

## Hochfliegende Ambitionen

*Thomas Raabe*, Dr. phil. Dr. rer. pol., war als Pressesprecher u.a. für die CDU/CSU-Bundestagsfraktion und als Regierungssprecher des Freistaates Sachsen tätig. 2019 erschien von ihm im Campus Verlag das Buch *Bedingt einsatzbereit? Internationale Rüstungskooperationen in der Bundesrepublik Deutschland (1979–1988)*.

Thomas Raabe

# Hochfliegende Ambitionen

Die Bundesregierungen und das Airbus-Projekt  
(1969–1981)

Campus Verlag  
Frankfurt/New York

*Für Alfons Raabe, geboren 1919 in Lubichow, Westpreußen,  
Soldat in der 60. Infanteriedivision (mot.) der 6. Armee der Deutschen Wehrmacht,  
seit Januar 1943 in Stalingrad vermisst*

ISBN 978-3-593-51219-8 Print

ISBN 978-3-593-44409-3 E-Book (PDF)

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links.

Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Copyright © 2020 Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlaggestaltung: Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlagmotiv: Franz Josef Strauß, der Aufsichtsratsvorsitzende der Deutschen Airbus GmbH, fliegt im Rahmen der Deutschen Luftfahrtschau in Hannover am 1. Mai 1974 ein neues Flugzeug auf einem »Abstecher« nach Helgoland für 15 Minuten selbst © picture alliance / Günther Fischer

Satz: Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Gesetzt aus der Garamond

Druck und Bindung: CPI buchbücher.de, Birkach

Gedruckt auf Papier aus zertifizierten Rohstoffen (FSC/PEFC).

Printed in Germany

[www.campus.de](http://www.campus.de)

# Inhalt

Einleitung.....	7
I. Von den Anfängen bis zum Ausscheiden Großbritanniens (1965 bis April 1969).....	15
II. Von einem deutsch-französischen zu einem trilateralen Projekt (Mai 1969 bis Ende 1970) .....	37
III. Muss das Airbus-Programm eingestellt werden (1971 bis April 1972)? .....	51
IV. Das Airbus-Programm geht weiter: Erstflug, Serienfertigung und erste Auslieferungen (Mai 1972 bis Mitte 1974).....	73
V. Fortführung des Airbus-Programms (Mitte 1974 bis 1978).....	93
Exkurs: Einstellung des Projekts VFW-614 .....	121
VI. 1979 – die Wende: Das Airbus-Programm »fliegt«.....	133
Bewertung.....	149
Abkürzungen.....	167
Quellen und Literatur .....	171



# Einleitung

Heutzutage besteigen Millionen von Reisende weltweit Passagiermaschinen der Firma Airbus. Die wenigsten werden heute wissen, dass die Idee für das Flugzeug »Airbus« in den 1960er Jahren, also vor mehr als 50 Jahren, geboren wurde. Damals machten sich Ingenieure, Manager, Politiker und europäische Regierungen auf, ein Flugzeug in die Realität umzusetzen, das dem bis dahin durch die US-Flugzeugindustrie beherrschten Weltmarkt Paroli bieten sollte. Ein kühnes Unterfangen, bedenkt man, dass Mitte der 1960er Jahre die Flugzeuge der US-Firmen Boeing, McDonnell und Lockheed keine ernsthaften Konkurrenten kannten.

Das Jahr 2019, in dem Airbus sein 50-jähriges Jubiläum beging, begann zunächst mit einer schlechten Nachricht. Der damalige Vorstandsvorsitzende der Firma, Tom Enders, teilte im Februar 2019 mit, dass Airbus sein »A-380-Programm« im Jahr 2021 auslaufen lassen werde.<sup>1</sup> Der A 380, das größte Passagierflugzeug der Welt, von dem die Lufthansa im Mai 2010 das erste Modell am Frankfurter Flughafen im Empfang nahm, hatte sich als zu teuer erwiesen. Hinzu kam, dass er nur schwer auszulasten ist und mit seinen vier mächtigen Triebwerken vergleichsweise viel Kerosin verbraucht. Vom A 380 wurden bis Februar 2019 insgesamt 234 Stück ausgeliefert, allein die Lufthansa hat 14 Maschinen dieses Typs in ihrem Bestand.

Die Bundesregierung hatte auch beim A 380-Programm der Firma Airbus im Jahre 2002 einen großzügigen Kredit gewährt. Es heißt, dass insgesamt 942 Millionen Euro geflossen seien. Damit hat der deutsche Staat eine Politik fortgesetzt, die er seit Bestehen der Firma Airbus verfolgt hatte: Er gab dem Flugzeughersteller Finanzhilfen, damit dieser am Weltmarkt, insbesondere gegenüber den US-Amerikanern, bestehen konnte. Im aktuellen Fall des A 380 könnte es jedoch sein, dass die deutschen Steuerzahler auf die vollständige Rückzahlung des Kredits vergeblich werden

---

<sup>1</sup> Kotowski/Mießgens/Schubert 2019, S. 3.

warten müssen. In der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* hieß es, dass Airbus bis zur Ankündigung des »Aus« für den A 380 nur etwa ein Drittel des Kredits zurückgezahlt habe.<sup>2</sup> Da die Rückzahlung an die Zahl der Auslieferungen der Flugzeuge gekoppelt ist und das Modell, von dem einst Bundeskanzler Gerhard Schröder sagte, es sei ein »riesiger Erfolg für die Innovationskraft europäischer Unternehmen«, sich schlecht verkauft, muss nur wenig getilgt werden.

