

neuestem angetan. „Innerhalb der nächsten fünf Jahre“, fordert Kohl, „müssen wir eine Vollbremsung machen, die Uhr läuft ab.“

Allmählich registrieren auch die Regierenden in Bonn, worauf Wissenschaftler seit Jahren verweisen: Die Hälfte des Regenwaldgürtels rund um die Erde ist bereits abgeholzt und abgebrannt; Westafrika und Südostasien sind nahezu kahlgeschlagen; in diesem Jahr werden weitere 20 Millionen Hektar von Holzkonzernen und landlosen Kleinbauern niedergemacht, das ist fast die Fläche der Bundesrepublik.

Die tropischen Wälder sind Lebensraum für unzählige Tier- und Pflanzenarten, die nur dort überleben. Sie sind die Süßwasserspeicher der Erde, sie regeln das Welt-Klima.

Die Industriestaaten haben bislang wenig unternommen, um die Verwüstung zu stoppen. Das, was bislang erwogen wurde, verspricht wenig Erfolg. Da macht der engagierte Forstschützer Kohl mit seinen Ideen keine Ausnahme.

Einen freiwilligen Verhaltenskodex der deutschen Tropenholz-Importeure – der zur „umweltschonenden und substanzerhaltenden forstlichen Bewirtschaftung“ der Tropenwälder verpflichtet – möchte Kohl weltweit einführen. Das ist gut gemeint, Wiederaufforstung könnte etlichen gefährdeten Baumarten das Überleben und den Holzfirmen damit den Absatz sichern.

Nur, den tropischen Regenwald rettet das nicht: Sein labiler und komplexer Kreislauf läßt sich nicht künstlich reparieren. Sind Holzfäller und Brandroder einmal tätig gewesen, ist der Regenwald unwiederbringlich verschwunden.

Der christdemokratische Waldretter weiß dies auch. Er will daher dafür sorgen, daß die Feuchtgebiete gar nicht erst erschlossen und abgeräumt werden.

Um die Drittweltstaaten zu entsprechendem Verzicht zu bewegen, soll deren Regierungen nach Kohls Vorstellung ein attraktives Angebot gemacht werden: Den zumeist hochverschuldeten Entwicklungsländern wird ein Teil ihrer Schuld oder der fälligen Zinsrate erlassen; im Gegenzug stellen diese ihre Regenwälder unter Naturschutz und verzichten auf die wirtschaftliche Nutzung. Kohl: „Wir zahlen eine Art Gebühr.“

Das klingt plausibel, ist auch in einzelnen Fällen schon so gemacht worden. So kaufte die US-Umweltorganisation Conservation International bei Banken für 100 000 US-Dollar Auslandsschulden Boliviens im Nennwert von 650 000 Dollar. Die US-Grünen schenken den Bolivianern die Schuldtitel, nachdem diese versprochen hatten,

im Gegenzug 15 000 Quadratkilometer Wald unter Schutz zu stellen.

Ob allerdings das Konzept Schulden gegen Naturschutz („debt-for-nature swaps“) wirklich das globale Öko-Desaster der Regenwaldvernichtung abwenden kann, scheint überaus fraglich. Vieles ist ungeklärt, vieles ist wohl auch nicht zu klären.

Wieviel der 115-Milliarden-Dollar-Schuld Brasiliens wollen die Industrieländer beispielsweise übernehmen, um das Amazonas-Biotop zu retten? Wer bezahlt die Wachmannschaften, die den Holzhandel kontrollieren und landsuchende Arme verjagen müßten?

„Es wäre nicht nur äußerst schwierig, den vereinbarten Nutzungsverzicht in ausgewiesenen Regionen zu kontrollieren“, kritisiert der Dritte-Welt-Forscher Manfred Wöhlcke das Konzept, „sondern praktisch unmöglich, die Verlagerung der Umweltzerstörung in andere Regionen zu verhindern.“

Dazu kommt: Viele hochverschuldete Süd-Länder können Zins und Tilgung für ihre irrwitzigen Schulden-Milliarden sowieso nicht aufbringen. Ein Erlaß dieser Schuld bessert ihre Situation mithin nur auf dem Papier. Praktisch hätten sie keinen Cent zusätzlich in der Kasse, alte Verpflichtungen würden von neuen abgelöst.

