

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sevim Dağdelen, Christine Buchholz, Heike Hänsel, Andrej Hunko, Zaklin Nastic, Dr. Alexander S. Neu, Tobias Pflüger, Eva-Maria Elisabeth Schreiber, Kathrin Vogler und der Fraktion DIE LINKE.

Probleme mit Militäraufträgen: Airbus A400M

Neben der Rheinmetall AG, der Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG, Diehl Defence, der thyssenkrupp AG und anderen ist es auch die Airbus Group SE, die mit ihren Militärsparten Airbus Defence and Space sowie Airbus Helicopter Staaten in Krisenregionen wie Saudi-Arabien, die Türkei oder die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) ausrüstet (Bundestagsdrucksachen 18/13277 und 19/913). Deutschland ist in vielfältiger Weise mit dem Flugzeug- und Rüstungskonzern Airbus verflochten. Der Bund hält über die Gesellschaft zur Beteiligungsverwaltung GZBV mbH & Co. KG, an der neben der Kreditanstalt für Wiederaufbau auch die Länder Bayern und Bremen partizipieren, 11 Prozent an Airbus. Frankreich hat einen ebenso großen Anteil (Handelsblatt vom 10. Oktober 2017). Die Airbus-Werke in Bremen und Hamburg sind für Basisentwicklungen in der Aerodynamik des Militärfliegers verantwortlich. Bremen montiert rund 70 Prozent des Rumpfes. Der Standort Stade liefert für alle A400M das Seitenleitwerk und die Flügelschalen. Premium Aerotec in Nordenham und Varel baut die Kohlefaserverbundwerkstoffe für die Rumpf- und Flügelstruktur (www.ndr.de/nachrichten/dossiers/airbus/unternehmensportraet6_page-2.html).

Unter keinem besonders guten Stern stehen die Militärprojekte von Airbus. Beispiele sind das Transportflugzeug A400M (Militärtransportflugzeug), der Eurofighter und der NH90-Transporthubschrauber. Die Systeme wurden verspätet geliefert, haben Mängel und sind zudem erheblich teurer geworden als vereinbart (www.ndr.de/info/sendungen/streitkraefte_und_strategien/Durchbruch-fuer-EU-Verteidigungspolitik,streitkraefte466.html). Das erste Exemplar des A400M wurde erst im August 2013 an das französische Militär ausgeliefert – fünf Jahre später als vorgesehen. Im Dezember 2014 erhielt auch die Bundeswehr ihren ersten A400M, mit vier Jahren Verspätung. Im Mai 2015 stürzte eine Militärmaschine bei einem Testflug in Spanien ab, vier Airbus-Mitarbeiter kamen ums Leben. Der Konzern räumte technische Probleme mit der Software ein (www.ndr.de/nachrichten/dossiers/airbus/unternehmensportraet6_page-2.html).

Aufgrund der hohen Anzahl technischer Probleme und Unsicherheiten in der Auslieferungsplanung ist die Einsatzbereitschaft aktuell und der Fähigkeitsaufwuchs des A400M in wesentlichen taktischen Fähigkeiten auf der Zeitlinie nicht zuverlässig ausplanbar. So wird eine zusätzliche Verzögerung von 31 Monaten auf nunmehr 139 Monate gegenüber der ersten parlamentarischen Befassung prognostiziert. Anfang Februar 2018 wurde zwischen den Programmationen sowie der Gemeinsamen Organisation für Rüstungskooperation (OCCAR) – die das A400M-Programm für die sieben Erstkundennationen (Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Luxemburg, Spanien und die Türkei) managt – und

dem Bund eine Absichtserklärung mit Eckpunkten für eine Neuausrichtung des Programms unterzeichnet. Auslieferungen der A400M und deren Fähigkeitsaufwuchs sollen harmonisiert und in einem angepassten Lieferplan zusammengeführt werden. Der letzte für Deutschland vorgesehene A400M soll nunmehr im Jahr 2026 an die Bundeswehr übergeben werden. Die Abweichung der aktuellen zur ursprünglichen Veranschlagung für die 53 statt zu Programmbeginn geplanten 60 A400M beträgt ca. 1,5 Mrd. Euro (www.bmvg.de/resource/blob/23010/7362820057116c6763aaec84147ce3ea/20180319-7--bericht-des-bmvg-zu-ruestungsangelegenheiten-data.pdf).

