

Kuhl, W. H.

Article — Digitized Version

Der Airbus - ein Projekt ohne Zukunft

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kuhl, W. H. (1968) : Der Airbus - ein Projekt ohne Zukunft, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 48, Iss. 11, pp. 661-663

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133910>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Mit relativ großer Sicherheit kann angenommen werden, daß sich die Aktivität im Schiffbausektor künftig weniger rasch ausdehnen wird als bisher und daß eine durchschnittliche Wachstumsrate von 5% kaum überschritten werden dürfte.

ÜBERKAPAZITÄTEN IM WELTSCHIFFBAU

Die tatsächliche Entwicklung in der Schiffbauindustrie wird aller Wahrscheinlichkeit nach auch weiterhin durch zyklische Schwankungen gekennzeichnet sein. So ist die gegenwärtig günstige Situation in der Schiffbauindustrie als Teil einer längeren Aufschwungsphase zu deuten. Schon im Jahre 1966 wurden von den Werften 14 Mill. BRT erstellt, ein Wert, der sich nach der Trendberechnung erst für 1970 ergeben würde.

Der derzeitige hohe Auftragsbestand der Werften läßt unmittelbar den Schluß zu, daß diese Aufschwungsphase auch über das Jahr 1969 hinaus anhalten wird. Vor allem die Strukturwandlungen in der Seeschiff-

fahrt werden hier einen entscheidenden Einfluß ausüben (Superschiffe für den Massentransport, Container- und andere Spezialschiffe).

Zeitpunkt und Umfang der danach zu erwartenden Abschwungsphase lassen sich heute noch nicht mit hinreichender Sicherheit bestimmen. Es ist aber zu befürchten, daß diese Phase so ausgeprägt sein wird, daß nicht mehr nur von einer Konsolidierungsphase gesprochen werden kann. Die Konkurrenz wird sich in diesem Zeitpunkt zunehmend verschärfen, nicht nur weil bestehende Überkapazitäten der wirtschaftlich schwachen Unternehmen erfahrungsgemäß nur sehr schwer abgebaut werden können, sondern auch weil Verbesserungen in der Fertigungstechnik (z. B. Sektionsbauweise) und Erweiterungsinvestitionen der leistungsfähigen Werften die Gesamtkapazität im Schiffbau noch erhöhen können.

Es erscheint deswegen gerade heute wichtig, die Werften und die Reedereien daran zu erinnern, daß Strukturprobleme zu lösen sind, die aber weitgehend unbeachtet bleiben.

Der Airbus — ein Projekt ohne Zukunft

W. H. Kuhl, Hamburg

Frankreich, Großbritannien und die Bundesrepublik verhandeln seit geraumer Zeit über den gemeinsamen Bau eines Großraumflugzeuges — den europäischen Airbus. Die Bundesregierung verspricht sich von diesem Projekt eine Stützung der schwachen deutschen Luftfahrtindustrie und hofft, mit dieser Neuentwicklung auch Anschluß an die internationale Konkurrenz gewinnen zu können. Wichtige Voraussetzung dafür wäre, daß die Deutsche Lufthansa sich bereit erklärt, den europäischen Airbus in einer bestimmten Stückzahl zu übernehmen. Diese Erklärung fehlt aber immer noch. In dem folgenden Beitrag erläutert ein Vertreter der Lufthansa die Haltung der Gesellschaft zu dem Projekt.

Vergeblich wartete die Weltpresse bisher darauf, daß die Regierungen Frankreichs, Englands und der Bundesrepublik Deutschland offiziell bekanntgeben würden, gemeinsam den europäischen Airbus zu bauen. Statt dieser Erklärung verlautete aus Paris, daß die sog. Definitionsphase des Projektes noch weiter verlängert werden müsse.

Die ungewöhnliche Aufmerksamkeit, die dem Airbus-Projekt in der Öffentlichkeit gewidmet wird, ist nicht ganz verständlich. Zwar werden Jahr um Jahr neue Flugzeugmodelle geplant, entworfen, angeboten und verkauft, aber nur revolutionäre Neuentwicklungen wie Überschallflugzeuge oder Senkrechtstarter finden

mehr als kurzfristiges Interesse. Revolutionär ist der Airbus nicht. Von den heute gebräuchlichen Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen wird er sich lediglich durch eine höhere Anzahl von Sitzplätzen unterscheiden. Statt 100 bis 120 Passagiere soll dieser Luftbus 250 bis 300 Fluggäste aufnehmen können. Da der Weltluftverkehr seit langem schon eine jährliche Zuwachsrate von über 15% hat und die Kapazitätsreserven vieler Großflughäfen für Starts und Landungen in absehbarer Zeit erschöpft sind, liegt die Planung von Flugzeugen mit großem Sitzplatzangebot nahe.

