

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Frank Magnitz, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle,
Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Andreas Mrosek und der Fraktion der AfD**

Fragen zur Lage der Frachtairline in Leipzig und zum Luftfrachtkonzept

Der Presse war 2018 zu entnehmen: „In Deutschland gibt es bald eine Frachtairline mehr. Mit dem Start von Cargologic Germany in Leipzig reagiert die Volga-Dnepr-Gruppe auf den Brexit. Es handelt sich um eine neue Tochter der russischen Volga-Dnepr-Gruppe“ (www.aerotelegraph.com/volga-dnepr-gruendet-neue-deutsche-airline).

Volga-Dnepr muss sich zurzeit mit unangenehmen Vorwürfen herumschlagen. Zwei Jahre nachdem die russische Frachtgruppe und der ukrainische Flugzeugbauer Antonov ihr Joint-Venture Ruslan International wegen politischer Zerwürfnisse beendet haben, soll die ukrainische Polizei nun ermitteln. Es geht um angeblich gefälschte Instandhaltungsdokumente.

Quelle allen Übels ist ausgerechnet der ukrainische Ex-Partner Antonov. In einer Pressemitteilung der Anwaltskanzlei Ilyashev & Partners wirft dieser Volga-Dnepr nun vor, auf unerlaubte Weise die Lufttauglichkeits-Zertifikate ihrer Antonov An-124 verlängert zu haben. Seitdem die einzigen Betreiber des leistungsfähigen Frachters wieder getrennte Wege gehen, müssen auch die Wartungsarbeiten wieder in eigener Regie erfolgen. Speziell hierfür unterhält Volga-Dnepr in Leipzig ihre deutsche Wartungstochter AMTES. Seit der Trennung vom ukrainischen Flugzeugbauer stellt diese zusammen mit der russischen Luftfahrtbehörde Rosaviatsia die wichtigen Dokumente für die An-124 selbstständig aus. Als Produzent des altgedienten, aber immer noch gefragten Frachters sieht sich der Hersteller aus der Ukraine einzig alleine dazu in der Lage. Er spricht von einer Fälschung der Zertifikate. Nach einer Anzeige bei den heimischen Behörden hoffe das Unternehmen nun auf baldige Konsequenzen (www.aerotelegraph.com/antonov-beschuldigt-volga-dnepr-des-betrugs).

„Was aber machen jetzt die Antonovs am Flughafen Leipzig-Halle? Flughafensprecher Uwe Schuhart klärt auf: „Die Antonov-124-Maschinen der Volga-Dnepr-Gruppe sind hier am Flughafen Leipzig-Halle im Rahmen des Salis-Projekts stationiert. Sie führen Transporte für die Bundeswehr oder andere Nato-Staaten durch““ (www.mdr.de/nachrichten/vermisches/warum-sind-antonows-am-flughafen-leipzig-halle-100.html).

„Die Antonov 124 kann Transporte bis zu 150 Tonnen durchführen. Das ist auch militärisches Gerät. Wir haben hier Kampfhubschrauber nach Mali ausgeflogen, aber auch Panzer, Sanitätsgerät, schwere Technik. Sachen also, die für alle anderen Flugzeuge zu groß, zu schwer, zu sperrig ist“ (www.mdr.de/nachrichten/vermisches/warum-sind-antonows-am-flughafen-leipzig-halle-100.html).

„Schon 2006 hat die Nato den Salis-Vertrag mit einem russisch-ukrainischen Joint Venture geschlossen. Dieses zerbrach über der Krimkrise. 2016 wurde der Vertrag verlängert, die Nato hat nun eine Vereinbarung mit zwei getrennten Firmen. Mit der russischen Ruslan Salis GmbH und der ukrainischen Antonov Salis GmbH, beide mit Sitz in Leipzig“ (www.mdr.de/nachrichten/vermishtes/warum-sind-antonows-am-flughafen-leipzig-halle-100.html).