Natürlich hatten Frankreich, Großbritannien und Deutschland Ende der 1960er Jahre zunächst das Ziel, ein Flugzeug zu bauen, das sich am Markt würde behaupten können; sie wollten auf diesem Wege aber auch einen europäischen Integrationsprozess anstoßen. Die Luft- und Raumfahrtindustrie ruhte auch damals schon auf drei Pfeilern: dem militärischen (Kampf-)Flugzeugbau, dem zivilen Passagierflugzeugbau und der Weltraumtechnik. Diese drei Bereiche hatten jeweils ihre eigenen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen, doch wollten die Bundesrepublik und die europäischen Nachbarn die Luft- und Raumfahrtindustrie auch insgesamt fördern. Dabei ging es um die Förderung neuer Technologien, aber auch um Arbeitsmarktpolitik, Standortpolitik, also um Wirtschaftspolitik im Allgemeinen. Es handelte sich, gerade beim militärischen Flugzeugbau, schließlich auch um einen Kerngegenstand der Verteidigungspolitik und damit um Außen- und Sicherheitspolitik. Die deutsche und die europäische Luft- und Raumfahrtspolitik hatte also vielen Zielen zu dienen.

In dieser Studie soll es um das Flugzeug »Airbus« gehen, also das Großraumtransportflugzeug für ca. 280 bis 330 Personen für Kurz- und Mittelstrecken. Es soll dargestellt werden, wie die ersten Diskussionen um das zu bauende Flugzeug begannen, wie sich die interessierten Luftfahrtunternehmen in Westdeutschland zusammenfanden und organisierten, und vor allem, welche Rolle dabei die Bundesregierung spielte und wie schließlich auch europäische Regierungen zusammenarbeiteten, um dieses Projekt zu verwirklichen. Der Schwerpunkt der Darstellung liegt dabei auf der Bundesrepublik Deutschland, ihren Regierungen und ihren politischen Repräsentanten. Dies hat vor allem damit zu tun, dass durch den Zugang zu den Archiven in Deutschland ein umfassender Einblick in die Akten der Bundesregierungen möglich ist.

Da beim Airbus-Projekt im Laufe der Jahre neben Frankreich noch weitere europäische Partner einstiegen, wäre eine Darstellung, die auch die

---

<sup>2</sup> Schubert/Mihm 2019, S. 17.



Perspektiven der europäischen Staaten abbilden wollte, zu umfangreich. Aber auch bei der Darstellung der westdeutschen Sicht beschränkt sich der Verfasser zunächst auf die Regierungsbehörden. Die Perspektive der beteiligten westdeutschen Industriefirmen wäre sicherlich auch erkenntnisreich: Dazu müssten jedoch die privaten Firmenarchive um Genehmigung gebeten werden, die jeweiligen Akten einsehen zu dürfen. Im Gegensatz zu den staatlichen Archiven, bei denen es – unter bestimmten gesetzlichen Voraussetzungen – einen freien Zugang für jedermann gibt, können die Firmenarchive frei darüber entscheiden, wer Zugang erhält und welche Aktenbestände eingesehen werden dürfen. Davon wollte sich der Verfasser dieser Studie nicht abhängig machen. Aber auch in den Beständen der staatlichen Archive finden sich zahlreiche Dokumente aus den am Airbus-Projekt beteiligten Industriefirmen und vor allem auch Dokumente der europäischen Partnerregierungen.<sup>3</sup> Eine weitere wichtige Quelle stellen die verschiedenen Jahrgänge der edierten *Akten zur Auswärtigen Politik der Bundesrepublik Deutschland* (AAPD) dar.<sup>4</sup>

In der bisherigen wissenschaftlichen Literatur stechen vor allem drei Werke hervor, die einen guten, profunden Überblick über die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie geben. Ulrich Kirchner hat 1998 eine Abhandlung zur *Geschichte des bundesdeutschen Verkehrsflugzeugbaus: der lange Weg zum Airbus* vorgelegt, in der er den zivilen Flugzeugbau bis 1972 darstellt. Er berücksichtigte dabei sorgfältig die bis dahin erschienene Literatur und auch Archivmaterialien, konnte aber in den staatlichen Archiven, wie er selbst schreibt, »eine Freigabe über die gesetzliche 30-Jahres-Frist [hinaus]

---

3 Es wurden die einschlägigen Aktenbestände des Bundesarchivs in Koblenz, des Bundesarchivs-Militärarchivs in Freiburg und des Politischen Archivs des Auswärtigen Amtes herangezogen.

4 Vgl. *Akten zur Auswärtigen Politik der Bundesrepublik Deutschland 1967–1976*. Die Zuständigkeiten für die deutsche LRI lagen bis Ende 1974 relativ zerstreut bei mehreren Bundesministerien, wobei das Bundeswirtschaftsministerium beim zivilen Flugzeugbau federführend war. Die Zuständigkeit für den militärischen Teil lag beim Bundesministerium für Verteidigung (BMVg). Zuständigkeiten gab es außerdem beim Bundesfinanzministerium (BMF), beim Bundesministerium für Wissenschaftliche Forschung, später beim Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) für den Weltraumteil, beim Bundesministerium für Verkehr (BMV) und beim Auswärtigen Amt (AA). Natürlich war auch das Kanzleramt mit den Fragen des Airbus-Projektes befasst. Auf die Koordinierungsbemühungen der Bundesregierung wird im weiteren Verlauf des Buches noch eingegangen werden.