Der Bau eines Flugzeuges dieser Größenordnung erfordert Investitionen von 2 bis 3 Mrd. DM und macht

deshalb sorgfältige Marktuntersuchungen und Kalkulationen notwendig. Wegen der immensen Entwicklungskosten ist der Bau in der Regel erst bei größeren Serien rentabel. Von den großen amerikanischen Herstellern weiß man, daß häufig erst Serien von einigen 100 Flugzeugen die Kosten decken. Für derartig große Stückzahlen sind die Märkte der einzelnen europäischen Staaten jedoch zu klein.

UNGENÜGENDE PLANUNG

Die Regierungsstellen gingen bei ihrer Planung von folgenden Annahmen aus:

- In den siebziger Jahren werden in Europa Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge großer Sitzplatz-Kapazität benötigt.
- Ein Projekt dieser Größenordnung kann von Frankreich, England und Deutschland gemeinsam leichter durchgeführt werden.
- Der Bau eines Airbus muß schnell vorangetrieben werden, um potentiellen Konkurrenten zuvorzukommen.
- Das Airbus-Projekt kann die Luftfahrtindustrie der drei Länder stützen.

Auf Regierungsebene wurde beschlossen, daß Frankreich bei der Durchführung des Projektes federführend sein sollte. Die Bundesrepublik übernahm einen Anteil von 25%. Die kostendeckende Stückzahl wurde auf 75 Flugzeuge angesetzt. Die nationalen Luftverkehrsgesellschaften der drei Länder müßten also je 25 dieser Airbusse übernehmen. Bei der Planung des Europäischen Airbus A-300 kamen aber die kaufmännischen Überlegungen bei den drei beteiligten Regierungen offensichtlich zu kurz. Weder die besonderen Wünsche der Kunden noch die Absatzmöglichkeiten am Weltmarkt wurden gebührend berücksichtigt.

ANFORDERUNGEN DER LUFTHANSA

Die Mehrzahl aller Luftfahrtgesellschaften erzielt geringe oder überhaupt keine Gewinne. Besonders nationale Gesellschaften werden es auch künftig schwer haben, in die Gewinnzone zu gelangen, da sie verpflichtet sind, auch unrentable Linien (wie z. B. das innerdeutsche Streckennetz) zu bedienen. Aus diesen Gründen können sich die nationalen Gesellschaften keine Fehlinvestitionen leisten. Bei vielen Luftverkehrsgesellschaften kann schon der Kauf eines zusätzlichen Flugzeuges, das nicht voll ausgelastet wird, über Gewinn oder Verlust entscheiden.

Diese Gesichtspunkte hat auch die Lufthansa bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen. Wenn Bundesminister Schiller in einer Rede anlässlich der Eröffnung der Luftfahrtschau in Hannover sagte, daß er die Lufthansa notfalls zwingen würde, den geplanten Airbus

zu kaufen, zeigte er nur, daß er sich nicht über den Bedarf und dessen Zeitpunkt erkundigt hatte.

Über den Zeitpunkt und die Höhe des Bedarfs hat die Lufthansa Untersuchungen anstellen lassen, die folgende Ergebnisse brachten:

- Flugzeuge vom Typ A-300 werden nicht vor 1975 benötigt. Gegenwärtig sind zwar von den westlichen Luftfahrtgesellschaften ca. 1200 Flugzeuge ähnlicher Größenordnung in Auftrag gegeben worden, ob sie aber ausgelastet werden können, hängt von vielen Faktoren ab. Der wichtigste ist, daß sich die Passagierzahlen in den nächsten fünf Jahren verdoppeln müssen. Das setzt aber wiederum — zumindest teilweise — voraus, daß durch weitere Preisermäßigungen im Touristengeschäft zusätzliche Fluggäste gewonnen werden können. Da jedoch die Betriebskosten laufend steigen, können die Flugpreise nicht beliebig fallen.
- Selbst bei einer günstigen Entwicklung der Passagierzahlen wird die Lufthansa zu diesem Zeitpunkt nur drei, höchstens fünf Flugzeuge dieser Größenordnung einsetzen können. Die Verwendbarkeit von 25 Flugzeugen wurde immer als Utopie bezeichnet.
- Die bisher vorgelegten Pläne waren nicht spezifiziert genug, um ein abschließendes Urteil über den Wert des Flugzeuges geben zu können. Vor allem waren die Wünsche der Lufthansa hinsichtlich bestimmter Spezifikationen nicht ausreichend berücksichtigt worden. Dieser letzte Punkt ist aber sehr wichtig, da die Anforderungen der Luftverkehrsgesellschaften an das Flugzeug entsprechend ihrem Streckennetz voneinander abweichen. Gesellschaften, deren Mittelstrecken „über Land“ gehen, wird ein zweimotoriges Flugzeug genügen. Andere, deren Streckennetz das Überqueren großer Wasserflächen ohne Ausweichflughäfen einschließt, könnten dagegen drei- und mehrmotorige Flugzeuge bevorzugen. Die Flugzeugindustrie muß diese Wünsche berücksichtigen. Sie muß einen Standardtyp schaffen, der entsprechend diesen Anforderungen leicht variiert werden kann.

