

Weilepp, Manfred

**Article — Digitized Version**  
**Streit um den Airbus**

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Weilepp, Manfred (1987) : Streit um den Airbus, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 67, Iss. 2, pp. 56-

This Version is available at:  
<https://hdl.handle.net/10419/136242>

**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.*



Manfred Weillepp

## Streit um den Airbus

**D**er Handelsstreit zwischen der EG und den USA reißt nicht ab. Kaum sind die Auseinandersetzungen um Getreidelieferungen mit einem mühsam erzielten Kompromiß beendet worden, steht den Partnern auf beiden Seiten des Atlantiks schon der nächste Konflikt ins Haus. Streitobjekt ist diesmal die Flugzeugbauindustrie, genauer: der Airbus. Die Amerikaner werfen den am Airbusprogramm beteiligten Ländern Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien und Spanien vor, durch ungerechtfertigt hohe Subventionen ihren

Flugzeugbauunternehmen einen unfairen Wettbewerbsvorteil gegenüber den amerikanischen Konkurrenten zu verschaffen und damit gegen die Regeln des GATT zu verstoßen.

Dieser Vorwurf der Amerikaner, der auch wieder von der Androhung möglicher Gegenmaßnahmen begleitet wird, richtet sich in erster Linie gegen die beiden neuen Airbusmodelle A 330 und A 340, zwei Mittel- bzw. Langstreckenflugzeuge, die in enger Konkurrenz mit der von McDonnell Douglas angebotenen Neuentwicklung MD 11, aber auch der 767 von Boeing stehen. Dahinter steht offensichtlich die Furcht, daß die beiden amerikanischen Gesellschaften ihre bislang dominierende Stellung auf diesem Markt verlieren könnten.

Unbestritten ist, daß die europäischen Regierungen die Entwicklung der verschiedenen Airbus-typen von Anfang an massiv unterstützt haben. Die Finanzierung der Entwicklungskosten wurde zum überwiegenden Teil von den Regierungen übernommen. In der Bundesrepublik wurden 90 % zunächst als zinslose Darlehen, später als bedingt rückzahlbare Zuschüsse zur Verfügung gestellt. Diese Art der Finanzierung widerspricht nicht den Regeln, die im Rahmen des GATT in einem Sonderabkommen über den Handel mit zivilen Flugzeugen aufgestellt wurden, wenn gewährleistet ist, daß die Entwicklungskosten bei der Preisgestaltung mit in die Kalkulation eingehen und aus den Erlösen zurückgezahlt werden müssen. Von einer vollen Beachtung dieser Regeln kann bisher jedoch noch nicht die Rede sein.

Die Finanzierung der Produktion wurde zusätzlich mit Bürgschaften abgesichert, und außerdem wurden zwischen 1975 und 1981 direkte Produktionsbeihilfen gezahlt. Trotz dieser Hilfen sind bei der Deutschen Airbus GmbH bisher rund 2,25 Mrd. DM an Verlusten aufgelaufen, über

deren Übernahme die Industrie seit einiger Zeit mit dem Wirtschaftsministerium verhandelt. Sollte die Bundesregierung, wie es den Anschein hat, sich dazu bereit erklären, diese Altlasten zu übernehmen, wird es ihr allerdings noch schwerer fallen, die amerikanischen Subventionsvorwürfe zu entkräften.

Ihr bliebe dann nur noch das bisher schon zur Rechtfertigung der eigenen Subventionen ins Feld geführte Argument, daß die amerikanischen Flugzeugbauunternehmen für ihre zivile Produktion eine versteckte, aber sehr umfangreiche Förderung aus dem Verteidigungshaushalt erfahren. Eine solche indirekte Förderung ist aber nur schwer nachzuweisen. Hinzu kommt, daß auch die europäischen Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie, jedenfalls die Muttergesellschaften der Airbus-Industries, nicht unerheblich von militärischen Aufträgen profitieren. Überdies ist eine solche Unterstützung des zivilen Flugzeugbaus mit den GATT-Regeln vereinbar, wenn die Aufwendungen für die Entwicklung militärischer Produkte, die auch im zivilen Bereich Verwendung finden, bei der Preisgestaltung der zivilen Produkte berücksichtigt werden. Allerdings dürfte den US-Herstellern der Nachweis schwerfallen, daß sie diese Regel einhalten.

Der wechselseitige Hinweis auf die GATT-Regeln wird also keine der beiden Seiten in diesem Streit, bei dem es sich um eine handelspolitische Machtfrage handelt, zum Nachgeben bewegen. Vielmehr ist zu befürchten, daß der Konflikt, wie früher schon im Agrarsektor, eskaliert. Daß er in Europa zum Anlaß genommen wird, noch einmal ernsthaft über die ökonomische Rationalität von Subventionen für den Airbus nachzudenken, ist nicht zu erwarten. Aus deutscher Sicht ist dies um so bedauerlicher, als die Bonner Regierungsparteien einmal mit dem Ziel angetreten waren, die Subventionen abzubauen.