Schwer wiegen vor allem Korruptionsermittlungen wegen schwarzer Konzernkassen und obskurer Vermittler bei Geschäften, die den Verkauf von Flugzeugen an Indonesien und weitere Staaten betrafen (www.bundeswehr-journal.de/2017/befindet-sich-airbus-in-einer-todernsten-lage/), zuletzt auch an Taiwan und Österreich (www.welt.de/newsticker/news1/article172452283/Korruption-Airbus-soll-104-Millionen-Euro-Strafe-wegen-Raketen-Deal-mit-Taiwan-zahlen.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, dass Mitte Mai 2018 das WTO-Schiedsgericht (WTO = Welthandelsorganisation) in letzter Instanz bestätigt hat, dass die EU trotz eines WTO-Urteils 2011 illegale Subventionen für Airbus aufrecht erhalten hat (dpa vom 29. Mai 2018)?
2. Auf welche Änderungen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Flugzeugbauer Airbus und die EU-Staaten Deutschland, Frankreich, Spanien und Großbritannien bezüglich der Darlehen geeinigt, die die Länder zur Finanzierung von Entwicklungskosten für die Großraumflugzeuge A380 und A350 XWB gewährt hatten (dpa vom 22. Mai 2018)?
3. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis über die Höhe der illegalen Subventionen, die an Airbus geflossen sein sollen?
4. Inwieweit trifft es zu, dass die deutsche Airbus-Tochter dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie Ende 2016 noch 759 Mio. Euro aus einem staatlichen Entwicklungsdarlehen für das Modell A380 schuldet (www.welt.de/wirtschaft/article173413684/Luftfahrt-Airbus-schuldet-Deutschland-759-Millionen-Euro.html)?
5. In welcher Höhe sind aktuell von der deutschen Airbus-Tochter beim Bundeswirtschaftsministerium Rückzahlungen aus dem staatlichen Entwicklungsdarlehen für das Modell A380 offen?
6. Inwieweit trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass Airbus Staatskredite – etwa ein 1,1-Milliarden-Euro-Entwicklungsdarlehen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) für das neue Großraumflugzeug A350 – erhalten hat?
7. Sieht der A400M-Vertrag zwischen Airbus und den Vertragsstaaten rechtlich durchsetzbare Verzugs-, Schadensersatz- und Rücktrittsregelungen (auch für einzelne Luftfahrzeuge) vor?
Wenn ja, welche?
8. Inwieweit trifft es zu, dass das bewilligte Darlehen der KfW an Airbus den Einzelplan 14 durch Zins und Zinseszins mit zirka 1,4 Mrd. Euro bei unveränderter Laufzeit belasten würde (www.tagesschau.de/inland/a400-m-101.html)?
9. Trifft es zu, dass der Bund anders als herkömmliche Anteilseigner auch bezogen auf Airbus keine Kursabsicherungsgeschäfte betreibt und der Bund bei Kursverlusten zu 100 Prozent haftet (Handelsblatt vom 10. Oktober 2017)?

10. Welche Ausgaben wurden seit 2010 von der Bundesregierung getätigt, die als Empfänger Unternehmungen von Airbus SE, vormals EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), hatten (bitte nach Ressort mit Datum, Art und Volumen der Zahlung, sowie kurzer Beschreibung des geförderten Projekts auflisten)?
11. Wie viele A400M umfasst der aktuelle Gesamtbestand dieses Waffensystems?
12. Wie viele A400M aus dem aktuellen Gesamtbestand stellen den Verfügungsbestand, der für Ausbildung, Übung und Einsatz zur Verfügung steht?
13. Wie viele A400M aus dem aktuellen Verfügungsbestand sind tatsächlich einsatzbereit?
14. Wie viele A400M sind aktuell an welchen Standorten fest stationiert, und welche Verlegungen sind geplant?
15. Wie viele der bereits im Gesamtbestand befindlichen A400M sind bereits mit einem Selbstschutzsystem DIRCM (Directed Infrared Counter Measures) ausgestattet, und wie viele der von Deutschland bestellten A400M sollen mit einem DIRCM ausgestattet werden (www.bmvg.de/resource/blob/23010/7362820057116c6763aaec84147ce3ea/20180319-7--bericht-des-bmvg-zu-ruestungsangelegenheiten-data.pdf)?
16. Inwieweit trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass Diehl Defence (Rheinmetall) 2014 einen Exklusivvertrag mit Elbit Systems zur Ausrüstung des Airbus A400M-Transporters der Bundeswehr mit einem Selbstschutzsystem geschlossen hat (www.griephan.de/news/politik-wirtschaft/single-view/news/diehl_kooperiert_mit_elbit_systems_fuer_a_400m_schutzsystem.html)?
17. Inwieweit trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass Diehl Defence (Rheinmetall) drei J-MUSICTM-(Multi-Spectral Infrared Countermeasure)-Systeme des israelischen Herstellers zu einem DIRCM (Directed Infrared Counter Measure)-System kombiniert, das den kompletten 360°-Rundumschutz des Flugzeugs sicherstellt und den A400M vor Angriffen mit infrarot-gelenkten Flugkörpern schützen soll (www.griephan.de/news/politik-wirtschaft/single-view/news/diehl_kooperiert_mit_elbit_systems_fuer_a_400m_schutzsystem.html)?
18. Inwieweit trifft es zu, dass in Cockpit und Kabine von Luftfahrzeugen des Typs A400M bei Flügen Öldämpfe austreten, wobei die Ursache der Störung, die bereits bei mehreren Flügen aufgetreten ist, bislang nicht gefunden werden konnte (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?
19. Inwieweit trifft es zu, dass unter den in Cockpit und Kabine von Luftfahrzeugen des Typs A400M bei Flügen austretenden Öldämpfen Besatzung und Passagiere als unmittelbare Auswirkungen unter Unwohlsein und Augenreizungen leiden (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?
20. Inwieweit trifft es zu, dass Messungen hinsichtlich der Schadwirkung der Öldämpfe wegen der derzeit stark eingeschränkten Verfügbarkeit einsatzklarer A400M aufgeschoben wurde (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?
21. Inwieweit trifft es zu, dass Airbus versichert, dass mehrere voneinander unabhängige Studien in europäischen Laboren ergeben haben, dass keinerlei Einflüsse auf Gesundheit und Flugsicherheit bestehen (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?

22. Inwieweit trifft es zu, dass wegen der fehlenden Vernetzung der IT-Systeme zur Einsatzplanung, vor jedem Flug umfangreiche Datenmengen etwa zum Spritverbrauch von Hand zwischen den einzelnen Anwendungen ausgetauscht werden müssen, sodass für einen Hin- und Rückflug über 50-Mann-Stunden Vorbereitungszeit in Anspruch genommen werden müssten, was aus operationeller Sicht nicht akzeptabel ist und deutlich verkürzt werden muss (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?
23. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass kurzfristige Einsätze zur Evakuierung Verwundeter oder in der Katastrophenhilfe mit dem enormen Vorlauf nicht durchführbar und zudem Einsätze wegen dieses übermäßigen Zeitbedarfs nicht kurzfristig änderbar sind (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?
24. Trifft es zu, dass unabhängig von der Größe der deutschen A400M-Flotte mit dem bisher vorgesehenen Personal zwei Missionen pro Woche mit dem Flugzeug geplant und vorbereitet werden können (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?
25. In welcher Höhe wurde bis dato nach Kenntnis der Bundesregierung von Airbus Schadensersatz wegen der verspäteten Auslieferung der 17 Luftfahrzeuge vom Typ A400M an die Bundeswehr gefordert?
26. Inwiefern hat der Hersteller die Schadensersatzforderungen im Zusammenhang mit den inzwischen ausgelieferten A400M im Einzelnen mit dem Kaufpreis verrechnet bzw. an den Bund ausgezahlt?
27. An welchen Standorten wurde der A400M zum „Tag der Bundeswehr“ am 9. Juni 2018 im Static und/oder Flying Display vorgeführt?
28. Wie hoch waren die Gesamtkosten und Arbeitsstunden von Bundeswehrangehörigen für die Vorführung der Luftfahrzeuge vom Typ Airbus A400M, die im Rahmen des „Tages der Bundeswehr“ am 9. Juni 2018 an den entsprechenden Standorten zum Einsatz kamen (<https://tag-der-bundeswehr.de/exponate/a400m/>)?
29. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnisse, dass Indonesien 2017 eine Absichtserklärung für bis zu fünf A400M unterzeichnet hatte, die als reguläre Militärtransporter veraltete C-130 ablösen sollten (www.flugrevue.de/zivilluftfahrt/flugzeuge/indonesien-will-zwei-a400m-fuer-zivile-hilfsfluege-beschaffen/749894)?
30. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnisse (auch nachrichtendienstliche), dass die staatliche, zivile „Indonesian Trading Company“ (PPI) formeller Käufer von zwei A400M ist, die zwar mit logistischer Hilfe der indonesischen Luftwaffe und durch deren Personal betrieben und gewartet, aber ausschließlich zum Transport ziviler Hilfsgüter in entlegene Landesteile im Osten Indonesiens genutzt werden sollen, und wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die A400M tatsächlich ausschließlich zu zivilen Transporten genutzt werden (www.flugrevue.de/zivilluftfahrt/flugzeuge/indonesien-will-zwei-a400m-fuer-zivile-hilfsfluege-beschaffen/749894)?
31. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnisse zum Interesse von Staaten wie Indonesien, Saudi-Arabien, Peru und Neuseeland am A400M (www.tagesschau.de/inland/a400-m-101.html)?

32. Inwieweit sieht die Bundesregierung einen Widerspruch zwischen ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 100 der Abgeordneten Sevim Dağdelen auf Bundestagsdrucksache 19/2766, wonach dem Bundesministerium für Verteidigung und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie nicht bekannt ist, ob neben Vertretern der Länder Frankreich, Finnland, Großbritannien, Italien, Japan, Norwegen, Polen, Rumänien, Schweiz, Spanien, Tschechien und USA auf der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung (ILA) 2018 Vertreter weiterer Staaten vertreten waren, und ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 62 der Abgeordneten Sevim Dağdelen auf Bundestagsdrucksache 19/2217, in der gefragt wurde, ob sich unter anderem 2018 Delegationen der Regierungen Ägyptens, Katars, Saudi-Arabien, der Türkei und der Vereinigten Arabischen Emirate (Militärdelegationen bzw. Delegationen, die auf Sicherheitskooperation, Rüstungskooperation o. Ä. ausgerichtet sind) auf Einladung Deutschlands (Bundesregierung, Bundesministerien, andere Bundesbehörden und Dienststellen) in Deutschland aufgehalten haben?

Berlin, den 13. Juni 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