GERINGE ERFOLGSAUSSICHTEN

Aus diesen Überlegungen ergibt sich, daß für die Luftfahrtgesellschaften noch nicht der Zeitpunkt gekommen ist, verbindliche Entscheidungen zu treffen. Eine solch frühe Entscheidung ist auf dem Weltmarkt auch nicht erforderlich. Im allgemeinen können dort Flugzeuge mit einer 18monatigen Lieferfrist gekauft werden. Auf keinen Fall braucht eine Gesellschaft ihre Entscheidung um 78 Monate im voraus zu treffen. So kann auch die Lufthansa nicht einsehen, warum sie schon jetzt eine Entscheidung für oder gegen den europäischen Airbus treffen soll.

Die Lufthansa wird im Interesse der Aktionäre immer nur Flugzeuge kaufen, die ein Maximum an Wirt-

schaftlichkeit garantieren. Sie wird selbstverständlich dem europäischen Projekt den Vorrang geben, wenn es im Zeitpunkt des Lufthansa-Bedarfs ihren Anforderungen entspricht und genauso vorteilhaft wie von der Konkurrenz angeboten wird. Ob aber der europäische Airbus mit der amerikanischen Konkurrenz mithalten kann, ist zweifelhaft. Neben Lockheed und Douglas sind nun auch die Boeingwerke bereit, kurzfristig Airbus-Flugzeuge anzubieten. Diese versierten amerikanischen Hersteller werden ein Großraumflugzeug mit geringeren Entwicklungskosten als die Europäer erstellen können. Sie werden daher billiger sein und kürzere Lieferfristen bieten. Außerdem haben sie einen „aftersales-service“, mit dem die Käufer schon ausgezeichnete Erfahrungen gemacht haben. Ein solcher Service ist für die Wirtschaftlichkeit eines Flugzeuges sehr entscheidend. Über den Kundendienst für ein europäisches Flugzeug, das bis-

her nur auf dem Papier existiert, kann dagegen naturgemäß noch nicht viel gesagt werden.

Damit werden aber die Erfolgsaussichten für das europäische Airbusprojekt immer geringer. An dieser Entwicklung hätte auch die Lufthansa nichts ändern können, wenn sie sich entschlossen hätte, für das Jahr 1975 25 A-300-Flugzeuge zu bestellen, obwohl sie so viele Flugzeuge weder benötigt noch deren Eigenschaften und Preis kennt.

Mittlerweile sind diese Zusammenhänge auch von der Bundesregierung eingesehen worden. Nun ist nicht mehr die Rede davon, die Lufthansa zu einer solchen Bestellung zu zwingen oder ihr eine Verdienstaussfallgarantie anzubieten, falls das Flugzeug nicht konkurrenzfähig ist. Es bleibt also weiterhin offen, ob der europäische Airbus überhaupt jemals gebaut wird.

VERÖFFENTLICHUNGEN DES HAMBURGISCHEN WELT-WIRTSCHAFTS-ARCHIVS

NEUERSCHEINUNG

COST-BENEFIT-ANALYSE IM GESUNDHEITSWESEN

von Jürgen Wolfslast

Die Beurteilung der Effizienz staatlicher Aktivität mit Hilfe der Cost-Benefit-Analyse ist nach wie vor umstritten. In der vorliegenden Untersuchung wird die Problematik der Ertragsbestimmung und -messung gesundheitspolitischer Programme behandelt. Als Beispiel dient die Ermittlung der volkswirtschaftlichen Produktivität ärztlicher Schwangerschaftsvorsorgeuntersuchungen und medizinischer Rehabilitationsmaßnahmen der Rentenversicherungsträger. Das Buch stellt damit gleichzeitig einen aktuellen Beitrag zur gegenwärtigen Rehabilitations-Diskussion dar.

229 Seiten, 1968, Oktav, Preis brosch. DM 29,80.

VERLAG WELTARCHIV GMBH - HAMBURG