Die Fachbeamten des Bonner Entwicklungshilferessorts teilen diese Vorbehalte. In einer Stellungnahme heißt es: „Eine Umsetzung“ des von Helmut Kohl favorisierten „Modells in großem Maßstab dürfte kaum zu realisieren sein“. Das Konzept berge „das Risiko, daß sich die Entwicklungsländer gezwungen sehen, die zur Durchführung der Waldschutzmaßnahmen benötigten finanziellen Ressourcen aus anderen, für die Sanierung ihrer Wirtschaft wichtigen Sektoren abzuziehen oder über

inflationbefördernde Geldschöpfung aufzubringen“.

Der Bundeskanzler habe für seine Vorschläge alles berücksichtigt, was „in letzter Zeit zustande gekommen ist“, versichert sein Sprecher Johnny Klein, „er geht mit sehr soliden Unterlagen in das Gipfeltreffen“.

Die Papiere aus dem Fachressort hat er offenkundig noch nicht gelesen.

AIRBUS

Viel zu aufwendig

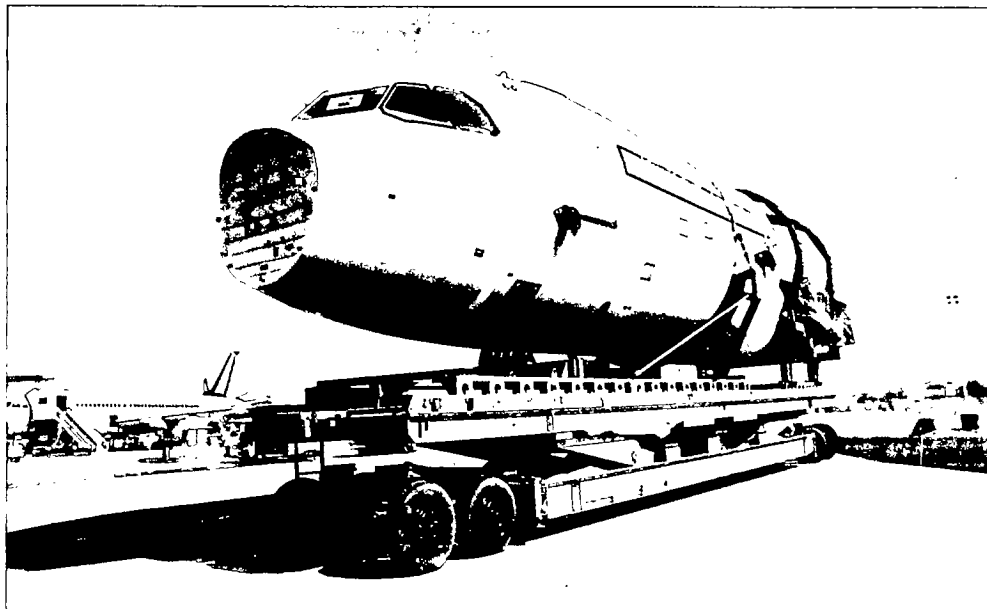
Wird der Airbus A 320 demnächst in Hamburg zusammengebaut? Deutsche und Franzosen hakeln um die Endmontage.

Juergen Krackow hat eine abwechslungsreiche Karriere hinter sich. Der gelernte Bankkaufmann sanierte Unternehmen wie die Bremer Traditionswerft AG Weser, er war Chef von Krupp und führte die Arbed Saarstahl GmbH.

Jetzt, fünf Jahre nach seiner Pensionierung, hat der 66jährige wieder Gelegenheit, sich mit etwas Neuem zu beschäftigen. Krackow soll im Auftrag der Bonner Regierung herausfinden, ob die sogenannte Endmontage des Airbus A 320 vom französischen Toulouse nach Hamburg verlagert werden kann.

Bislang bauen die Deutschen nur einzelne Rumpfteile der Euroflieger; außerdem besorgen sie die Innenausstattung. Zusammenmontiert werden die Jets schließlich in Frankreich.

Dort auch holen die Fluggesellschaften aus aller Welt ihre Maschinen ab. Die französischen Airbus-Manager verstehen es dabei meisterhaft, den Eindruck zu erwecken, es handele sich beim „Ärbüs“ um ein französisches Produkt.



Airbus-Rumpfteil (in Toulouse): Es geht um nationales Prestige

Die Endmontage eines Airbus-Modells von Toulouse ins ferne Hamburg zu verlagern ist daher aus französischer Sicht mehr als eine betriebswirtschaftliche Frage; es berührt den Nationalstolz der westlichen Nachbarn.

