

## Discovery Commerce – ein Trend, der bleibt

Club Abo

Jobs by karriere.de

Service

Anmelden

**WirtschaftsWoche**

UNTERNEHMEN

FINANZEN

ERFOLG

GRÜNDER

POLITIK

TECHNOLOGIE

erfolg.reich

Alle Rubriken

Top-Themen ▾

WiWo &gt; Unternehmen &gt; Industrie &gt; Boeing &amp; Airbus: Warum Boeing während der Corona-Pandemie mehr Verluste machte

ANZEIGE

AIRBUS VERSUS BOEING

# Boeing muss jetzt alles auf eine Karte setzen

von Rüdiger Kiani-Kreß

22. Februar 2021



Der Flug der United Airlines UA328 mit 231 Passagieren und zehn Crewmitgliedern an Bord kehrt zum Denver International Airport mit brennendem Triebwerk zurück.

Bild: via REUTERS

**Airbus hat das Krisenjahr deutlich besser überwunden als Boeing. Nach den Problemen mit dem Mittelstreckenflieger 737 und dem Dreamliner 787 belastet nun eine Triebwerksexplosion den dritten großen**

## Umsatzbringer der Amerikaner. Drei Grafiken zeigen, wie groß die Probleme der Amerikaner sind – und wie sie jetzt kontern sollten.

Artikel teilen per: Artikel teilen per: 

Anfang Februar feierte [Boeing](#)-Chef Dave Calhoun endlich mal einen kleinen Erfolg im ewigen Zweikampf mit seinem Erzrivalen [Airbus](#). Im Januar hatte der US-Luftfahrtgigant immerhin 26 neue Passagier-Flugzeuge ausgeliefert – fünf mehr als die Europäer. [Leider zeigt ein tieferer Blick in die Zahlen wieder die vertraute Lage: Airbus führt deutlich vor Boeing](#). Denn die Amerikaner verloren auch 13 Aufträge und mindestens weitere 13 der gelieferten Maschinen waren wohl vor Monaten gefertigte Mittelstreckenjets der Reihe 737 Max. Die Flieger konnten wegen des langen Flugverbots für das Modell nach zwei Abstürzen in 2018 und 2019 nur erst jetzt übergeben werden.

ANZEIGE

Und inzwischen haben sogar alle großen Umsatzbringer des Konzerns Probleme: Nach der Explosion eines Triebwerks auf einem Flug von United Airlines am Samstag haben in den vergangenen Stunden weltweit Aufsichtsbehörden von dem betroffenen Modell 777 alle 117 Exemplare mit dem gleichen Motorentyp bis auf weiteres auf den Boden verbannt. Bereits vor drei Jahren gab es einen ähnlichen Vorfall. Zuvor hatte sich eine 777-X genannte Neuauflage des Bestsellers wegen technischer Probleme mehrfach verzögert. Dazu hakt es seit Monaten auch beim Dreamliner genannten jüngsten Boeing Typ 787.

Das verstärkt das Bild, das bereits vor den aktuellen Problemen ein Vergleich der aktuellen Bilanzen der Kontrahenten mit den Zahlen aus 2018 zeigte. Das war das letzte normale Jahr für Boeing bevor die Krise um die 737 Max die Zahlen verdarb und nicht mehr vergleichbar machte.

### MEHR ALS NUR CORONA

Finanzzahlen von Airbus und Boeing\*

		Airbus	Boeing
Umsatz	2018	48,0	50,1
	2020	34,2	13,3
Operatives Ergebnis	2018	4,8	6,5
	2020	0,6	-11,5

\* Zivilluggeschäft in Milliarden Euro ; **Quelle:** Unternehmen ; **Tabelle:** Konstantin Megas

Airbus-Chef Guillaume Faury musste am Donnerstagmorgen für das Krisenjahr 2020 mit seinen Passagiermaschinen mit 34,2 Milliarden Euro zwar einen Umsatzrückgang von gut einem Viertel im Vergleich zu 2018 melden. Doch unterm Strich stand immerhin ein operativer Gewinn von 612 Millionen Euro. Das Boeing-Zivilgeschäft hingegen hatte 2020 im Vergleich zur Zeit vor der Krise fast drei Viertel der Einnahmen verloren und schrieb erneut einen operativen Rekordverlust von umgerechnet 11,5

Milliarden Euro. „Insgesamt könnte die Belastung durch die Folgen der Max-Krise sogar auf gut 30 Milliarden summieren“, fürchtet Calhoun. Manche Analysten sehen die Kosten sogar bei bis zu 40 Milliarden.

