

Airbus lässt Teile am Golf produzieren

Über eine Milliarde Dollar will Airbus in den kommenden zehn Jahren für die Flugzeug-Fertigung nahe Abu Dhabi ausgeben. Für das Emirat ist das erst der Anfang. Es will ein großer Standort für die Flugzeug-Produktion werden. Das Engagement am Golf entspricht der Airbus-Strategie – womit Abu Dhabi punkten kann.

von Michael Backfisch



Besucher der Dubai Airshow laufen an einem Airbus A 380 vorbei. Auf der Luftfahrtmesse gab Airbus die Produktion am Golf bekannt. Quelle: Reuters

DUBAI. Der Flugzeug-Hersteller Airbus wird ab 2011 Teile von A330- sowie A340-Maschinen am Persischen Golf produzieren lassen. Das Auftragsvolumen in den nächsten zehn Jahren werde mehr als eine Mrd. Dollar betragen, gab der Konzern gestern zusammen mit Mubadala, einer Investmentgesellschaft des ölreichen Emirats Abu Dhabi, am Rande der Dubai Airshow bekannt.

Beide Unternehmen hatten bereits 2008 eine strategische Partnerschaft geschlossen. Ab 2011 wird Strata, eine Tochterfirma von Mubadala, Kohlefaserstoffe für Teile von Airbus-Querrudern im Werk Al Ain nahe Abu Dhabi fertigen. Die Wüstenstadt soll global einziger Anbieter für diese Airbus-Komponenten sein. Ab Mitte 2012 will Strata fünf Querruder-Systeme pro Monat bauen. Neben dem Airbus-Werk in Nantes wird Al Ain dann Exklusiv-Hersteller für diese Teile.

Zuvor hatte Mubadala angekündigt, dass Strata ab 2010 Flügel-Verkleidungen für A330- und A340-Jets liefern werde. Die Gesellschaft hat nach eigenen Angaben bereits Aufträge von zwei Mrd. Dollar. Weiter sei geplant, dass sich neben dem Strata-Werk die bayerischen Zuliefer-Betriebe Aircraft Electronic Engineering, Aerotech Peissenberg und MT Aerospace ansiedeln.

Airbus-Chef Tom Enders bezeichnete die Allianz mit Strata als "Win-Win-Situation" für beide Partner. Das Engagement am Golf entspreche der Strategie, Produktionsstätten im Dollarraum zu errichten, um der Euro-Falle zu entgehen. Die Währung der Vereinigten Arabischen Emirate ist an den Dollar gekoppelt. Airbus verliert nach eigenen Angaben rund eine Mrd. Euro, wenn der Euro im Jahresdurchschnitt um zehn Cent gegenüber dem Dollar an Wert gewinnt.



BILDERGALERIE

Vom Prestigeflieger zum Pleitevogel

Handelsblatt.com zeigt, warum der A400M nicht abhebt – und wie Politik und EADS um die Zukunft der Maschine ringen.

Die Pläne sind ein weiteres Indiz dafür, dass Abu Dhabi fieberhaft am Aufbau eines großen Standorts für die Flugzeug-Produktion arbeitet. Die Scheichs treiben vor allem die Herstellung von Kohlefaserstoffen voran. Diese Verbundwerkstoffe sind leichter als Aluminium und gelten als Zukunftsmarkt. Doch Mubadala will mehr. Die jetzt vereinbarte Fertigung von Komponenten sei nur der Einstieg für die Produktion von komplexen Teilen wie Heckleitwerk oder Rumpf, heißt es.

Experten bewerten die Chancen hierfür positiv. "Es ist vorstellbar, dass in zehn Jahren die Endfertigung einer Maschine in Al Ain stattfindet", sagte Robert Ziegler von A.T. Kearney. "Die Aussichten steigen, wenn sich Abu Dhabi an der Finanzierung eines gesamten Flugzeug-Programms beteiligen sollte."

Die afrikanische Fluggesellschaft Ethiopian Airlines bestellte gestern zwölf Airbus A350 für rund 30 Mrd. Dollar.