nicht erreichen.«<sup>5</sup> Bei seiner Darstellung der Vorgänge über das Airbus-Projekt konnte er sich daher nur auf das staatliche Archivmaterial bis 1967 stützen. Eine zweite wissenschaftliche Darstellung von Christopher Magnus Andres beschäftigte sich mit der bundesdeutschen Luft- und Raumfahrtindustrie von 1945 bis 1970.<sup>6</sup> Die ebenfalls sehr sorgfältig erarbeitete Monographie beruht vereinzelt auch auf Aktenbeständen von Industriefirmen, konnte aber – wie Kirchner – nur bis Ende der 1960er Jahre staatliche Aktenbestände sichten. Da sein Darstellungszeitraum ohnehin 1970 endet, konnte der Verfasser dieser Studie bei der Behandlung der Anfänge des Airbus-Projekts nur bedingt auf das Werk von Andres zurückgreifen. Beide Autoren haben es jedoch versäumt, drei amerikanische Monographien zu berücksichtigen, die sich mit dem »Zweikampf« zwischen Airbus und Boeing auseinandersetzen. Auch wenn Anfang der 1970er Jahre Boeing die junge Firma Airbus noch nicht als ernsthaften Konkurrenten ansah, bieten die drei amerikanischen Darstellungen jedoch auch interessante Einblicke in die Frühgeschichte von Airbus.<sup>7</sup> Genauso informativ, wenn auch ohne wissenschaftlichen Anspruch, ist die Ausarbeitung von Bill Gunston über Airbus. In englischer Sprache schildert er den Aufstieg des Airbus-Projekts und kann eine ganze Reihe von interessanten Einblicken liefern.<sup>8</sup>

Eine dritte wissenschaftliche Arbeit, die für unsere Fragestellung nicht direkt relevant ist, aber im Zusammenhang mit der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie erwähnt werden muss, stammt von Niklas Reinke, der die Geschichte der deutschen Raumfahrtpolitik untersucht hat.<sup>9</sup> Interessanterweise gibt es bei ihm im Sachregister nicht den Begriff Airbus. Will

---

5 Vgl. Kirchner 1998, S. 25. Auch der Tagungsband über das Kolloquium über »les Grandes décisions de politique industrielle«, der aus französischer Sicht das Airbus-Projekt unter dem Titel *Airbus. Un succès industriel européen. Industrie française et coopération européenne 1965–1972* (Paris 1995) behandelt, endet Anfang der 1970er Jahre. Bei diesem Band handelt es sich nicht um eine wissenschaftliche Darstellung, sondern um einen Tagungsband, in dem sich Zeitzeugen zum Airbus-Projekt äußern. Keine wissenschaftlichen Anliegen verfolgt auch Peter Müller in seiner Darstellung über den Airbus. Im Vorwort heißt es, es solle »ein Sachbuch« über den Airbus geschrieben werden, bei dem allerlei technische Fragen erörtert werden. Vgl. Müller 1983. Wissenschaftlichen Anspruch erhebt dagegen die amerikanische Dissertation von David Thornton aus dem Jahre 1993. Vgl. Thornton 1993.

6 Vgl. Andres 1996.

7 McIntyre 1992; Lynn 1995; Magaziner/Patinkin 1989.

8 Gunston 1988.

9 Vgl. Reinke 2004.

man aber die deutsche Luft- und Raumfahrtspolitik unter dem Blickwinkel des Airbus betrachten, so muss ab und zu auch der Blick auf die Inhalte der Raumfahrtspolitik gerichtet werden. Und obgleich in diesem Buch die Raumfahrtspolitik der Bundesregierung außen vor bleibt, bietet die sorgfältige Studie von Reinke interessante Einblicke auch in das deutsch-französische Verhältnis.

Eine ganze Reihe von Biographien existiert mittlerweile, die sich mit Politikern beschäftigen, die Ende der 1960er Jahre und während der 1970er Jahre in der bundesdeutschen Politik an zentraler Stelle Verantwortung trugen. Auch wenn das Airbus-Projekt dort unerwähnt bleibt, sind diese Darstellungen zur Ausleuchtung des historischen Kontextes nicht unwichtig.<sup>10</sup>

Wie oben bereits erwähnt, geht es in dieser Studie um die historiographische Darstellung des Airbus-Projektes. Dabei ist jedoch auch immer begleitend zu prüfen, wie die Bundesregierung versuchte, mit dem Instrument »Airbus-Projekt« die deutsche Luft- und Raumfahrtspolitik zu gestalten. Die Bundesregierung war seit den 1960er Jahre bemüht, mit dieser eine »Strukturpolitik« zu betreiben, die am Ende des Prozesses in einer europäischen Luft- und Raumfahrtspolitik aufgehen sollte. Allerdings wird der Teilbereich der Raumfahrtpolitik in dieser Studie nicht berücksichtigt, weil dies den Rahmen des Buches gesprengt hätte.

Im zivilen Flugzeugbau gab es neben dem Airbus-Projekt das sogenannte zivile VFW-614-Projekt. Dahinter verbarg sich das Kurzstrecken-Verkehrsflugzeug für 40 Personen der Firma VFW-Fokker. Die Anfänge dieses Projekts lagen ebenfalls in den 1960er Jahren, basierte aber nicht, wie beim Airbus, auf formalen Vereinbarungen zwischen Regierungen. Im Gegensatz zum Airbus wurde das VFW-614-Projekt Ende 1977 eingestellt. Auf die Gründe dafür wird in dieser Arbeit eingegangen. Auch deshalb, aber vor allem wegen des Fehlens von Vereinbarungen zwischen europäischen Staaten, wird das VFW 614-Flugzeug nur im Rahmen eines Exkurses behandelt.