Doch dies hinderte den Bonner Luftfahrtkoordinator Erich Riedl im Oktober vergangenen Jahres nicht, in einem Brief an den französischen Verkehrsminister Michel Delebarre die Endmontage des kleinsten Airbus-Modells für Deutschland zu beanspruchen.

Kanzler Helmut Kohl sprach schließlich beim letzten deutsch-französischen Gipfel in Paris François Mitterrand auf das heikle Thema an. Der spielte, wie zuvor schon die unteren Chargen, auf Zeit. Mitterrand schlug vor, zur Klärung des Streits zwischen den Airbus-Partnern zwei „weise Männer“ einzusetzen.

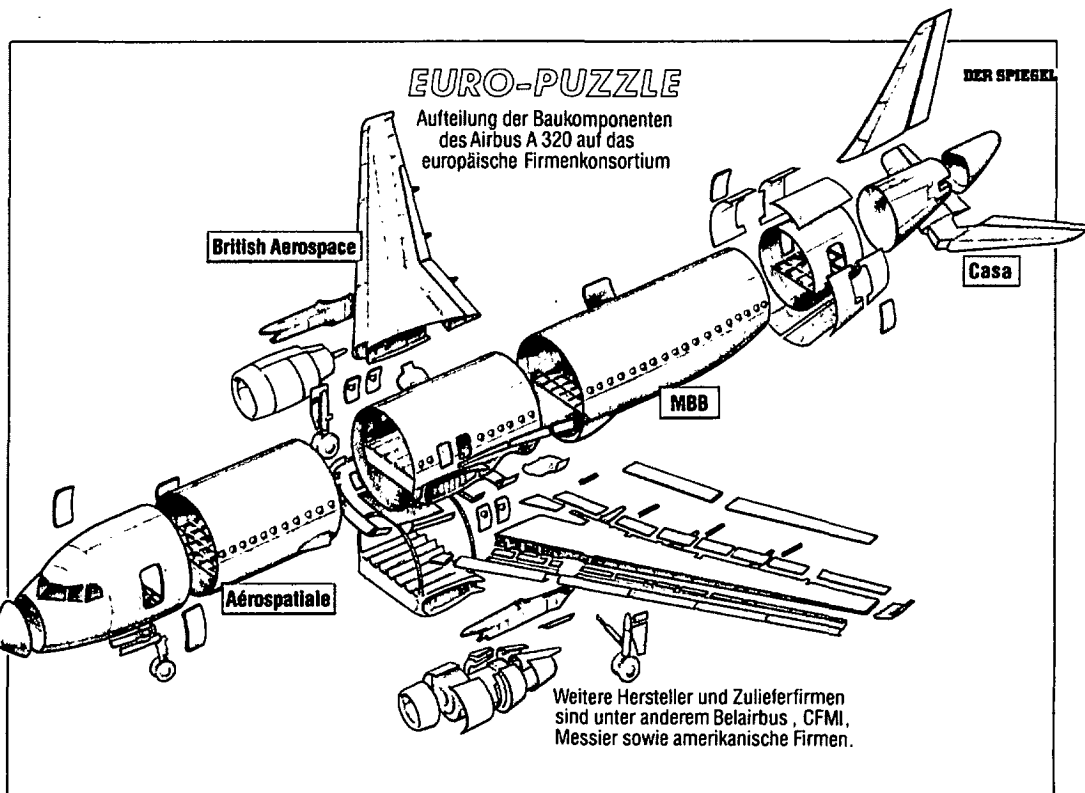
Die Deutschen beriefen ohne Verzug Juergen Krackow; die Franzosen warteten erst mal ab, bis sie, Anfang vergangenen Monats, den Industriellen Jacques Benichou ernannten.

Die Verzögerungstaktik zahlte sich aus. Ursprünglich sollten Krackow und Benichou bis zum Treffen Kohl/Mitterrand auf dem Weltwirtschaftsgipfel in dieser Woche ein Gutachten über die Airbus-Endmontage vorlegen. Doch die Zeit langte nicht, der Bericht wird erst im September fertig.

Das Gutachten wäre gar nicht nötig. Alle Experten sind sich einig, daß die Airbus-Produktion viel zu aufwendig und kostenträchtig ist.

Der Rumpf aller Airbus-Maschinen wird in den norddeutschen MBB-Werken gefertigt. Das Cockpit baut die französische Aérospatiale in ihrem Werk in St. Nazaire. Der Hauptteil des Flügels wird, mit Zulieferungen aus sieben Fabriken, in England hergestellt. Für das Höhenleitwerk ist die spanische Casa zuständig. Alle diese Einzelteile werden mit dem Airbus-Transportflugzeug Super Guppy zur Endmontage nach Toulouse geflogen.

Doch damit sind die Luft-Reisen noch nicht beendet. Nach der Rohmontage in Toulouse fliegt der Airbus zur Innenausstattung nach Hamburg. Zwei Wochen später geht es dann wieder nach Toulouse zurück, wo das Flugzeug getestet und ausgeliefert wird.



Das Ergebnis dieser Zickzack-Fertigung: Die Airbus-Bauer benötigen für die Endmontage des Kurzstreckenjets A 320 drei Wochen mehr als der Konkurrent Boeing für das etwa gleich große Modell Boeing 737.

Hinzu kommt: Da der Airbus für die Innenausstattung von Toulouse nach Hamburg überführt wird, muß er früher als nötig mit teuren Triebwerken und Flugcomputern ausgerüstet werden. Für diesen Aufwand zahlt keine Fluggesellschaft, die Kosten trägt der Hersteller.

Die abstruse Arbeitsteilung stammt aus der Zeit, als das europäische Konsortium nur einen Flugzeugtyp im Programm hatte. Damals kam es darauf an, alle vier Partnerfirmen ausgewogen am Bau des Europa-Vogels zu beteiligen.

Inzwischen allerdings bietet Airbus eine komplette Flugzeugfamilie an. Und nun, so meinen zumindest die Manager der deutschen Airbus-Partnerfirma MBB, könne auch die alte Arbeitsteilung aufgegeben werden.

Die MBB-Manager wollen Endmontage und Innenausstattung des Airbus A 320 in Hamburg zusammenfassen. Im Gegenzug sollen die gleichen Arbeitsgänge bei den künftigen Langstreckenmodellen A 330 und A 340 in Toulouse konzentriert werden.

Insgesamt, so schätzen die Deutschen, ließen sich durch diese Umorganisation etwa 60 Millionen Dollar im Jahr einsparen. Möglich wäre das, weil bei der Montage an einem Ort nicht nur Transportkosten entfallen, sondern auch verschiedene Arbeitsgänge gleichzeitig erledigt werden könnten. Die teuren Triebwerke hingegen bräuchten erst kurz vor dem Erstflug unter die Flügel geschraubt zu werden.

Daß sich durch die Vorschläge der Deutschen eine Menge Geld sparen läßt, bestätigt eine Untersuchung der Schweizer Unternehmensberatung Hayek Engineering. Die Hayek-Ingenieure fanden bei ihren Recherchen „keine Hinweise auf wesentliche Fehleinschätzungen“. Sie errechneten, daß sich bei einer Verwirklichung der deutschen Pläne bis zum Jahr 2004 maximal 1,5 Milliarden Dollar einsparen ließen.

Die Entscheidung über die neue Produktionsaufteilung muß spätestens bis zum September dieses Jahres gefällt werden. Von diesem Zeitpunkt an beginnen die Vorbereitungen, die für die Endmontage und die Innenausstattung der von 1992 an ausgelieferten Modelle A 330/A 340 nötig sind. „Nur bis dahin ist das Fenster offen“, sagt der deutsche Airbus-Manager Hartmut Mehdorn.

Es ist höchst fraglich, ob die Deutschen die Entscheidung so schnell erzwingen können. Die betriebswirtschaftlichen Argumente sprechen zwar für ihren Vorschlag. Aber es geht nicht nur um Kosteneinsparung, es geht vor allem um nationales Prestige: Die Franzosen wollen, koste es, was es wolle, die Endmontage aller Airbus-Modelle in Frankreich behalten.

Die deutschen Karten sehen bei diesem Spiel nicht gut aus. Die deutsche Airbus-Firma MBB ist gelähmt, solange nicht endgültig entschieden ist, ob Daimler-Benz dort die unternehmerische Führung übernimmt.

Und auch dem Kanzler traut kaum einer zu, daß er sich gegen seinen Freund Mitterrand durchsetzt. „Der Helmut Kohl“, trauert ein Airbus-Manager, „ist ja nicht die Margaret Thatcher.“