Intelligence, 2026).

Das rund 120 Mio. CAD umfassende Investitionsprojekt von Lufthansa Technik am Calgary International Airport umfasst eine etwa 14.000 m² große Triebwerkswerkstatt. Der Standort soll sich auf Wartungsleistungen für LEAP-1B-Triebwerke konzentrieren und über die erste kanadische Testzelle für Flugzeugtriebwerke der neuesten Generation verfügen. Das Projekt wird unter anderem durch die Canada Infrastructure Bank, Prairies Economic Development Canada (PrairiesCan), die Provinz Alberta und Calgary Economic Development unterstützt (Calgary Airports, 2025; Lufthansa Technik, 2025). Bis 2030 sollen am Standort mindestens 160 dauerhafte Arbeitsplätze entstehen. Zudem soll das Projekt mehr als 30 KMU innerhalb der regionalen Luftfahrtlieferkette profitieren lassen (Government of Canada/PrairiesCan, 2025).

IV. Fluggesellschaften als industrielle Nachfrager

Fluggesellschaften fungieren in Kanada nicht nur als Betreiber, sondern auch als industrielle Nachfrager, deren Flottenentscheidungen und langfristige Wartungsverträge Nachfrage entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette erzeugen. Für den Zielmarkt Alberta kommt dabei insbesondere WestJet mit Hauptsitz in Calgary eine Schlüsselrolle zu. Im September 2025 tätigte die Fluggesellschaft die größte Flugzeugbestellung ihrer Geschichte und bestellte 60 Boeing 737 MAX 10 sowie sieben Boeing 787-9 Dreamliner; hinzu kamen Optionen für weitere 29 Flugzeuge. Damit erhöhte sich der Auftragsbestand von WestJet auf 123 fest bestellte Flugzeuge und 40 Optionen – das größte Bestellbuch einer kanadischen Fluggesellschaft. Die Auslieferungen sind bis 2034 vorgesehen (Boeing, 2025; WestJet, 2025a). Auf nationaler Ebene zählt daneben Air Canada zu den wichtigsten industriellen Nachfragern und ist unter anderem ein bedeutender Abnehmer der in Mirabel gefertigten Airbus A220 (Airbus, 2026).

Über die reine Flottenerweiterung hinaus stößt WestJet als einer der wichtigsten Kunden industrielle Investitionsentscheidungen an. Der 15-jährige und milliardenschwere Wartungsvertrag mit Lufthansa Technik für die LEAP-1B-Triebwerke der Boeing-737-MAX-Flotte bildet die Grundlage für den Aufbau der neuen Wartungskapazitäten in Calgary und stellt den größten Servicevertrag in der Unternehmensgeschichte von WestJet dar (WestJet & Lufthansa Technik, 2025). WestJet Encore, die Regionaltochter des Unternehmens, betreibt zudem eine Flotte von De Havilland Dash 8-400-Turbopropflugzeugen und erzeugt damit zusätzliche Nachfrage nach Wartungsleistungen für Regionalflugzeuge (WestJet, 2026). Der Calgary International Airport bietet mehr als 100 Direktverbindungen und bildet einen zentralen Verkehrsknotenpunkt für die Region. Die Präsenz großer Fluggesellschaften und die damit verbundene Nachfrage nach Wartungs- und Servicedienstleistungen tragen zur Entwicklung zusätzlicher industrieller Kapazitäten in Alberta bei (Calgary Economic Development, 2025).

Ergänzend zur genannten Nachfragedynamik lässt sich die Wettbewerbsfähigkeit der Zulieferindustrie auch an der Innovationskraft kleinerer, spezialisierter Anbieter ablesen. UVAD Technologies Inc. in Alberta erhielt beispielsweise 2,6 Mio. CAD an Bundesförderung für die Entwicklung, Erprobung und Kommerzialisierung eines sog. elektrisch angetriebenen, unbemannten „Starrflüglers“. Sturgeon County erhielt zudem mehr als 50.000 CAD an Bundesförderung für die Erstellung eines detaillierten Berichts und einer Ökosystemkarte der Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie in Alberta, die kleineren Unternehmen helfen soll, sich innerhalb der Lieferkette zu orientieren und Verbindungen zu größeren Akteuren aufzubauen. Elevate Aviation erhielt darüber hinaus mehr als 100.000 CAD für ein Mentoring-Programm, das Angehörigen unterrepräsentierter Gruppen durch Mentoring, Networking und Weiterbildungsangebote den Zugang zu Karrieren in der Luftfahrt erleichtern und zugleich zur Deckung des Fachkräftebedarfs der Branche beitragen soll. (Canadian Government Executive, 2026)

Insgesamt wird die kanadische Luftfahrtindustrie von wenigen großen Ankerunternehmen geprägt, um die sich eine breit aufgestellte und hoch spezialisierte Zulieferlandschaft entwickelt hat. Dabei sind die Grenzen zwischen Herstellern, Zulieferern und Dienstleistern zunehmend fließend, da viele Unternehmen mehrere Wertschöpfungsstufen miteinander verbinden. Gleichzeitig nehmen große Fluggesellschaften eine wichtige Rolle im industriellen Ökosystem ein, indem ihre Beschaffungs- und Wartungsentscheidungen Nachfrage erzeugen und Investitionen entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette anstoßen. Die sich aus diesen Strukturen und Nachfrageimpulsen ergebenden Markt- und Eintrittspotenziale für deutsche Unternehmen werden in Kapitel 3.3 näher betrachtet.

3.3 Komponenten, technische Entwicklungen und Projekte

Kanadas Luftfahrtindustrie verändert sich aktuell stark. Nicht nur das reine Passagier- und Frachtaufkommen treibt den Markt, sondern vor allem technologische Durchbrüche und neue Regulierungen. Für deutsche Anbieter von Maschinen, Komponenten und Dienstleistungen zeichnen sich fünf zentrale Markttreiber ab: der Ausbau des Wartungs- und Reparaturgeschäfts (MRO), die Digitalisierung von Fertigung und Instandhaltung, die Dekarbonisierung, alternative Antriebe sowie unbemannte und neuartige Luftfahrtsysteme.

Diese Segmente entwickeln sich jedoch unterschiedlich schnell. Während MRO-Betriebe bereits konkret aufrüsten und gelockerte Regeln den Drohneneinsatz beschleunigen, stehen Wasserstoffantriebe und Passagiermodelle der Advanced Air Mobility (AAM) noch am Anfang der Erprobung und Zertifizierung. Für deutsche Technologieunternehmen ergeben sich daraus zweierlei Wege: schnelle Absätze in etablierten Sparten und langfristige Entwicklungspartnerschaften in den Zukunftsfeldern.

I. Wachstum des MRO-Marktes

Der kanadische Markt für Wartung, Reparatur und Überholung wächst seit mehreren Jahren. Nach Daten von ISED und AIAC stiegen die Umsätze der kanadischen Aerospace-MRO-Dienstleister von 4,2 Mrd. CAD im Jahr 2019 auf 5,6 Mrd. CAD im Jahr 2024, ein Plus von 33 %. Allein von 2023 bis 2024 betrug das Wachstum 10 %, während die Beschäftigung im selben Zeitraum von 32.300 auf 34.800 Personen zunahm. (ISED & AIAC, 2025). Auch Marktprognosen bestätigen den Wachstumstrend. Grand View Research beziffert den kanadischen Aircraft-MRO-Markt für 2024 auf rund 3,46 Mrd. USD und prognostiziert bis 2030 einen Anstieg auf rund 5,0 Mrd. USD. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 6,2 %. Das größte Teilsegment bildete 2024 die Triebwerksüberholung mit einem Umsatzanteil von 45,44 %. (Grand View Research, 2025)

Wichtigster Motor dieser Entwicklung ist die Erneuerung der kanadischen Flotten. Air Canada setzt seine Flottenmodernisierung unter anderem mit Airbus A220 und A321XLR sowie neuen Langstreckenflugzeugen fort. Im Februar 2026 standen noch 23 A220 aus einer Festbestellung von 65 Maschinen aus; hinzu kommen 30 bestellte A321XLR, 14 Boeing 787-10 und acht Airbus A350-1000 (Air Canada, 2026). Porter Airlines expandiert parallel mit der Embraer E195-E2. Nach Auslieferung des 50. Flugzeugs verfügt die Airline über Festbestellungen für 25 weitere Maschinen sowie Kaufrechte für 25 zusätzliche Einheiten (Embraer, 2025). WestJet bestellte im September 2025 insgesamt 60 Boeing 737-10 mit Optionen auf 25 weitere Flugzeuge sowie sieben Boeing 787-9 mit Optionen auf vier weitere Maschinen (WestJet, 2025).

Diese Erneuerung vergrößert nicht nur die zu wartende Flotte, sondern verändert auch die technologische Struktur der Wartungsnachfrage. Der Einsatz neuer Triebwerksgenerationen erfordert spezialisierte Wartungskapazitäten und entsprechendes technisches Know-how. Beispielhaft zeigt sich dies an der Boeing-737-MAX-Flotte von WestJet mit ihren LEAP-1B-Triebwerken. Im Jahr 2025 schloss Lufthansa Technik einen langfristigen Wartungsvertrag mit der Airline und baut in Calgary eine rund 14.000 m² große, auf LEAP-1B-Triebwerke ausgerichtete Wartungsanlage auf (WestJet & Lufthansa Technik, 2025; Lufthansa Technik, 2025).

Während Vollüberholungen weiterhin in Hamburg und Wrocław stattfinden, übernimmt Calgary künftig Near-Wing- und Quick-Turn-Services. Die bis 2027 entstehende Anlage wird mit Kanadas erstem Teststand für Triebwerke der

neuesten Generation ausgestattet. Lufthansa Technik plant bis 2030 mindestens 160 Arbeitsplätze und holt damit Wartungsarbeiten nach Kanada, die bislang im Ausland erbracht wurden (Lufthansa Technik, 2025; Lufthansa Technik Canada, 2026).

Für Zulieferer entstehen dadurch zwei Wachstumspfade: Neben dem reinen Volumenzuwachs durch die größere Flotte schafft der Technologiewechsel Bedarf an moderner Infrastruktur. Die dominante Rolle der Triebwerksüberholung und der Aufbau neuer Kapazitäten in Calgary bieten vor allem für den deutschen Maschinen- und Anlagenbau Marktchancen – insbesondere bei triebwerksbezogener Prüf- und Diagnosetechnik, Spezialwerkzeugen und Werkstattausrüstung.

II. Fortschritte in Digitalisierung und Künstlicher Intelligenz

Digitalisierung und KI verändern Entwicklung, Fertigung und Wartung von Luftfahrzeugen grundlegend. Im MRO-Bereich erlaubt die Analyse von Betriebsdaten eine präzise vorausschauende Instandhaltung (Predictive Maintenance). P&WC nutzt digitale Engine-Health-Management-Lösungen, um Ausfälle zu minimieren und Wartungen besser zu planen (Pratt & Whitney Canada, 2026).

Ein Kernprojekt ist das mit 13,9 Mio. CAD dotierte Vorhaben Strategic Aftermarket Modelling von P&WC, Scale AI und Amii. Fünf KI-Module prognostizieren hierbei den Verschleiß einzelner Bauteile auf Serienebene, sagen flottenweite Wartungen voraus und optimieren die Modelle über Szenario-Simulationen (Scale AI, o. J.; Amii, 2025). Ergänzend wertet P&WC mittels Machine Learning Ölproben aus, wodurch Verschleißmuster bei Triebwerksfamilien wie der PT6A-66D oder PW150A bis zu 1.000 Betriebsstunden im Voraus erkannt werden können (Pratt & Whitney Canada, 2022).

Parallel treibt das National Research Council Canada (NRC) digitale Zwillinge und virtuelle Testverfahren voran. Durch die Verknüpfung physikalischer Modelle mit KI und einem durchgängigen Digital Thread sollen Entwicklungs- und Zertifizierungszeiten verkürzt sowie Lebenszykluskosten im zivilen und militärischen Bereich gesenkt werden (National Research Council Canada, 2024/2025).

Für Zulieferer erfordert dieser Wandel eine reibungslose digitale Schnittstellenkompatibilität. Marktchancen bieten sich vor allem Lieferanten von Sensorik, Mess- und Prüftechnik, Condition-Monitoring-Systemen sowie Software. Für den deutschen Maschinen- und Anlagenbau liegt das Potenzial in der Verknüpfung physischer Prüftechnik mit datenbasierten Analyseprozessen.

III. Nachhaltige Luftfahrt

Die Dekarbonisierung der Luftfahrt entwickelt sich in Kanada zum wichtigen Investitionstreiber für Kraftstoffe, Technologie und Infrastruktur. Den Rahmen bildet der Aviation Climate Action Plan 2022-2030 mit dem Ziel der Netto-Null-Luftfahrt bis 2050. Eine Schlüsselrolle spielt Sustainable Aviation Fuel (SAF): Bis 2030 soll der SAF-Anteil am Flugkraftstoffverbrauch auf 10 % steigen (Transport Canada, 2022). Der Handlungsbedarf ist groß, da kanadische Airlines 2023 erst rund 5 Mio. Liter SAF nutzten (Transport Canada, 2025).

