



Dem in Deutschland entwickelten
Regionalflugzeug VFW 614 war kein großer
Erfolg beschieden.

Airbus-Vertrag

Es sah ganz danach aus, als sollte das Projekt eines europäischen Großraumflugzeugs scheitern, bevor es richtig begonnen worden war, doch in diesem kritischen Moment stellten sich die Bundesregierung und speziell die Minister Franz-Josef Strauß, Karl Schiller und Klaus von Dohnanyi hinter das Programm, und am 29. Mai 1969 wurde der sogenannte „Airbus-Vertrag“ unterzeichnet. Er sah vor, dass

sich Deutschland und Frankreich zu gleichen Teilen an der Entwicklung des Airbus A300 beteiligen sollten. Zu diesem Zweck wurde am 18. Dezember 1970 die Firma Airbus Industrie als Interessengemeinschaft französischen Rechts (GIE) gegründet. Anteilseigner waren die Société Nationale Industrielle Aéronautique (SNIAS, später nur noch Aérospatiale), die aus der Fusion von Nord Aviation, Sud Aviation und SEREB hervorgegangen war, und die Deutsche Airbus, die nach der Restrukturierung der deutschen Luftfahrtindustrie in den Jahren 1968 und 1969 nur noch aus Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) und VFW-Fokker bestand. Die beiden Partner sollten als eigenständige Unternehmen bestehen bleiben und quasi als Zulieferer für Airbus Industrie fungieren, die wiederum für die Entwicklung und Vermarktung der Flugzeuge – beziehungsweise anfänglich natürlich nur der

A300 – verantwortlich sein würde.

Dieses Konstrukt hatte fast genau drei Jahrzehnte Bestand, auch wenn sich die Eigentumsverhältnisse zwischenzeitlich änderten. So stieg bereits 1971 die spanische CASA mit einem 4,2-prozentige Anteil ein, und ab 1979 waren die Briten mit im Boot. Ganz draußen waren sie ohnehin nie, denn trotz des fehlenden staatlichen Rückhalts hatte sich Hawker-Siddeley als Zulieferer der Tragflächen am A300-Programm beteiligt. Nun erwarb die neu gegründete British Aerospace, in der 1978 die British Aircraft Corporation, Hawker-Siddeley und Scottish Aviation zusammengeschlossen worden waren, 20 Prozent der Anteile an Airbus Industrie; Deutsche Airbus und Aérospatiale hielten von da an noch je 37,9 Prozent.

Turbulenzen

Im Jahr 2000 fusionierten Aérospatiale-Matra, CASA und DaimlerChrysler Aerospace (Dasa), in der zwischenzeitlich praktisch die komplette deutsche Großluftfahrtindustrie aufgegangen war, zur European Aeronautic Defence and Space Company (EADS). Und ein Jahr später wurde aus dem Konsortium Airbus Industrie die Airbus S.A.S., die zu 80 Prozent der EADS und zu 20 Prozent dem British-Aerospace-Nachfolger BAE Systems gehörte. Damit war Airbus zwar endlich ein „richtiges“ Unternehmen, dem tatsächlich alle seine Werke auch gehörten, doch der Preis dafür war eine – politisch gewollte – komplizierte Führungsstruktur beim Hauptanteilseigner EADS mit jeweils zwei Vorstands- und Verwaltungsratsvorsitzenden.

Das Jahr 2006 war mit Sicherheit eines der turbulentesten in der Geschichte des europäischen Herstellers. Probleme beim Bau

der A380 führten zu beträchtlichen Lieferverzögerungen, verärgerten Kunden und Verlusten in Milliardenhöhe. EADS-Chef Forgeard und der Airbus-CEO Gustav Humbert mussten ihren Hut nehmen, Humbert-Nachfolger Christian Streiff warf nach nur drei Monaten das Handtuch. Louis Gallois, bis dahin einer der beiden EADS-CEOs, übernahm zusätzlich den Chefposten bei Airbus, was eine stärkere Anbindung der Hersteller an den Mutterkonzern mit sich brachte. Eine Veränderung, die auch dadurch erleichtert wurde, dass die EADS, die seit Anfang 2014 Airbus Group bzw. seit 2. Juni 2015 Airbus Group SE heißt, im September 2006 die bis dahin von BAE Systems gehaltenen 20 Prozent an Airbus erwarb und somit zur alleinigen Eigentümerin wurde.