

## ILA 2010 **Krise war gestern: Airbus landet mit A380 Milliardencoup**

Airbus hat auf der ILA den größten Auftrag aller Zeiten für 32 A380 erhalten. Damit scheint das weltgrößte Verkehrsflugzeug zu einem wirtschaftlichen Erfolg zu werden. Doch die Abhängigkeit des Boeing- Rivalen Airbus von seinem Hauptkunden Emirates wächst.

ILA- Traumaauftakt für Airbus: Beim größten Auftrag der zivilen Luftfahrtgeschichte über 11,5 Milliarden Dollar hat die Fluggesellschaft Emirates am Dienstag 32 Airbus A380 gekauft. Damit scheint Airbus seine riskante Wette auf den Megaliner mit mehreren Jahren Verspätung doch noch zu gewinnen. Doch der europäische Flugzeughersteller wird dabei immer abhängiger von einem einzigen Kunden und seiner Expansionsstrategie: Von den bisher 234 weltweit von 17 Kunden bestellten A380 gehen alleine 90 an Emirates. Scheitert Emirates mit seiner Politik, schlägt das hart auf Airbus zurück.

Mit einem Federstrich wischte die Fluggesellschaft aus Dubai die quälenden Zweifel fort, ob das Riesenflugzeug mit 525 Plätzen in der Standardversion überhaupt jemals ausreichend Kunden findet. Boeing hatte forsch behauptet, das Airbus- Flaggschiff werde wie das erste Überschall- Verkehrsflugzeug Concorde eine «technische Meisterleistung und ein wirtschaftliches Desaster». Von dem Riesenflugzeug würden so wenige Maschinen gebaut, dass sich die Produktion gar nicht lohne. Denn die A380 sei für den Verkehr zwischen großen Luftdrehkreuzen geplant, die Kunden wollten aber direkt auch kleinere Flughäfen anfliegen. Emirates setzt mit seiner Strategie nun dagegen.

Zwei andere Bedingungen müssen noch erfüllt sein, damit die A380 für Airbus kein Milliardengrab wird, sondern der erhoffte «Goldeesel» des 21. Jahrhunderts. Die Technik muss stimmen und die Produktion darf nicht zu teuer sein. Ihre technischen Qualitäten hat die A380 schon auf mehr als 15 000 kommerziellen Flügen bewiesen und die Piloten äußern sich ebenso begeistert wie die Passagiere. «Ich bin ein Fan dieses Flugzeuges», sagte Emirates- Chef Scheich Ahmed bin Said al- Maktum auf der ILA. Was die Produktion angeht, gibt es bisher aber nur Versprechungen von Airbus.

Noch vor fünf Jahren hatte Airbus forsch behauptet, die A380 werde bald 30 Prozent zum Umsatz beitragen. «Der Ergebnisbeitrag wird noch darüber liegen», sagte der damalige Airbus- Chef Noël Forgeard. «Wir erwarten 35 Auslieferungen jährlich von 2008 an.» Stattdessen gingen noch 2009 nur zehn Maschinen an die Kunden. Airbus verhedderte sich bei der Fertigung im Kabelsalat der Kabinenausstattung. Bis zu 2000 Deutsche mussten in Toulouse nachbessern, was im Hamburger Werk nicht fristgerecht geschafft worden war. Die Kosten gingen um die Hälfte in die Höhe und die Auslieferungstermine wurden alle zur Makulatur.

Anfangs wollte Airbus «mehr als 700 A380 bauen» und sah die Gewinnschwelle bei 180 Maschinen. Schon 2006 wurde wegen der Kabelprobleme die Gewinnschwelle mit 420 Auslieferungen angegeben. Heute schätzen französische Gewerkschafter, dass Airbus derzeit mit jedem ausgelieferten Flugzeug 50 bis 100 Millionen Euro verliert und die Gewinnschwelle bei 500 Maschinen liegt. Insider wollen wissen, dass die Kunden statt des Listenpreises von 346,3 Millionen Dollar (mit Triebwerken) nur rund 250 Millionen für ein Flugzeug zahlen.

Ist der neue A380- Hype also berechtigt? Airbus- Chef Thomas Enders erklärt, die Fertigungsprobleme seien jetzt im Griff. Die Produktion werde von Juli an schrittweise hochgefahren. «Schon in fünf Jahren wird die A380 Gewinne abwerfen», versichert Louis Gallois, der Chef des Airbus- Mutterkonzerns EADS. Ein Serienflugzeug wie die kleine A320 wird die A380 dennoch nicht werden. Verkaufschef John Leahy hatte den Kunden zu viele Varianten zugesagt und die Maschine ist einfach zu komplex. Es bleiben also Risiken.

---

Wie bei der Verkehrsprognose. Trotz der Finanzkrise und der Einbrüche im europäischen Luftverkehr hält Airbus an seiner Vorhersage fest, dass sich der weltweite Weltflugverkehr in den nächsten 15 Jahren erneut verdoppeln wird. Alleine das Wachstum von 2019 auf 2020 soll dem gesamten Weltverkehrsaufkommen beim Markteintritt von Boeings Jumbo- Jet im Jahre 1969 entsprechen. Die Überfüllung der Flughäfen schaffe automatisch Platz für die A380.

Das ist auch die Meinung von Emirates. «Dieser jüngste Auftrag bestätigt die Emirates- Strategie, Dubai zur zentralen Drehscheibe des weltweiten Flugverkehrs aufzubauen», sagte Scheich bin Said al- Maktum. «Das geht nicht darum, eine Sammlung aufzubauen.» Dubai werde bald 25 Andockstationen für den Megaliner haben. Leahy schwärmt, dank der großen Reichweite der A380 könne Emirates über die Umsteige am Golf mehr als 90 Prozent der Menschheit direkt anbinden. Die A380 biete Platz für ein Drittel mehr Passagiere und 30 bis 35 Prozent mehr Frachtraum als Boeings Jumbo und könne dazu fast 2000 Kilometer weiter fliegen und verbrauche weniger Sprit je Passagier.

Emirates reicht das aber noch nicht. Geschäftsführer Tim Clarke machte auf der ILA deutlich, dass die Fluggesellschaft gerne auch die Langversion A380-900 hätte. Damit könnten bis zu 1000 Passagiere auf einmal transportiert werden; in der «Holzklasse- Ausführung» der aktuellen Version A380-800 sind es maximal 863 Passagiere. Auch die Lufthansa und Air France hatten vor der Luftfahrtkrise Interesse an der Langversion angemeldet. Enders dämpfte aber erst einmal die Erwartungen. «Ich bin sicher, dass wir eines Tages die A380-900 bauen werden», sagte er auf der ILA. Vorrang habe aber ganz eindeutig das Hochfahren der Produktion der A380-800. Schließlich müssen immer noch 700 deutsche Airbus- Werker in Toulouse Produktionsmängel nacharbeiten. «Das ist ein Programm für die Zukunft», sagte Enders.

von Hans- Hermann Nikolei, dpa