Der kanadische SAF-Hochlauf bietet deutschen Unternehmen Absatz- und Kooperationschancen, insbesondere bei Power-to-Liquid-Technologien (PtL), Anlagen- und Verfahrenstechnik sowie Lösungen für Elektrolyse, CO_2-Aufbereitung und Kraftstoffproduktion. Deutschland verfügt hier über ein starkes Ökosystem: Akteure wie Lufthansa, DLR, MTU Aero Engines und der Flughafen München treiben die industrielle Skalierung von PtL-Kraftstoffen voran (Lufthansa Group, 2026), während Unternehmen wie die HCS Group (Haltermann Carless) Kompetenzen bei biogenen Verfahren wie Alcohol-to-Jet einbringen (Lufthansa Group & HCS Group, 2023). Der Ausbau der kanadischen SAF-Produktion eröffnet damit konkrete Marktpotenziale für deutsche Technologie- und Komponentenlieferanten.

Um die heimische Wertschöpfungskette aufzubauen, vereint der Canadian Council for Sustainable Aviation Fuels (C-SAF) relevante Akteure. Die C-SAF-Roadmap zielt auf eine Jahresproduktion von 1 Mrd. Litern SAF bis 2030 ab, basierend auf Rohstoffen wie Raps, Forst- und Agrarabfällen (C-SAF, 2025, 2026).

Zugleich rückt die Flughafeninfrastruktur in den Fokus. Im Jahr 2022 lagen die Scope-1- und Scope-2-Emissionen kanadischer Flughäfen bei rund 221.000 Tonnen CO_2 (Transport Canada,

2025). Große Drehkreuze verfolgen eigene Ziele: Vancouver (YVR) strebt Netto-Null bereits für 2030 an, Toronto Pearson (YYZ) bis 2050. Schwerpunktmaßnahmen sind die Gebäudeeffizienz, die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und der Ausbau der Ladeinfrastruktur (Toronto Pearson, 2026; Vancouver Airport Authority, 2026).

Für Zulieferer und den deutschen Maschinen- und Anlagenbau ergeben sich dadurch Marktchancen über das Flugzeug hinaus: Einerseits beim Aufbau von Verarbeitungs- und Syntheseanlagen für die SAF-Produktion, andererseits bei der Modernisierung der flughafenseitigen Energie- und Ladetechnik.

IV. Wasserstoff und alternative Antriebe

Neben SAF rücken Wasserstoff-, Elektro- und Hybridantriebe in den Fokus der kanadischen Luftfahrtdekarbonisierung. Dies verändert nicht nur die Flugzeugtechnik, sondern erfordert auch neue Energie-, Betankungs- und Flughafeninfrastrukturen. Die Initiative H2CanFly erarbeitet hierfür ein Entwicklungsprogramm, das Zertifizierungsstandards und das Konzept sogenannter Airport Energy Hubs für die Wasserstoff- und Ladeinfrastruktur umfasst (H2CanFly, 2026).

Einen konkreten Schritt zur Infrastrukturentwicklung bildet die Kooperation von Airbus, ZeroAvia und den Flughäfen Montréal-Trudeau, Toronto Pearson und Vancouver. Im Rahmen des Programms Hydrogen Hub at Airports untersuchen die Partner Versorgungs-, Betankungs- und Betriebsbedingungen für Wasserstoffflugzeuge (Airbus, 2024).

Auf der Flugzeugseite arbeiten De Havilland Canada und ZeroAvia an der Integration wasserstoffelektrischer Antriebe in die Dash 8-400. Vorgesehen sind sowohl der Einbau des 2-MW+-Antriebsstrangs ZA2000 in neue Flugzeuge als auch die Nachrüstung bereits im Einsatz befindlicher Maschinen. Zudem soll ein Flugdemonstrator auf Basis der Dash 8-400 entwickelt werden. Im Rahmen der Kooperation erhielt De Havilland Canada außerdem Kaufoptionen für 50 wasserstoffelektrische Triebwerke von ZeroAvia (De Havilland Canada, 2021). Parallel startete P&WC im Juli 2026 Bodentests für den RTX Hybrid-Electric Flight Demonstrator in einer Dash 8-100. Das System kombiniert ein Turboprop-Triebwerk mit einem 1-MW-Elektromotor von Collins Aerospace und H55-Batteriesystemen. Ziel ist eine Treibstoffersparnis von bis zu 30 % auf Regionalstrecken; der Erstflug ist für 2027 geplant (RTX/Pratt & Whitney Canada, 2026).

Für deutsche Anbieter entstehen Marktchancen vor allem bei Leistungselektronik, Energiespeichern, Prüf- und Testtechnik sowie der Wasserstoff- und Ladeinfrastruktur. Kurzfristig bieten sich Anknüpfungspunkte vor allem in Entwicklungs- und Demonstrationsprojekten, bevor eine breite kommerzielle Markteinführung erfolgt.

V. Advanced Air Mobility

Advanced Air Mobility (AAM) umfasst neue Konzept- und Flugzeugtypen für den unbemannten Personen- und Gütertransport. Kanada weist hier eine hohe Dynamik auf. Bis November 2025 waren 115.728 Drohnen registriert und rund 147.000 Pilotenzertifikate ausgestellt (Transport Canada, 2025).

Ein zentraler Meilenstein ist der erweiterte Rechtsrahmen seit November 2025. Risikoärmere Drohnenflüge außerhalb der Sichtweite (BVLOS) im unkontrollierten Luftraum unter 122 Metern sind nun ohne individuelle Sondergenehmigung (SFOC-RPAS) erlaubt. Ergänzend wurden Regelungen für mittelgroße Drohnen (25 bis 150 kg) sowie neue Zertifikate (Level 1 Complex Pilot, RPAS-Operator) eingeführt (Transport Canada, 2026). Damit sinken insbesondere für kommerzielle BVLOS-Anwendungen die regulatorischen Markteintrittshürden, sodass Drohnen künftig leichter und in größerem Umfang etwa für Inspektions-, Vermessungs-, Transport- und andere kommerzielle Anwendungen eingesetzt werden können.

Für Tests stehen etablierte Standorte bereit. Die Foremost UAS Test Range in Alberta bietet auf 2.400 km² Sperrluftraum ideale Bedingungen für die Erprobung von BVLOS-, Kommunikations- sowie Detect-and-Avoid-Systemen (Foremost UAS Test Range, 2026). Calgary ermöglicht zudem Tests im urbanen Raum (Calgary Economic Development, 2026).

Hinsichtlich neuer AAM-Flugzeugtypen arbeitet Transport Canada gemeinsam mit Behörden aus den USA, UK, Australien und Neuseeland an einer Roadmap for Advanced Air Mobility Aircraft Type Certification, um nationale Zulassungsstandards zu harmonisieren und grenzüberschreitende Validierungen zu vereinfachen (Transport Canada, 2025).

Aus diesem Marktumfeld ergeben sich für deutsche Technologieanbieter Anknüpfungspunkte bei Sensorik, Steuerung, Kommunikation sowie Test- und Simulationstechnik. Mit fortschreitender Marktreife entstehen zudem Bedarfe bei elektrischen Antriebskomponenten und der Vertiport-Infrastruktur.

VI. Zusammenfassung der Wachstumstreiber

Der Technologiewandel in der kanadischen Luftfahrt verläuft auf verschiedenen Zeitebenen. Kurzfristig profitiert vor allem der MRO-Sektor. Neue Triebwerkstypen und die Erneuerung der Flotten erhöhen das Wartungsaufkommen und schaffen direkten Bedarf an moderner Prüf-, Diagnose- und Werkstattausrüstung. Parallel treibt die Digitalisierung den Markt: Gefragt sind Sensorik, vernetzte Prüftechnik und spezialisierte Software für effizientere Abläufe.

Die Dekarbonisierung reicht weit über das eigentliche Flugzeug hinaus. Sie fordert Investitionen in die Produktion synthetischer Kraftstoffe (SAF) sowie in die Energie- und Ladeinfrastruktur an Flughäfen. Wasserstoff-, Elektro- und Hybridantriebe befinden sich zwar noch in der Testphase, werden aber künftig die Nachfrage nach Leistungselektronik, Energiespeichern und neuer Bodentechnik vorantreiben. Im Bereich Advanced Air Mobility eröffnen erweiterte Freigaben für Drohnenflüge außerhalb der Sichtweite (BVLOS) schon heute erste kommerzielle Nischen. Größere Passagierdrohnen bleiben hingegen vorerst von künftigen Zertifizierungsstandards abhängig.

Für deutsche Unternehmen bestimmt der jeweilige Reifegrad die Markteintrittsstrategie. In MRO, Prüftechnik und Digitalisierung bestehen direkte Liefer- und Absatzchancen. Bei SAF, alternativen Antrieben und AAM lohnt sich dagegen der frühe Einstieg über Pilot- und Infrastrukturprojekte. Der Markt verlangt zunehmend nach Gesamtlösungen, die Hardware mit Automatisierung und Nachhaltigkeit verbinden – der Fokus rückt damit klar von der Einzelkomponente hin zum integrierten System über den gesamten Lebenszyklus.

3.4 Cluster und Standorte

Die kanadische Luftfahrtindustrie ist regional unterschiedlich strukturiert. Während sich ein Großteil der industriellen Fertigung auf Québec und Ontario konzentriert, verfügt Alberta über einen stärker dienstleistungs- und MRO-geprägten Luftfahrtsektor. Dadurch haben sich regionale Ökosysteme mit unterschiedlichen industriellen Schwerpunkten, Innovationsstrukturen und Förderbedingungen herausgebildet. Im Folgenden werden mit Montréal/Québec und Calgary/Alberta zwei für die Geschäftsanbahnungsreise besonders relevante Luftfahrtstandorte näher betrachtet. Im Mittelpunkt stehen ihre industrielle Struktur, die Forschungs- und Innovationsinfrastruktur sowie die jeweiligen industriepolitischen Rahmenbedingungen und die daraus resultierenden Anknüpfungspunkte für deutsche Unternehmen.

I. Montréal und Québec als Luftfahrtstandort

Québec ist das Zentrum der kanadischen Luftfahrtindustrie. Im Jahr 2023 erwirtschafteten dort rund 237 Unternehmen mit etwa 41.700 Beschäftigten einen Umsatz von knapp 20,9 Milliarden CAD. Die Stärke des Standorts liegt in der hohen Dichte entlang der gesamten Wertschöpfungskette: OEMs, Ausrüster, Zulieferer und spezialisierte Subunternehmer arbeiten in gemeinsamen Projekten eng zusammen (Gouvernement du Québec, 2025).

Das industrielle Zentrum bildet der Großraum Montréal. Neben etablierten Branchengrößen wie Airbus Canada, Bombardier, Pratt & Whitney Canada, CAE, Bell Textron und Héroux-Devtek prägt ein dichtes Netz aus Zulieferern, Forschungszentren und Hochschulen die Region. Die Clusterorganisation Aéro Montréal zählt mittlerweile über 300 Mitglieder (Aéro Montréal, 2026). Unternehmen finden hier ein Umfeld, in dem Entwicklungs- und Kooperationspartner räumlich nah und institutionell vernetzt sind.

Als zentrales Bindeglied zwischen Industrie und Forschung agiert das Consortium de recherche et d'innovation en

aérospatiale au Québec (CRIAQ). Seit 2002 hat das Netzwerk mehr als 230 Verbundprojekte umgesetzt. Im Geschäftsjahr 2024/25 umfasste das Portfolio 59 Projekte mit einem Gesamtvolumen von über 75 Millionen CAD (CRIAQ, 2025). Inhaltlich stehen nachhaltige Luftfahrt, neue Mobilitätskonzepte und digitale Systeme im Fokus (CRIAQ, 2026).

Diese Kollaborationskultur teilt Entwicklungsrisiken und -kosten. Das Programm Exploration-Innovation ermöglicht öffentliche Förderquoten von bis zu 80 %, häufig ergänzt durch Co-Finanzierungen von Organisationen wie NSERC, IRAP oder Mitacs (CRIAQ, 2026). Für in Québec ansässige bzw. förderfähige KMU schafft das Programm damit einen planbaren Zugang zu akademischer Expertise und öffentlichen Fördermitteln. Für deutsche Unternehmen können sich insbesondere über Kooperationen mit lokalen Industrie- und Forschungspartnern Anknüpfungspunkte ergeben.

Die Branchenstärke wird durch die Stratégie québécoise de l'aérospatiale – Horizon 2026 gezielt flankiert. Das Programm umfasst ein Budget von 334 Millionen CAD – davon mehr als 70 Millionen CAD für Forschung und Innovation, um Gesamtfördermittel von 789 Millionen CAD bereitzustellen und Investitionen von knapp 2,8 Milliarden CAD auszulösen (Gouvernement du Québec, 2025). Schwerpunkte bilden die technologische Innovation, die industrielle Diversifizierung sowie die Internationalisierung der Wertschöpfungsketten.

Die öffentliche Förderung adressiert auch den Mittelstand. Die Initiative MACH FAB 4.0 von Aéro Montréal fördert die Digitalisierung von KMU mit knapp 19 Millionen CAD, wovon 9,23 Millionen CAD vom Wirtschaftsministerium bereitgestellt werden (Gouvernement du Québec, 2022). Zusätzlich stellte das Ministerium 2025 weitere 5 Millionen CAD für 14 CRIAQ-Verbundprojekte mit einem Projektvolumen von knapp 20 Millionen CAD bereit (CRIAQ, 2025).

