

	Inhaltsverzeichnis	Seite
I	Problemstellung und Vorgehensweise	7
1	Problemstellung	7
2	Vorgehensweise	8
II	Die Luft- und Raumfahrtindustrie im Überblick	10
1	Zivile Luftfahrtindustrie, ein Teilbereich der Luft- und Raumfahrtindustrie	10
2	Europäische Luft- und Raumfahrtindustrie im Überblick	18
III	Der Markt für zivile Großflugzeuge	22
1	Nachfrage	22
1.1	Anhaltend wachsende Nachfrage nach Lufttransportleistungen	22
1.2	Unterschiedliche Entwicklungen nach Regionen	27
1.3	Die Nachfrage nach Flugzeugen	29
2	Die Marktkonstellation	30
2.1	Nachfrager (Fluggesellschaften)	30
2.2	Hersteller	33
2.3	Marktform und Konsequenzen für den Wettbewerb aus theoretischer Sicht	43
2.3.1	Marktform	43
2.3.2	Wettbewerbsfaktoren	45
2.3.2.1	Größe der Marktteilnehmer	45
2.3.2.2	Markttransparenz	46
2.3.2.3	Homogenität der Produkte	47
2.3.2.4	Marktzutritt	49
2.3.2.5	Economies of Scale, Economies of Scope	53
2.3.3	Wettbewerbliche Konsequenzen	55
IV	Die gegenwärtig produzierten und geplanten Flugzeuge	57
1	Die Produktionsprogramme der drei Hersteller	57
2	Die Konkurrenzsituation bei den Flugzeugtypen	60
3	Flugzeuge im Einsatz	63

V	Die Airbus Industrie	65
1	Die Entstehung der Airbus Industrie	65
2	Die Airbus Industrie heute	68
3	Strukturelle Veränderungen innerhalb der Airbus Industrie	72
4	Wettbewerbsfähigkeit der Airbus Industrie	78
4.1	Zur Messung der Wettbewerbsfähigkeit	78
4.2	Erstinnovationen beim Airbus	80
4.3	Wettbewerbsfähigkeit aus Sicht der Fluggesellschaften	81
4.3.1	Allgemeine Einschätzungen	81
4.3.2	Airbus-Flugzeuge im Vergleich	84
4.3.3	Resümee	87
5	Produktionskosten	88
5.1	Einführung	88
5.2	Economies of Scale und Learning Curve, mindestoptimale technische Betriebsgröße	89
5.3	Kapazitätsauslegung	92
5.4	Lohnkosten	94
5.5	Wechselkurs	98
5.6	Resümee	99
6	Politisch beeinflußte Rahmenbedingungen	100
6.1	Einführung	100
6.2	Die Subventionsdebatte USA-Europa	101
6.3	Airbussubventionen in den Partnerländern	105
6.4	Zur Subventionsproblematik	107
6.4.1	Amerikanische Beispiele zur Cash Flow-Berechnung (aus European Trade Practices)	108
6.5	Die Subventionsproblematik muß international gelöst werden	112
VI	Zusammenfassung und Wertung	113
1	Globale Rahmenbedingungen	113
1.1	Nachfrage nach zivilen Großverkehrsflugzeugen: Günstige Wachstumsperspektiven, aber Risiken	113
1.2	Marktkonstellation führt zu hoher Wettbewerbsintensität	114
1.3	US-amerikanische Dominanz	115
1.4	Der zivile Großflugzeugbau ist ein Teilbereich der Luft- und Raumfahrtindustrie	116
1.5	Die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie hat nicht nur größtenbedingte Nachteile gegenüber den USA	116

1.6	Airbus Industrie repräsentiert den europäischen zivilen Großflugzeugbau	117
2	Wettbewerbsfähigkeit der zivilen europäischen Luftfahrtindustrie	118
2.1	Messung der Wettbewerbsfähigkeit	118
2.2	Aussagen zur Wettbewerbsfähigkeit	119
2.2.1	Positive Entwicklung der Nachfrage nur bedingt aussagekräftig	119
2.2.2	Trotz günstiger Position des Marktführers Boeing ist ein Verdrängungswettbewerb unwahrscheinlich	120
2.2.3	Marktzutrittsbarrieren	122
2.2.4	Zivile europäische Großflugzeuge sind technisch/qualitativ zumindest gleichwertig	123
2.2.5	Die Modellpolitik der Hersteller: Produktvariationen schaffen Wettbewerbsvorteile	125
2.2.6	Airbus Industrie: Bis zur Erlangung der Wettbewerbsfähigkeit ist es ein langer Weg	125
2.2.6.1	Technologische Vorreiterrolle	125
2.2.6.2	Der zunächst langsame Markterfolg hatte Vor- und Nachteile	126
2.3	Die Preisliche Wettbewerbsfähigkeit ist aufgrund struktureller Defizite noch nicht erreicht	127
3	Zur Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit sind strukturelle Veränderungen dringend notwendig	129
3.1	Das Szenario für die Luft- und Raumfahrtindustrie ändert sich	129
3.2	Abhängigkeit von Subventionen sind ein unkalkulierbares Risiko	130
3.3	Die Rahmenbedingungen sind günstig	132
3.4	Reorganisationen sind notwendig	133
3.5	Reorganisationsmodelle	137
4	Eine stärker wettbewerblich orientierte Struktur des zivilen europäischen Flugzeugbaus erfordert umfassende Veränderungen der gesamten Luft- und Raumfahrtindustrie	138
5	Aufgaben der Europäischen Gemeinschaft	140
6	Schlußbemerkung	143
VII	Literaturverzeichnis	145