

Airbus verkündet Ende der A380-Produktion

Der europäische Luftfahrt- und Rüstungskonzern Airbus stellt die Produktion des weltgrößten Passagierjets A380 ein. Die letzte Auslieferung des Luftgiganten sei für 2021 geplant, teilte Airbus in Toulouse mit.

Die größte Kundin des A380, die arabische Fluggesellschaft Emirates, habe ihre Bestellung um 39 Maschinen reduziert – auch bei anderen Airlines sei der Auftragsbestand mangelhaft. Daher gebe es nun keine Grundlage mehr für eine Fortsetzung der Produktion.

Der doppelstöckige Passagierjet hat Airbus schon länger große Sorgen bereitet. In den vergangenen Jahren hatte kaum noch eine Fluglinie ein Modell geordert. Airbus drohten, die Bestellungen auszugehen. Der Konzern fuhr die Jahresproduktion zuletzt von zeitweise bis zu 30 Maschinen auf nur noch sechs Exemplare zurück.

Nur noch 14 Jets für Emirates

Emirates habe nun beschlossen, die A380-Bestellungen von 162 auf 123 Maschinen zu reduzieren. Dabei würden in den kommenden zwei Jahren noch 14 verbleibende Passagierjets in Empfang genommen. Als Konsequenz werde Airbus seine Auslieferungen 2021 einstellen, teilte das Unternehmen mit.

“Die heutige Ankündigung ist schmerzlich für uns und für die A380-Communities weltweit”, so der scheidende Airbus-Konzernchef Tom Enders laut Mitteilung. Der Passagierjet werde aber noch viele Jahre lang am Himmel unterwegs sein. “Selbstverständlich werden wir die Betreiber der A380 auch weiterhin uneingeschränkt unterstützen”, so Enders weiter.

Airbus werde in den nächsten Wochen Gespräche mit den Sozialpartnern bezüglich der 3.000 bis 3.500 Stellen aufnehmen, die in den kommenden drei Jahren betroffen sein könnten. Es werde aber zahlreiche Möglichkeiten für interne Stellenwechsel geben.

Teile des Luftgiganten werden an Airbus-Standorten in Deutschland gefertigt – darunter vor allem Hamburg-Finkenwerder, aber zum Beispiel auch Bremen oder Stade. Auch der Augsburger Flugzeugbauer Premium Aerotec produziert Bauteile. Wegen der Auftragsflaute beim A380 stehen bundesweit bereits Tausende Jobs auf der Kippe.

Vielen Airlines ist der Flieger zu groß und verbraucht zu viel Treibstoff – das ist nicht wirtschaftlich, besonders wenn der Riesenjet nicht voll besetzt ist. Andere Flugzeuge des Boeing-Rivalen sind hingegen sehr beliebt. Die kleineren Maschinen der A320-Familie sind ein Kassenschlager.

Schlechtes Zeugnis von Qatar Airways

Auch die australische Fluggesellschaft Qantas Airways hatte zuletzt die Bestellung von acht A380-Passagierjets zurückgezogen. Anfang Februar hatte zudem der Chef der Fluggesellschaft Qatar Airways, Akbar Al-Baker, dem A380 ein schlechtes Zeugnis ausgestellt. Er hatte erklärt, dass er über eine vorzeitige Einstellung der Produktion nicht traurig wäre. Nach Al-Bakers

Auffassung ist der Flieger zu schwer, weil seine Tragflächen für die nie gebaute Langversion ausgelegt sind.

Der A380 hat je nach Ausstattung bis zu 853 Sitze. Der Superjet hat eine Reichweite von 15.200 Kilometern und ist gut 72 Meter lang. Seine Flügelspannweite liegt bei knapp 80 Metern. Für den Luftgiganten bekamen zahlreiche Flughäfen neue Terminals. Die Planungen für den A380 begannen 1995, im Jahr 2000 fiel der offizielle Startschuss.

Den Erstflug absolvierte der Riesenvogel am 27. April 2005. Der kommerzielle Einsatz startete Ende Oktober 2007 mit einem Sonderflug zwischen Singapur und Sydney. Ein Teil der Maschinen wurde über geschlossene Fonds auch von deutschen Privatanlegern finanziert.

Das Aus für den A380 kommt nur wenige Tage nach dem 50. Geburtstag der Boeing 747. Am 9. Februar 1969 hob der viermotorige Düsenjet Airbus-Rivalen mit dem Spitznamen "Jumbo" erstmals vom Boeing-Werksgelände. Der "Jumbo" revolutionierte damals die Luftfahrt und war viele Jahre das größte Passagierflugzeug der Welt, bis er vom A380 abgelöst wurde.

Doch auch die Boeing 747 ist mittlerweile eher ein Ladenhüter. Es gibt kaum noch Bestellungen, allerdings hat US-Präsident Donald Trump auch die nächste Präsidentenmaschine "Air Force One" auf der Basis der 747 bestellt.

Etihad storniert 42 Exemplare des A350

Airbus kassierte nun nicht nur eine große Abbestellung für den A380, sondern auch für seinen jüngsten Langstreckenjet A350. Die arabische Fluggesellschaft Etihad stornierte eine Order über 42 Exemplare. Die Airbus-Führung zeigte sich aber überzeugt, dass der Auftragsbestand für die kürzlich erreichte Produktionsrate von monatlich zehn Flugzeugen des Typs ausreicht.

Trotz der hohen Belastungen durch die Einstellung des Riesenfliegers und Kosten für den Militärtransporter A400M im vergangenen Jahr konnte Airbus einen deutlichen Gewinnsprung erzielen. Unter dem Strich stand ein Gewinn von 3,05 Milliarden Euro und damit 29 Prozent mehr als ein Jahr zuvor.

Erhöhte Dividende

Der Umsatz legte um acht Prozent auf 63,7 Milliarden Euro zu. Die Sonderbelastungen durch A380 und A400M summierten sich auf rund 900 Millionen Euro. Die Aktionäre sollen eine um zehn Prozent auf 1,65 Euro erhöhte Dividende erhalten. Analysten hatten im Schnitt jedoch mit einer stärkeren Anhebung gerechnet.

Für 2019 nimmt sich das Management um Vorstandschef Tom Enders weitere Zuwächse vor. Der bereinigte operative Gewinn soll um etwa 15 Prozent steigen. Dazu will das Unternehmen 880 bis 890 Verkehrsflugzeuge ausliefern.

Im vergangenen Jahr hatte Airbus 800 Maschinen an seine Kunden übergeben und damit nur noch 6 Maschinen hinter dem weltgrößten Flugzeugbauer Boeing aus den USA gelegen. Boeing baut seine Produktion aber ebenfalls kräftig aus und will im laufenden Jahr rund 900 Verkehrsjets ausliefern.