Der Standort Québec bietet deutschen Anbietern gezielte Anknüpfungspunkte zur Integration in nordamerikanische OEM- und Tier-1-Lieferketten sowie für gemeinsame F&E-Vorhaben. Besondere Chancen ergeben sich in den Bereichen Produktions- und Prüftechnik, Automatisierung, digitale Fertigung sowie nachhaltige Luftfahrtsysteme.

Zugleich treffen Markteinsteiger auf etablierte Lieferbeziehungen und anspruchsvolle Zertifizierungsstandards. Ein Engagement empfiehlt sich daher vor allem für Unternehmen, die spezialisierte Kernkompetenzen einbringen und langfristige Partnerschaften im kanadischen Ökosystem anstreben.

II. Calgary in der Provinz Alberta als aufstrebender Luftfahrtstandort

Im Gegensatz zum historisch gewachsenen und stark verdichteten Luftfahrtcluster der Provinz Québec befindet sich Alberta in einer Phase des gezielten Ausbaus seiner industriellen Luftfahrtbasis. Die Provinz verfügt über mehr als 500 kleine und mittlere Unternehmen im Luft- und Raumfahrtsektor, wobei Calgary das provinzielle Zentrum der Entwicklung bildet (Prairies Economic Development Canada, 2023). Das regionale Profil unterscheidet sich dabei deutlich von Montréal: Während Québec durch eine hohe Konzentration etablierter OEMs, Tier-1-Zulieferer und Forschungseinrichtungen geprägt ist, liegen die besonderen Stärken Calgarys unter anderem in den Bereichen Wartung und Instandhaltung, Ausbildung und Simulation sowie unbemannte und autonome Systeme (Calgary Economic Development, 2026).

Gleichzeitig gewinnt die industrielle Fertigung an Bedeutung. Einen zentralen Impuls setzt De Havilland Canada mit dem bereits dargestellten Aufbau von De Havilland Field in Wheatland County. Für die Standortentwicklung ist insbesondere relevant, dass dort künftig mehrere Wertschöpfungsstufen – von Teilefertigung und Endmontage über Distribution bis hin zu MRO und Ausbildung – gebündelt werden. Damit erweitert sich das Profil des Großraums Calgary über seine bisherigen Schwerpunkte in Dienstleistungen, Wartung und spezialisierten Technologien hinaus und gewinnt stärker an industrieller Fertigungstiefe. (De Havilland Canada, 2022; De Havilland Canada, 2026)

Auch der MRO-Bereich gewinnt durch neue Investitionen weiter an Bedeutung. Ein zentraler Impuls geht von der bereits dargestellten Ansiedlung von Lufthansa Technik am

Calgary International Airport aus. Für den Standort ist insbesondere relevant, dass damit spezialisierte Wartungs- und Testkapazitäten für moderne Triebwerksgenerationen in Calgary aufgebaut und bislang außerhalb Kanadas erbrachte Leistungen in die Region verlagert werden. Der langfristige Wartungsvertrag mit WestJet schafft hierfür eine stabile Nachfragebasis und soll zugleich zusätzliche Aufträge innerhalb der regionalen Zulieferkette generieren. (Lufthansa Technik, 2025; Prairies Economic Development Canada, 2025).

Parallel zum Ausbau der industriellen Kapazitäten wird in Calgary gezielt eine Forschungs- und Ausbildungsinfrastruktur aufgebaut. Ein wichtiger Ankerpunkt ist der Aerospace Innovation Hub der University of Calgary. Für dessen Aufbau stellte die kanadische Bundesregierung über PrairiesCan mehr als 2,5 Mio. CAD bereit. Der Hub soll Start-ups und bestehenden KMU unter anderem Unterstützung bei Technologieentwicklung und Prototyping sowie Zugang zu Testausrüstung bieten. Nach Angaben von PrairiesCan sollen 25 KMU unmittelbar von dem Projekt profitieren (Prairies Economic Development Canada, 2023).

Ein zweiter Schwerpunkt liegt auf unbemannten Luftfahrtsystemen. Mit weiteren rund 1,4 Mio. CAD unterstützte PrairiesCan den Aufbau eines Trainingszentrums am Southern Alberta Institute of Technology (SAIT), das auf Ausbildung, Wartung und Zertifizierung im Bereich ferngesteuerter Schwerlastdrohnen ausgerichtet ist. Das Zentrum wurde als erstes seiner Art in Kanada konzipiert und umfasst neben der Ausbildung auch Forschung und Entwicklung für Heavy-Lift- und BVLOS-Anwendungen (Prairies Economic Development Canada, 2023). Damit knüpft Calgary unmittelbar an die in Kapitel 3.3 dargestellte wachsende Bedeutung unbemannter und autonomer Luftfahrtsysteme an.

Auch die klassische Luftfahrtausbildung wird ausgebaut. PrairiesCan stellte 2023 weitere 3 Mio. CAD für die Erweiterung der Pilotenausbildung an der Mount Royal University bereit (Prairies Economic Development Canada, 2023). Hinzu kommt die geplante Einrichtung des Alberta Training Centre of Excellence for Aviation and Aerospace von CAE am Calgary International Airport. Die Provinz Alberta unterstützt das Vorhaben mit 3,7 Mio. CAD aus dem Investment and Growth Fund; damit soll Calgarys Position im Bereich Luftfahrtausbildung und Simulation weiter gestärkt werden (Government of Alberta, 2025). Insgesamt entsteht damit eine komplementäre Infrastruktur aus industrieller Produktion, MRO, Forschung, Technologieerprobung und Fachkräftequalifizierung.

Auch bei der industriepolitischen Unterstützung unterscheidet sich Alberta strukturell von Québec. Während Québec mit der Stratégie québécoise de l'aérospatiale – Horizon 2026 über eine umfassende sektorale Luftfahrtstrategie verfügt, setzt Alberta stärker auf projektbezogene Investitionsförderung und die gezielte Ansiedlung einzelner Unternehmen. Ein wesentliches Instrument ist der Investment and Growth Fund (IGF), mit dem die Provinz Investitionsprojekte unterstützt, die neue Arbeitsplätze schaffen und zur wirtschaftlichen Diversifizierung Albertas beitragen. Für ausländische und damit auch deutsche Unternehmen ist insbesondere relevant, dass der IGF nicht auf bereits in Alberta ansässige Unternehmen beschränkt ist, sondern auch Neuansiedlungen unterstützt. Förderfähige Unternehmen können Zuschüsse zwischen 500.000 und 10 Mio. CAD erhalten, wobei die Förderung maximal 50 % der geplanten Investitionsausgaben betragen darf. Voraussetzung ist unter anderem, dass das Unternehmen einen Standort beziehungsweise Produktionskapazitäten in Alberta aufbaut und das Vorhaben einen wesentlichen wirtschaftlichen Nutzen für die Provinz erzeugt. Der IGF kann damit insbesondere für deutsche Unternehmen mit konkreten Investitions- oder Ansiedlungsplänen in Alberta ein relevantes Instrument darstellen (Government of Alberta, 2026). Über dieses Instrument erhielt etwa Lufthansa Technik 3 Mio. CAD für die Ansiedlung der neuen Triebwerkswartungsanlage; das geplante CAE-Trainingszentrum wurde mit weiteren 3,7 Mio. CAD unterstützt (Government of Alberta, 2025).

Das Lufthansa-Technik-Projekt veranschaulicht das Ineinandergreifen staatlicher Fördermodelle auf verschiedenen Ebenen und zeigt deren Relevanz für ausländische Investoren. Für den Standort Calgary erhält Lufthansa Technik Canada von der Provinz Alberta 7,45 Mio. CAD (davon 3 Mio. CAD aus dem Investment and Growth Fund und 4,45 Mio. CAD über den Aerospace Workforce

Development Grant) sowie bis zu 2,5 Mio. CAD aus dem Opportunity Calgary Investment Fund (Government of Alberta, 2025; Opportunity Calgary Investment Fund, 2025). Auf Bundesebene steuert PrairiesCan 8 Mio. CAD als nicht rückzahlbaren Zuschuss bei, während die Canada Infrastructure Bank die Flughafeninfrastruktur kofinanziert. Ergänzt wird das Vorhaben durch die Stadt Calgary, Calgary Economic Development und den Calgary International Airport (Prairies Economic Development Canada, 2025).

Das Beispiel verdeutlicht, wie deutsche Unternehmen von kanadischen Investitionsanreizen und Programmen zur Fachkräfteentwicklung profitieren können. Zudem erwartet die Bundesregierung, dass über 30 regionale KMU-Zulieferer von der neuen Anlage gewinnen werden (Prairies Economic Development Canada, 2025).

Die Förderung des Standorts beschränkt sich dabei nicht auf Großinvestitionen. Die staatlichen Mittel für den Aerospace Innovation Hub der University of Calgary und das Drohnentrainingszentrum am SAIT zeigen, dass parallel gezielt Strukturen für Start-ups, KMU, Technologieentwicklung und Fachkräfte aufgebaut werden (Prairies Economic Development Canada, 2023). Die Standortentwicklung folgt damit einem projektorientierten Ansatz: Anstelle eines bereits vollständig ausgebildeten industriellen Ökosystems werden gezielt einzelne Ankerinvestitionen, Forschungs- und Ausbildungskapazitäten gefördert, um neue Wertschöpfung und weitere Unternehmen anzuziehen.

Für deutsche Unternehmen ergibt sich daraus ein anderes Standortprofil als in Montréal. Calgary bietet insbesondere für Unternehmen Anknüpfungspunkte, die im Bereich MRO, Triebwerkstechnik, Prüf- und Diagnosesysteme, Ausbildung und Simulation sowie unbemannte und autonome Systeme tätig sind. Die Ansiedlung von Lufthansa Technik zeigt zugleich, dass der Standort für deutsche Unternehmen nicht nur als Absatzmarkt, sondern auch für eine lokale Präsenz im nordamerikanischen Luftfahrtmarkt relevant sein kann. Die neue Anlage verlagert Wartungs- und Testleistungen nach Kanada, die bislang teilweise außerhalb des Landes erbracht wurden, und verbindet einen langfristigen Vertrag mit einem kanadischen Ankerkunden mit öffentlicher Förderung und dem Aufbau lokaler Zulieferbeziehungen (Prairies Economic Development Canada, 2025; Lufthansa Technik, 2026).

Der wesentliche Standortvorteil Calgarys liegt damit weniger in der industriellen Dichte eines bereits vollständig entwickelten Clusters als in der Kombination aus neuen Ankerinvestitionen, wachsender MRO- und Produktionskapazität, spezialisierter Forschungs- und Ausbildungsinfrastruktur sowie einer projektbezogenen Förderpolitik. Während Montréal insbesondere Zugang zu etablierten OEM- und Forschungsnetzwerken bietet, eröffnet Calgary Chancen zur Beteiligung an einem sich noch entwickelnden industriellen Ökosystem. Für deutsche Unternehmen können sich daraus insbesondere dort Möglichkeiten ergeben, wo neue Produktions-, Wartungs- und Testkapazitäten aufgebaut werden und hierfür spezialisierte Maschinen, Ausrüstung und technologische Lösungen benötigt werden.

3.5 Informationen zur Wettbewerbssituation

Die Wettbewerbssituation der kanadischen Luftfahrtindustrie wird sowohl durch die Einbindung in globale und nordamerikanische Wertschöpfungsketten als auch durch den Wettbewerb zwischen etablierten Unternehmen und regionalen Luftfahrtstandorten geprägt. Für deutsche Anbieter ist dabei entscheidend, in welchen Segmenten sie auf etablierte Wettbewerber treffen, wo sich Kooperations- und Zuliefermöglichkeiten ergeben und welche Voraussetzungen einen erfolgreichen Markteintritt begünstigen. Im Folgenden werden daher die internationale Wettbewerbsposition Kanadas, der innerkanadische Standortwettbewerb sowie die Wettbewerbsposition deutscher Unternehmen im Markt betrachtet.

I. Internationale Wettbewerber

Kanada zählt in mehreren Segmenten der zivilen Luftfahrt zur globalen Spitzengruppe. Laut ISED und AIAC belegte das Land 2024 weltweit Rang eins bei zivilen Flugsimulatoren, Rang zwei bei Businessjets, Rang drei bei Flugzeugtriebwerken und Rang vier bei zivilen Flugzeugen (ISED & AIAC, 2025). Deutsche Unternehmen treffen somit auf ein hochentwickeltes industrielles Ökosystem. Kanadische OEMs und Systemanbieter fungieren in technologisch anspruchsvollen Segmenten gleichzeitig als Konkurrenten,

Kunden und Partner für spezialisierte Zuliefer-, Produktions- und Entwicklungstechnologien. Da die Branche stark in globale Lieferketten eingebunden ist, hängt ihre Wettbewerbsfähigkeit entscheidend von Innovationen und modernen Fertigungsverfahren ab (ISED, 2025; National Research Council Canada, 2025).

