

Flugzeugbau | 14.08.2014 | Lesezeit 2 Min.

Eine Branche hebt ab

Die Auftragsbücher der beiden weltweit führenden Flugzeughersteller Boeing und Airbus platzen aus allen Nähten. Viele Kunden wollen allerdings keine teuren neuen Modelle, sondern lieber Altbewährtes.

Alle zwei Jahre findet in Großbritannien im Juli die „Farnborough International Airfield“ statt, eine der wichtigsten Luft- und Raumfahrtmessen der Welt. In diesem Jahr liefen die Geschäfte besonders gut:

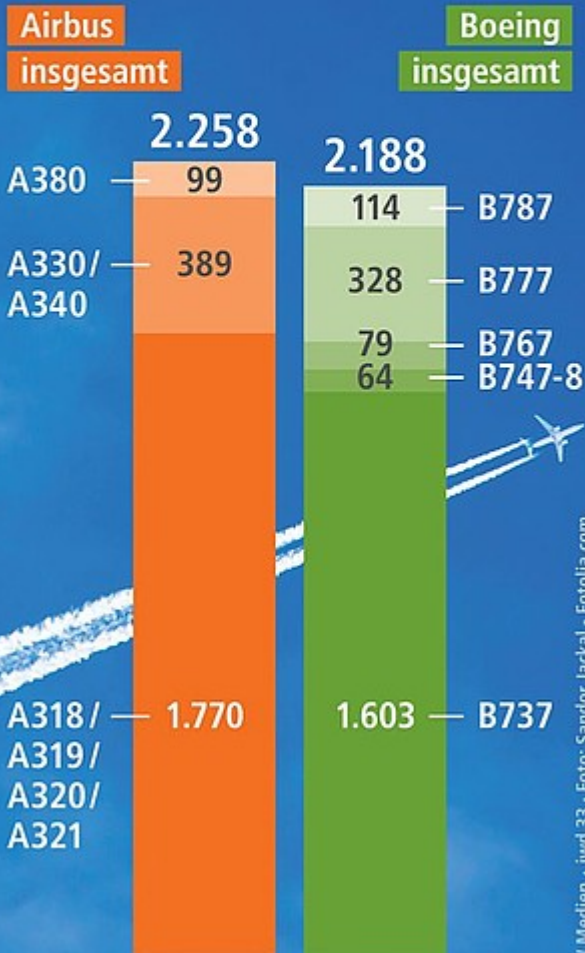
Allein Airbus, der größte europäische Flugzeugbauer, akquirierte Aufträge für 44 Milliarden Euro.

Interessant ist, welche Modelle die Kunden haben wollen: So standen nicht die Hightech-Jets A350 und A380 von Airbus oder der Dreamliner (B787) von Boeing im Fokus, sondern vielmehr die Neuauflagen betagter Modelle – zum Beispiel der A330 (Modelleinführung 1994) und die B777 (Modelleinführung 1995) –, nur eben mit windschlüpfrigeren Flügeln und neuen spritsparenden Triebwerken.

Im Gegensatz zum Boeing-Dreamliner oder Airbus A350, auf deren Auslieferung wegen der Vielzahl der Bestellungen jahrelang gewartet werden muss, sind die älteren Modelle schneller lieferbar.

Flugzeugindustrie: Europäer knapp in Führung

Auslieferungen von Zivilflugzeugen
zwischen 2010 und 2013



Quelle: Angaben
der Hersteller

 Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien · iwd 33 · Foto: Sandor Jackal - Fotolia.com

Hauptgrund für die plötzliche Popularität der runderneuten Flieger dürfte allerdings der geringere Preis sein: Für den Dreamliner und den A350 sind Entwicklungskosten von jeweils mehr als 10 Milliarden Euro angefallen, die nun über die Verkäufe wieder reingeholt werden müssen. Der Dreamliner kostet zwischen 210 Millionen und 290 Millionen Dollar, der A350 je nach Variante zwischen 260 Millionen und 340 Millionen Dollar. Auf die Passagiersitze umgerechnet dürfte die Neuauflage des A330 in der Anschaffung ein Zehntel günstiger sein.

Die Entwicklungskosten der ursprünglichen Modelle sind bereits beschrieben, die Neumotorisierung und Tragflächenoptimierung kosten vergleichsweise bescheidene 2 Milliarden Euro. So können die Neuauflagen günstiger angeboten werden - und verbrauchen dennoch nur wenig mehr Treibstoff als die vollkommen neu entwickelten Maschinen mit ihren Leichtbaurümpfen. Der Airbus-Konzern konnte allein in

Farnborough über 100 Bestellungen für den A330neo - so der neue Name des runderneuerten A330 - einfahren.

Den erfolgreichsten Start der Luftfahrtgeschichte legte übrigens ein kleineres Modell mit nur einem Gang hin: Von der A320neo-Familie wurden bereits 3.000 Maschinen verkauft - und das vor dem Erstflug Ende 2014. Zähl verkaufen sich dagegen die viermotorigen Giganten: Für das Airbus-Flaggschiff A380 als auch für das Boeing-Konkurrenzmodell B747-8 haben sich kaum neue Kunden gefunden (Grafik).

Kernaussagen in Kürze:

- Die Auftragsbücher der beiden weltweit führenden Flugzeughersteller Boeing und Airbus platzen aus allen Nähten.
- Allein Airbus, der größte europäische Flugzeugbauer, akquirierte Aufträge für 44 Milliarden Euro.
- Zähl verkaufen sich dagegen die viermotorigen Giganten: Für das Airbus-Flaggschiff A380 als auch für das Boeing-Konkurrenzmodell B747-8 haben sich kaum neue Kunden gefunden