ANZEIGE

Für den Rückgang sorgen vor allem die niedrigeren Auslieferungszahlen im vergangenen Jahr. Im Vergleich zu 2018 wurde Airbus mit 566 Jets immerhin noch 70 Prozent der im Vorkrisenjahr ausgelieferten Maschinen los. Boeing schaffte dagegen nur einen Anteil von 20 Prozent.

Dafür sorgt zum einen der Rückgang beim Bestseller 737 auf lediglich sieben Prozent des Vorkrisenniveaus. Aber auch bei den Langstreckenflugzeugen sackte der Umsatz um fast die Hälfte ab – und damit stärker als bei Airbus. Während die Europäer im Vergleich zu 2018 vor allem bei den älteren Großraum-Modellen wie dem A330 und dem inzwischen eingestellte Superjumbo A380 verloren, litt bei Boeing ausgerechnet das jüngste Muster 787 am meisten. Der Dreamliner hatte auch neun Jahre nach Beginn der Serienfertigung immer neue technische Probleme, zuerst an den Triebwerken, dann mit zu großen Abständen zwischen den Rumpfteilen und schließlich beim Höhenruder. Darum konnte Boeing nicht mal ein Drittel der geplanten Exemplare ausliefern, wohingegen die anderen Langstreckenmodelle auf zwei Drittel der Planzahlen kamen.

## HILFREICHE LUFTWAFFE

Flugzeuglieferungen nach Herstellern

	Airbus		Boeing	
	Mittelstrecke	Langstrecke	Mittelstrecke	Langstrecke
2018	646	154	580	226
			Davon Militär	18
				10
2020	484	82	43	117
			Davon Militär	14
				14

Quelle: Unternehmen, CH-Aviation ; Tabelle: Konstantin Megas



„Und damit hatte der US-Konzern noch Glück“, ordnet der Hamburger Luftfahrtexperte Heinrich Großbongardt ein. Ein genauer Blick in Boeings Auslieferungszahlen von 2020 zeigt, dass er anders als Airbus noch eine nicht sofort sichtbare Hilfe aus dem Militärgeschäft bekam. Fast jede fünfte der 160 Maschinen, die Boeing im vorigen Jahr übergeben hat, ging an eine Armee. So lieferte Boeing an die US-Luftwaffe allein 21 Varianten der 737 als Aufklärungsmaschine oder U-Bootjäger sowie zu Tankflugzeugen umgerüstete kleine Langstreckenjets vom Typ 767. Vier weitere gingen nach Indien und Großbritannien. Ohne diese Varianten

hätte Boeing noch einmal gut zwei Milliarden Euro Umsatz weniger gehabt.

## ADERLASS IM ORDERBUCH

Flugzeugbestellungen

		Airbus		Boeing	
		Mittelstrecke	Langstrecke	Mittelstrecke	Langstrecke
Neuaufträge*	2018	676	71	675	218
	2020	283	-25	-1.275	-149
Bestand	2018	6.536	1.041	4.763	1.188
	2020	6.372	812	3.243	773

\* Nach Abzug von Stornierungen und unsicheren Aufträgen ; **Quelle:** Unternehmen, CH-Aviation ; **Tabelle:** Konstantin Megias

**Wirtschafts  
Woche**

Nach Lage der Dinge wird Boeing den Rückstand auf Airbus noch eine ganze Weile kaum aufholen. Das zeigt ein Vergleich der beiden Orderbücher: Während die Kontrahenten 2018 zumindest bei den Mittelstreckenflugzeugen noch auf ähnlich viele Aufträge kamen, liegen nun Welten zwischen ihnen. Bei Airbus sackte der Bestand durch Auslieferungen, Stornos und aus Bilanzierungsgründen als unsicher eingestufte Orders seit 2018 um lediglich 400 Maschinen. Bei Boeing waren es fast 2000.

ANZEIGE

Das könnte noch nicht das Ende des Trauerspiels sein. „Viele Lieferungen wurden so weit in die Zukunft verschoben, dass sie nur formell noch als sicher anzusehen sind“, so ein Boeing-Kenner. Das gilt gerade für die 737 Max. „Bei Investoren ist der Schaden der Max fast irreparabel, weil die Restwerte der Maschinen kaum zu kalkulieren sind“, erläutert Peter Smeets, Partner des weltweit tätigen Flugzeugfinanzierers 360 Aircraft Finance aus Frankfurt. Wer überhaupt noch kleinere Boeing-Maschinen finanziert, bevorzugt das 737 NG genannte Vorläufermodell der Max. Von denen hat Boeing jedoch nur noch sieben im Bestand, eine Wochenproduktion.