In der westdeutschen Luft- und Raumfahrtspolitik stellte, wie ausgeführt, der militärische Flugzeugbau einen weiteren Pfeiler dar, der sogar der größte und finanzkräftigste von allen war. Daher wird am Ende jedes Kapitels über das Airbus-Projekt kurz die parallele Entwicklung der beiden militärischen Kampfflugzeugprojekte, MRCA und Alpha-Jet, skizziert. Bei-

---

10 Vgl. Soell 2008; Oppeland 2002; Gassert 2006; Lütjen 2007.

de Projekte erlebten, wie der Airbus, ihre Anfänge Ende der 1960er Jahre und wurden Anfang der 1980er Jahre in der Bundesluftwaffe zum Einsatz gebracht. Beide Projekte gründeten – wie der Airbus – auf offiziellen Vereinbarungen zwischen europäischen Regierungen.<sup>11</sup> Auch sie stellten aus Sicht der Bundesregierung einen systematischen Beitrag der Luft- und Raumfahrtspolitik als Strukturpolitik dar. Denn die Bundesregierung hatte sich seit Mitte der 1960er Jahre das Ziel gesetzt, durch zivile Flugzeugprojekte die einseitige Abhängigkeit vom militärischen Auftraggeber zu verringern, um dadurch die Beschäftigungsschwankungen in den Unternehmen besser ausgleichen zu können. Denn in Unternehmen wie Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) und den Vereinigten Flugtechnischen Werken (VFW)-Fokker arbeiteten die Beschäftigten sowohl an zivilen als auch an militärischen Projekten.

Wenn man sich mit militärischen Flugzeugprojekten beschäftigt, ist zu bedenken, dass die Voraussetzungen für diese andere sind als beim zivilen Flugzeugbau. Im Mittelpunkt der Anschaffung von Rüstungsgütern, von militärischen Flugzeugen, sollte die »militärische Notwendigkeit« stehen. Rüstungsentscheidungen haben »Art und Ausmaß der Bedrohung durch einen potentiellen Gegner [zu berücksichtigen]«, ebenso wie »den Auftrag der eigenen Streitkräfte, völkerrechtlich vertragliche Herstellungs- und/oder Verfügungsbeschränkungen hinsichtlich Art und Zahl bestimmter Waffenkategorien, die in militärische Erzeugnisse umsetzbaren technologischen und industriellen Ressourcen im In- und im verbündeten Ausland sowie die für Rüstungszwecke verfügbaren Etatmittel.«<sup>12</sup> Daraus wird deutlich, dass aufgrund der vor der Rüstungsentscheidung festgelegten Bedrohungsanalyse das zu beschaffende Waffensystem zum richtigen Zeitpunkt in die Streitkräfte eingeführt werden sollte. Zu beachten ist aber auch, dass der »Rüstungsmarkt« kein Markt wie jeder andere ist. Bei militärischen Beschaffungen gibt es in der Regel keinen klassischen Wettbewerb, weil es viel zu wenig Anbieter gibt, und in der Regel ist der Staat der einzige Auftraggeber.<sup>13</sup>

Beim Airbus-Projekt ging die ursprüngliche Initiative von den jeweiligen Luftfahrtindustriefirmen in Deutschland, Frankreich und Großbritannien aus. Die staatlichen Institutionen betraten das »Spielfeld«, als die In-

---

11 Beim Alpha-Jet handelte es sich um eine deutsch-französische Kooperation, beim MRCA um eine deutsch-britisch-italienische Kooperation.

12 Vgl. Bode 1984, S. 13.

13 Vgl. Bayer 2013, S. 239, und Bauer 1987, S. 32.

dustriefirmen um Unterstützung bitten und es darum ging, mit den Partnerstaaten »Memoranda of Understanding« (MOU) abzuschließen.

In den beiden sogenannten »Basisprogrammen für die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie« aus den Jahren 1970 und 1974 der Bundesregierung<sup>14</sup> werden für den zivilen Flugzeugbereich hauptsächlich die Projekte Airbus und VFW 614 und für den militärischen Bereich die beiden Projekte MRCA und Alpha-Jet dargestellt. Wenn der Autor dieser Studie sein Augenmerk auf diese vier Projekte wirft, kann er durch diese – zugegebenermaßen unterschiedlich gewichtete – Betrachtung der vier Projekte eine breitere empirische Grundlage schaffen, um am Ende auch zu einer besseren Beurteilung der Bemühungen der Bundesregierung zu kommen, eine kohärente Strukturpolitik auf diesem Feld zu betreiben. Gleichzeitig kann so geprüft werden, wie die Bundesregierungen die Projekte begründeten und ob sie politische Funktionen ausüben sollten. Eine gleichzeitige und gleichgewichtige Bearbeitung aller vier Projekte hätte jedoch den Rahmen der Untersuchung auch an dieser Stelle gesprengt.

Im ersten »Basisprogramm für die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie 1970–1974« der Bundesregierung vom 16.7.1970 hieß es: »Die Entwicklung des Airbus A-300 B soll die europäische Flugzeugindustrie in die Lage versetzen, in den 70er und 80er Jahren auf dem Weltmarkt Großraum-Transporter der neuen Flugzeuggeneration anzubieten.«<sup>15</sup> Viereinhalb Jahre später formulierte die Bundesregierung in ihrem zweiten »Basisprogramm für die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie 1974 bis 1978«, der Airbus sei das »Schlüsselvorhaben der europäischen Luftfahrtindustrie«.<sup>16</sup>

Beide Zitate zeigen bereits exemplarisch, welche Aufgaben der Airbus zu erfüllen hatte. Daher wird am Ende dieser Studie zu beantworten sein, ob sich der Airbus als Flugzeug von 1973 bis 1981 auf dem Weltmarkt als Flugzeug durchsetzen und der Airbus seiner europapolitischen Integrationsfunktion gerecht werden konnte. Damit eng verknüpft gilt es zu prüfen, ob die Luft- und Raumfahrtspolitik der Bundesregierungen zwischen 1969 und 1981, gemessen an den beiden von ihnen ausgegebenen Zielen, erfolgreich war.