Im zivilen Flugzeugbau hat sich die Marktstruktur durch den Rückzug Bombardiers grundlegend gewandelt. Die ehemals von Bombardier entwickelte C-Series gehört seit 2018 als A220-100 und A220-300 zum Airbus-Portfolio, wobei Entwicklung und Hauptproduktion weiterhin in Mirabel (Québec) liegen (Airbus, 2018; Airbus, 2026). Das CRJ-Regionaljetprogramm verkaufte Bombardier Juni 2020 an Mitsubishi Heavy Industries (Bombardier, 2020; Mitsubishi Heavy Industries, 2020). Der Zugang zum kanadischen Verkehrsflugzeugbau verläuft für deutsche Zulieferer heute daher maßgeblich über die Lieferketten international integrierter OEMs. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, setzen kanadische Betriebe verstärkt auf Automatisierung, digitale Fertigung und neue Materialien (National Research Council Canada, 2025).

Bombardier selbst fokussiert sich inzwischen auf Businessjets der Challenger- und Global-Familien und steht dort in direktem Wettbewerb mit Herstellern wie Gulfstream, Dassault und Textron (Bombardier, 2025). Dieser Konkurrenzdruck steigert den Bedarf an Produktivitätsgewinnen, technischer Differenzierung und fortschrittlichen Fertigungslösungen. Das National Research Council Canada verweist hierfür auf Automatisierung, additive Verfahren, neuartige Werkstoffe und Prozessoptimierung (National Research Council Canada, 2025; National Research Council Canada, 2026). Für deutsche Anbieter eröffnen sich dadurch Chancen bei spezialisierten Zulieferkomponenten sowie Produktions-, Material- und Prüftechnologien, bei denen Qualität vor reinem Preiswettbewerb steht.

Auch im MRO-Segment ist Kanada stark in den nordamerikanischen Wettbewerb eingebunden. Während die USA 2025 mit rund 42,7 % den größten Anteil am nordamerikanischen Aircraft-MRO-Markt hielten, wird für Kanada bis 2031 ein jährliches Wachstum von 4,52 % prognostiziert (Mordor Intelligence, 2026). Es entstehen vor Ort neue Kapazitäten und ein langfristiger Wartungsvertrag zwischen WestJet und Lufthansa Technik führt aktuell zum Aufbau einer neuen LEAP-1B-Wartungsanlage in Calgary (Lufthansa Technik, 2025; WestJet, 2025). Das Projekt verdeutlicht, dass ausländische Akteure im MRO-Markt durch spezialisiertes Know-how in Kombination mit lokaler Präsenz und Ankerkunden erfolgreich sind (Lufthansa Technik, 2025). Das Marktwachstum bietet deutschen Anbietern Möglichkeiten in der Triebwerkstechnik, bei Diagnosesystemen und der technischen Infrastruktur.

Zusätzlich geprägt wird Kanadas Position durch das Canada-United States-Mexico Agreement (CUSMA), das als präferenzieller Rahmen den grenzüberschreitenden Waren-, Dienstleistungs- und Investitionsverkehr regelt (Global Affairs Canada, 2026). CUSMA fördert die Integration regionaler Lieferketten, besonders zwischen Kanada und den USA (Global Affairs Canada, 2025; Global Affairs Canada, 2026). Kanada fungiert für deutsche Unternehmen daher nicht nur als nationaler Absatzmarkt, sondern als Sprungbrett in den nordamerikanischen Gesamtraum. Eine lokale Präsenz oder Einbindung in kanadische Lieferketten erleichtert den Zugang zu diesen Strukturen, wobei die konkrete Präferenzbehandlung von den jeweiligen Ursprungsregeln abhängt (Global Affairs Canada, 2020; Global Affairs Canada, 2026).

II. Kanadische Marktführer und Standortwettbewerb

Im Bereich Simulation und Training hält das in Montréal ansässige Unternehmen CAE eine international führende Marktposition und sichert Kanadas Spitzenplatz bei zivilen Flugsimulatoren (ISED & AIAC, 2025). CAE konkurriert global mit anderen Trainingsanbietern, fungiert wegen seiner internationalen Beschaffung aber auch als Kunde und Partner für spezialisierte deutsche Komponenten und Technologien (CAE, 2025; ISED & AIAC, 2025).

Innerhalb Kanadas konkurrieren wirtschaftsstarke Provinzen wie Québec und Alberta um Investitionen und Fachkräfte. Québec bildet mit Montréal ein dichtes Ökosystem aus OEMs, Zulieferern und Forschungseinrichtungen. 2023 umfasste die Branche dort 237 Unternehmen, 41.700 Beschäftigte und 20,9 Mrd. CAD Umsatz. Die Provinz fördert das Cluster mit der

Stratégie québécoise de l'aérospatiale – Horizon 2026, die mit 334 Mio. CAD an Mitteln Gesamtinvestitionen von 2,8 Mrd. CAD anstoßen soll (Gouvernement du Québec, 2022; Gouvernement du Québec, 2025). Alberta baut seine Luftfahrtindustrie hingegen projektbezogen aus. Beispiele dafür sind die Ansiedlungen von De Havilland Canada und Lufthansa Technik im Großraum Calgary. Das Lufthansa-Technik-Projekt wird über mehrere Ebenen finanziert: Die Canada Infrastructure Bank stellt 172 Mio. CAD bereit, PrairiesCan weitere 8 Mio. CAD als Zuschuss, ergänzt durch Mittel der Provinz Alberta, der Stadt Calgary, Calgary Economic Development und des Flughafens Calgary. Das Vorhaben soll über 30 regionalen KMU-Aufträge ermöglichen (Prairies Economic Development Canada, 2025). Für deutsche KMU ergeben sich dadurch Chancen als Zulieferer und Technologiepartner in der neuen MRO-Wertschöpfungskette – etwa bei Komponenten, Spezialreparaturen, Engineering, Ausrüstung und Prozesslösungen. Die Ansiedlung von Lufthansa Technik bietet dabei als deutsches Ankerunternehmen im Calgary-Cluster einen strategischen Startpunkt für den nordamerikanischen Markteintritt sowie die Ausweitung bestehender Lieferbeziehungen (Lufthansa Technik, 2025).

Für deutsche Unternehmen bieten beide Standorte unterschiedliche Chancen: Québec eröffnet den Zugang zu reifen OEM-, Forschungs- und Zuliefernetzwerken (Gouvernement du Québec, 2022; Gouvernement du Québec, 2025). Alberta bietet Möglichkeiten dort, wo neue Produktions-, Wartungs- und Testkapazitäten entstehen und regionale Lieferketten neu aufgebaut werden (Prairies Economic Development Canada, 2025).

III. Markteintritt und Wettbewerbsposition deutscher Unternehmen

Für deutsche Unternehmen ist der Eintritt in den kanadischen Luftfahrtmarkt vor allem über bestehende Wertschöpfungs- und Zulieferstrukturen erfolgversprechend. Da der Markt von etablierten OEMs, Systemanbietern und spezialisierten Zulieferern geprägt ist, entscheiden technologische Spezialisierung, operative Leistungsfähigkeit und die Kooperation mit lokalen Akteuren über den Erfolg deutscher Firmen beim kanadischen Markteinstieg. Das Zulieferprogramms MACH in Québec zeigt dies exemplarisch: Es fördert gezielt die Zusammenarbeit zwischen OEMs und Zulieferern, um deren Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit in zentralen Geschäftsprozessen zu steigern (Aéro Montréal, 2026a). Deutsche Anbieter können hier mit komplementären Kompetenzen in digitaler und automatisierter Fertigung Marktanteile gewinnen, hinzu in Produktions- und Prüftechnik und bei fortschrittlichen Werkstoffen – ein Bedarf, den die gezielte Förderung von Industrie 4.0 und Advanced Manufacturing in Québec unterstreicht (Aéro Montréal, 2026b).

Neben technologischer Differenzierung ist die Vernetzung mit lokalen Partnern und Ankerkunden für deutsche Firmen erfolgsentscheidend. Aéro Montréal unterstützt Luftfahrt-KMU gezielt bei der Integration in globale Lieferketten, der Partnersuche und der Erschließung internationaler Märkte sowie beim Eingehen strategischer Allianzen (Aéro Montréal, 2026c). Auch in Alberta bieten neue Ankerinvestitionen konkrete Ansatzpunkte: Laut PrairiesCan sollen über 30 regionale KMU von der neuen Lufthansa-Technik-Anlage in Calgary profitieren, etwa in der Avionikwartung und Komponentenfertigung (Prairies Economic Development Canada, 2025). Für deutsche Unternehmen empfiehlt sich daher eine Strategie, die technologische Spezialisierung mit lokaler Vernetzung und langfristigen Partnerschaften verbindet. Während Québec den Zugang zu einem etablierten OEM- und Zuliefernetzwerk öffnet, bietet Alberta die Chance, sich frühzeitig in neue Produktions-, Wartungs- und Technologieinfrastrukturen einzubringen (Aéro Montréal, 2026a; Prairies Economic Development Canada, 2025).

3.6 SWOT-Analyse der kanadischen Luftfahrtindustrie

Die kanadische Luftfahrtindustrie zeichnet sich durch eine Kombination struktureller Stärken – technologische Exzellenz, ein diversifiziertes industrielles Portfolio und die komplementäre Positionierung der beiden Zentren Montréal und Calgary – sowie signifikanter Schwächen wie einem chronischen Fachkräftemangel und einer traditionell noch starken Konzentration in Québec aus. Diese Stärken und Schwächen stehen in einem dynamischen Wechselspiel mit externen Chancen und Risiken, die durch geopolitische Verschiebungen, den globalen Trend zur Dekarbonisierung

der Luftfahrt und die zunehmende Bedeutung dual-use-fähiger Technologien geprägt sind.

I. Stärken

Kanada gehört mit einer BIP-Beitragsleistung von 33,1 Mrd. CAD und rund 218.700 Arbeitsplätzen im Jahr 2025 zu den sieben größten Luftfahrtnationen der Welt und erzielt Spitzenpositionen in den Segmenten zivile Flugsimulatoren, Triebwerke und Flugzeuge (AIAC/ISED, 2026; Export Development Canada, 2026). Die Forschungsintensität der Branche ist mit Investitionen von über 1,8 Mrd. CAD in F&E die höchste unter allen kanadischen verarbeitenden Industrien, was der Branche eine technologische Vorreiterrolle sichert (AIAC, About Canada's Aerospace Industry, 2026). Montréal verkörpert diese Stärke als drittgrößtes Luftfahrtcluster der Welt mit vier großen OEMs, über 200 spezialisierten Zulieferern und rund 70 % der nationalen F&E-Aktivität. CAE dominiert hierbei mit einem Marktanteil von bis zu 70 % bei Vollflugsimulatoren den globalen Trainingsmarkt, P&WC nimmt eine führende Rolle in der Triebwerksentwicklung für Regional- und Geschäftsflugzeuge ein (Bitget Stock Analysis, 2026; RTX/Pratt & Whitney, 2026). Für Calgary und Alberta spezifisch stellt die einzigartige Kombination aus Geomatik, großflächigen Testlufträumen für unbemannte Systeme (Foremost UAS Range) und der Ansiedlung von Großprojekten wie De Havilland Field und Lufthansa Technik eine strukturelle Stärke dar, die der Provinz eine Sonderrolle innerhalb der nationalen Industrie verschafft (Economy of Alberta, 2026; Calgary Economic Development, 2022).

II. Schwächen

Eine nennenswerte Schwäche der kanadischen Luftfahrtindustrie ist der sich verschärfende Fachkräftemangel: Auch in Montréal, dem landesweit größten Cluster, prognostiziert Aéro Montréal für 2025 einen jährlichen Bedarf von 20.400 Stellen gegenüber nur 6.800 qualifizierten lokalen Absolventen, was einem strukturellen Defizit von 13.600 Arbeitskräften pro Jahr entspricht; gleichzeitig erreichen rund 30 % der aktuellen Belegschaft (etwa 12.750 Beschäftigte) bis 2027 das Rentenalter (KiTalent, Montreal's Aerospace Talent Crisis, 2026). Die durchschnittliche Besetzungsdauer für technische Stellen ist von 52 Tagen im Jahr 2019 auf 94 Tage angestiegen, für Führungspositionen sogar auf 142 Tage (KiTalent, 2026). Eine zweite strukturelle Schwäche ist die extreme geografische Konzentration der Fertigungs- und F&E-Kapazitäten auf Québec (61 % der Fertigungsbeschäftigung, rund 70 % der nationalen F&E), was die Branche anfällig für Schocks macht und die Diversifizierung erschwert (Vanguard Canada, 2026; Mémoire prébudgétaire Humanitas, 2026). Zudem verfügt Kanada bislang über keine signifikante heimische Großproduktionskapazität für Sustainable Aviation Fuel, auch wenn Pilotprojekte wie SAF+ in Montréal bereits erste Fortschritte erzielen (Transport Canada, Aviation Climate Action Plan, 2022; Argus Media, 2021).

