

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Rainer Stinner, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Heinz-Peter Haustein, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Florian Toncar, Dr. Daniel Volk, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Konsequenzen aus langwieriger Verzögerung des Transportflugzeuges Airbus A400M

Militärische Lufttransportkapazitäten gehören zu den am dringendsten benötigten Fähigkeiten in Auslandseinsätzen. Häufig können nur auf dem Luftweg Versorgung und Nachschub der eigenen und verbündeten Truppen sichergestellt werden. Die Bundeswehr nutzt für ihre taktischen Lufttransportflüge immer noch die vierzig Jahre alte C-160 TRANSALL. Bei Flügen, die in klimatisch und geographisch schwierigen und durch ständige Bedrohung geprägten Regionen durchgeführt werden müssen, stößt dieses Flugzeugmuster an seine Grenzen. Insbesondere in Afghanistan ist dies der Fall, wo die deutsche Luftwaffe regelmäßig nicht nur im Norden des Landes eingesetzt wird, sondern auch zu Versorgungs- und Transportflüge in den Süden Afghanistans startet. Hier sind unter den gegebenen Umständen insbesondere die Triebwerke und die Selbstschutzsysteme von großer Bedeutung. Es besteht darüber hinaus ein Bedarf an Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unter- und oberhalb des A400M liegen.

Als Nachfolger der C-160 TRANSALL beabsichtigt die Bundesregierung 60 Maschinen des A400M zu beschaffen. Der Vertrag zur Entwicklung und Beschaffung des A400M wurde am 27. Mai 2003 zwischen den sechs auftraggebenden Nationen Deutschland, Frankreich, Belgien, Großbritannien, Türkei und Spanien, vertreten durch die europäische Organisation für Rüstungskoope-ration (OCCAR), und der Firma Airbus Military geschlossen. Airbus Military ist ein Tochterunternehmen der EADS (European Aeronautic Defence and Space Company). Insgesamt liegen 180 Festbestellungen vor. Der Erstflug des Luftfahrzeuges ist wiederholt verschoben worden, zuletzt auf unbestimmte Zeit.

Mittlerweile ist sogar die Fertigung des A400M aus technischen Gründen unterbrochen worden. Auch die Entwicklung und Beschaffung der zweiten Stufe des neuen Selbstschutzsystems DIRCM (Directional Infrared Counter Measures) sind weder finanziell noch technologisch gesichert.

Derweil versucht der Auftragnehmer einen Teil der bisher entstandenen Gewinneinbußen in Höhe von etwa 1,4 Mrd. Euro, die durch die eingetretenen Verzögerungen entstanden sind, auf die Vertragspartner und damit deren Steuerzahler abzuwälzen. Die EADS scheint darüber hinaus durch die Verständigung auf ein neues Lieferprogramm mit den Vertragspartnern eine Anpassung des Kaufvertrages vom 27. Mai 2003 erreichen zu wollen, der die geschuldeten Verzugsentschädigungen aushebeln soll. Der Vertrag ermöglicht der Bundesregierung bisher, den Vertrag bei einer mehr als zehnmonatigen Verspätung zu kündigen. Bei nicht entschuldbarer Verspätung kann die Bundesregierung für jeden Tag Verspätung 0,02 Prozent vom Grundpreis des A400M einbehalten. Die Verzugsentschädigung beträgt allerdings maximal 6 Prozent, was bei einem vereinbarten Festpreis von 78,21 Mio. Euro pro Maschine (ohne Steuern und Preisfortschreibung) etwa 4,7 Mio. Euro pro Maschine entspräche (siehe DER SPIEGEL vom 12. November 2007). Der Bundesminister der Verteidigung, Dr. Franz-Josef Jung, hat öffentlich wiederholt ausgeschlossen, dass die Gewinneinbußen der EADS durch den Bund teilweise kompensiert werden und der Bund auch die Verzugsentschädigung in voller Höhe geltend machen werde.

Bis zum Sommer 2007 hat die Bundesregierung wiederholt öffentlich behauptet, dass das A400M-Programm bisher planmäßig verlaufe und der Auftragnehmer alle vertraglichen Meilensteine termingerecht erfüllt habe, obwohl schon im Herbst 2006 (siehe „La Tribune“ vom 23. August 2006) in projektnahen Kreisen eine Verspätung von 24 Monaten für realistisch gehalten worden ist. Immer wieder ist der Fachpresse zu entnehmen, dass im A400M-Projekt schwerwiegende technische Probleme bestünden, die nicht im System zu lösen seien. Sogar ein Verzicht auf die Durchführung des Projekts seitens der EADS aufgrund der Risiken für die Gewinnentwicklung des Unternehmens wird bereits öffentlich diskutiert. Die bisher unbefriedigende Informationspolitik gegenüber den Auftraggebern soll seitens des Auftragnehmers nun durch einen Projekt-Review korrigiert werden. Diesen sollen erstmals nicht unmittelbar vom Programm abhängige Experten durchführen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Verzögerungen sind beim Zulauf des A400M zu erwarten?
2. Was sind die Gründe hierfür?
3. Welche technischen Probleme bestehen derzeit, und wie sollen diese behoben werden?
4. Bestehen technische Probleme über den Triebwerksbereich hinaus, etwa in den Bereichen Aufhängung, Flügel, Vibration und Anschlaggewicht?
5. Verläuft die Entwicklung des „Terrain Masking Low Level Flight System“ (TMLLF) planmäßig?
Wenn nein, welche Verzögerungen gibt es hier?
6. Wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung der Erstflug des A400M stattfinden?
7. Wann erfolgen Zulassung und Qualifikation für den vollen Betrieb einschließlich aller Subsysteme des A400M?
8. Wann wird der erste A400M an die Bundeswehr ausgeliefert, und welchen Grad der Einsatzreife wird diese Maschine haben?

