

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	11
Vorwort	15
Einleitung	17
1 Themenabgrenzung.....	17
2 Ziele und Vorgehensweise.....	19
3 Quellen- und Literaturlage.....	25
4 Zur Situation Mitte der fünfziger Jahre: Der eingeschränkte Handlungsspielraum für Verkehrsflugzeug-Hersteller durch Einführung des Strahltriebwerks.....	30
1 Der verpaßte Einstieg in den Verkehrsflugzeugbau (1955 bis 1965)	38
1.1 Finanzpolitische Verzögerungen des Wiederaufbaus einer Flugzeugindustrie (1955/56).....	38
1.1.1 Die schwierige finanzielle Lage der Flugzeugunternehmen: Die Nachwirkungen des Zweiten Weltkrieges und die Niederhaltung von Firmenneulingen.....	38
1.1.2 Die Uneinigkeit zwischen Wirtschafts- und Finanzministerium zur Gewährung eines Wiederaufbaukredites.....	45
1.2 Fehlende bzw. zu geringe staatliche Unterstützung bei der Entwicklungsfinanzierung als ein Grund des Scheiterns der ersten Passagierflugzeug-Projekte (1956 bis 1965).....	53
1.2.1 Die Verkehrsflugzeug-Entwürfe der Zellenfirmen: Die Anregung des Bundeswirtschaftsministeriums.....	53

1.2.2	Die Marktchancen der Projektvorschläge: Technischer Stand und die Frage ihrer Wirtschaftlichkeit	56
1.2.3	Die ministerielle Uneinigkeit bei der Übernahme eines Teils der Entwicklungskosten bei den Projekten der Hamburger Flugzeugbau GmbH.....	59
1.2.4	Die immer noch fehlende Bereitschaft des Staates zur Übernahme eines Teils der Entwicklungskosten.....	67
1.2.5	Die Gründe für den Finanzierungsbeschluß im Jahre 1963.....	73
1.2.6	Das Scheitern des Heinkel-Flugzeuges He-211 und weiterer Projekte.....	78
1.3	Das drohende Scheitern neuer Vorhaben Mitte der sechziger Jahre.....	84
1.3.1	Vom Buschflugzeug zum Kurzstreckenmuster: Die Veränderungen bei der VFW-614.....	84
1.3.2	Europäische Gespräche über ein gemeinsames Verkehrsflugzeug: Der Ursprung des Airbus.....	87
1.4	Konkurrenz und Selbstüberschätzung: Mangelnde Kooperationsbereitschaft der Herstellerfirmen beim Zivilflugzeugbau als fehlende industrielle Voraussetzung des Einstiegs (1955 bis 1965).....	91
	Zusammenfassung.....	101
2	Ministerielle Kompetenzkonflikte und fehlende Planung als	
2.1	Hindernisse (1955 bis 1968)?.....	107
2.1	Kompetenzkonflikte zwischen den Bundesministerien über den Zivilflugzeugbereich und fehlende politische Steuerung.....	107
2.2	Industrielle und staatliche Ziellosigkeit.....	119
	Zusammenfassung.....	123
3	Die Schaffung der industriellen und politischen Voraussetzungen zum Einstieg in den Verkehrsflugzeugbau (1965 bis 1968).....	126
3.1	Die Bereitschaft der Herstellerfirmen zur Kooperation als eine Voraussetzung für die Beteiligung am Airbus-Projekt (1965 bis 1967).....	126

