

Kernproblem A400M Airbus will Fertigung 2010 auf Vorjahreslevel halten

SEVILLA - Airbus fliegt Boeing das siebte Jahr in Folge davon: Der Rekordproduktion von 498 Airbus- Maschinen standen im vergangenen Jahr 481 Boeing- Auslieferungen gegenüber. Auch 2010 will Europas Flugzeugbauer die Produktion auf Rekordniveau und Boeing auf Abstand halten. Dennoch sieht Airbus seine Zukunft gefährdet, wenn der gewaltige Aderlass beim Militärtransporter A400M nicht gestoppt wird.

«Die harte Nuss der (A400M-) Finanzfrage muss in den nächsten Wochen geknackt werden», sagte Airbus- Chef Thomas Enders bei der Vorstellung der Zahlen am Dienstag in Sevilla. Am Donnerstag wollen die A400M- Staaten ihre Position abstimmen.

Trotz der Luftfahrtkrise konnte Airbus den Produktionsrekord von 483 Flugzeugen 2008 um 15 Maschinen übertreffen. Davon kamen elf aus dem neuen Werk in China. «Das Krisenjahr 2009 war ein Erfolgswort für uns», sagte Enders. Allerdings konnte Airbus den Mutterkonzern nicht vor einem unerwartet starken Umsatzeinbruch von 43,3 auf 41,7 Milliarden Euro bewahren. Das Jahr sei schwierig gewesen, sagte EADS- Chef Louis Gallois.

Er forderte wegen der Dollarschwäche eine «europäische Industriepolitik» und Wechselkursbeschlüsse und kündigte mehr Produktion im Dollarraum an. EADS baut auch Hubschrauber, Waffen, Satelliten und die Ariane- Rakete.

Unerwartet deutlich distanzierte Airbus Boeing bei den Aufträgen. Airbus verbuchte 310 Aufträge, Boeing nur 263. Weil die Kunden zudem nur 39 Flugzeuge abbestellten, blieben Airbus 271 Bestellungen für 30,3 Milliarden Dollar übrig. Boeing holte netto nur 142 Order herein.

Für 2010 und 2011 erwarten beide Konzerne erneut deutlich weniger Aufträge als Auslieferungen. «Produktionskürzungen sehe ich derzeit nicht», sagte Enders. Man werde den für mehr als sechs Jahre reichenden hohen Auftragsbestand etwas abbauen. Allerdings richtet sich Airbus mit Tarifverträgen auch auf Produktionskürzungen ein.

A400M- Einstellung "sehr kompliziert"

Das Riesenproblem für Airbus bleibt die A400M, die monatlich 100 bis 150 Millionen Euro verschlingt. Enders dringt auf eine Grundsatzvereinbarung mit den Kunden über die Kostenteilung bis Ende Januar. Man könne nicht einfach so weitermachen, sagte Enders. «Wir werden die Zukunft von Airbus nicht in Gefahr bringen. Wir müssen auch für das Schlimmste planen.» Gallois dämpfte den Ton aber mit den Worten, auch eine Unterbrechung oder Einstellung des Programms wäre «sehr kompliziert».

«Wir sind bereit, den Großteil der finanziellen Lasten zu tragen. Aber die Regierungen müssen jetzt einen beträchtlichen Beitrag leisten», sagte Enders. Die Chancen stünden 50:50. «Bisher haben wir nicht einmal richtige Verhandlungen.» Es werde einen «sehr intensiven Diskussionsprozess in den nächsten zwei bis drei Wochen» geben. «Auf der Grundlage des Ergebnisses werden wir über die Zukunft der A400M entscheiden.» Gallois erklärte: «Wir werden dann Mitte 2010 wissen, was wir tun.»

Gallois nannte drei Grundsatzfehler beim A400M- Vertrag: Man habe eine Frist von 6,5 Jahren vereinbart, obwohl alle vergleichbaren Programme mindestens zwölf Jahre dauerten. Man habe einen Festpreis akzeptiert und zugelassen, dass die Staaten den Triebwerklieferanten auswählen. Alle hätten zugestimmt und müssten «die Lasten teilen.» Schon jetzt brächten die ersten 180 Flugzeuge 2,4 Milliarden Euro Verlust. So gehe es nicht weiter. An dem Projekt hängen 40 000 Arbeitsplätze in Europa.

Mindestens 20 A380- Auslieferungen in 2010

Schwere Rückschläge erlebten Airbus und Boeing 2009 bei ihren Prestigeprojekten A380 und B787. Airbus konnte sogar sein auf magere zwölf Maschinen gekürztes Produktionsziel für den Super- Airbus A380 nicht einhalten und lieferte nur zehn Exemplare ab. Das waren sogar zwei weniger als im Vorjahr.

2010 soll die A380 aber durchstarten. «Wir wollen mindestens 20 Maschinen abliefern», sagt Enders. Die A380 werde über die Laufzeit von 40 Jahren ein Gewinnbringer. Doch «die Kostenlage muss verbessert werden.» Zum Jahresende bessern noch mehr als 600 Deutsche in Toulouse in Hamburg verkabelte A380 nach.

Boeing ging es mit der 787 nicht besser. Das Projekt hat drei Jahre Verspätung und Milliarden Mehrkosten. Die Kunden bestellten 2009 zudem 83 «Dreamliner» ab und der Auftragsbestand sank um 59 auf 851. Gleichzeitig baute Airbus die Bestellungen für den 787- Herausforderer A350 auf mehr als 500 aus und verringerte den Zeitrückstand von fünf auf drei Jahre.