---

14 Vgl. Basisprogramm für die deutsche LRI 1970–1974 der Bundesregierung. In: Drucksache des Deutschen Bundestages VI/1044 vom 16.7.1970, und Basisprogramm für die deutsche LRI 1974 bis 1978 (Fortschreibung). In: Ebd. VII/2986 vom 13.12.1974.

15 Vgl. Basisprogramm für die deutsche LRI 1970–1974 der Bundesregierung, S. 22.

16 Vgl. Basisprogramm für die deutsche LRI 1974 bis 1978 (Fortschreibung), S. 14.

Der Verfasser dieser Studie hat seine Darstellung bewusst auf den Zeitraum von 1969 bis 1981 begrenzt. Zum einen liegen schon zwei Darstellungen vor, die sich – mit den genannten Einschränkungen – mit den Anfängen des Airbus-Projekts von 1965 bis 1969 beschäftigen; zum anderen stellt die Regierungsvereinbarung 1969 zwischen Deutschland und Frankreich zur Entwicklung des Airbus eine Zäsur dar. Nachdem Großbritannien sich aus dem Programm verabschiedet hatte, hielten diese beiden europäischen Staaten an dem Projekt fest. Mit der Vereinbarung im Mai 1969 ist fixiert worden, was bis heute Bestand hat: Frankreich und Deutschland sind die treibenden Kräfte des Airbus-Programms.

Die 1970er Jahre waren auch dadurch geprägt, dass sich nach einem mehr als zwei Jahrzehnte hindurch anhaltenden Nachkriegsboom durch die beginnende Ölpreiskrise im Herbst 1973 eine Rezession auf das Land legte, die die Bundesrepublik 1974/75 fest im Griff hielt. Konnte mit dem Antritt der sozialliberalen Koalition im Jahre 1969 der Wohlfahrtsstaat aufgrund des damals noch hohen Wirtschaftswachstums und der dadurch gefüllten Staatskassen expandieren, hatte man sich Mitte des Jahrzehnts damit anzufreunden, den »Traum der immerwährenden Prosperität«<sup>17</sup> endgültig zu begraben. Jetzt musste der Staat seine Wohltaten gegenüber seinen Bürgern begrenzen, die Arbeitslosigkeit bekämpfen und seine Finanzierungsprobleme in den Griff bekommen. Wir werden in der Studie sehen, wie zu Beginn des Jahrzehnts die Bundesregierung mit »ungebremsstem Aufschwungs- und Machbarkeitsoptimismus«<sup>18</sup> zunächst auch im militärischen und zivilen Flugzeugbau hohe Ausgaben tätigte. Wir werden aber auch beobachten können, welche Folgen – aufgrund von Ölpreiskrise und Rezession – das für diese Projekte hatte.

Das Jahr 1981 stellte für das Airbus-Projekt ebenfalls eine Zäsur dar, da die Bundesregierung damals eine Trendwende beim Airbus-Programm einläutete. Worum es sich dabei handelte, wird in dieser Studie dargestellt. Die Geschichte des Airbus nach 1981 fortzuschreiben, bleibt ein Desiderat der Forschung.

---

17 Vgl. Burkart 1984 und H. Schmidt 1990, S. 164 und 175.

18 Vgl. M. G. Schmidt 2009, S. 134.

# I. Von den Anfängen bis zum Ausscheiden Großbritanniens (1965 bis April 1969)

Die Anfänge des Airbus-Projekts liegen in der Mitte der 1960er Jahre. Damals gab es in der Bundesrepublik Deutschland neben den Planungen zum zivilen Flugzeugbau vor allem intensive Überlegungen zu einem militärischen Flugzeugbau. Sowohl in Westdeutschland, aber auch in Frankreich und Großbritannien waren bereits erste Forschungen und Bemühungen für ein neues Kampfflugzeug unternommen worden. Zusammen mit den USA arbeitete damals die Luftfahrtindustrie in Deutschland an dem sogenannten AVS-Programm, was für »Advanced Vertical Short Take-off and Landing« (V/STOL) stand. Das zu bauende Flugzeug sollte über eine Senkrecht- und Kurzstartfähigkeit verfügen, weshalb auch die variable Geometrie des Flügels untersucht wurde.<sup>1</sup> Dieses Programm wurde jedoch im März 1968 eingestellt, »da weder auf bundesdeutscher noch auf amerikanischer Seite in naher Zukunft eine Forderung der Luftwaffen für das im AVS-Programm geplante Flugzeug vorlag.«<sup>2</sup>

Da auch das britisch-französische Schwenkflugzeugprojekt von wenig Erfolg gekrönt war und sich Frankreich 1967 aus diesem Projekt zurückzog, eröffnete sich für Großbritannien die Gelegenheit, nach neuen Partnern Ausschau zu halten, die Überlegungen zu einem neuen Kampfflugzeug anstellten und dabei auch an einer variablen Geometrie der Tragflächen interessiert waren. Hinzu kam, dass Deutschland, aber auch eine Reihe anderer europäischer Staaten ein Nachfolgeflugzeug für den »Starfighter«, den F-104, suchten, der durch seine hohe Absturzrate in der westdeutschen Öffentlichkeit eine traurige Berühmtheit erlangt hatte und

---

<sup>1</sup> Vgl. dazu: Andres 1996, S. 250.

