

Das künftige Transportflugzeug der Bundeswehr, die "Future Large Aircraft/FLA/FTA", verspricht, Deutschlands "starke Truppe" endgültig schachmatt zu setzen. Mittelfristig droht der Airbus die Anschaffung all jener Waffensysteme zu verdrängen, die er transportieren soll. Mindestens 18 Milliarden DM (9,5 Mrd. Euro) sollen die 73 Airbuse A-400M kosten, mit der die Hardthöhe 2009-2016 ihre 87 C-160 Transall-Veteranen ersetzen möchte. Doch Verteidigungsminister Scharping hat weder die 5,1 Mrd. Euro, die er im November 2000 nachträglich für den Airbus in den Haushalt 2001 gedrückt hatte, (1) noch die offiziell fehlenden 3,5 Mrd. Euro, ohne die eine deutsche Vertragsunterschrift allenfalls die Hälfte wert ist. Trotzdem stimmte der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages am 20. März 2002 zunächst 40 Airbussen für die Bundeswehr zu. Am 23. März besiegelte die europäische Rüstungsagentur Organisme Conjoint Coopération en Matières d'Armement/OCCAR den 24-Milliarden-Euro-Vertrag mit der Airbus Military Company/AMC. Damit wird der Airbus-Skandal auf erheblich teurerem Niveau fortgesetzt.

A-400M: Größenwahn erlegt die Truppe

Vorgeschichte

Bereits seit 1982 machten sich die europäischen Luftfahrtkonzerne Aérospatiale, British Aerospace/BAe, und MBB mit der amerikanischen Lockheed Co. im "Future International Medium Airlifter/FIMA"-Konsortium Gedanken über einen künftigen europäischen Militärtransporter. 1987 traten die italienische Alenia und die spanische CASA der FIMA bei, Lockheed schied 1989 aus. Da die Lufttransportflotten der europäischen NATO-Staaten weitgehend Ende der 60er Jahre beschafft wurden (die deutsche Transall 1967-73), versprach sich die FIMA für Ende der 90er Jahre einen Nachfolgebedarf von 400-600 Mittelstreckenflugzeugen bei einem Marktvolumen von 50-80 Milliarden DM. Das Ende des Kalten Krieges trübte die Geschäftserwartungen nur kurz: der Golfkrieg 1991 beflügelte die europäischen Flugzeugbauer - nach dem Vorbild der hochsubventionierten Airbus-Erfolgsstory - den amerikanischen Marktführern Boeing und Lockheed ein Marktsegment abzutrotzen. Im Jahre 1991 gründeten die deutsche DASA, Aérospatiale, BAe, Alenia und CASA in Rom das Luftfahrtkonsortium Euroflag. Die Tusas Aerospace In-

(1) *Illoyal*, Nr. 14 (Winter 2000/2001), S. 10

2) Siehe *ami* 5/00, S. 14f., *AeroSpace* 2/2000, S. 42ff.

dustries/TAI/Türkei, Flabel/Belgien und Portugal wurden assoziiert. In zwei Machbarkeitsstudien ermittelte Euroflag einen Bedarf an 288 militärischen Transportflugzeugen im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts für Westeuropa und skizzierte aus acht nationalen Einzelwünschen einen großzügigen Mittelstreckentransporter. Mit Ende dieser "Definitionsphase" wurde Euroflag 1995 aufgelöst und ein Memorandum of Understanding/MoU zur Gründung einer Airbus Military Company/AMC unterzeichnet. (2) Der kostenbedingte Rückzug der französischen Regierung von der Future Large Aircraft/FTA 1996 verhinderte jedoch bis 1999 die Gründung der AMC. Die verbliebenen FTA-Interessenten forderten deshalb 1997 mit ihrem "European Staff Requirement/ESR"-Anforderungskatalog Airbus Industries, Boeing, Lockheed-Martin und die russisch-ukrainische MTS/Antonov zu konkurrierenden Angeboten auf. Als sich abzeichnete, daß unter den Modellen C-130J Hercules (Lockheed), C-17 Globemaster III (Boeing), Airbus A-340 (Militärversion) und Antonov An-70 das russisch-ukrainische Flugzeug den ESR-Anforderungen am ehesten gerecht wurde und ein gemeinsames europäisches Projekt einer unkoordinierten Beschaffung weichen würde, spielten DASA und Aérospatiale die Zitterkarte von Arbeitsplatzverlust, gefährdeter Systemkompetenz und europäisch-amerikanischer Abhängigkeit.

