

Deutsche Düsen nach China

Triebwerkshersteller und Zulieferer der Luftfahrtindustrie haben einen neuen Absatzmarkt entdeckt: China. Dort will die Staatsholding Comac Airbus und Boeing Konkurrenz machen.

Markus Fasse
Shanghai

Für viele der Anwesenden ist es eine Art „Blind Date“: Dankbar umklammern sie ihre Teller mit Peking-Ente und Leberkäs, die Augen suchend auf mögliche Geschäftspartner gerichtet. Das heimatische Weißbier soll die Unsicherheit nehmen.

Den zehn deutschen Luftfahrtunternehmen im „German Centre“ in Shanghai stehen knapp 20 chinesische Kollegen gegenüber, denen es ähnlich geht. Auch sie lesen Visitenkarten und scannen ihre Gegenüber vor allem nach einem Gesichtspunkt: Wer ist für mich wichtig und nützlich?

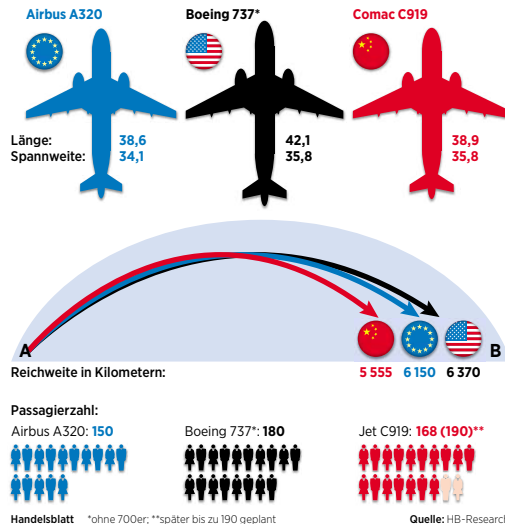
„Deutsche Partner sind bei uns sehr willkommen“, versichern die Manager des chinesischen Flugzeugbauers Comac bei der offiziellen Vorstellung der Anwesenden. Das Staatsunternehmen aus Shanghai ist der wichtigste Grund für die vom bayerischen Wirtschaftsministerium organisierte Kuppel. Denn der Konzern hat einen Auftrag: Spätestens 2017 soll Comac mit dem in der Entwicklung steckenden Mittelstreckenjet C919 das Duopol von Airbus und Boeing knacken. Und dabei sollen die Deutschen helfen.

Industriepolitisch ist der Einstieg in die Luftfahrtindustrie für China ein bedeutender Schritt - das einstige Entwicklungsland drängt damit in die wohl prestigeträchtigste High-Tech-Domäne des Westens vor. Schon im Juli präsentierte Comac auf der internationalen Luftfahrtmesse in Le Bourget ein lebensgroßes Kabinenmodell des Airbus-Konkurrenten und elektrifizierte damit die Branche. Viel Geld und noch mehr Ehrgeiz sind am Werk. Mehr als zehn Milliarden Dollar pumpt Peking in die Comac, noch einmal so viel erhält das Schwesterunternehmen Aeca zum Aufbau einer eigenen Triebwerksindustrie. Avic, die dritte Staatsholding, soll Businessjets mit einer Milliarde Dollar Startkapital entwickeln.

Kein Zweifel: In der weltweiten Flugzeugindustrie entsteht ein neuer Wettbewerber -

China geht in die Luft

Der geplante Comac-Jet im Vergleich zur direkten Konkurrenz



„Chinas Flugzeugindustrie ist mindestens ein Jahrzehnt hinter der westlichen Konkurrenz.“

Michael Santo
Luftfahrtexperte

aber auch ein neuer Kunde. Die deutschen Flugzeugzulieferer können nun neben Airbus und Boeing einen dritten großen Abnehmer auf dem Weltmarkt beliefern. Das Potenzial ist riesig: In den kommenden Jahren werden in China 4000 neue Jets verkauft. Damit wird das Reich der Mitte vor den USA der größte Flugzeugmarkt der Welt, mit einem Volumen von mehreren Hundert Milliarden Dollar.