<sup>2</sup> Vgl. ebd., S. 256. In der Tat hatten die USA kein Interesse mehr an dem Programm, und das Luftfahrzeug sei zu groß und zu teuer. Vgl. Vermerk des Systembeauftragten-MRCA vom 14.5.1973, betr.: Entwicklung MRCA. In: BArch, BL 1/7692.

im Volksmund schon als »Witwenmacher« bezeichnet wurde.<sup>3</sup> Daraus entwickelte sich schließlich das MRCA-Projekt, das von Großbritannien, Deutschland und Italien in Angriff genommen wurde.<sup>4</sup> Mit dem MRCA wollte die Bundesregierung, aber auch die westdeutsche Luftfahrtindustrie eine »Eintrittskarte« in die europäischen, technologisch hochwertigen Flugzeugprogramme lösen. Westdeutschland wollte im militärischen Flugzeugbau endlich auf Augenhöhe mit Frankreich und Großbritannien gelangen.

Ende der 1960er Jahre begann aber noch ein zweites Kampfflugzeugprojekt. Das deutsch-französische Projekt »Alpha Jet« war zunächst als ein reines Schulflugzeug, als ein »Neues Trainings Flugzeug (NTF)« geplant, wurde jedoch in Westdeutschland zu einem leichten Jagdflugzeug weiterentwickelt, das insbesondere für die Luftnahunterstützung gedacht war.<sup>5</sup> Die zweite Hälfte der 1960er Jahre war also im westeuropäischen militärischen Flugzeugbau durch eine Vielzahl von Aktivitäten geprägt.<sup>6</sup>

Flugzeugprogramme – gleichgültig ob zivile oder militärische – sind kostenintensiv, technologisch anspruchsvoll und müssen langfristig geplant und durchgeführt werden. Selten ist ein einziger Staat in der Lage, schon aus finanziellen Gründen, ein solches Projekt allein durchzuhalten. Die USA, mit einem großen Binnenmarkt und weltweit operierenden Streitkräften, bildeten seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges dabei eine Ausnahme. In den 1950er und 1960er Jahren dominierten sie den weltweiten Flugzeugmarkt, und gerade die Bundesrepublik war seit ihrem Beitritt in die NATO (1955) ein dankbarer Abnehmer amerikanischer Produkte. Dies änderte sich erst ab Mitte der 1960er Jahre. Wollten die Europäer auf dem auch wirtschaftlich lukrativen Wirtschaftsfeld des Flugzeugbaus erfolgreich sein, mussten sie den USA Paroli bieten und sich gegebenenfalls in Europa zusammenschließen, um auf diese Art und Weise auch hochwertige Flugzeuge zu konzipieren und zu bauen.<sup>7</sup>

---

3 Zum »Starfighter« vgl. Siano 2016.

4 Zum MRCA vgl. Mechttersheimer 1977.

5 Vgl. Alpha-Jet, ein Programm-Rückblick. In: BArch, BW 1/35218, und Wache 2005. Am Rande wird der Alpha-Jet auch erwähnt in: Kocs 1995, S. 114 f., und Bittner 1986, S. 118 f.

6 So waren Großbritannien und Frankreich bereits im Mai 1965 eine Kooperation zum Bau des »Jaguar« eingegangen. Der Jaguar sollte ein Jagdflugzeug sein, das insbesondere Ziele am Boden bekämpfen sollte, am Ende den Franzosen aber zu schwer und zu teuer war.

7 »Immerhin stammten in der Zeit zwischen 1945 und 1970 ca. 75 % der zivilen Luftflotten der westlichen Welt aus den USA.« Zitiert nach: Andres 1996, S. 355.



Dies galt nicht nur für militärische Flugzeuge, sondern auch für den Bereich des zivilen Flugzeugbaus, in dem es um Flugzeuge für die Passagierbeförderung ging. Anders als im militärischen Bereich, in dem Staaten mit einer Bedrohungslage den Nachbau oder den Kauf von Kampfflugzeugen begründen konnten, galt es im zivilen Bereich, gute Argumente für die Entwicklung etwaiger Flugzeugmuster zu finden. Eines war die Auslastung der Kapazitäten der westdeutschen Luftfahrtindustrie, wenn militärische Aufträge für Kampfflugzeuge einmal ausblieben. Erst Anfang der 1960er Jahre nahm in der Bundesregierung die Debatte über eine mögliche staatliche Förderung der zivilen Luftfahrtindustrie Fahrt auf. Dies hatte auch damit zu tun, dass Frankreich und Großbritannien die Förderung ihres heimischen zivilen Flugzeugbaus aufstockten.<sup>8</sup> Erst am 24.4.1963 entschied die Bundesregierung in einem Kabinettsbeschluss, dass sie die Luftfahrtindustrie bei der Entwicklung von Sport-, Reise- und Verkehrsflugzeugen durch zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen fortan unterstützen würde. Voraussetzung dafür war jedoch, dass sich die Luftfahrtindustrie mit mindestens 40 Prozent an den Entwicklungskosten beteiligte. Ende 1963 erließ das Bundeswirtschaftsministerium »Richtlinien über die Gewährung von Darlehen aus Mitteln des Bundeshaushalts zur Förderung der Entwicklung von zivilen Flugzeugen in der Bundesrepublik Deutschland.«<sup>9</sup> Es zeichnete sich jedoch schnell ab, dass die zu unterstützenden Maßnahmen der öffentlichen Hand flexibler gehandhabt werden mussten. Auch das starre Festhalten an der 40-prozentigen Eigenbeteiligung der Industrie war nicht realistisch. Rasch erkannte man, dass sich der Staat bei der Förderung der Entwicklungskosten auf eine Quote von 70 (Bund) zu 30 (Land) oder sogar von 90 (Bund) zu 10 (Land) einlassen musste.

Bevor das »Airbus-Projekt« begonnen wurde, beschäftigte sich die deutsche Luftfahrtindustrie mit mehreren Projekten: so unter anderem mit dem Kurzstart-Mehrzweckflugzeug »Skyservant« von Dornier, dem Geschäfts- und Reiseflugzeug »HFB 320« vom Hamburger Flugzeugbau und dem Kurzstreckenverkehrsflugzeug »VFW 614«, das in den kommenden Jahren noch eine wichtige Rolle spielen sollte.

---

8 »Frankreich stockte seine Haushaltsmittel zur Förderung des zivilen Flugzeugbaus von 1960, 56 Millionen DM, auf über 100 Millionen DM im Jahre 1962 auf. Die Aufwendungen der britischen Regierung lagen in den vorhergehenden Jahren regelmäßig bei etwa 110 Millionen DM.« Zit. nach Andres 1996, S. 335.

9 Vgl. ebd., S. 341.

## Anfänge des Airbus-Projekts

Wie oben bereits angedeutet, ist der Bau von Flugzeugen finanziell anspruchsvoll. Staaten sind deshalb besonders daran interessiert, solche Projekte in Kooperation durchzuführen, um auf diese Art und Weise die Entwicklungs- und Fertigungskosten auf möglichst viele Partner zu verteilen. So verhielt es sich auch beim Airbus-Projekt. Großbritannien und Frankreich arbeiteten schon seit einigen Jahren zusammen an dem Überschallflugzeug »Concorde«<sup>10</sup> und wünschten eine Beteiligung der Bundesrepublik beim zukünftigen Bau eines zivilen Verkehrsflugzeugs.<sup>11</sup> Erste Gespräche fanden laut Andres bereits auf dem Pariser Aerosalon im Juni 1965 zwischen westdeutschen und französischen Luftfahrtindustriellen statt.<sup>12</sup> Am 11.6.1965 besuchte der französische Staatspräsident de Gaulle Bundeskanzler Erhard. Aus diesem Anlass wurde eine gemeinsame Kabinettsitzung abgehalten, bei der auch über eine deutsche Beteiligung am Airbus gesprochen wurde. Am 24.6.1965 regte der französische Verteidigungsminister Messmer bei seinem deutschen Amtskollegen von Hassel erneut eine Zusammenarbeit an.<sup>13</sup> Neben diesen internationalen Gesprächen ko-

10 Zur Concorde: Am 29.11.1962 vereinbarten Frankreich und Großbritannien den Bau des Überschallflugzeugs Concorde. Bis Ende 1970 wurde die Testphase abgeschlossen, und ab 1971 wurde an den Prototypen gearbeitet. Am 28.10.1972 wurde das erste Flugzeug aus der Serienproduktion in Toulouse vorgestellt. Die Kosten dieses Flugzeugs schnellten rasant in die Höhe. Am 22.1.1973 sagte der französische Staatspräsident Pompidou gegenüber Bundeskanzler Brandt, die Concorde »erweise sich als kostspielig und ökonomisch diskutabel«. Vgl. AAPD 1973, Dokument 15, S. 58–67, hier S. 59 f. Zu der Kostensteigerung bei der Concorde vgl. Magaziner/Patinkin 1989, S. 245. »At the time, 1968, the projected price was \$ 20 million. But by 1971, cost overruns had driven it to \$ 40 million. [...] The consortium settled for selling a few Concordes to British Airways and Air France for a dollar apiece to get some use out of them. That was all the investors got back for their \$2 billion investment.« Vgl. zur Concorde auch die Schilderung in: Lynn 1995, S. 59–77. McIntyre behauptet in seinem Buch, dass jede Concorde 267 Millionen Dollar gekostet hätte, die erste Concorde jedoch nur für 31,2 Millionen, die letzte für 80 Millionen Dollar verkauft worden sei; McIntyre 1992, S. 32.

11 Am 1.6.1965 fand im Auswärtigen Amt eine britisch-französisch-westdeutsche Regierungskonferenz statt, bei der die deutsche Seite eine Beteiligung am Concorde-Projekt ablehnte, hingegen eine Zusammenarbeit am Airbus vorschlug. Vgl. Chronologie vom 2.10.1970. In: PA AA, B 60 918. Angeblich hatte auch General de Gaulle dem Bundeskanzler eine Zusammenarbeit beim Concorde-Projekt angeboten. Vgl. *Airbus. Un Succès Industriel Européen* 1995, S. 55.

12 Vgl. Andres 1996, S. 358; Kirchner 1998, S. 212. Siehe dazu auch die persönlichen Schilderungen von Bölkow 2000, S. 275.