(3) genauer: Airbus Military SAS (Société par Actions Simplifiée). Eine Reihe von Nebenabsprachen über andere deutsch-französische Rüstungsprojekte (Helios, NH-90, Tiger), bei denen die deutsche Regierungsseite kostenbedingt ihren Anteil reduzieren wollte, "erleichterte" der französischen Regierung den FTA-Wiedereinstieg. Der Deal: "steigst Du aus meinem Steckenpferd nicht aus, zahle ich auch für Dein Hobby". Im Ergebnis sicherten beide Seiten ihre besonderen Interessen zu maximalen Kosten für alle.

Prestigepolitik statt Sachentscheidung

Der drohende Prestigeverlust alarmierte die Politik: Die französische Regierung beschloß ihren Wiedereinstieg in das FTA-Projekt, 1999 wurde in Toulouse die Airbus Military Company/AMC als 100-prozentige Tochter von Airbus Industries gegründet. (3) Nachdem die britische Regierung im Januar 2000 ihren FTA-Wunschzettel reduzierte, vier C-17 und 25 C-130J in den USA bestellt hatte, entschieden sich Bundeskanzler Schröder und der französische Staatspräsident Chirac am 9. Juni 2000 in Mainz demonstrativ für eine Bestellung bei Airbus, an der die deutsche DASA und die französische Lagadère-Matra-Gruppe (Aérospatiale via EADS) zu je 37,5% beteiligt sind.

Dabei spielte keine Rolle, daß Airbus bisher keinerlei Erfahrung zur Konstruktion eines propellergetriebenen Topdeckers mit 25 Tonnen Nutzlast hat. Bisher existiert der A-400M nur als Computerskizze. Die vielfältigen Sonderwünsche der FLA-Interessenten und mangelndes know how machten den A-400M teurer als bereits existierende Konkurrenzmodelle. Nach mehrmonatigen Vergleichsstudien kam

selbst das Bundesverteidigungsministerium/BMVg 2000 zu dem Ergebnis, "die deutsche Bewertung habe festgestellt, daß An-7X im technisch/operationellen und wirtschaftlichen Bereich der A400M überlegen sei." (4) Egal - Europa sollte in Europa kaufen.

(4) Siehe ami 12/01, S 25f.

Auf der Luftfahrtmesse in Farnborough am 27.7.2000 wurde der europäische Bedarf bereits kostenbedingt auf 229 Flugzeuge reduziert, in einem Memorandum of Understanding/MoU auf dem Luftfahrtsalon in Le Bourget waren es am 19.6.2001 nur noch 212 Airbuse, (5) bei Vertragsunterzeichnung am 23.3.2001 in Bonn nur noch 163 Bestellungen.

(5) P1StS/BMVg: Sachstand der geplanten Beschaffung des zukünftigen Transportflugzeuges, Berlin, 14.12.2001

Airbus A-400M-Bestellungen

Land	Stückzahlzusagen				Anmerkungen
	1995 Euroflag	27.7.2000 Farnborough	19.6.2001 Le Bourget	23.3.2002 Vertrag	
Belgien	12	8	8	8	Luxemburg ist an einem beteiligt
Deutschland	75	73	73	40	weitere 33 evtl. 2003
Frankreich	50	50	50	50	
Großbritannien	45	45	25	25	hat C-130 und C-17 gekauft/geleast
Italien	44	-	16	-	Wiedereinstieg möglich
Luxemburg	-	-	-	-	an einem belgischen FTA beteiligt
Portugal	-	-	3	3	zugesagt, nicht unterschrieben
Spanien	36	27	27	27	
Türkei	26	26	10	10	abhängig von US-Afghanistanhilfen
Summe	288	229	212	163	

Gose

Teure Wünsche, leere Kassen

Die deutsch-französische Regierungsentscheidung für den A-400M spiegelt weder den militärischen Bedarf noch die Kassenlage der Vertragspartner wider. Für die europäische Rüstungspolitik zeigt sich, daß die kleinen Vertragspartner zur Waffenproduktion der "großen Fünf" (D, F, GB, I, E) keinen stabilisierenden Beitrag leisten können, auch kosten-senkende Exportchancen räumt dem A-400M niemand mehr ein. Anders gesagt: bis auf die deutsche und die französische Regierung haben alle Beteiligten verstanden, daß sie sich Prestigekäufe weder leisten können, noch daß die "europäische Karte" ihnen nutzt.

Statt eigene Airbuse zu bestellen, charterte die niederländische Armee lieber Frachtraum in künftig deutschen Airbussen, Großbritannien reduzierte seinen Wunschzettel zu Gunsten von amerikanischen Transportern, Italien sprang ab, die Türkei und Portugal gelten als finanzschwache Wackelkandidaten, sodaß derzeit weltweit nur noch 196 A-

(6) Griephan Wehrdienst 9/02, 25.2.2002, S. 1ff.

(7) www.geopowers.com/Machte/Deutsc...Rustung/Rustung_2002/rustung_2002.html

400M auf der Bestellungsliste stehen, von denen 33 deutsche Exemplare nicht finanziert sind. Die reduzierten Produktionsziffern erhöhten den Stückpreis des Airbus, der derzeit offiziell bei 110,72 Mio. Euro (Preisstand 12/2000) liegen soll, was einem Vertragsvolumen von 21,7 Mrd. Euro bei 196 A-400M entspricht. Da AMC bisher stets eine Mindestbestellsumme von 180 A-400M forderte, bei denen das Flugzeug noch zu vertretbaren Kosten produziert werden könne, sind weitere Preissteigerungen zu erwarten. Nicht in diesen Kosten enthalten sind fortlaufende Preissteigerungen, besondere Ausstattungen, Modernisierungen und die "Lebenswegkosten" im Verlauf der vorgesehenen 30jährigen Nutzung der Flugzeuge. (6) In seiner Beschaffungsvorlage vom 15.1.2002 geht das BMVg mittlerweile von mindestens 9,5 Mrd. Euro für die Bundesregierung und einem Gesamtvertragsvolumen von 24 Mrd. Euro aus. (7)

Scharpings Luftnummer

(8) Verpflichtungsermächtigungen sind Ausgabenzusagen, die in einem Haushalt auch für Folgejahre gemacht werden. Ab einem Volumen von mindestens 25 Mio. Euro müssen sie einzeln vom Haushaltsausschuß des Bundestages zum jeweiligen Fälligkeitstermin "entsperrt" werden, wenn die vorgesehenen Rahmenbedingungen erfüllt sind.

Spätestens Ende 2000 hatte Rudolf Scharping ein Problem: Im Juli 2000 hatte er in Farnborough seine Absicht zum Kauf von 73 A-400M schriftlich bekundet. Vor Vertragsunterzeichnung erwarteten seine europäischen Partner, daß er dafür das entsprechende Kleingeld in seinen Haushalt stellte. Weil Scharping die 18 Milliarden DM nicht hatte, versuchte er es mit einem Trick: In seinen Haushalt 2001 nahm er ordnungsgemäß den neuen Titel "Transportflugzeug" (1419-554 06-032) auf und vermerkte unter finanzieller Ausstattung: "-" (in Worten: null). Dummerweise fiel das neben den britischen und den französischen Vertragspartnern auch dem deutschen Haushaltsausschuß vor Verabschiedung des Etats auf. Deshalb reichte Scharping am Tage der "Haushaltsbereinigungssitzung" zunächst eine Verpflichtungsermächtigung über 8 Milliarden DM, Stunden später dann eine Tischvorlage über 10 Mrd. DM ohne nähere Begründung oder Deckungsvorschläge für den A-400M nach. (8) Die Haushälter wußten zwar, daß dieser Scheck auf die Zukunft weder gedeckt war noch zur Beschaffung von 75, später 73 Airbusen ausreichte. Doch die "deutsche Vertragsverlässlichkeit" war einer großen Koalition von Grünen bis CSU wichtiger, als die Notbremse zu ziehen. Aus heutiger Sicht machte Scharping allerdings in jener skandalösen Sitzung vom 16. November 2000 den Fehler, seine Luftbuchung zu niedrig anzusetzen. Denn von 10 Mrd. DM (5,1 Mrd. Euro) lassen sich allenfalls 40 Airbusse kaufen, bestellen will die Hardthöhe aber 73 Stück. Selbst wenn das Geld je aufzutreiben wäre - es

reicht nicht zur Vertragsunterzeichnung.

Zweitklassig, zu viele, zu gross, zu teuer, - aber europäisch!

Entsprechend war das Jahr 2001 von Nachverhandlungen und Gutachten geprägt. Am 14. März 2001 legte der Bundesrechnungshof/BRH ein vernichtendes Papier zum A-400M vor: "Für die geplanten 73 A-400M, die gegenüber der Transall C-160 mit 25t eine höhere Nutzlast bei deutlich höherer Geschwindigkeit und Reichweite aufweisen, ergäbe sich mindestens eine Vervierfachung der Lufttransportleistung, für die keine nachvollziehbare Bedarfsrechnung vorliegt. ... Die Festlegung auf die Beschaffung und den Betrieb von 73 A-400M-Flugzeugen mit voraussichtlich mehr als 40 Mrd. DM Lebenswegkosten erweist sich als nicht wirtschaftlich." Die Rechnungsprüfer kritisierten die Zulässigkeit künftiger Preissteigerungen, zumal die deutsche FTA-Kalkulation bereits zwischen 1999 und 2001 um 43% (von 12,9 Mrd. DM auf mittlerweile 18,6 Mrd. DM) gestiegen war. Die Betriebskosten des A-400M liegen mit etwa 30.000 DM/h über jenen der altersschwachen Transall; situationsabhängige Transportflexibilität wäre durch Fixierung auf ein Flugzeug in großer Stückzahl nicht möglich, weshalb weiterhin andere Flugzeuge geleast werden müssten, während der Großteil der Airbus-Flotte nutzlos am Boden steht. Erfahrungsgemäß lägen die militärischen Transportprobleme auch nicht an der Zahl der verfügbaren Flugzeuge, sondern dem Mangel an nutzbaren Flugplätzen.

Die Rechnungsprüfer empfehlen eine Reduzierung und die zivil-militärische Nutzung der Luftflotten: eine Halbierung der Transall-Flotte, maximal jedoch die Anschaffung von 40 A-400M. Zudem sollten Militärpiloten und -Flugzeuge künftig ertragbringend auch zivil eingesetzt und ihre militärischen Flugzeiten beschränkt werden, zumal die militärische Luftfracht der Bundeswehr zehnmal teurer sei als die kommerzielle Luftfracht, 40mal teurer als der Landtransport und 100mal teurer als die Seefracht von Militärgerät. Ernüchternd auch die Beschäftigungseffekte durch den A-400M, die der BRH errechnet hat: Gesamtkosten von 9,5 Mrd. Euro (Stand 12/2001) verteilen sich auf etwa 3.700 Arbeitsplätze in Deutschland, was einem Aufwand von 2,57 Mio. Euro pro Arbeitsplatz entspräche. (9) Auf die deutschen A-400M-Produktionsstätten in Stade, Hamburg-Finkenwerder, Nordenham, Bremen und Varel entfielen nur qualitativ minderwertige Arbeitsschritte. (10) Da die bisherigen Fertigungsanteile der A-400M noch auf der obsoleten 288er-Pla-

(9) Griephan Wehrdienst Nr. 45/01, 5.11.2001, S. 1ff., dgl. Nr. 46/01, 12.11.2002, S. 2f.

(10) Die europäische Arbeitsteilung des A-400M ist wie folgt geplant: CASA/Sevilla: Triebwerks gondeln, Höhenleitwerk, Endmontage; Alenia: Rumpf-Hecksektion; Aérospatiale: Cockpit, Flügelteile; DASA: Seitenleitwerksteile, Tragfläche, Rumpfmittelstück; TAI: Rumpfteile, Laderampe, Teil des Höhenruders; BAE Systems: Tragflächenkomponenten.

(11) 1995 Land/Abnahmezahl/Fertigungsanteil: F/50/17,36%; GB/45/15,62%; E/36/12,5%; D/75/26,04%; I/44/15,28; B/12/4,17%; TR/26/9,03%. *AeroSpace* 2/2000, S. 45

(12) *Griephan Wehrdienst Nr. 9/02, 25.2.2002, S. 2*

(13) Mitte Januar 2002 "evakuerte" der MedEvac-Airbus aus Köln-Wahn erstmals einen deutschen ISAF-Offizier, der in Kabul von einem Laster gefallen war. Was offiziell nach A-310-Luxushuttle für einen traurigen Kameraden klingt, hatte allerdings einen anderen Fluggrund: Der deutsche Soldat wurde mit einer Beckenverletzung zunächst von einer höchst unkomfortablen britischen Hercules nach Oman ausgeflogen, was nicht gerade auf der Strecke zu einem deutschen Krankenhaus liegt. In Oman trainieren seit November 2001 deutsche KSK-Soldaten im amerikanischen Camp Doha den Kampfeinsatz für Enduring Freedom. Der MedEvac-Airbus

nung von 1995 basieren, ist mit einer weiteren Verringerung des deutschen Fertigungsanteils zu rechnen. (11)

Das BMVg erbat daraufhin Stillschweigen vom BRH, dann eine Fristverlängerung für eine Stellungnahme, um schließlich zu erklären, der Bundesrechnungshof könne all das nicht beurteilen. Den erhöhten Flottenbedarf begründete das BMVg mit der gestiegenen Notwendigkeit, zugleich in mehreren Konfliktregionen kurzfristig präsent sein zu können. Mit dem A-400M sollen entweder 108 vollausgerüstete Soldaten oder jeweils ein Kampfhubschrauber Tiger, ein NH-90-Transporthubschrauber, Roland-Flakpanzer, Wiesel-Luftlandepanzer, GTK, Dingo oder Bv-206-Truppentransporter bis zu 6.850 km nonstop transportiert werden können, zusätzliche Luftbetankung soll möglich sein. Die maximale Nutzlast der A-400M soll bei 37 Tonnen liegen, die Reisegeschwindigkeit liegt durch vier 9.500 PS SR-Turboproptriebwerke bei 720 km/h. Die Zahl von 73 Airbussen begründete sich aus einem Einsatzbedarf von 35 A-400M, 17 A-400M für Evakuierungen und weiteren 22 A-400M als Umlaufreserve. (12)

Zwar hat die Bundeswehr in 10 Jahren out-of-area noch nie jemanden mit einem Airbus evakuiert (allenfalls mit CH-53 Hubschraubern, die der A-400M nicht transportieren kann), (13) ein Einsatzbedarf von 35 Airbussen läßt sich durch keinen einzigen Bundeswehreininsatz von Kambodscha bis Afghanistan begründen und eine Einsatzreserve von 22 A-400M erinnert an die hohen Ausfallraten der C-160, (14) - mit anderen Worten: um die A-400M-Transportleistungen zu rechtfertigen, müßte sich die Bundeswehr an künftigen Kriegen im großen Stil beteiligen (denn daß das BMVg etwa mit 17 A-400M Kriegsoffer evakuieren möchte, zählt nicht zu den Argumenten der Hardthöhe).

Doch Sachargumente spielten für die Bundesregierung bei diesem industriepolitischen Prestigeprojekt stets eine untergeordnete Rolle. Deshalb legte der Bundesrechnungshof am 21.1.2002 nochmal nach: Das Bundesfinanzministerium/BMF habe die Beschaffungsvorlage am 15.1.2002 wieder an das BMVg zurückgeschickt, weil die "haushaltsrechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben sind". Der unseriöse Finanzierungsansatz der A-400M sei zwischen 1999 und 2001 bereits um 43% gestiegen, obwohl der Systemzuschlag für die Vorserienreife bereits von 20% auf unrealistische 6% heruntergerechnet wurde. Die aktuellen Entwicklungskosten liegen mit knapp 8 Mrd. DM etwa 25% über dem AMC-Angebot von 1999. Weil die Bundesregierung als einziges A-

400M-Partnerland ihre Airbusse erst bei Auslieferung, statt anteilig zu den jährlichen Kosten bezahlen möchte (da anderenfalls Scharpings Luftbuchung sofort platzen würde), entstehen den Steuerzahlern unnötige Mehrkosten von 841 Mio. Euro (1,7 Mrd. DM). (15) Die Airbus Military Company profitiert davon doppelt: zunächst kann das Unternehmen die Entwicklungsinvestitionen steuerlich im großen Stil absetzen. Kauft die Bundesregierung dann ab 2009 den ersten Airbus, wird ihr der Entwicklungsaufwand anteilig und mit Zinseszins erneut in Rechnung gestellt - unternehmerisches Risiko: null.