III. Chancen

Der weltweite Trend zur Dekarbonisierung der Luftfahrt eröffnet Kanada zugleich erhebliche Wachstumspotenziale. Diese zeigen sich insbesondere im Ausbau nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF): Bis 2030 wird eine jährliche Produktion von einer Milliarde Litern angestrebt. Hinzu kommen Pionierprojekte wie das CADAQ-100-Vorhaben in Montréal, das die Entwicklung einer kommerziellen e-SAF-Anlage mit einer Jahreskapazität von bis zu 100 Millionen Litern bis 2028 vorsieht (Sustainable Biz Canada, 2025; Canadian Biomass Magazine, 2023). Für Calgary ergibt sich darüber hinaus die Chance, im Zuge der wirtschaftlichen Diversifizierung weg von fossilen Rohstoffen und durch die Ansiedlung dual-use-fähiger Technologien im Rahmen von Programmen wie LIFT (Leading Industry Forward Together Initiative) eine neue wirtschaftliche Rolle innerhalb der kanadischen Luftfahrtlandschaft einzunehmen (Calgary.Tech, 2026).

IV. Risiken

Die andauernde Konsolidierung im zivilen Regionalflugzeugmarkt zeigt, dass kanadische Hersteller im internationalen Wettbewerb erhebliche strategische Risiken tragen, wenn sie versuchen, in margenschwächere oder von Airbus und Boeing dominierte Segmente vorzudringen (Telegraph, 2026; Market Report Analytics, 2025). Der globale Wettbewerb um Fachkräfte, insbesondere die Abwanderung erfahrener Ingenieure in die USA aufgrund des dort höheren Lohnniveaus, gefährdet langfristig die Innovationsfähigkeit der Branche an beiden Standorten. Handelspolitische Unsicherheiten, wie protektionistische Wirtschaftspolitik oder Störungen globaler Lieferketten, stellen angesichts der

hohen Exportabhängigkeit der Branche (rund 70 % der Umsätze) ein erhebliches Risiko dar, das durch geopolitische Spannungen zwischen wichtigen Handelspartnern zusätzlich verschärft werden kann (AIAC, 2026; Unifor Aerospace Sector Strategy, 2018). Für Calgary besteht zudem das spezifische Risiko, dass Großprojekte wie De Havilland Field aufgrund ihrer langen Bauphasen bis 2033 empfindlich auf Konjunkturschwankungen, Zinsänderungen oder politische Prioritätsverschiebungen reagieren könnten (Skies Mag, 2026), während für Montréal die zunehmende Abwanderung von Fachkräften angesichts der erwähnten Rentenwelle ein besonders akutes Risiko darstellt.

Zusammenfassend zeigt die SWOT-Analyse, dass die kanadische Luftfahrtindustrie – und mit ihr die beiden Standorte Montréal und Calgary – an einem strategischen Wendepunkt steht. Die etablierten Stärken in Simulation, Triebwerksbau und Systemintegration in Montréal bieten eine solide Ausgangsbasis, doch die Fähigkeit der Branche, den akuten Fachkräftemangel zu bewältigen und die Dekarbonisierungsagenda erfolgreich umzusetzen, wird maßgeblich über die künftige globale Wettbewerbsposition entscheiden. Alberta nimmt dabei eine zunehmend eigenständige Rolle ein: Calgary etwa nutzt die historisch gewachsenen Kompetenzen in Geomatik und Testinfrastruktur, um sich als komplementärer, aber strategisch differenzierter Standort neben dem etablierten Montréal-Zentrum zu positionieren.

Für deutsche Unternehmen ergibt sich aus dieser Analyse ein differenziertes Bild der Marktchancen: Während im Bereich MRO und Triebwerkswartung bereits erfolgreiche Eintrittsmodelle bestehen (wie Lufthansa Technik), bieten sich in Montréal über CRIAQ, CARIC und die etablierten OEM-Wertschöpfungsketten besonders attraktive Möglichkeiten für Forschungskooperationen und Zulieferpartnerschaften. Felder wie SAF, Wasserstoffantriebe und digitale Fertigungstechnologien bleiben an beiden Standorten noch weitgehend unbesetzt und bieten damit besonders attraktive Einstiegsmöglichkeiten für technologieorientierte deutsche Mittelständler und Systemanbieter. Die Kombination aus Montréals Forschungstiefe, Calgarys Wachstumsdynamik sowie den verfügbaren Förderinstrumenten auf Bundes- und Provinzebene macht beide Städte zu den aussichtsreichsten Zielmärkten für die deutsche Luftfahrtzulieferindustrie in Kanada.

Der kanadische Markt für die Luftfahrtindustrie mit Fokus auf Québec und Alberta präsentiert sich als einer der attraktivsten Wachstumsmärkte für deutsche Exporteure. Mit einem forschungsintensiven, exportorientierten Sektor, gesetzlich verankerten Dekarbonisierungszielen bis 2050 und einem einmaligen Marktzugang durch das Freihandelsabkommen CETA bietet Kanada ein stabiles und dynamisches Umfeld für innovative technologische Lösungen. Um zusätzlich die identifizierten Markthürden zu überwinden und die Chancen optimal zu nutzen, sollten deutsche Unternehmen ihre Strategien auf folgende fünf Prioritäten ausrichten:

I. Komplementäre Standortstrategie Montréal–Calgary

Aufgrund der stark unterschiedlichen industriellen Profile der beiden Zentren dürfen deutsche Unternehmen den kanadischen Luftfahrtmarkt nicht als homogene Einheit betrachten. Während Montréal über etablierte OEM-Wertschöpfungsketten, ein dichtes Forschungsnetzwerk (CRIAQ, CARIC, ÉTS) und Zugang zu Konzernen wie Airbus, Bombardier, CAE und P&WC Kooperationschancen für Zulieferung und Forschung bietet, eignet sich Calgary aufgrund geringerer Markteintrittsbarrieren, verfügbarer Testinfrastruktur und aktiver Wirtschaftsförderung besonders für MRO-, Simulation- und Systemansiedlungen nach dem Vorbild von Lufthansa Technik.

II. Frühzeitige Einbindung institutioneller und akademischer Partner

Kooperationen mit Forschungskonsortien wie CRIAQ und CARIC in Montréal sowie mit Institutionen wie der University of Calgary, dem SAIT und der ÉTS sind für erfolgreiche Markteintritte geschäftskritisch. Sie erleichtern den Zugang zu Fördermitteln, beschleunigen Zertifizierungs- und Qualifizierungsprozesse bei Erstlieferungen und schaffen Vertrauen bei lokalen OEMs und Fluggesellschaften.

III. Ganzheitliche System- und MRO-Lösungen statt Einzelkomponenten

Deutsche Anbieter sollten nicht nur Einzelbauteile exportieren, sondern vollständige, zertifizierte Wartungs-,

Trainings- oder Antriebssystemlösungen anbieten, die den Anforderungen von Transport Canada und den etablierten OEM-Lieferkettenstandards entsprechen. Das Beispiel Lufthansa Technik zeigt, dass Systemkompetenz gepaart mit langfristigen Wartungsverträgen (wie dem 15-Jahres-Vertrag mit WestJet) den nachhaltigsten Markteintritt ermöglicht.

IV. Technologische Tiefenspezialisierung in Zukunftsfeldern

Deutsche Expertise in Bereichen wie Sustainable Aviation Fuel-Produktionstechnologie, wasserstoffelektrischen Antriebssystemen, KI-gestützter prädiktiver Wartung und additiver Fertigung bildet das wichtigste Differenzierungsmerkmal gegenüber US-amerikanischen und asiatischen Wettbewerbern. Insbesondere die noch unbesetzten Felder rund um CADAQ-100 in Montréal und die Wasserstoffpartnerschaften von De Havilland Canada in Alberta bieten frühzeitige Einstiegsmöglichkeiten für technologisch führende deutsche Mittelständler.

V. Maximale Nutzung der Förder- und Steuerlandschaft

Die strategische Einbindung von Bundesprogrammen wie dem SR&ED Tax Incentive Program, PrairiesCan-Zuschüssen, der Canada Infrastructure Bank sowie provinziellen Instrumenten wie dem Investment and Growth Fund in Alberta und Québecs Stratégie Horizon 2026 muss von Beginn an in Geschäftsmodell und Investitionsplanung integriert werden, um die hohen Vorabinvestitionen für Produktionsanlagen, Testinfrastruktur und Zertifizierung zu kompensieren.

Der Bedarf an Modernisierung, Dekarbonisierung und Diversifizierung ist enorm, Fördermittel sind in erheblichem Umfang verfügbar, und die regulatorischen Rahmenbedingungen bleiben trotz föderaler Fragmentierung stabil. Für deutsche Unternehmen, die bereit sind, gezielt in die komplementären Ökosysteme von Montréal und Calgary zu investieren, sind die mittel- bis langfristigen Marktchancen in der kanadischen Luftfahrtindustrie äußerst aussichtsreich.

4 Kontaktadressen

Verbände

Aerial Evolution Association of Canada (AEAC) Adresse: 2164 Montreal Road, Suite 8150 – Unit 5, Ottawa, ON, K1J 1G4 Tel.: +1 (613) 526-5487 E-Mail: admin@aerialevolution.ca Website: https://www.aerialevolution.ca/	Der nationale Industrieverband für industrielle Drohnen (UAVs) und Advanced Air Mobility (AAM). Er treibt die sichere, kommerzielle Integration von unbemannten Flugsystemen und innovativer Luftfahrt in den kanadischen Luftraum voran.
Canadian Aeronautics and Space Institute (CASI) Adresse: 104-350 Terry Fox Drive, Kanata, ON, K2K 2W5 Tel.: +1 (613) 591-8787 E-Mail: casi@casi.ca Website: https://www.casi.ca/	Eine führende Fach- und Berufsgesellschaft für Luftfahrtingenieure, Wissenschaftler und Industrieprofis. CASI widmet sich dem technischen Wissensaustausch, der Forschung (R&D) und der technologischen Weiterentwicklung der industriellen Luftfahrt.
Canadian Airports Council (CAC) Adresse: 180 Elgin Street, Suite 1300, Ottawa, ON K2P 2K3 Tel.: +1 (613) 560-9302 E-Mail: holly.christian@cacairports.ca Website: https://canadasairports.ca/	Die Stimme der kanadischen Flughäfen. Der CAC repräsentiert die Betreiber von Verkehrs- und Regionalflughäfen und fördert die Sicherheit, Infrastrukturentwicklung und technologische Modernisierung des zivilen Bodenbetriebs.
Canadian Council for Aviation & Aerospace (CCAA) Adresse: 2 Gurdwara Rd., Suite 608, Ottawa, Ontario K2E 1A2 Tel.: +1 (613) 727-8272 E-Mail: info@avaerocouncil.ca Website: https://avaerocouncil.ca/	Ein hochspezialisierter Verband, der eng mit der Industrie zusammenarbeitet, um Qualifikationsstandards, Fachkräfteausbildung und Zertifizierungen (etwa für MRO-Techniker) in der Luftfahrtbranche zu sichern und dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken.
Canadian Owners and Pilots Association (COPA) Adresse: 150 Elgin Street, Suite 925 Ottawa, Ontario, K2P 1L4 Tel.: +1 (613) 236-4901 E-Mail: copa@copanational.org Website: https://copanational.org/	Mit der größten Mitgliederbasis in Kanada vertritt COPA die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation). Der Verband setzt sich für die Erhaltung der Zivilluftfahrt, lokaler Flugplätze und die Interessen von Privatpiloten und Flugzeugeigentümern ein.
Helicopter Association of Canada (HAC) Adresse: 1830 Walkley Road Box #94 – Ottawa, ON K1H 8K3, Canada Tel.: +1 (613) 231-1110 E-Mail: chanel.barnes@h-a-c.ca Website: https://h-a-c.ca/	Der nationale Verband, der die kanadische Hubschrauberindustrie vertritt. Er fördert die kommerzielle und industrielle Nutzung von Drehflüglern, vernetzt Betreiber und MRO-Dienstleister und setzt sich massiv für Flugsicherheit und operative Rahmenbedingungen ein.

Marktakteure

Airbus Canada Adresse: 13100 Henri-Fabre Boulevard, Mirabel, QC, J7N 3C6 Tel.: (450) 476-7600 E-Mail: media@airbus.com Website: https://www.airbus.com/en	Hauptsitz des A220-Programms. In Mirabel findet das Engineering, die Herstellung und die Endmontage der Airbus A220-Familie statt, was Airbus zu einem zentralen Motor der kanadischen Aerospace-Lieferkette macht.
AJW Technique Adresse: 7055 Rue Alexander-Fleming, St-Laurent QC H4S 2B7 Tel.: (514) 339-5100 E-Mail: info@ajw-technique.com Website: https://www.ajw-group.com/	Zentrales industrielles MRO-Zentrum für Flugzeugkomponenten; spezialisiert auf Reparatur von Avionik, Hydraulik, Pneumatik und Treibstoffsystemen.
AP&C (GE Additive Company) Adresse: 3765 Rue La Vérendrye, Boisbriand QC J7H 1R8 Tel.: (450) 434-1004 E-Mail: info@advancedpowders.com Website: https://www.advancedpowders.com/	Global führender Werkstoffhersteller für plasmazerstäubte Titan- und Nickelmetallpulver zur additiven Serienfertigung (3D-Druck) von Flugzeugbauteilen.
Arnprior Aerospace Adresse: 107 Baskin Drive East, Arnprior, ON, K7S 3M1 Tel.: (613) 623-4267 E-Mail: sales@arnprioraerospace.com Website: https://arnprioraerospace.com/	Fertigt mechanische Baugruppen, hochpräzise CNC-Frästeile, Hitzeschilde und Blechformteile für Verkehrs- und Geschäftsflugzeuge.
Atlantic Canada Adresse: 100 Main St, Suite 2038, Dartmouth, NS, B2X 1R5 Tel.: 902) 425-0070 E-Mail: info@ac-ada.ca Website: https://ac-ada.ca/	Repräsentiert das Cluster „Atlantic Canada“. ACADA ist die zentrale Branchenorganisation für den Aerospace-Sektor der Atlantikprovinzen. Sie bündelt regionale Zulieferer, MRO-Anbieter und fördert industrielle Partnerschaften auf nationaler und globaler Ebene.
Avianor Inc. Adresse: 11805 Service A5 Street, Montréal International Airport (YMX), Mirabel, Québec, J7N 1A1, Canada Tel.: (450) 476-9075 E-Mail: info@avianor.com Website: https://avianor.com/	Industrielles Zentrum für Flugzeug-MRO, Kabinenneugestaltung (Cabin Modifications), Sitzüberholung und strukturmechanische Modifikationen.
Bell Textron Canada Adresse: 12800 Rue de l' Avenir, Mirabel, QC, J7J 1R4	Führender Hersteller kommerzieller Hubschrauber. In Mirabel verantwortet das Unternehmen das Engineering, die Endmontage und die Flugtests für die zivile Bell-Helikopter-Flotte.

Tel.: (817) 280-2011 E-Mail: mediarelations@bellflight.com Website: https://www.bellflight.com/	
BlackBerry QNX Adresse: 1001 Farrar Road, Kanata, ON, K2K 0B3, Canada Tel.: (613) 591-0931 E-Mail: info@qnx.com Website: https://qnx.software/en	Lieferant von sicherheitszertifizierten Echtzeitbetriebssystemen (RTOS) und Hypervisoren für flugkritische Avionik und industrielle Bordsysteme.
Bombardier Adresse: 400 Côte-Vertu Road West, Dorval, QC, H4S 1Y9 Tel.: (514) 855-5000 E-Mail: info@bombardier.com Website: https://bombardier.com/en	Bombardier ist einer der weltweit führenden Hersteller von Geschäftsreiseflugzeugen (Global und Challenger). Die kanadischen Standorte fokussieren sich auf Design, Herstellung, Endmontage und die Ausstattung hochmoderner Jets.
Burloak Technologies Adresse: 3280 South Service Rd W, Oakville ON L6L 0B1 Tel.: (905) 592-0244 E-Mail: info@burloaktech.com Website: https://www.burloaktech.com/	Zertifizierter industrieller 3D-Druck-Dienstleister; serienmäßige Fertigung, CNC-Nachbearbeitung und Prüfung von Leichtbau-Flugzeugkomponenten.
CAE Inc. Adresse: 8585 Cote-de-Liesse, Saint-Laurent, Québec H4T 1G6 Canada Tel.: (514) 341-6780 E-Mail: info@cae.com Website: https://www.cae.com/	Weltweit führender industrieller Entwickler und Hersteller von Full-Flight-Simulatoren (Level D), synthetischen Trainingsumgebungen und digitaler Cockpit-Software.
Celestica (Aerospace & Defense) Adresse: 1900-5140 Yonge Street, PO Box 42, Toronto, Ontario M2N 6L7 Canada Tel.: (416) 448-5800 E-Mail: contactus@celestica.com Website: https://www.celestica.com/	Führender Auftragsfertiger (EMS) für hochkomplexe Luftfahrtelektronik, Kommunikationsmodule, FADEC-Triebwerkssteuerungen und Sensorbaugruppen.
CMC Electronics Adresse: 600 boul. Dr-Frederik-Philips, Montreal, Québec Canada H4M 2S9 Tel.: (514) 748-3000 E-Mail: cmc.sales@cmcelectronics.ca Website: https://cmcelectronics.ca/	Entwickelt und produziert zertifizierte Avioniksysteme, Flight Management Systems (FMS), Head-Up-Displays und Cockpit-Monitore für Zivilflugzeuge.
Conair Group Adresse: 1510 Tower Street, Abbotsford, British Columbia V2T 6H5 Canada	Weltmarktführer für die industrielle Umrüstung, Konstruktion und Wartung von Verkehrsflugzeugen (z. B. Dash 8) zu spezialisierten Löschflugzeugen (Air Tanker).

Tel.: (604) 855-1171 E-Mail: info@conairgroupinc.com Website: https://conair.ca/	
DCM Group Adresse: 4075 Boulevard Industriel, Laval QC H7L 6E3 Tel.: (514) 738-3322 E-Mail: sales@dcmgroup.ca Website: https://dcmgroup.ca/en/	Spezialisiert auf Vorrichtungsbau (Tooling), Montagegestelle, Bodengeräte (GSE) und Präzisionszerspanung für Flugzeug-Produktionslinien.
De Havilland Aircraft of Canada Adresse: 4100 Westwinds Drive, NE, Calgary, Alberta, Canada, T3J 4L2 Tel.: (437) 291-3458 E-Mail: communications@dehavilland.com Website: https://dehavilland.com/	Traditionsreicher Flugzeughersteller und OEM von Turboprop-Regionalflugzeugen (Dash 8-400, Twin Otter) sowie industrieller Hersteller und Betreuer der CL-415/DHC-515 Löschflugzeugflotte.
Diamond Aircraft Industries Adresse: 1560 Crumlin Sideroad, ON, London, N5V 1S2 Canada Tel.: (800) 268-4001 E-Mail: sales-canada@diamondaircraft.com Website: https://www.diamondaircraft.com/en/	Hersteller von vollcomposite-basierten Schulungs- und Reiseflugzeugen (DA20, DA40, DA62) mit eigener industrieller Serienfertigung und Verbundwerkstoff-Verarbeitung in London, Ontario.
Draganfly Inc. Adresse: 235 103rd Street East, Saskatoon, Saskatchewan S7N 1Y8 CANADA Tel.: (800) 979-9794 E-Mail: info@draganfly.com Website: https://draganfly.com/	Pionier und Hersteller unbemannter industrieller Flugsysteme (UAVs/Drohnen), Sensorik-Nutzlasten und maßgeschneiderter Drohnenelektronik.
Firan Technology Group (FTG) Adresse: 250 Finchdene Square, Toronto, Ontario Canada M1X 1A5 Tel.: (416) 299-4000 E-Mail: info@ftgcorp.com Website: https://www.ftgcorp.com/	Spezialisierter Hersteller von hochzuverlässigen Multilayer-Leiterplatten (PCBs) und beleuchteten Cockpit-Bedienfeldern für globale Luftfahrtprogramme.
Fives Liné Machines Adresse: 625 Avenue President Kennedy, 14eme etage, MONTREAL, H3A 1K2 QUÉBEC Tel.: (514) 284-0341 E-Mail: fivesline@fivesgroup.com Website: https://www.fivesgroup.com/	Hersteller von hochpräzisen Portalfräszentren, Verbundwerkstoff-Legeanlagen und Automatisierungstechnik für Flugzeughersteller und Tier-1-Zulieferer.
Flying Colours Corp. (Flexjet) Adresse: 26108 Curtiss Wright Pkwy, Richmond-Highland Heights, OH Tel.: (866) 473-0025	Industrieller Ausbau von Flugzeugkabinen (VIP/Head-of-State Completions), Rumpflackierung, Avionik-Nachrüstung und MRO für Business Jets.

E-Mail: info@flyingcolourscorp.com Website: https://technicalservices.flexjet.com/en-us/completions	
GE Aerospace (Bromont) Adresse: 104 Boulevard de l'Aéroport, Bromont, QC, J2L 1S3 Tel.: (450) 534-3200 E-Mail: contact@geaerospace.com Website: https://www.geaerospace.com/	Hochautomatisiertes und robotergestütztes Fertigungswerk für kritische Triebwerkskomponenten (u. a. Titan-Kompressor- und Lüfterschaufeln für CFM LEAP und GE9X Triebwerke).
Héroux-Devtek Adresse: 1111, Saint-Charles Street West, Suite 600, West Tower, Longueuil, Québec Canada, J4K 5G4 Tel.: (450) 679-5450 E-Mail: ir@herouxdevtek.com Website: https://www.herouxdevtek.com/en	Tier-1-Systemzulieferer und weltweit drittgrößter Fahrwerksbauer. Konstruiert und produziert komplette Fahrwerkssysteme, Betätigungszylinder und Hydraulikkomponenten.
Honeywell Aerospace Canada Adresse: 3333 Unity Drive, Mississauga, Ontario, Canada Tel.: (905) 608-6000 E-Mail: aerospace@honeywell.com Website: https://www.honeywellaerospace.com/	Industrielle Fertigung von Umweltsteuerungssystemen (Environmental Control Systems), Kabinendrucksystemen, Sensoren und Beleuchtung für Flugzeuge.
Howmet Aerospace Canada Adresse: 5515 Ernest Cormier, Laval Québec H7C 2S9 Canada Tel.: (450) 786-2001 E-Mail: contact@howmet.com Website: https://www.howmet.com/	Hersteller von Titan- und Speziallegierungs-Schmiedeteilen, nahtlos gewalzten Turbinenringen sowie hochfesten Befestigungselementen.
IMP Aerospace & Defense Adresse: 693 Barnes Road, Enfield, Nova Scotia Canada B2T 1K3 Tel.: (902) 873-2250 E-Mail: info@impaerospace.com Website: https://www.impaerospaceanddefense.com/	Industrielle Modifikation, Avionik-Modernisierung, Strukturinstandsetzung und Lebensdauerverlängerung für zivile und militärische Flugzeugflotten.
KF Aerospace Adresse: 9500 Airport Road, Mount Hope, ON, L0R 1W0, Canada Tel.: (905) 679-3313 E-Mail: reception@kfaero.ca Website: https://www.kfaero.ca/	Großes MRO-Zentrum für Heavy Maintenance, Passagier-zu-Frachter-Umbauten (P2F), strukturelle Großmodifikationen und Flugzeug-Engineering.
L3Harris (MAS und Technologies) Adresse: 10000 Rue Helen-Bristol, Mirabel, QC, J7N 1H3 Tel.: (450) 476-4000 E-Mail: info.canada@l3harris.com	Als globaler Tier-1-Zulieferer bietet L3Harris in Kanada komplexe Luft- und Raumfahrtsysteme, luftgestützte Sensoren und optische Nutzlasten (Technologies) an. Der Bereich MAS in Mirabel fokussiert sich primär auf

Website: https://www.l3harris.com/en-ca/canada	tiefgehende In-Service-Modifikationen und MRO-Lösungen für militärische (z. B. CF-18) und zivile Flotten.
Liburdi Engineering Adresse: 400 Highway 6 North, Dundas, Ontario, Canada, L9H 7K4 Tel.: (905) 689-0734 E-Mail: info@liburdi.com Website: https://www.liburdi.com/	Weltweit führend in automatisierten Schweiß- und Beschichtungstechnologien sowie laserbasierten Reparaturverfahren für hochbelastete Flugturbinenschaufeln.
LISI Aerospace Adresse: 2000 Place Transcanadienne, H9P 2X5 Dorval Tel.: (514) 421-4567 E-Mail: info@lisi-aerospace.com Website: https://www.lisi-aerospace.com/en/	Weltweit führender Produzent von flugkritischen Verbindungselementen, Titan-Spezialschrauben und Strukturbefestigungen für Triebwerke und Flugzeugzellen.
Lockheed Martin CDL Systems Adresse: 333 96 Ave NE, Calgary AB Tel.: (403) 289-1733 E-Mail: communications.lmcanada@lmco.com Website: https://lockheedmartin.com/	Eine spezialisierte Entwicklungsabteilung in Calgary, die sich auf die Programmierung und den Einsatz von Open-Architecture-Software (Kontrollstationen) für unbemannte Flugsysteme (UAVs / Drohnen) und taktische militärische Anwendungen fokussiert.
Lufthansa Canada Adresse: 2000 Airport Road NE, Calgary, AB, T2E 6W5 Tel.: (403) 233-8884 E-Mail: info.ca@lht.dlh.de Website: https://www.lufthansa.com/ca/en/local-page/lufthansa-in-canada	Lufthansa Technik betreibt in Kanada ein MRO-Zentrum von Weltklasse, das sich auf fortschrittliche Triebwerksreparaturen, schnelle Überholungen (Quick-Turn Shop Visits) und Leistungstests für moderne Triebwerke (z. B. LEAP-1B) spezialisiert hat.
M1 Composites Technology Adresse: 2460 Michelin, Laval, Québec H7L 5C3 Tel.: (450) 686-8864 E-Mail: sales@m1composites.com Website: https://m1composites.com/	Zertifizierter Entwicklungs- und MRO-Betrieb für Faserverbundwerkstoffe, Triebwerksgondeln (Nacelles), Radome und Steuerflächen.
Magellan Aerospace Adresse: 3160 Derry Road East, Mississauga, ON L4T 1A9 Tel.: (905) 677-1889 E-Mail: magellan.corporate@magellan.aero Website: https://magellan.aero/	Großer Tier-1-Zulieferer für hochkomplexe Triebwerksgehäuse, Turbinenteile, Aerostructures, Sandgusskomponenten aus Magnesium/Aluminium sowie Raketenstrukturen.
Mecachrome Canada Adresse: 11 100 rue Julien-Audette, Mirabel (Québec) J7N 3L3 CANADA Tel.: (450) 679-950 E-Mail: contact@mecachrome.com	Spezialist für hochpräzise mechanische Bearbeitung und 5-Achs-Zerspanung von Hartmetallen (Titan, Inconel) für Triebwerks- und Strukturbauteile.