13 Vgl. Chronologie zu den Airbus-Verhandlungen vom 2.10.1970. In: PA AA, B 60 917.

ordinierten sich auch die bundesdeutschen Luftfahrtindustriefirmen unter der Regie des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI). Am 2. Juli 1965 gründeten die Bölkow GmbH/Siebelwerke-ATG GmbH, die Dornier GmbH, die Hamburger Flugzeugbau GmbH, die Messerschmitt AG und die Vereinigten Flugtechnischen Werke GmbH die Studiengruppe Airbus München.<sup>14</sup> Der BDLI hatte das Projekt Airbus so beschrieben: »Ein Airbus ist ein kombiniertes Großraumflugzeug für Kurz- und Mittelstrecken, welches im Luftverkehr etwa ab 1973 auf Strecken mit hohem Passagieraufkommen besonders niedrige Flugpreise ermöglicht.«<sup>15</sup>

Bereits im September 1965 legte die Studiengruppe Airbus München eine »Vorprojektstudie Airbus: Untersuchungen zu Auslegung, Marktaussichten, Kosten« vor. Es gelang jedoch zunächst nicht, sich gemeinsam mit Frankreich und Großbritannien auf eine gemeinsame Ausrichtung des zu konzipierenden Flugzeugs zu einigen. Klar war hingegen, dass das zu bauende Flugzeug mehr als 200 Sitzplätze haben und ab 1972 zum Einsatz kommen sollte.<sup>16</sup> Man ging davon aus, dass der Langstreckenverkehr gesättigt sei, und sah die Zukunft der zivilen Luftfahrt im Mittel- und Kurzstreckenverkehr. Mitte 1967 bezifferten die Experten in den drei Partnernationen den Airbus-Gesamtbedarf für den Zeitraum von 1985 bis 1990 auf 300 Flugzeuge, um sich schließlich auf 360 Maschinen als Zielmarke festzulegen. Diese Marktaussichten waren jedoch zunächst keineswegs durch belastbare Daten belegt. Erst Ende der 1970er Jahre sollte sich zeigen, dass diese Prognose sogar recht präzise war.

Der Bundesregierung, die sich in Gesprächen mit den beiden europäischen Partnern befand,<sup>17</sup> war sehr daran gelegen, die an dem Projekt interessierten bundesdeutschen Flugzeugfirmen möglichst in einer effizienten institutionellen Struktur zu vereinen. Daher wurde am 3.12.1965 die »Deutsche Arbeitsgemeinschaft Airbus« mit Sitz in München gegründet. Die Hauptaufgabe der Arbeitsgemeinschaft bestand darin, »einen Entwurf zu erarbeiten und das Ergebnis als Grundlage für Verhandlungen über ein ge-

---

14 Vgl. dazu: Kirchner 1998, S. 126 f. Zur Biographie Bölkows vgl. Bölkow 2000. Ludwig Bölkow wurde 1912 in Schwerin geboren, Diplomingenieur und Gründer der Bölkow GmbH.

15 Zitiert nach Andres 1996, S. 358.

16 Vgl. Kirchner 1998, S. 134.

17 Vgl. die zahlreichen Gespräche auf Regierungsebene im Zeitraum von Juni 1965 bis 1967. In: Chronologie zu den Airbus-Verhandlungen vom 2.10.1970. In: PA AA, B 60 918.

meinsames internationales Projekt dem Bundesminister für Wirtschaft vorzulegen«.<sup>18</sup>

Am 4.3.1966 hatte sich das Bundeskabinett mit dem »Airbus« beschäftigt und am 15.3.1966 einer Vorlage des Bundesministers für Wirtschaft zugestimmt. Schon in der Kabinettsitzung vom 22.9.1966 unter Leitung von Bundeskanzler Erhard bestätigte die Bundesregierung die verteidigungspolitische und technologische Bedeutung einer eigenständigen deutschen Luft- und Raumfahrtspolitik. Es beschloss finanzielle Maßnahmen, darunter auch die Bereitstellung von Mitteln für die Durchführung des Airbus-Projekts.<sup>19</sup>

Ein Jahr später, am 7.3.1967, wurde das Kabinett erneut mit dem Airbus und den sich damals abzeichnenden Kosten befasst. Am 15.3.1967 stimmte das Kabinett einer Vorlage des Bundeswirtschaftsministers zu und gab die erbetene Ermächtigung zu weiteren Verhandlungen mit Frankreich und Großbritannien.

Im Mai 1967 hatte die SPD-Bundestagsfraktion zur deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie der Bundesregierung eine sogenannte Kleine Anfrage gestellt. Bei der Beantwortung machte die Bundesregierung deutlich, dass sie der deutschen Luft- und Raumfahrtspolitik eine »erhebliche Bedeutung« beimaß, »da sie Trägerin hochwertiger Technologien ist, die in ihrer unmittelbaren Anwendung und in ihrer mittelbaren Auswirkung die wirtschaftliche Entwicklung erkennbar in steigendem Maße bestimmen werden«.<sup>20</sup> Im weiteren Verlauf der Beantwortung der Kleinen Anfrage wies die Bundesregierung darauf hin, sie fördere »die Entwicklung ziviler Flugzeuge durch Gewährung zinsloser, bedingt rückzahlbarer Darlehen normalerweise bis zur Höhe von 60 % der Entwicklungskosten«. Für die Förderung der Entwicklung ziviler Flugzeuge habe sie 1963 15,7 Millionen D-Mark, für 1964 17,1, für 1965 16,3 und für 1966 25,7 Millionen D-Mark zur Verfügung gestellt. »Für 1967 sind für diese Zwecke 35 Mio. DM und für 1968 50 Mio. DM vorgesehen.« Der Airbus sei »ein Projekt, mit dem der europäischen Flugzeugindustrie die Möglichkeit gegeben wird, ihre Leistungsfähigkeit zu beweisen und sich künftig einen angemessenen Anteil an der Deckung des Weltmarktbedarfs für Großraumflugzeuge zu

---

18 Ebd., S. 141.

19 Vgl. Vermerk zu Grundsatzserklärungen des Bundeskabinetts und des Deutschen Bundestages zur Förderung der deutschen LRI vom 28.7.1971. In: BArch, B 102/107262.

20 Vgl. Drucksache Deutscher Bundestag V/1806 vom 29.5.1967. Vgl. dazu auch: BArch, B 102/107262.