

HANDELSBLATT, Dienstag, 11. Dezember 2007, 13:32 Uhr

Beliebte Businessjets

Cessna wöhnt sich über den Wolken

Von Markus Fasse

Flugzeugbauer im Höhenflug: Nicht nur die Marktriesen kommen mit der Produktion kaum nach, auch den kleineren Herstellern von Businessjets werden die Maschinen förmlich aus den Händen gerissen. Das US-Unternehmen Cessna verkündete nun nicht nur ein Rekordjahr, sondern auch direkt Gründe für den anhaltenden Aufwind.



Die Aufnahme zeigt eine Cessna 172. Bei dem Flugzeugbauer gibt es derzeit mehr Aufträge, als die Mitarbeiter bewältigen können. Foto: ap

MÜNCHEN. Nicht nur Airbus und Boeing haben die Bücher voll, auch die Hersteller kleiner Businessjets erfreuen sich guter Geschäfte. "Wir werden 2007 das absolut beste Jahr der Branche erleben", sagt Trevor Esling, Marketingchef des US-Flugzeugherstellers Cessna. Das Unternehmen will 380 Businessjets ausliefern, nach 300 Maschinen im Vorjahr. Im kommenden Jahr will Cessna 470 Flugzeuge an die Kunden bringen.

"Wir könnten mehr verkaufen, wenn wir mehr produzieren könnten", sagt der Cessna - Manager. Dabei sind es in erster Linie die hohen Firmengewinne, die den Herstellern der Jets die Bücher füllen. "Wir sind eine Art Frühindikator für die Weltkonjunktur", sagt Esling. Derzeit sieht er trotz der Immobilienkrise in den USA keine dunklen Wolken am Horizont. Banken zählten ohnehin kaum zu den Cessna - Kunden.

Im Moment sind in der Branche Lieferzeiten von drei bis vier Jahren üblich. Während die Firmenkunden mit solchen Fristen leben können, verlören solvente Privatkäufer, die rund ein Drittel der Umsätze bestreiten, schon einmal die Geduld. "Für viele unserer Kunden ist der Jet eine Art Sportwagen, den sie sofort haben möchten", sagt Esling.

Cessna ist seit 1992 Tochter des US-Konzerns Textron. Wurde die Firma zunächst mit kleinen Sportflugzeugen bekannt, so sind es heute die Businessjets mit bis zu zehn Sitzen, die den Löwenanteil des Umsatzes bestreiten. 2006 erzielte Cessna bei einem Umsatz von 4,15 Mrd. Dollar einen Reingewinn von 654 Mill. In diesem Jahr sollen Umsatz und Gewinn um rund zwanzig Prozent steigen. Kurzfristig könnte der Mangel an Ingenieuren und Techniker das Wachstum hemmen. "Die besten Köpfe gehen im Moment zu Airbus und Boeing", klagt der Cessna -Manager.

Nach den USA ist Deutschland der zweitgrößte Einzelmarkt. Große, mittelständische Firmen sind für Cessna die besten deutschen Kunden. Sie nutzen die Lufttaxis immer häufiger, um über Regionalflughäfen den überlasteten Drehkreuzen in Frankfurt, München oder Düsseldorf

aus dem Weg zu gehen. Zudem lassen sich mit den Kleinjets Niederlassungen und Produktionen in Osteuropa oft schneller erreichen als mit Linienmaschinen. Bundesweit will Cessna in diesem Jahr 40 bis 45 Maschinen absetzen.

Lesen Sie weiter auf Seite 2: Rekordabsätze für 2008 erwartet

Auch die Konkurrenten **Embraer**, Lear, Hawker Beechcraft und Falcon Dassault melden Rekorderfolge. Einer Marktstudie des amerikanischen Zulieferkonzerns **Honeywell** zu Folge werden in diesem Jahre weltweit erstmals mehr als 1 000 Maschinen ausgeliefert, nach 861 im vergangenen Jahr. 2008 sollen dann schon 1 300 Flieger verkauft werden. In den kommenden zehn Jahren werden die weltweit führenden Hersteller **Honeywell** zu Folge 14 000 Maschinen absetzen. **Honeywell** kalkuliert bei seiner Prognose ausdrücklich einen möglichen Abschwung in den USA ein, immerhin werden die Hälfte der Kleinjets derzeit noch auf dem größten Flugzeugmarkt der Welt verkauft.

"Das US-Geschäft stagniert, die Zukunft liegt in Osteuropa und Asien", sagt Esling. So werde das Unternehmen im ehemaligen Jugoslawien in diesem Jahr aus dem Stand ein Dutzend Flieger verkaufen, Russland und der Nahe Osten sind weitere Boommärkte. In China und Indien dauere die Entwicklung noch ein bisschen länger.

"In ganz China gibt es weniger Flughäfen als im US-Bundesstaat Alabama", klagt der Cessna-Manager. Zudem sei der Luftraum immer noch zu achtzig Prozent unter militärischer Kontrolle, damit sei privater Flugverkehr praktisch unmöglich. Auch Indien sei ein Markt, der erst für das kommende Jahrzehnt nennenswerte Umsätze verspreche.

Businessjets

Kundschaft: Die Zeiten, in denen nur das Topmanagement in Firmenjets flog, sind vorbei. Spezialisten müssen schnell zu entlegenen Produktionen. Vor allem in Osteuropa sind viele Verbindungen eher mit dem Flugzeug als mit Auto oder Zug zu erreichen.

Markt: Ein halbes Dutzend Anbieter buhlt weltweit um Kundschaft. Bisher wurde jede zweite Maschine in den USA verkauft, Osteuropa und der Nahe Osten werden für die Hersteller immer attraktiver. Indien und China spielen bisher noch keine Rolle. Es fehlt an Flughäfen, Piloten und einer funktionierenden Flugsicherung.

Risiken: Zur Zeit sind alle Weichen auf Wachstum gestellt. Die Globalisierung beschert den Herstellern immer neue Kunden. Doch der Markt für Businessjets reagiert sehr sensibel auf Einbrüche in der Weltkonjunktur. Bisher hat die US-Immobilienkrise noch keine Auswirkungen.

Informationen zur Zeitverzögerung und Nutzungshinweise:

Die in Handelsblatt.com veröffentlichten Artikel, Daten und Prognosen sind mit größter Sorgfalt recherchiert. Nachrichten und Artikel beruhen teilweise auf Meldungen der Nachrichtenagenturen AP, dpa, sid, Reuters und Dow Jones. Dennoch können weder die Verlagsgruppe Handelsblatt, noch deren Lieferanten für die Richtigkeit eine Gewähr übernehmen. Das Handelsblatt weist ausdrücklich darauf hin, dass die veröffentlichten Artikel, Daten und Prognosen keine Aufforderung zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren oder Rechten darstellen. Sie ersetzen auch nicht eine fachliche Beratung. Die

Verlagsgruppe Handelsblatt versichert zudem, dass persönliche Kundendaten mit größter Sorgfalt behandelt und nicht ohne Zustimmung der Betroffenen an Dritte weitergegeben werden. Alle Rechte vorbehalten.

Wahrungsdaten sowie die Kurse von Lang & Schwarz werden soweit technisch möglich ohne Zeitverzögerung angeboten. Andere Börsenkurse werden zeitverzögert um mindestens folgende Zeitspannen angezeigt: Deutsche Börse AG 15 Min., Börse Stuttgart AG 15 Min., AMEX 20 Min., NASDAQ 15 Min., NYSE 20 Min.

Die Reproduktion oder Modifikation ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung des Verlages ist untersagt.

All rights reserved. Reproduction or modification in whole or in part without express written permission is prohibited.