Website: https://www.mecachrome.com/	
MHI RJ Aviation Group (MHIRJ) Adresse: 3655 Avenue des Grandes Tourelles, Suite 110, Boisbriand, QC, J7H 0E2 Tel.: (450) 497 0555 E-Mail: info@mhirj.com Website: https://mhirj.com/en	Globaler OEM-Support, industrielles Engineering und weltweites MRO-Netzwerk für die gesamte Flotte der CRJ-Regionaljets (ehemals Bombardier).
NAV Canada Adresse: 151 Slater Street, Suite 120, Ottawa, ON K1P 5H3 Tel.: (613) 563-5588 E-Mail: service@navcanada.ca Website: https://www.navcanada.ca/en/	Betreiber der gesamten kanadischen Flugsicherungsinfrastruktur; entwickelt und implementiert digitale Flugverkehrs- und Radartechnologien.
PAL Aerospace Adresse: St. John's International Airport, Hangar 1, PO Box 29030, St. John's, Newfoundland and Labrador (NL), Canada, A1A 5B5 Tel.: (855) 576-3948 E-Mail: contact@palaerospace.com Website: https://palaerospace.com/	Konstruktion, Modifikation und Systemintegration von Spezialflugzeugen für maritime Überwachung, Aufklärung und Küstenschutz.
Parker Aerospace Canada Adresse: 160 Chisholm Drive, Milton, ON Tel.: (905) 693-3000 E-Mail: aerospace@parker.com Website: https://www.parker.com/ca/en/home.html	Entwicklung und Fertigung hydraulischer, pneumatischer und elektrohydraulischer Flugsteuerungs-, Schmier- und Kraftstoffmanagementsysteme.
Pratt & Whitney Adresse: 1000 Marie-Victorin Blvd. Longueuil, Québec J4G 1A1 Canada Tel.: (450) 677-9411 E-Mail: corporatepr@rtx.com Website: https://www.rtx.com/en/prattwhitney	Weltmarktführer im Bau von Turboprop- und Turboshaft-Triebwerken für Regional- und Geschäftsreiseflugzeuge sowie Hubschrauber. Betreibt massive R&D- und Fertigungsstätten in Kanada.
Rheinmetall Canada Adresse: 225, boulevard du Seminaire Sud, Saint-Jean-sur-Richelieu, QC, J3B 8E9, Canada Tel.: (450) 358-1744 E-Mail: info@rheinmetall.ca Website: https://www.rheinmetall.com/en/company/subsidiaries/rheinmetall-canada/about-us	Ein strategischer Verteidigungs- und Technologiezulieferer. Das Unternehmen konzentriert sich auf die Integration von Waffensystemen, Radarüberwachung, Flugabwehr und hochentwickelte Kommando- und Kontrolltechnologien für Streitkräfte.
Rolls-Royce Canada Adresse: 9500 Cote de Liesse Road, Lachine, Montreal, Québec, H8T 1A2 Canada	Weltweites Kompetenzzentrum für die industrielle Reparatur, Überholung (MRO) und Komponentenfertigung von zivilen Flugtriebwerken und industriellen Gasturbinen.

Tel.: (514) 636-0964 E-Mail: RRNAwebmaster@rolls-royce.com Website: https://www.rolls-royce.com/	
Safran Helicopter Engines Canada Adresse: 13000 rue du Parc, J7J 0W6 Mirabel, Québec Canada Tel.: 450-434-3400 E-Mail: contact@safrangroup.com Website: https://www.safran-group.com/	Zuständig für Montage, Support, Wartung und Reparatur von Wellenleistungstriebwerken für zivile Hubschrauber in ganz Nordamerika.
Sonaca Mirabel Adresse: 13075 rue Brault, Mirabel (Québec) CANADA QC J7J 0W2 Tel.: (636) 946-6525 E-Mail: info@sonaca-na.com Website: https://www.sonaca.com/	Industrielle Fertigung großformatiger Tragflächenbeplankungen (Wing Panels), Flügelvorderkanten und hochintegrierter Aluminium-Strukturkomponenten.
StandardAero Adresse: 15-47 Aero Drive NE, Calgary, AB Canada T2E 8Z9 Tel.: (403) 295-4204 E-Mail: info@standardaero.com Website: https://standardaero.com/	Einer der weltweit größten industriellen Triebwerksinstandhalter (MRO) für Turbofan-, Turboprop- und Hubschraubertriebwerke sowie APUs.
Stelia Aerospace North America Adresse: 12000 Rue Cargo A6, Mirabel QC J7N 1H4 Tel.: (902) 634-8448 E-Mail: contact@stelia-aerospace.com Website: https://www.stelia-aerospace.com/	Fertigt komplexe Rumpfsektionen, metallische Baugruppen und Faserverbundstrukturen als direkter Tier-1-Partner globaler Flugzeughersteller.
Thales Canada Aerospace Adresse: 2800 Avenue Marie-Curie, St-Laurent QC H4S 2C2 Tel.: (514) 832-0900 E-Mail: contact@thalesgroup.com Website: https://www.thalesgroup.com/en	Kanadisches Kompetenzzentrum für industrielle Entwicklung und Produktion von Fly-by-Wire-Flugsteuerungssystemen und moderner Bordelektronik.
Top Aces Adresse: 1675 Route Transcanadienne #201, Montréal, Québec, H9P 1J1, Canada Tel.: (514) 694-5565 E-Mail: info@topaces.com Website: https://topaces.com/	Rüstet Überschalljets (u. a. F-16, A-4) industriell mit modernster Radartechnik und Sensorik um und stellt operationelle Zieldarstellung für Streitkräfte bereit.
WestJet Adresse: 22 Aerial Pl NE, Calgary AB T2E 3J1 Tel.: (888) 937-8538 E-Mail: pr@westjet.com	Kanadas zweitgrößte kommerzielle Fluggesellschaft mit Hauptsitz und riesigem Technik-Drehkreuz in Calgary. Betreibt umfangreiche Passagierflüge sowie hochmoderne

Website: https://www.westjet.com/en-ca	Flottenentwicklungs- und Wartungszentren (WestJet Campus) für ihre Boeing-Flotte.
Wisk Aero (Canada R&D Center) Adresse: 3224 Avenue Jean-Béraud, Laval QC H7T 2S4 Tel.: (514) 800-0000 E-Mail: media@wisk.aero Website: https://wisk.aero/	Forschungs- und Entwicklungszentrum für die Serienintegration autonomer, vollelektrischer Senkrechtstarter (eVTOL) für die urbane Luftfahrt.

5 Quellen

Aero International (2025). Milliarden-Deal zwischen WestJet und Lufthansa Technik. https://www.aerointernational.de/aviation-nachrichten/milliarden-deal-zwischen-westjet-und-lufthansa-technik.html

Aéro Montréal (2026). Members – Aéro Montréal. https://aeromontreal.ca/en/membres/

Aéro Montréal (2026a). Aéro Competitiveness. https://aeromontreal.ca/en/aero-competitivite/

Aéro Montréal (2026b). MACH FAB 4.0 Tool. https://aeromontreal.ca/en/outil-mach-fab-4-0/

Aéro Montréal (2026c). Events – Aéro Montréal. https://aeromontreal.ca/en/evenements/

Air Canada (2026). A New Era in Long-Haul: Air Canada to Acquire Airbus A350-1000 Widebody Aircraft to Support International Network Growth. https://www.aircanada.com/media/a-new-era-in-long-haul-air-canada-to-acquire-airbus-a350-1000-widebody-aircraft-to-support-international-network-growth/

Air Data News (2022). De Havilland Canada reveals the design of its new production plant near Calgary. https://www.airdatanews.com/de-havilland-canada-reveals-the-design-of-its-new-production-plant-near-calgary/

Airbus (2018). Airbus, Bombardier and Investissement Québec agree C Series partnership closing effective July 1. https://www.airbus.com/en/newsroom/press-releases/2018-06-airbus-bombardier-and-investissement-quebec-agree-c-series

Airbus (2024). Airbus marks 40 years of growth in Canada with helicopter order for Ontario. https://www.airbus.com/en/newsroom/press-releases/2024-09-airbus-marks-40-years-of-growth-in-canada-with-helicopter-order-for

Airbus (2026). Working at Airbus in Canada. https://www.airbus.com/en/careers/life-at-airbus/working-here/working-at-airbus-in-canada

Amii (2025). Amii named in $13.9M AI-aerospace project. https://www.amii.ca/updates-insights/amii-named-in-13-9m-ai-aerospace-project

AviationOutlook (2026). CAE – Company Analysis and Outlook Report. https://aviationoutlook.beehiiv.com/p/cae-company-analysis-outlook-report

Boeing (2025). Boeing and WestJet Announce the Airline's Largest-Ever Order for 67 Airplanes. https://boeing.mediaroom.com/2025-09-03-Boeing-and-WestJet-Announce-the-Airlines-Largest-Ever-Order-for-67-Airplanes

Bombardier (2020). Bombardier Concludes Sale of the CRJ Series Regional Jet Program to Mitsubishi Heavy Industries. https://bombardier.com/en/media/news/bombardier-concludes-sale-crj-series-regional-jet-program-mitsubishi-heavy-industries

Bombardier (2025). Bombardier Contributed $7.4 Billion to Canadian GDP in 2024, PwC Study Shows. https://bombardier.com/en/media/news/bombardier-contributed-74-billion-canadian-gdp-2024-pwc-study-shows

Bombardier (2026). Bombardier Expands Its Manufacturing Footprint in Dorval with $100 Million Project to Support Worldwide Growth. https://bombardier.com/en/media/news/bombardier-expands-its-manufacturing-footprint-dorval-100-million-project-support

Calgary Airports (2025). YYC to build $120-million Lufthansa Technik aircraft engine maintenance facility in Calgary. https://www.yyc.com/en-us/media-centre/news-releases/artmid/2157/articleid/147/yyc-to-build-120-million-lufthansa-technik-aircraft-engine-maintenance-facility-in-calgary

Calgary Airports (2025a). Calgary Airports launches YYC AeroNex aviation technology and infrastructure hub. https://www.yyc.com/en-us/media-centre/artmid/2616/articleid/159/calgary-airports-launches-yyc-aeronex-aviation-technology-and-infrastructure-hub

Calgary Economic Development (2022). Calgary economy maintains momentum through 2022. https://www.calgaryeconomicdevelopment.com/news/calgary-economy-maintains-momentum-through-2022/

Calgary Economic Development (2024). The future of aerospace in Calgary. https://www.calgaryeconomicdevelopment.com/news/the-future-of-aerospace-in-calgary/

Calgary Economic Development (2025). Lufthansa Technik sets up Canadian headquarters in Calgary, strengthening the city's aerospace sector. https://www.calgaryeconomicdevelopment.com/news/lufthansa-technik-sets-up-western-canada-headquarters-in-calgary-strengthening-the-citys-aerospace/

Calgary Economic Development (2026). Aerospace in Calgary. https://aerospace.calgaryeconomicdevelopment.com/

Calgary.Tech (2026). Alberta Invests $1M in Aviation & Aerospace Council to Support Defence Sector Initiative. https://calgary.tech/2026/05/08/alberta-invests-aviation-aerospace-council-defence-sector/

CAE (2025). Annual Report 2025. https://www.cae.com/investors/financial-information/

CAE (2025a). Civil Aviation Training Locations. https://www.cae.com/civil-aviation/locations/

CAE (2026). Sustainability Program. https://www.cae.com/sustainability/sustainability-program/

Canadian Biomass Magazine (2023). Quebec initiative to advance next-gen sustainable aviation fuel. https://www.canadianbiomassmagazine.ca/quebec-initiative-to-advance-next-gen-sustainable-aviation-fuel/

Canadian Government Executive (2025). Boosting Alberta's Aerospace and Aviation Future: Federal Investments Take Flight. https://canadiangovernmentexecutive.ca/boosting-albertas-aerospace-and-aviation-future-federal-investments-take-flight

CityNews Montreal (2025). CAE inaugurates Montreal training centre for air traffic controllers. https://montreal.citynews.ca/2025/01/16/training-centre-air-traffic-controllers/

Collins Aerospace (2026). Canada – Collins Aerospace. https://www.rtx.com/collinsaerospace/who-we-are/about-us/global/north-america/canada

CRIAQ (2025). Over $5 million to fund collaborative projects supported by CRIAQ. https://www.criaq.aero/en/over-5-million-to-fund-collaborative-projects-supported-by-criaq/

CRIAQ (2025a). The CRIAQ RDV Forum 2025: Innovation to Tackle Global Challenges. https://www.criaq.aero/en/criaq-rdvforum2025-innovation-to-tackle-global-challenges/

CRIAQ (2026). CRIAQ's Impacts. https://www.criaq.aero/en/impacts/

CRIAQ (2026a). Exploring-Innovation Program. https://www.criaq.aero/en/services/support-and-access-to-financing/exploring-innovation/