3.1.1	Veränderungen innerhalb der Zellenindustrie.....	126
3.1.2	Die gemeinsame Ausarbeitung eines Projektvorschlages durch die Industrie: Der zeitliche und technologische Rückstand gegenüber den europäischen Kooperationspartnern.....	131
3.1.3	Staatlicher Druck zur Gründung der Deutsche Airbus GmbH.....	140
3.2	Die Folgen der bisherigen Verkehrsflugzeugpolitik: Die geringe Bedeutung der Bundesrepublik im Airbus-Projekt (1965 bis 1967).....	147
3.2.1	Die Politisierung von Entscheidungsprozessen am Beispiel der Triebwerkwahl.....	147
3.2.2	Die Folgen der Antriebentscheidung: Die Führungspositionen Frankreichs und Großbritanniens.....	151
3.2.3	Das Trauma der Gleichberechtigung.....	155
3.3	Staatliche Veränderungen in der Entwicklungsfinanzierung als weitere Voraussetzung zum Einstieg in den Verkehrsflugzeugbau (1967/68).....	160
3.3.1	Die Erhöhung des staatlichen Anteils an den Entwicklungskosten ziviler Projekte.....	160
3.3.2	Die Gründe zur Änderung der bisherigen Entwicklungsfinanzierung.....	166
3.4	Fehlende wirtschaftliche Voraussetzungen beim Airbus: Die Unklarheit des Bedarfs (1965 bis 1968).....	178
3.4.1	Der prognostizierte Massentourismus als vorgeschobenes Argument.....	178
3.4.2	Drohende amerikanische Konkurrenz und Sicherheitsaspekte als Verkaufshindernisse des europäischen Flugzeugs.....	184
3.4.3	Die Kontroverse zwischen Politikern und Deutsche Lufthansa AG um den Airbus-Kauf.....	191
3.5	Fehlende partnerschaftliche, wirtschaftliche und technische Voraussetzungen bei der VFW-614 (1965 bis 1968).....	200
3.5.1	Unklarheit über den Träger des VFW-614-Baus.....	200
3.5.2	Vager Bedarf und technische Probleme.....	207
	Zusammenfassung.....	212

4	Der Einstieg in den Verkehrsflugzeugbau (1968 bis 1972)	218
4.1	Die Zwangslage der Bundesrepublik nach dem Austritt Großbritanniens aus dem Airbus-Projekt (1968/69)	218
4.1.1	Der Austritt Großbritanniens und die unklare Situation in Frankreich	218
4.1.2	Das Fehlen von Alternativen: Die zu spät einsetzende Förderung der Kurz- und Senkrechtstart-Technik für die zivile Entwicklung	220
4.2	Die Verfestigung der Strukturen und die Schaffung vollendeter Tatsachen (1969/70)	223
4.2.1	Die Gründung der VFW-Fokker GmbH als Konstrukteurin der VFW-614 und die Entstehung der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH	223
4.2.2	Deutschlands Drängen nach Weiterführung des Airbus-Projekts: Die Einigung mit Frankreich und die Bereitschaft zur Übernahme höherer Entwicklungskosten	226
4.2.3	Die Schaffung solider Mehrheiten in der Bundesrepublik: Die Einbeziehung der Opposition durch Einbindung von Franz Josef Strauß	230
4.2.4	Die Verpflichtungen gegenüber Frankreich und die Gründung der Airbus Industrie: Die weiterhin fehlende Gleichberechtigung gegenüber Frankreich	232
4.2.5	Die Festschreibung des Airbus und der VFW-614 im Luftfahrtprogramm und die Verlagerung der Kurz- und Senkrechtstart-Entwicklung in die Forschung	242
4.3	Der Beginn der Kostenspirale: Die Eigendynamik der Entwicklung (1971/72)	246
4.3.1	Allgemeine Gründe höherer Kosten bei gemeinschaftlichen Großprojekten	246
4.3.2	Weiter steigende Entwicklungskosten beim Airbus: Die verstärkte Orientierung an den Kundenwünschen und die erneute Änderung der Auslegung	248
4.3.3	Weiter steigende Entwicklungskosten bei der VFW-614: Organisatorische Probleme	254
4.3.4	Neue Kosten für die Bundesregierung	255

4.4	Weiter fehlende wirtschaftliche Voraussetzungen: Die unklaren Marktchancen der beiden Vorhaben bis zum Erstflug der Prototypen (1968 bis 1972).....	264
	Zusammenfassung.....	269
	Schlußfolgerungen und Ausblick.....	274
1	Akteurspezifische Hemmfaktoren der Passagierflugzeug-Entwicklung.....	274
2	Die Schwachstellen bei der Interaktion zwischen den beteiligten Gruppen.....	280
3	Zwangssituationen durch erste Entscheidungen zugunsten des Verkehrsflugzeugbaus und wegen fehlender Alternativen.....	284
4	Kurzübersicht über die weitere Entwicklung der beiden Verkehrsflugzeug-Projekte.....	288
	Quellen und Literatur.....	294
	Personen- und Sachregister.....	331