BLICK HINTER DIE ZAHLEN #50

### Warum Passagiere derzeit in den neusten Fliegern sitzen

In der Coronakrise nutzen die angeschlagenen Fluglinien so oft es geht ihre modernsten Flugzeugtypen. Dafür sorgt nicht nur das gewachsene

Umweltbewusstsein. Doch die Vorliebe hat Grenzen.

von Rüdiger Kiani-Kreß, Thomas Stölzel

Ähnlich schwindstüchtig ist der Bestand des neuen Langstreckenfliegers 777X. Das neue Topmodell hat sich zwar lange gut verkauft. Doch das ist vorbei. Dafür sorgen zum einen technische Probleme mit den Triebwerken. Dazu wollen sich nun die Flugaufsichtsbehörden in [Europa](#) und China das Flugzeug besonders genau ansehen, bevor sie eine Betriebserlaubnis erteilen. Denn eine allzu laxen Kontrolle bei der Zulassung der 737 Max gilt als einer der Gründe für die technischen Probleme, die zu den beiden Abstürzen führten. „Deshalb erwarten wir eine Auslieferung erst Anfang 2024“, so Tim Clarke, Chef des Großkunden [Emirates](#) aus Dubai.

Gleichzeitig ist den meisten Fluglinien die Maschine mit ihren gut 400 Sitzen einfach zu groß angesichts der wahrscheinlich noch auf Jahre schwachen Nachfrage auf der Langstrecke. Weil unter anderem die [Lufthansa](#) derzeit über kleinere Maschinen verhandelt, musste Boeing die Zahl der sicheren Bestellungen nun von 309 auf 191 anpassen. „Damit ist es bei einem neuen Flugzeug fast unmöglich, Geld zu verdienen“, weiß Branchenkenner Großbongardt. Airbus hingegen dürfte dies angesichts von gut 500 festen Bestellungen trotz Krise sehr viel leichter fallen.

Kein Wunder, dass Boeing nun offenbar alles auf eine Karte setzt und erstmals seit der 787 vor knapp 20 Jahren ein komplett neues Flugzeug entwickeln will. Die Modellreihe mit dem, so das Fachmagazin „Aviation Week“, internen Arbeitsnamen -5X bis -7X soll zwischen gut 200 und 270 Plätze haben und sowohl Mittelstrecken als auch kürzere Langstrecken bedienen. Vorbild wäre das A321 XLR genannte größte Modell der Airbus A320 Familie. „Das ist so ziemlich der richtige Platz, wo die nächsten Entwicklungen hingehen“, meint Boeing-Chef Calhoun.

## Das interessiert WiWo-Leser heute besonders

RITTER SPORTS „KEINE SCHOKOLADE“-PR

**„Ritter Sport hat es geschafft, an die Grenze des Möglichen zu gehen“**

AKTIEN-ANALYSE: CANNABIS

**Tilray-Aktie: Rendite mit Rausch**

BLICK HINTER DIE ZAHLEN #53 - EINFAMILIENHAUS

**Warum der Traum vom Eigenheim oft unerfüllt bleibt**

**🏠 Was heute wichtig ist, lesen Sie hier**

Doch eine schnelle Abhilfe ist das Modell nicht. „Wesentlich vor dem Jahr 2030 wird das Flugzeug nicht in den Liniendienst gehen können“, sagt Richard Abouafia, Luftfahrtspezialist der Denkfabrik Teal Group aus den [USA](#). „Doch wenn Boeing das nicht tut, haben sie nur die Hoffnung, dass Airbus sich mit neuen Modellen zurückhält. Sonst riskieren sie ein langes Siechtum.“

**Mehr zum Thema:** Mit einer Kraftanstrengung hatte Airbus die Folgen der Coronakrise begrenzt und den gefährlichen Überhang an nicht ausgelieferten Flugzeugen abgebaut. Jetzt gibt es Rückschläge. [War alles vergeblich?](#)

[Themen](#) • [Kolumnen](#) • [Bilder](#) • [Videos](#) • [Dossiers](#) • [Börsenkurse](#) • [Services](#) • [Multimedia-Reportagen](#) • [Spiele](#)

---

[Impressum](#)

[AGB](#)

[Datenschutzerklärung](#)

[Datenschutzeinstellungen](#)

[Nutzungsrechte erwerben?](#)

[Nutzungsbasierte Onlinewerbung](#)

[Kontakt](#)

---

Verlags-Services für Werbung: [iqdigital.de](#) ( Mediadaten ) • Verlags-Services für Content: [Business Content | Online-Archiv](#) • Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: [vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH](#) • Verzögerung der Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min. • Keine Gewähr für die Richtigkeit der Angaben. • [WirtschaftsWoche](#) ist Mitglied im [VDZ](#).

---

© 2021 Handelsblatt GmbH  
-  
ein Unternehmen der Handelsblatt Media  
Group GmbH & Co. KG

[↑ Nach oben](#)

