

Luftfahrtindustrie | 15.03.2019 | Lesezeit 3 Min.

Boeing vs Airbus: Unruhe im Duopol

Noch vor Kurzem sah sich der Luftfahrtkonzern Boeing als Gewinner, denn Konkurrent Airbus musste das baldige Ende der Fertigung seines größten Modells A380 bekanntgeben, weil sich keine Käufer mehr fanden. Doch nun steht der amerikanische Wettbewerber seinerseits stark unter Druck: Nach zwei Abstürzen des neuesten Modells Boeing B737 Max haben die Luftfahrtbehörden weltweit den Betrieb untersagt.

Sogar Boeing selbst empfiehlt, Maschinen vom Typ 737 Max am Boden zu lassen. Diese Entscheidung dürfte dem amerikanischen Flugzeugbauer nicht leichtgefallen sein, denn die B737 ist das Brot-und-Butter-Modell des in Seattle beheimateten Luft- und Raumfahrtkonzerns: Die Kurz- und Mittelstreckenflieger mit nur einem Kabinengang in der Mitte sind die meistgenutzten Modelle auf diesen Strecken.

In der Luftfahrtbranche wirken sich Zweifel an der Sicherheit eines nagelneuen Modells potenziell verheerend aus. Zum nun zu befürchtenden Vertrauensverlust in den amerikanischen Marktführer tragen die starken Hinweise bei, dass der jüngste Absturz in Äthiopien die gleiche Ursache haben könnte wie das Unglück in Indonesien vor fünf Monaten: Software, die einen Strömungsabriss bei zu steilem Anstieg verhindern und das Fliegen damit eigentlich sicherer machen soll, entmachtete möglicherweise die Piloten – mit fatalen Folgen.

Für Boeing ist das auch im Wettbewerb mit Airbus ein herber Rückschlag. Zwar haben die Amerikaner mit ihren großen Langstreckenmodellen B777 und B787 die Nase gegenüber den vergleichbaren A330neo- und A350-Fliegern von Airbus vorn. Zudem gab Airbus kürzlich bekannt, die Fertigung seines Riesenjets A380 bis 2021

einzustellen – lange bevor die noch ausstehenden staatlichen Entwicklungskredite von rund 750 Millionen Euro zurückgezahlt sein werden. Der Grund: Es finden sich keine Käufer mehr für den Megavogel.

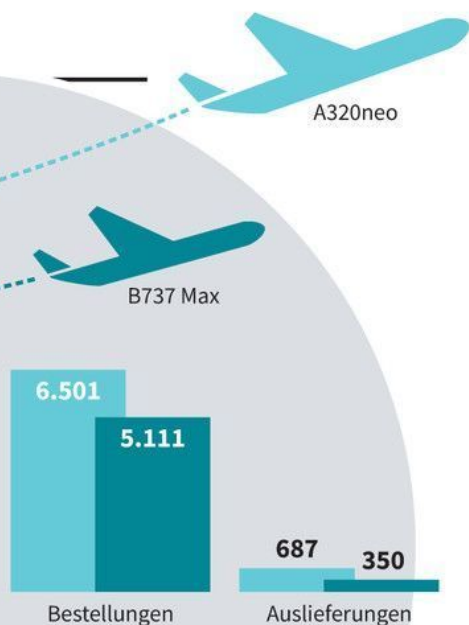
Im Bereich der Kurz- und Mittelstreckenmaschinen ist Boeing gegenüber den Europäern jedoch im Hintertreffen (Grafik):

Weil Airbus die Modernisierung seiner A320-Familie eher angeschoben hat als Boeing die der 737er Baureihe, verkaufte sich der A320neo mit 6.500 Bestellungen und 687 Auslieferungen bis Februar 2019 deutlich besser als die Konkurrenzflieger.

Kurz- und Mittelstreckenflieger: Airbus hat die Nase vorn

Bestellungen und Auslieferungen der vergleichbaren Flugzeugfamilien
Airbus A320neo und Boeing B737 Max

	A320neo		B737 Max	
	Bestellungen	Auslieferungen	Bestellungen	Auslieferungen
2010	30	-	-	-
2011	1.226	-	150	-
2012	478	-	908	-
2013	728	-	668	-
2014	1.009	-	861	-
2015	887	-	409	-
2016	711	68	530	-
2017	925	181	759	74
2018	562	386	694	226
2019	-25	52	106	20



Stand: Airbus bis 28.2.2019, Boeing bis 31.1.2019;
A320neo 2019: Abbestellungen infolge der Pleite
der deutschen Fluggesellschaft Germania

Quellen: Airbus, Boeing
© 2019 IW Medien / iwd

iwd

Dass das neuere Airbus-Modell leichter zu modernisieren war als die im Grunde aus den 1960er Jahren stammende B737, hatte dem europäischen Hersteller in die Karten

gespielt.

Die Boeing B737 Max hat bislang 5.111 Abnehmer gefunden. Die 350 bereits ausgelieferten Maschinen müssen nun vorerst am Boden bleiben; die Auslieferung weiterer Maschinen ist bis mindestens Mai gestoppt. Das ist auch deshalb so bitter, weil Boeing die Europäer im vergangenen Jahr bei den Bestellungen überflügeln konnte: 562 Aufträgen an die Europäer standen 694 Orders beim US-Konzern gegenüber.

Im Jahr 2018 wurden mehr Flugzeuge aus Boeings B737-Max-Familie bestellt als aus der vergleichbaren Airbus-Reihe A320neo.

Airbus dagegen hat in der Sparte der kleinen und mittleren Verkaufsschlager zurück in die Erfolgsspur gefunden: Die Probleme mit den neuen Spartriebwerken sind inzwischen behoben. Als jüngsten Coup haben die Europäer 2018 die Regionalflieger des kanadischen Bombardier-Konzerns als A220-Reihe in ihre Angebotspalette übernommen und diese damit um Modelle mit weniger Sitzplätzen erweitert.

Betroffene Fluggesellschaften

Das Flugverbot für die B737 Max bereitet jedoch nicht nur dem Hersteller Boeing einen noch kaum einzuschätzenden wirtschaftlichen Schaden, sondern beeinträchtigt auch die Fluggesellschaften, die das Modell schon im Einsatz haben. Am stärksten betroffen sind neben asiatischen Gesellschaften die Billigairlines Southwest in den USA mit über 30 ausgelieferten Flugzeugen sowie Norwegian in Europa, die bislang 18 B737 Max in ihrer Flotte hat. Vor allem die Norweger dürften unter der Entscheidung leiden, denn ihr Finanzpolster gilt als dünn.

Die größte europäische Billigfluggesellschaft Ryanair hat als europäischer Hauptkunde von Boeing zwar 135 Exemplare geordert - ausgeliefert ist aber noch keines davon. Bei einer zügigen Behebung der Probleme dürfte der Low-Cost-Marktführer also glimpflich davonkommen.

Kernaussagen in Kürze:

- Das weltweite Flugverbot für die Boeing B737 Max nach zwei verheerenden Abstürzen ist für den amerikanischen Hersteller ein herber Rückschlag.
- Boeing hat zwar bei den Großraumflugzeugen gegenüber dem europäischen Konkurrenten Airbus die Nase vorn, nicht aber bei den viel verkauften Kurz- und Mittelstreckenfliegern.
- Zu den Fluggesellschaften, die von den Problemen mit der B737 Max am stärksten betroffen sind, zählt neben asiatischen Gesellschaften und der amerikanischen Southwest auch die norwegische Billigairline Norwegian.