Bislang haben sich vor allem US-Konzerne wie Honeywell, Rockwell Collins und General Electric mit Comac arrangiert. Lieberr ist noch das einzige namhafte deutsche Unternehmen an Bord der C919. Die Schwaben entwickeln für den Airbus-Konkurrenten Lüftungssysteme und das Fahrwerk. Doch weitere Interessenten stehen bereit.

„Wir wollen frühzeitig als Technologiepartner an der Entwicklung teilhaben“, sagt auch Egon Behle, Chef der Münchener MTU, der mit den Chinesen ein eigenes Triebwerk plant. Joachim Nägele, Geschäftsführer der Augsburgsburger Premium Aerotec, sieht „die

Chance, unsere Abnehmerstruktur zu diversifizieren“. Die EADS-Tochter mit 6000 Beschäftigten ist der wichtigste Airbus-Zulieferer. Die Chinesen wollen vor allem die Kohlefasertechnik der Deutschen.

Der Hunger nach Flugzeugen in China ist groß: Peking will bis 2015 nicht weniger als 45 neue Flughäfen bauen. Das Passagieraufkommen soll bis dahin um 68 Prozent steigen. Air China, China Eastern und China Southern stocken ihre Flotten massiv auf.

Chinesische Flugzeuge werden an dieser ersten Phase des Booms nicht teilhaben, noch gibt es kein marktfähiges Modell. „Chinas Flugzeugindustrie ist mindestens ein Jahrzehnt hinter der westlichen Konkurrenz“, sagt Michael Santo von der Münchener Unternehmensberatung h&z. „China muss sich das technische Wissen zukaufen, weil die eigene Forschung noch nicht effizient genug arbeitet.“

Die wirklichen Fortschritte sind schwer einzuschätzen. Auf ihrer Reise durch die chinesische Luftfahrtindustrie bekommen die Deutschen vor allem Ankündigungen präsentiert. Beispiel Zhuhai: Die nagelneuen Produktionshallen der Avic für Businessjets füllen lediglich drei Bausätze des insolventen US-Herstellers Epic, den die Chinesen zum Spottpreis von 4,3 Millionen Dollar übernommen haben. Bis 2015 sollen in dem bislang fast menschenleeren Komplex 15 000 Beschäftigte arbeiten.

Auch Comac muss noch viel aufholen. So basiert der 2002 begonnene Regionaljet ARJ 21 auf der eingestellten Mc Donald MD 90. Deutsche Ingenieure entdecken auffällig viele Ähnlichkeiten mit der Do 728, dem letzten Projekt des 2002 in die Insolvenz gegangenen bayerischen Flugzeugbauers Fairchild Dornier. Der letzte Eigentümer vor der Abwicklung hieß D Long und hatte seinen Sitz in China. Dennoch bekommt Comac das Projekt nicht in den Griff: Bis heute gibt es erst vier Testmaschinen, von einer Serienfertigung ist keine Rede.

Die Chinesen haben erkannt, dass es nicht reicht, westliche Auslaufmodelle zu kopieren. Sie konzentrieren sich daher auf die größere C919. Mit ihren 170 Sitzplätzen ist sie als Konkurrent zu den Airbus-Modellen A320 und A319 konzipiert. Geleitet wird das Projekt von Shi Jianzhong, einem verdienten Parteikader, der bereits Chinas Weltraumrakete „Langer Marsch“ auf Augenhöhe mit der westlichen Konkurrenz gebracht hat. „Wir werden bis Ende des Jahres 200 Bestellungen für die C919 haben“, lässt Jianzhong seine deutschen Gesprächspartner wissen. Peking hat die staatlich kontrollierten Airlines dazu verdonnert, jeweils mindestens 20 Stück des China-Jets zu bestellen. So viel Starthilfe hatte Airbus vor 40 Jahren nicht, als das europäische Start-up die US-Giganten Boeing und Lockheed angriff. Heute ist Airbus Weltmarktführer.