„Die nichtmilitärische Transport-Flugzeugflotte, die seit mehr als einem Jahrzehnt einen Großteil des schweren Geräts in Einsatzgebiete wie Afghanistan oder Mali transportiert, steht von Januar an offenbar nur noch stark eingeschränkt zur Verfügung, da die russische Firma, die einen großen Teil dieser Transportjumbos vom Typ Antonov AN-124 verchartert, den Transportvertrag mit der Nato nicht mehr verlängern will“ (www.faz.net/aktuell/politik/bundeswehr-und-nato-partner-vor-massiven-transportproblemen-15552145.html).

Weiterhin war zu lesen:

„Airbus will insgesamt fünf Maschinen des Typs Beluga XL bauen. Sie beruhen auf der Frachtervariante des Großraumflugzeugs A330, von dem zahlreiche Komponenten übernommen wurden. Sie sollen ab 2019 den Dienst aufnehmen und schrittweise die fünf bisherigen Belugas ersetzen. Bis dahin soll der Jet nach Angaben von Airbus noch rund 600 Flugstunden zu Testzwecken absolvieren.

Das kleinere Vorgängermodell war auf Grundlage der A300 entwickelt worden und hatte 1994 seinen Erstflug absolviert. Der Beluga XL ist gut 63 Meter lang, fast 19 Meter hoch und kann mehr als 50 Tonnen Fracht transportieren. Damit ist die XL-Version sechs Meter länger und einen Meter breiter als die Standardausführung und kann künftig zwei Tragflächen eines A350 statt wie bislang nur eine transportieren.

Auch wenn die Maschinen mit ihrem extrem dicken Rumpf viel Eindruck machen, mit den leistungsstärksten Transportflugzeugen der Welt können sie nicht mithalten. Die Antonov An-225 kann 250 Tonnen laden – fast fünfmal so viel wie der Beluga XL. Von der An-225 wurden allerdings nur zwei Exemplare gebaut. Eines davon fliegt bis heute. Die etwas kleinere Antonov An-124 kommt auf bis zu 150 Tonnen Nutzlast, mehr als 50 Maschinen dieses Typs wurden produziert“ (www.spiegel.de/wissenschaft/technik/airbus-beluga-xl-hebt-erstmal-ab-a-1219358.html).

Und der Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. schreibt:

„Export braucht Luftfracht – Für die deutsche Volkswirtschaft mit ihrer starken internationalen Ausrichtung gilt dies in besonderem Maße: Etwa ein Drittel (wertmäßig) aller deutschen Exporte nach Übersee wird per Luftfracht transportiert“ (<https://bdi.eu/artikel/news/export-braucht-luftfracht/>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Lufttauglichkeits-Zertifikate der in Leipzig startenden und landenden Antonov An-124?
2. Hat die Bundesregierung ein Luftfrachtkonzept für Deutschland?
3. Hat die Bundesregierung ein Luftfrachtkonzept für schweres Gerät?
4. Hat die Bundesregierung Kenntnis von einem Luftfrachtkonzept für Europa?
5. Hat die Bundesregierung Kenntnis von einem europäischen Luftfrachtkonzept für schweres Gerät?
6. Sieht die Bundesregierung Airbus in der Lage, die aktuellen und zukünftigen Anforderungen der Luftfracht in Deutschland zu realisieren?

Falls ja, wie begründet die Bundesregierung diese Einschätzung, und falls nicht, welche Alternativen sieht die Bundesregierung?

7. Welche Rolle spielt Airbus International Transport (AIT) in den Überlegungen der Bundesregierung?
8. Sieht die Bundesregierung die Anforderung bzw. Notwendigkeit der Wiedererlangung der Systemkompetenz Flugzeugbau für den Wirtschaftsstandort Deutschland?

Sollte Deutschland nach Auffassung der Bundesregierung befähigt sein, selbstständig Flugzeuge zu entwickeln und zu bauen?

9. Besteht nach Auffassung der Bundesregierung die Anforderung der Sicherstellung von Luftfrachttransporten von und an den Wirtschaftsstandort Deutschland?
10. Sieht die Bundesregierung Kooperationsmöglichkeiten mit anderen Kompetenzträgern wie z. B. Antonov, Flugzeuge mit 250 Tonnen Nutzlast zu entwickeln und zu bauen oder wenigstens zu erwerben oder zu mieten?

Berlin, den 22. November 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