9. Ab wann wird der erste Verband mit A400M einsatzbereit sein?
10. Wann erfolgen die ersten Auslieferungen an die anderen Nationen, die den A400M beschaffen?
11. Hat sie Erkenntnisse, ob in den anderen acht am A400M-Projekt beteiligten Ländern Bestrebungen bestehen, den Mehraufwand zu übernehmen?
Wenn ja, in welchem Umfang?
12. Wird sie die vertraglich vereinbarte Entschädigung für einen verspäteten Zulauf des A400M gegenüber dem Auftragnehmer durchsetzen?
13. Behält sie sich vor, von ihrem Kündigungsrecht bei einer Verzögerung von mehr als zehn Monaten Gebrauch zu machen?
14. Wie hat sich der Stückpreis pro Maschine seit dem Vertragsschluss für die Bundesrepublik Deutschland verändert?
15. In welchem Umfang erfolgt eine regelmäßige Überprüfung von Preisfortschreibungen und Obsoleszenzen seitens der Bundesregierung?
16. Wie möchte die Bundesregierung in Zukunft sicherstellen, dass sie durch den Auftragnehmer über Probleme beim Projektfortschritt besser informiert wird als dies in der Vergangenheit der Fall gewesen ist?
17. Soll der angekündigte Projekt-Review durch externe Experten oder lediglich durch Experten des Auftragnehmers, die nicht unmittelbar mit dem Projekt betraut sind, durchgeführt werden?
Inwiefern wird die Bundesregierung an diesem Projekt-Review mitwirken?
18. Welche rechtlichen Möglichkeiten hat die Bundesregierung gegenüber dem Auftragnehmer bei Falschinformationen?
19. Hat der Auftragnehmer nach Auffassung der Bundesregierung bisher aktien- und kapitalmarktrechtliche Mitteilungspflichten versäumt?
Wenn ja, welche Konsequenzen hat dies?
20. Wie nimmt die Bundesregierung Einfluss auf die offensichtlichen Differenzen zwischen dem Hauptauftragnehmer und der Triebwerksindustrie?
In welchem Umfang tragen nach Auffassung der Bundesregierung diese Differenzen zur Verzögerung des Projekts bei?
21. Wie hoch wird der tatsächlich entstehende finanzielle Mehraufwand für die Bundesrepublik Deutschland sein, der u. a. durch eine verlängerte Weiternutzung der Transall sowie das Betreiben von Doppelstrukturen bei einer Verzögerung des A400M von 12, 24, 36 und 48 Monaten entsteht?
22. Welche Vorsorge trifft die Bundesregierung für den Fall der Aufgabe des A400M-Projekts seitens des Auftragnehmers?
23. Welche Angebote für eine Interimslösung hat der Auftragnehmer der Bundesregierung für die Dauer der Verzögerung des Zulaufs angeboten?
24. Ist das spanische Luftfahrzeug CASA C-295 aus Sicht der Bundesregierung für die Anforderungen des Einsatzes in Afghanistan geeignet?
25. Zieht sie einen neuen Lieferplan in Erwägung, wenn damit eine Absenkung auf den tatsächlichen operativen Bedarf verbunden ist?
26. In welchem Umfang werden andere europäische Nationen über operative Fähigkeiten verfügen, die sich der deutschen Luftwaffe nach Umstellung auf A400M verschließen?

27. Gibt es Pläne, zukünftig Lufttransportfahrzeuge zu beschaffen, die unter oder über den Leistungsparametern des A400M liegen, und wenn ja, wie sehen diese aus?
28. Welche Lufttransportkapazitäten planen andere europäische Nationen ab 2010 vorzuhalten?
Welche operativen Gründe führen zu dem unterschiedlichen Flottenmix?
29. Plant die Bundesregierung, weitere Verträge zur Erbringung von Lufttransportleistungen zu schließen?
Wenn ja, mit wem, und zu welchen Konditionen (insbes. Dauer, Umfang, Leistungsgarantie)?
30. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Etablierung eines Flottenmix durch Beschaffung einer geringeren Stückzahl A400M, die Überführung von SALIS (Strategic Airlift Interim Solution) in eine Dauerlösung und die Beschaffung von Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unterhalb des A400M liegen in Anbetracht der neuen Einsatzrealität der Bundeswehr sicherheitspolitisch sinnvoll erscheint?
Wenn nein, warum?
31. Welche Einsatzoptionen bestehen für die A400M-Flotte vor der Ausrüstung mit dem Schutzsystem DIRCM?
32. Wann soll die Projektierungsphase DIRCM beginnen?
33. Soll die Projektierung in Phasen durchgeführt werden, und wenn ja, in welchen und mit welcher Zielsetzung?
34. Ist vor der Projektierungsphase eine Risikominimierungsphase geplant, und wenn ja, von welcher Dauer, und mit welchem Mittelansatz aus welchem Kapitel/Titel?
35. Wann soll die Integration DIRCM in den A400M erfolgen, und mit welchem Ansatz von Haushaltsmitteln?
36. Wann werden der deutschen Luftwaffe die ersten A400M mit DIRCM (Jamming-only) zur Verfügung stehen?
37. Wann wird DIRCM mit Zerstörlaser zur Verfügung stehen, und welche zusätzlichen Haushaltsmittel sind dafür erforderlich?
38. Ist eine Zwischenlösung vorgesehen vom Beginn der Auslieferung der A400M an die Luftwaffe bis zur Verfügbarkeit von DIRCM?
39. Bis wann wird DASS-Step 2 insgesamt in den A400M eingerüstet sein?

Berlin, den 11. November 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion