

Kooperation mit AVIC MTU unternimmt Anlauf auf Beteiligung im C919- Programm

MÜNCHEN - Der Triebwerksbauer MTU Aero Engines bringt sich für eine Partnerschaft im chinesischen Flugzeugprogramm C919 in Stellung. Das Unternehmen weitet sein Engagement in China aus und wird mit dem chinesischen Triebwerkshersteller AVIC Commercial Aircraft Engine Co. Ltd. (ACAEC) zusammenarbeiten, teilte MTU am Freitag in einer Erklärung mit. In der Kooperation nimmt MTU zunächst eine beratende Stellung ein.

"In einem ersten Schritt werden ACAEC und die MTU eine gemeinsame Studie zum Aufbau einer Triebwerksindustrie in China durchführen", erklärte MTU.

Eine weitergehende Zusammenarbeit mit AVIC schließen die Münchner für die Zukunft ausdrücklich nicht aus. "Unser Ziel ist es, unsere Position in der chinesischen Triebwerksindustrie weiter zu festigen und auszubauen", sagte MTU Vorstandschef Egon Behle bei Unterzeichnung einer entsprechenden Absichtserklärung in Peking.

Die Triebwerkssparte der AVIC soll bis 2016 einen eigenen Antrieb für die C919 entwickeln. "Ein solcher Antrieb soll später natürlich auf dem technologischen Stand vergleichbarer Triebwerke aus westlicher Fertigung sein", ergänzte MTU Sprecher Odilo Mühling am Freitag gegenüber aero.de.

GTF- Technologie im Rennen

AVIC will die C919 als Wettbewerber des Airbus A320 und der Boeing 737 im Jahr 2016 auf dem chinesischen Inlandmarkt einführen. Das Unternehmen hatte aber bereits im September angekündigt, dass die C919 zunächst mit importierten Triebwerken starten wird. "Die GTF- Triebwerke (Pratt & Whitney PW1000G, Anm. d. Red.), an denen MTU beteiligt ist, sind hier mit im Angebot", bestätigte Mühling.

Die jetzt mit MTU durchgeführte Studie soll bewerten, wie ein zukunftsfähiges chinesisches Triebwerksunternehmen strukturiert sein sollte und über welche Technologien künftige Triebwerke für den chinesischen Markt verfügen müssen.

"Damit bringen wir schon sehr frühzeitig unser Know- How und unsere Expertise ein, die wir über viele Jahrzehnte im Triebwerksgeschäft gesammelt haben," erklärte Behle. In den nächsten 20 Jahren gebe es in China voraussichtlich Bedarf an 4.000 neuen Flugzeugen. "Daran werden wir maßgeblich beteiligt sein."

Die Aufbauleistung von Deutschlands führendem Triebwerkshersteller wird von einem in Shanghai eröffneten Büro koordiniert. Bereits heute verfügt die MTU mit ihrem Joint Venture mit China Southern Airlines, der MTU Maintenance Zhuhai, über das größte Instandhaltungsunternehmen für zivile Triebwerke in China.

Suche nach Hauptaktionär

Unterdessen versucht sich der Triebwerksbauer gegen eine mögliche feindliche Übernahme - zum Beispiel aus dem Ausland - zu rüsten. Dazu schaut sich der Vorstand nach einem möglichen Ankeraktionär um, denn bislang befinden sich die Aktien von MTU komplett im Streubesitz.

"Wenn wir 2010 hinter uns haben (...), denke ich schon, dass wir ein steigendes Interesse sehen werden", sagte Behle. Ein solcher Ankeraktionär sollte einen deutlich zweistelligen Anteil übernehmen. Er halte es für wünschenswert, binnen zwei Jahren eine Lösung zu haben. Welche Art Investor bei MTU einsteigen sollte, ließ der Vorstandschef offen.

Ein Finanzinvestor stehe jedenfalls nicht auf der Wunschliste. Einer Übernahme aus dem Ausland müsste nach dem Außenwirtschaftsgesetz der Bund zustimmen.

Umgekehrt würde sich MTU gern ein anderes Unternehmen aus dem Triebwerksbau einverleiben. Eine Übernahme in der Größenordnung von 500 Millionen bis 1 Milliarde Euro hält Behle durchaus für realistisch, wenn die Bedingungen stimmen.

Keine Schrammen aus der Wirtschaftskrise

MTU ist bislang weitgehend ohne Schrammen durch die Wirtschaftskrise gekommen, die vielen Fluggesellschaften schwer zu schaffen macht. Der Umsatz des Triebwerksbauers soll in diesem Jahr zwar von 2,7 auf 2,6 Milliarden Euro schrumpfen. Behle bekräftigte allerdings das Ziel, 2009 einen operativen Gewinn (bereinigtes EBIT) von 290 Millionen und einen Überschuss von 140 Millionen Euro einzufahren.

Für das kommende Jahr warte er noch keine konkrete Prognose. Er rechne allerdings keineswegs damit, dass der Umsatz weiter zurückgehe. Auch Arbeitsplätze will MTU nicht abbauen. Bislang hat das Unternehmen lediglich den Einsatz von Leiharbeitern zurückgefahren.

Das kommende Jahr wird nach Einschätzung des MTU- Chefs ein weiteres schwieriges Jahr für die Branche. Eine Erholung erwartet er ab dem zweiten Halbjahr, mit einem richtigen Aufschwung rechnet er "fest" ab 2011. MTU sei mit seiner spritsparenden Triebwerkstechnik gut gerüstet, davon zu profitieren, betonte der Vorstandschef.