

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Margitta Terborg, Dietmar Schütz, Günther Bredehorn, Gerd Andres, Arne Börnsen (Ritterhude), Edelgard Bulmahn, Dr. Marliese Dobberthien, Freimut Duve, Dr. Peter Eckardt, Carl Ewen, Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Dr. Fritz Gautier, Dirk Hansen, Günther Heyenn, Reinhold Hiller (Lübeck), Gabriele Iwersen, Ilse Janz, Horst Jungmann (Wittmoldt), Ernst Kastning, Hans Koschnick, Eckart Kuhlwein, Detlev von Larcher, Volker Neumann (Bramsche), Dr. Edith Niehuis, Dr. Rolf Niese, Jan Oostergetelo, Manfred Opel, Kurt Palis, Peter Paterna, Lisa Peters, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Antje-Marie Steen, Dr. Peter Struck, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Timm, Ernst Waltemathe, Dr. Margrit Wetzel

Verlagerung der Wartung der Transall C 160 und Zukunft des Standortes Lemwerder

Die Vorstände von DASA und Daimler planen, das Airbus-Werk in Lemwerder zu schließen, ungeachtet der Proteste der Belegschaft, des einhelligen Votums des niedersächsischen Landtages zugunsten Lemwerders und der Kritik aller im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien an diesem Beschluß der Konzernleitungen.

Ein entscheidender Aspekt in den Bemühungen, den Standort Lemwerder zu erhalten, ist die Absicht der DASA, die Wartung und den Umbau der Bundeswehr-Transall C 160 von Lemwerder nach Manching zu verlagern. Mit der Wartung der Transall steht und fällt jedoch die Möglichkeit, ein tragfähiges Fortführungskonzept für den Standort Lemwerder zu entwickeln und umzusetzen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Stellungnahme des Betriebsrates von ASC Lemwerder, der berechnet hat, daß bei einer Verlagerung der Wartung erhebliche Kostennachteile für den Bund entstehen und daß eine fristgerechte Abwicklung der Wartung in Manching in den Anfangsjahren kaum zu gewährleisten ist, und hat sie bei der DASA eine Stellungnahme zu diesen Berechnungen eingeholt?
2. Kann die Bundesregierung die Vergleichsrechnung des Betriebsrates von ASC Lemwerder zur Transall-Wartung bestätigen, daß in der Anlaufphase 1994 bis 1998 eine Kostendifferenz von rund 130 Mio. DM zugunsten des Standortes Lemwerder besteht, der sich unter Einbeziehung der in Man-

ching anfallenden Zusatzinvestitionen bei einer sofortigen Verlagerung der Wartung sogar auf fast 160 Mio. DM erhöht?

3. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, daß ein Mehraufwand in dreistelliger Millionenhöhe aus haushälterischen Gründen nicht zu verantworten ist?
4. Gemäß Ablaufplanung soll im März 1994 mit der Nachrüstung der Transall begonnen werden. Dem Standort Manching soll nach vorliegenden Informationen die erste Transall jedoch erst im Juli 1995 zugeführt werden.

Beabsichtigt die Bundesregierung, daß die Nachrüstung an 23 Transall noch in Lemwerder durchgeführt werden wird, oder wird sie eine entsprechende zeitliche Streckung des Programms in Kauf nehmen?
5. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, daß es bei einer Verlagerung der Wartung nicht zu einem Know-how-Verlust und damit zu einer qualitativen Verschlechterung der Wartungsarbeiten kommt?
6. Wie will die Bundesregierung angesichts der Tatsache, daß es voraussichtlich mehrere Jahre dauern wird, bis in Wartung, Reparatur, Umrüstung und Ersatzteillfertigung wieder der normale Qualitätsstand erreicht sein wird, die Verfügbarkeit der Flugzeuge insbesondere auch im Rahmen der Bündnisverpflichtungen sicherstellen?
7. Wie will die Bundesregierung angesichts der oben angeführten Probleme sicherstellen, daß bei einer Verlagerung der Wartung der Transall C 160 – wie die DASA behauptet – „keine Nachteile zu Lasten des Bundes in bezug auf Preise, Termine, Qualität der Arbeit und sonstige Aufgabenerfüllung“ entstehen?
8. Wie will die Bundesregierung ausschließen, daß es nach der Verlagerung bei den Anschlußverträgen zu erheblichen Kostensprüngen kommen kann, bei denen der Bund dann keine Alternative zur Wartung in Manching hätte?
9. In welcher Form berücksichtigt die Bundesregierung bei ihrer Auftragvergabe struktur- und regionalpolitische Gesichtspunkte, und teilt sie die Auffassung, daß die Schließung des Werkes Lemwerder katastrophale Auswirkungen für die gesamte Region hätte?
10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Experten des Bundesministeriums der Verteidigung, daß die Verlagerung der Transall-Wartung einer förmlichen Vertragsänderung bedarf, und wird die Bundesregierung – als Vertragspartner vertreten durch das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung – auf eine Beibehaltung der Wartung der Transall in Lemwerder bestehen?
11. Welche weiteren Beeinträchtigungen der deutschen Luftfahrzeugindustrie werden durch die noch ausstehenden Kürzungen im Verteidigungshaushalt zu erwarten sein, und wann kann die Industrie mit verlässlichen Vorgaben für ihre Planungen rechnen?

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß Investitionen in moderne Technologien auf dem Sektor der Luftfahrzeugtechnologie eine mindestens ebenso große Bedeutung haben wie Erhaltungssubventionen im Kohle- und Stahlbereich, und ist sie der Meinung, daß der gegenwärtige Bundeshaushalt im notwendigen Umfang zur Entwicklung der Luftfahrzeugindustrie beiträgt und auf diesem Sektor Arbeitsplätze sichert sowie neue, zukunftssichere Arbeitsplätze schafft?

Bonn, den 28. Februar 1994

Margitta Terborg
Dietmar Schütz
Günther Bredehorn
Gerd Andres
Arne Börnsen (Ritterhude)
Edelgard Bulmahn
Dr. Marliese Dobberthien
Freimut Duve
Dr. Peter Eckardt
Carl Ewen
Arne Fuhrmann
Monika Ganseforth
Dr. Fritz Gautier
Dirk Hansen
Günther Heyenn
Reinhold Hiller (Lübeck)
Gabriele Iwersen
Ilse Janz
Horst Jungmann (Wittmoldt)
Ernst Kastning
Hans Koschnick

Eckart Kuhlwein
Detlev von Larcher
Volker Neumann (Bramsche)
Dr. Edith Niehuis
Dr. Rolf Niese
Jan Oostergetelo
Manfred Opel
Kurt Palis
Peter Paterna
Lisa Peters
Wilhelm Schmidt (Salzgitter)
Ernst Schwanhold
Bodo Seidenthal
Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast
Antje-Marie Steen
Dr. Peter Struck
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Timm
Ernst Waltemathe
Dr. Margrit Wetzel

