

Antwort
der Bundesregierung

auf die 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
— Drucksache 12/6941 —

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.

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?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 30. März 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Instandhaltung und Instandsetzung der Luftfahrzeugmuster Transall C-160, VFW-614 und HFB-320 erfolgt auf der Basis eines mit der Fa. Deutsche Aerospace Airbus abgeschlossenen Vertrages, auf dessen Erfüllung die Bundesregierung besteht. Sie hat keine Veranlassung, Kostennachteile in Kauf zu nehmen.

Die von der DASA beabsichtigte Verlagerung von Lemwerder nach Manching würde sich auf die Depotinstandsetzungsplanung der Luftwaffe auswirken. Ein Großteil der bundeseigenen Sonderbetriebsmittel ist nur einmal vorhanden und müßte umgesetzt werden. Ähnliches gilt für die mit der Transall vertrauten Fachkräfte. Um im DASA-Werk Manching die volle Instandsetzungsbereitschaft für Transall herzustellen, dürfte ein mehrmonatiger Zeitraum erforderlich sein. Aus logistischer Sicht wäre eine zeitlich begrenzte Unterbrechung des Instandsetzungsprogramms grundsätzlich hinnehmbar.

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

Die Bundesregierung kann zu den angeführten Vergleichsrechnungen keine Aussage machen, da es sich hierbei um betriebsinterne Berechnungen handelt, die von ihr nicht nachvollziehbar sind.

Ungeachtet dessen läßt sich jedoch folgendes feststellen:

Die für Leistungen im Werk Lemwerder bzw. Manching vereinbarten Stundenverrechnungssätze beziehen sich auf verschiedene Kostenträger (einerseits Transport-, andererseits Kampfflugzeuge). Die Vergleichbarkeit wird außerdem durch Einbeziehung unterschiedlicher Kostenarten erschwert. Der günstigere Stundensatz des Werkes Lemwerder in den Jahren bis 1993 gründete sich u. a. auch auf die Kapazitätsauslastung mit zivilen Flugzeugen.

3. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, daß ein Mehraufwand in dreistelliger Millionenhöhe aus haushälterischen Gründen nicht zu verantworten ist?

Angesichts der äußerst angespannten Haushaltssituation und insbesondere der Kürzung der Mittel für die Materialerhaltung fliegerischen Geräts von 2,043 Mrd. DM Istausgaben 1993 auf 1,785 Mrd. DM (Haushaltssoll) 1994 wären Mehraufwendungen in der genannten Höhe nicht zu vertreten, zumal als Folge der 1994 im Verteidigungshaushalt einzusparenden 1,25 Mrd. DM eine weitere Verminderung des Sollansatzes für die Materialerhaltung fliegerischen Geräts in zweistelliger Millionenhöhe nicht auszuschließen ist.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß eine Verlagerung der Depotinstandsetzung militärischer Flugzeuge von Lemwerder nach Manching für die Bundesrepublik Deutschland kostenneutral bleibt.

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?

Mit der Nachrüstung von Transall-Flugzeugen mit einer autonomen Navigationsanlage und Flugregelanlage (ANA/FRA) soll Mitte 1994 begonnen werden. Die zur Nachrüstung von 86 Transall erforderlichen Haushaltsmittel sind für die Jahre 1994 bis 1999 veranschlagt. Eine aus technisch-logistischer Sicht mögliche Verschiebung des Programmbeginns oder eine Unterbrechung und damit verbundene Streckung des Programmes ist nicht vorgesehen.

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?

Die bei einer Depotinstandsetzung zu erbringenden Leistungen sind detailliert in den betreffenden Instandsetzungsrahmenverträgen festgeschrieben. Die Einhaltung dieser Bestimmungen wird sowohl durch firmeneigene Qualitätssicherungsmaßnahmen als auch den örtlichen Güteprüfdienst der Bundeswehr sichergestellt. Jedes instandgesetzte Luftfahrzeug der Bundeswehr wird vor seiner Wiederindienststellung gemäß ZDv 19/1 einer strengen Nachprüfung unterzogen.

6. Wie will die Bundesregierung angesichts der Tatsache, daß es voraussichtlich mehrere Jahre dauern wird, bis in Wartung, Reparatur, Umrüstung und Ersatzteilerfertigung wieder der normale Qualitätsstand erreicht sein wird, die Verfügbarkeit der Flugzeuge insbesondere auch im Rahmen der Bündnisverpflichtungen sicherstellen?

Um alle Lufttransportaufträge einschließlich Bündnisverpflichtungen erfüllen zu können, darf der Verfügungsbestand im Frieden nicht unter 68 Transall absinken. Für die Industrieinstandsetzung bzw. -nachrüstung sind etwa 16 Luftfahrzeuge disponibel. Gemäß den z. Z. geltenden Depotinstandsetzungsplanungen der Luftwaffe sind 1994 insgesamt zehn Depotinstandsetzungen und in den beiden Folgejahren jeweils neun eingeplant, so daß immer genügend Transall-Flugzeuge zur Verfügung stehen.

Dies gilt auch bei einer zeitlich begrenzten Unterbrechung des Instandsetzungsprogrammes.

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?

Die DASA hat bereits im Oktober vorigen Jahres anlässlich der Ankündigung der Verlagerung der militärischen Betreuungsaktivitäten von Lemwerder nach Manching geäußert, daß vorrangiges Ziel die möglichst nahtlose Übertragung auf den Standort Manching sei und alle Verpflichtungen, dazu gehört maßgeblich das Transall-ANA/FRA-Programm, von Manching übernommen würden.

Das Bundesministerium der Verteidigung hat mit Erlaß vom 8. Dezember 1993 das BWB angewiesen, der wegen des Wechsels des Auftragnehmers (jetzt DASA Airbus GmbH, Hamburg, künftig Deutsche Aerospace AG, München) notwendigen Vertragsumstellung nur unter der Bedingung zuzustimmen, daß damit keinerlei Nachteile für den Auftraggeber Bundeswehr, insbesondere hinsichtlich Leistungserbringung, Termineinhaltung und Kosten, verbunden sind.

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?

Mit Ausnahme der ANA/FRA-Nachrüstung der Transall stehen z. Z. keine größeren Anschlußverträge für Transall an. Der erwähnten Nachrüstung liegt ein Selbstkostenfestpreis zugrunde, so daß im Falle einer Verlagerung für den Bund kein Kostenrisiko besteht.

Die Depotinstandsetzung wird auf der Grundlage von Rahmenverträgen mit jährlich neu vereinbarten Stundenverrechnungssätzen abgerechnet. Sie werden auf der Basis von Selbstkosten entsprechend den Regeln der VOPR 30/53 einschließlich der LSP (Leitsätze für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten) gebildet und durch das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung preisrechtlich geprüft. Es dürfen nur die bei wirtschaftlicher Betriebsführung angemessenen Kosten in Ansatz gebracht werden.

Der vorstehend erwähnte Erlaß vom 8. Dezember 1993 gilt jedoch auch hier, d. h. eine Vertragsanpassung insbesondere an einen neuen Vertragspartner und neuen Ablieferungsort darf keine Nachteile für den Bund mit sich bringen. Allerdings sollte nicht übersehen werden, daß auch die DASA die Möglichkeit hätte, den Instandsetzungsrahmenvertrag zu kündigen. In diesem Falle könnten die Leistungen neu ausgeschrieben werden.

9. In welcher Form berücksichtigt die Bundesregierung bei ihrer Auftragsvergabe struktur- und regionalpolitische Gesichtspunkte, und teilt sie die Auffassung, daß die Schließung des Werkes Lemwerder katastrophale Auswirkungen für die gesamte Region hätte?

Nach den für alle öffentlichen Auftraggeber geltenden Bestimmungen des Haushalts-, Vergabe- und Preisrechts sind Aufträge grundsätzlich im Wettbewerb zu vergeben. Ausschlaggebend für die Auftragserteilung sind die Kriterien der Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Fachkunde der Bieter. Prinzipiell dürfen nur auftragsbezogene Gesichtspunkte berücksichtigt werden. Gewisse Ausnahmeregelungen bestehen für kleinere und mittlere Unternehmen sowie für eine Übergangszeit bis Ende 1995 zugunsten von Bietern mit Sitz in den neuen Bundesländern.

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?

Auf die Ausführungen zu den Fragen 7 und 8 wird verwiesen.

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?

Anläßlich der Verabschiedung des Bundeshaushalts 1994 wurde eine globale Minderausgabe in Höhe von 5 Mrd. DM beschlossen. Davon entfallen auf den Einzelplan 14 Einsparungen von 1,25 Mrd. DM. Darüber hinaus bestehen keine Absichten, den Verteidigungshaushalt weiter zu verringern. Der geltende Finanzplan sieht für die kommenden drei Jahre Verteidigungsausgaben in Höhe von jeweils 47,5 Mrd. DM vor.

Die deutsche Luftfahrtindustrie wird seit Mitte der 80er Jahre alljährlich im Rahmen des Arbeitskreises INDUNT (Industrielle Unterstützung der Luftwaffe in Krise und Krieg) über die mittelfristige Depotinstandsetzungsplanung Großgerät (Lfz.-Zellen und -Triebwerke) durch das BWB informiert. Dieser Unterstützung gehen jeweils Abstimmungsgespräche zwischen Industrie, Luftwaffe und Rüstungshauptabteilung des BMVg voraus.

Diese Vorgehensweise hat sich bewährt. Sie sichert sowohl der Industrie als auch der Bundeswehr eine relativ hohe Planungssicherheit und ermöglicht eine rechtzeitige Anpassung der Instandsetzungskapazitäten an den Bedarf.

Die im militärischen Luftfahrzeugbau bestehenden Planungsunsicherheiten werden erst durch die 1995 vorgesehenen Entscheidungen über die Beschaffung des neuen europäischen Kampfflugzeuges EF 2000 und des Unterstützungshubschraubers Tiger beseitigt.

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?

Die Bundesregierung hat wiederholt, zuletzt in dem Bericht des Koordinators für die deutsche Luft- und Raumfahrt vom 18. Februar 1994 an die Konferenz der Ministerpräsidenten der Länder, die große Bedeutung der Luftfahrtindustrie für den Standort Deutschland hervorgehoben. Es ist primär Aufgabe der Industrie, sich flexibel den geänderten Markt- bzw. Nachfragebedingungen anzupassen. Die Bundesregierung bemüht sich jedoch nachhaltig, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu verbessern. So beabsichtigt sie u. a., die bisher schwerpunktmäßig auf die Entwicklung ziviler Produkte ausgerichtete Förderung mehr auf Forschungs- und Technologieaktivitäten zu verlagern sowie durch zeitgerechte Programmentscheidungen zur Sicherung von Arbeitsplätzen beizutragen.

Längerfristig werden nur Investitionen in zukunftssträchtige Technologien und innovative Industriezweige, wie den Luft- und Raumfahrzeugbau, den Arbeitsplatzabbau in den klassischen Industriebereichen auffangen können.