CRIAQ (2026b). Who We Are. https://www.criaq.aero/en/who-we-are/

C-SAF (2025). Canadian Sustainable Aviation Fuel Roadmap. https://c-saf.ca/

C-SAF (2026). SAF Briefing Reports. https://c-saf.ca/what-is-saf/saf-briefs/

De Havilland Canada (2021). De Havilland Canada and ZeroAvia Announce Memorandum of Understanding to Develop Hydrogen-Electric Engine Program for Dash 8-400 Aircraft. https://dehavilland.com/partnerships/de-havilland-canada-and-zeroavia-announce-memorandum-of-understanding-mou-to-develop-hydrogen-electric-engine-program-for-dash-8-400-aircraft/

De Havilland Canada (2022). De Havilland Canada Announces Site of New Alberta Aircraft Manufacturing Facility. https://dehavilland.com/de-havilland-field/de-havilland-canada-announces-site-of-new-alberta-aircraft-manufacturing-facility/

De Havilland Canada (2024). De Havilland Canada Grows Manufacturing Capacity with Acquisition of Field Aviation Company Inc's Calgary based Aircraft Parts Manufacturing Operations. https://dehavilland.com/corporate-initiatives/de-havilland-canada-grows-manufacturing-capacity-with-acquisition-of-field-aviation-company-incs-calgary-based-aircraft-parts-manufacturing-operations/

De Havilland Canada (2026). De Havilland Canada Breaks Ground on De Havilland Field, Marking a New Era for Canadian Aerospace. https://dehavilland.com/de-havilland-field/de-havilland-canada-breaks-ground-on-de-havilland-field-marking-a-new-era-for-canadian-aerospace/

Embraer (2025). Porter Airlines Achieves Major Milestone with 50th E195-E2 Delivery. https://www.embraer.com/media-center/en/?detail=23980&mediatype=NEWS

Export Development Canada (2026). Canada's aerospace industry: Exports, growth and risk. https://www.edc.ca/en/article/canada-aerospace-industry-global-powerhouse.html

Foremost UAS Test Range (2026). Airspace – Restricted Airspace for BVLOS. https://foremostuasrange.ca/airspace/

Global Affairs Canada (2020). Canada-United States-Mexico Agreement – Chapter 4: Rules of Origin. https://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cusma-aceum/text-texte/04.aspx?lang=eng

Global Affairs Canada (2025). Briefing Book for the Minister of International Trade. https://www.international.gc.ca/transparency-transparence/briefing-documents-information/briefing-books-cahiers-breffage/2025-03-trade-commerce.aspx?lang=eng

Global Affairs Canada (2026). The Canada-United States-Mexico Agreement (CUSMA). https://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cusma-aceum/index.aspx?lang=eng

Gouvernement du Québec (2022). Stratégie québécoise de l'aérospatiale – Horizon 2026. https://www.quebec.ca/gouvernement/ministeres-organismes/economie/publications/strategie-quebecoise-de-laerospatiale-horizon-2026

Gouvernement du Québec (2025). Stratégie québécoise de l'aérospatiale – Horizon 2026. https://www.quebec.ca/gouvernement/ministeres-organismes/economie/publications/strategie-quebecoise-de-laerospatiale-horizon-2026

Government of Alberta (2025). Investment and Growth Fund. https://www.alberta.ca/investment-and-growth-fund

Government of Canada/Prairies Economic Development Canada (2023). Minister Vandal announces federal investment to grow aerospace industry in Calgary. https://www.canada.ca/en/prairies-economic-development/news/2023/06/minister-vandal-announces-federal-investment-to-grow-aerospace-industry-in-calgary.html

Government of Canada/Prairies Economic Development Canada (2025). Minister Duguid announces federal investments to create state-of-the-art aircraft engine testing facility in Calgary. https://www.canada.ca/en/prairies-economic-development/news/2025/02/minister-duguid-announces-federal-investments-to-create-state-of-the-art-aircraft-engine-testing-facility-in-calgary.html

Grand View Research (2025). Canada Aircraft MRO Market Size & Outlook. https://www.grandviewresearch.com/horizon/outlook/aircraft-mro-market/canada

GTAI (2025). Kanada ist ein wichtiger Zukunftsmarkt für die deutsche Industrie. https://www.gtai.de/de/trade/kanada-wirtschaft/wirtschaftsstandort

GTAI (2025a). Kanada setzt auf nachhaltige Flugkraftstoffe und hybride Antriebe. https://www.gtai.de/de/trade/kanada/branchen/kanada-setzt-auf-nachhaltige-flugkraftstoffe-und-hybride-antriebe-1852924

H2CanFly (2026). H2CanFly. https://h2canfly.com/

Héroux-Devtek Inc. (2025). Héroux-Devtek Announces Completion of Acquisition by Platinum Equity. https://investors.herouxdevtek.com/2025-02-11-HEROUX-DEVTEK-ANNOUNCES-COMPLETION-OF-ACQUISITION-BY-PLATINUM-EQUITY

Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED) (2025). Aerospace and Defence. https://ised-isde.canada.ca/site/ised/en/research-and-business-intelligence/industry-sector-intelligence/manufacturing-industries/aerospace-and-defence

Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED) & Aerospace Industries Association of Canada (AIAC) (2025). State of Canada's Aerospace Industry Report 2025. https://publications.gc.ca/site/eng/9.849054/publication.html

Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED) & Aerospace Industries Association of Canada (AIAC) (2026). State of Canada's Aerospace Industry Report 2026. https://aiac.ca/aiac-ised-release-latest-state-of-canadas-aerospace-industry-report-2026/

KADEX Aero Supply (2026). Company – KADEX Aero Supply – Aircraft Parts & Service. https://kadexaero.com/company/

KiTalent (2026). Montreal's Aerospace Sector Is Adding Thousands of Jobs and Losing More: The Collision Between Production Targets and a Shrinking Talent Pool. https://kitalent.com/articles/montreal-aerospace-talent-crisis

Lufthansa Group (2026). Sustainable Aviation Fuel. https://www.lufthansagroup.com/de/verantwortung/klima-und-umwelt/sustainable-aviation-fuel.html

Lufthansa Group & HCS Group (2023). Lufthansa Group and HCS Group sign Letter of Intent on the production and supply of Sustainable Aviation Fuel (SAF) 'Made in Germany'. https://newsroom.lufthansagroup.com/en/lufthansa-group-and-hcs-group-sign-letter-of-intent-on-the-production-and-supply-of-sustainable-aviation-fuel-saf-made-in-germany/

Lufthansa Technik (2025). Lufthansa Technik and YYC Calgary Airport break ground for new engine maintenance facility. https://www.lufthansa-technik.com/en/groundbreaking-for-new-engine-maintenance-facility-in-calgary-cc6bd844944861cb

Lufthansa Technik (2026). Lufthansa Technik Canada. https://www.lufthansa-technik.com/

Magellan Aerospace Corporation (2025a). 2025 Annual Report / Annual Information Form. https://magellan.aero/investors/shareholder-reports/?year=2025

Magellan Aerospace Corporation (2025b). Magellan Aerospace Signs Amendment to GE Aerospace Revenue Sharing Agreement. https://magellan.aero/press-release/magellan-aerospace-signs-amendment-to-ge-aerospace-revenue-sharing-agreement/

Market Report Analytics (2025). Regional Jet Aircraft: Trends and Forecasts 2025–2033. https://www.marketreportanalytics.com/reports/regional-jet-aircraft-148664

Mitsubishi Heavy Industries (2020). Mitsubishi Heavy Industries Ltd. and Bombardier Inc. Agree on June 1, 2020 Closing Date for Acquisition of Canadair Regional Jet Program. https://www.mhi.com/news/20200507.html

Mordor Intelligence (2026). North America Aircraft MRO Market Size & Share Analysis – Growth Trends and Forecasts (2026–2031). https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/north-america-aircraft-mro-market

National Research Council Canada (2024). Digital Twin and Virtual Testing Focus Area. https://nrc.canada.ca/en/research-development/research-collaboration/digital-twin-virtual-testing-focus-area

National Research Council Canada (2024a). NRC 2024–2029 Strategic Plan. https://nrc.canada.ca/en/corporate/planning-reporting/research-powering-innovation-canada-nrc-2024-2029-strategic-plan

National Research Council Canada (2025). Aerospace Research Centre. https://nrc.canada.ca/en/research-development/research-collaboration/research-centres/aerospace-research-centre

National Research Council Canada (2025a). Defence operational capability in aerospace. https://nrc.canada.ca/en/research-development/research-collaboration/defence-operational-capability-aerospace

National Research Council Canada (2025b). National Research Council Canada's 2025–26 Departmental Plan. https://nrc.canada.ca/en/corporate/planning-reporting/national-research-council-canadas-2025-26-departmental-plan

National Research Council Canada (2025c). National Research Council Canada's 2024–25 Departmental Results Report. https://nrc.canada.ca/en/corporate/planning-reporting/national-research-council-canadas-2024-25-departmental-results-report

National Research Council Canada (2026). Advancing Innovation in Aerospace and Defence. https://nrc.canada.ca/en/research-development/research-collaboration/advancing-innovation-aerospace-defence

Opportunity Calgary Investment Fund (2025). Lufthansa Technik – Investment Portfolio. https://www.opportunitycalgary.com/our-impact/portfolio/

Prairies Economic Development Canada (2023). Minister Vandal announces federal investment to grow aerospace industry in Calgary. https://www.canada.ca/en/prairies-economic-development/news/2023/06/minister-vandal-announces-federal-investment-to-grow-aerospace-industry-in-calgary.html

Prairies Economic Development Canada (2025). Minister Duguid announces federal investments to create state-of-the-art aircraft engine testing facility in Calgary. https://www.canada.ca/en/prairies-economic-development/news/2025/02/minister-duguid-announces-federal-investments-to-create-state-of-the-art-aircraft-engine-testing-facility-in-calgary.html

Pratt & Whitney Canada (2022). How Artificial Intelligence is Enhancing P&WC Engine Maintenance. https://www.prattwhitney.com/blogs/airtime/2022/03/10/how-ai-enhances-oil-analysis-technology

Pratt & Whitney Canada (2026). Advanced Oil Analysis Technology. https://www.prattwhitney.com/en/lp/oil-analysis-technology

Rolls-Royce plc (2026). Our Locations: Canada. https://careers.rolls-royce.com/en/our-locations/canada

RTX / Pratt & Whitney Canada (2026). RTX's Pratt & Whitney Canada to Invest $275 Million CAD in Longueuil Facility, with Support from the Canadian and Quebec Governments. https://www.rtx.com/news/news-center/2026/07/21/rtxs-pratt-whitney-canada-to-invest-275-million-cad-in-longueuil-facility-wi

Safran (2026). Canada – Safran, a Long-Standing Presence in Local Industry. https://www.safran-group.com/countries/canada

Scale AI (o. J.). Strategic Aftermarket Modelling. https://www.scaleai.ca/

Skies Magazine (2026). De Havilland breaks ground on new aerospace hub in Alberta. https://skiesmag.com/press-releases/de-havilland-breaks-ground-on-new-aerospace-hub-in-alberta/

StandardAero (2025). StandardAero Breaks Ground on Winnipeg Facility Expansion. https://standardaero.com/standardaero-breaks-ground-on-winnipeg-facility-expansion/

Statistics Canada (2026). Annual civil aviation statistics, 2024. https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/260116/dq260116c-eng.htm

Toronto Pearson (2026). Climate Change Initiatives. https://www.torontopearson.com/en/community/environment/climate-change

Transport Canada (2022). Canada's Aviation Climate Action Plan 2022–2030. https://tc.canada.ca/en/corporate-services/policies/canada-s-aviation-climate-action-plan

Transport Canada (2025). Advanced Air Mobility. https://tc.canada.ca/en/aviation/advanced-air-mobility

Transport Canada (2025a). Drone Zone Issue 2 – June 2025. https://tc.canada.ca/en/aviation/drone-safety/drone-zone/drone-zone-issue-2-june-2025

Transport Canada (2025b). Drone Operation Categories and Pilot Certificates: Overview. https://tc.canada.ca/en/aviation/drone-safety/learn-rules-you-fly-your-drone/drone-operation-categories-pilot-certificates

Unifor (2018). Aerospace Sector Profile and Strategy. https://www.unifor.org/

Vancouver Airport Authority (2026). Net Zero by 2030. https://www.yvr.ca/en/about-yvr/environment/climate/net-zero-2030

Verified Market Research (2025). Canada Aerospace Market Size and Forecast. https://www.verifiedmarketresearch.com/product/canada-aerospace-market/

WestJet (2025). WestJet secures its largest-ever aircraft order with Boeing. https://www.westjet.com/en-ca/news/2025/westjet-secures-its-largest-ever-aircraft-order-with-boeing

WestJet (2026). WestJet Fleet. https://www.westjet.com/en-ca/aircraft

WestJet & Lufthansa Technik (2025). WestJet and Lufthansa Technik sign multi-billion-dollar agreement for world-class aircraft engine maintenance services; new repair facility to be established in Calgary. https://www.westjet.com/en-ca/news/2025/westjet-and-lufthansa-technik-sign-multi-billion-dollar-agreemen