Jeder Trick ein Flopp

Doch solche Details interessieren Rudolf Scharping nicht, solange er noch nicht einmal seine offizielle Zusagen finanzieren kann. Im Dezember 2001 sollte nach dreimaliger Verschiebung der Beschaffungsvertrag mit AMC und den beteiligten Regierungen gemäß dem MoU vom Juni 2001 unterzeichnet werden. Hierzu war eine Entsperrung der im Jahre 2000 beschlossenen A-400M-Verpflichtungsermächtigungen durch den Haushaltsausschuß erforderlich. In der Haushaltsbereinigungssitzung vom 15.12.2001 zeigte sich allerdings, daß diese 5,1 Mrd. Euro sowenig existieren, wie sie für den im MoU zugesagten Kauf von 73 Airbussen ausreichen würden. Die 5-Milliarden-Lücke ließ sich ja noch verdrängen, schließlich sollen die Airbusse erst bei Auslieferung ab 2009 bezahlt werden. Empfindlicher traf die Bundesregierung das Glaubwürdigkeitsdefizit vor den europäischen Vertragspartnern, zunächst nur Geld für etwa 40 Airbusse bereitstellen zu können. Denn geringere Produktionszahlen erhöhen den Stückpreis und ermuntern andere Vertragspartner, ebenfalls ihre Bestellungen zu reduzieren. Die CDU/CSU bezweifelte im Ausschuß, daß eine Entsperrung der 5,1 Mrd. Euro zur Vertragserfüllung genügten und forderte einen Nachtragshaushalt.

Nachdem Finanzminister Hans Eichel am 15.1.2002 die unseriöse Airbus-Beschaffungsvorlage seines Kabinettskollegen Scharping zurückgewiesen hatte, erfand der Verteidigungsminister einen neuen Haushaltstrick: am 24.1.2002 ließ Scharping vom Bundestag beschließen, daß die fehlenden ca. 3,5 Mrd. Euro im nächsten Haushalt 2003 für den A-400M bereitgestellt würden - die Realität wurde überstimmt. Das aber gefiel der Union überhaupt nicht, denn damit wurde das Haushaltsrecht des Parlamentes ausgehebelt. Wäre Scharpings Trick zulässig, könnte eine Regierung mit ihrer

holte den Pechvogel zwar aus Oman ab, das BMVg schweigt allerdings darüber, wen oder was der A-310 nach Oman brachte. Die harmloseste Spekulation ist bisher, die Hardthöhe habe die USAF in Camp Doha mit ihrem tollen Lazarettflugzeug nur beeindrucken wollen, das zuvor immerhin zwei Monate vergeblich auf seinen "Anti-Terror-Einsatz" wartete.

(14) Der "Klarstand" der Transall liegt derzeit bei etwa 30%, d.h., von 87 Flugzeugen sind jeweils nur ca. 26 einsatzbereit.

(15) www.geopowers.com/Machte/Deutc...Rustung/Rustung_2002/rustung_2002.html

(16) Zwar schafft jede Regierung auch Verbindlichkeiten für die Folgerregierung, doch im Budgetrecht gilt: Verpflichtungsermächtigungen sind nur zulässig, wenn die Gegenfinanzierung von den Ausschüssen als realistisch akzeptiert wird. Haushaltsvorgriffe ohne gegenfinanzierenden Bezugsrahmen sind daher unzulässig. Der übliche Weg für das Verteidigungsministerium wäre ein Nachtragshaushalt gewesen, den die Bundesregierung jedoch aus Stabilitäts- (EU) und wahltaktischen Gründen nicht einbringen wollte.

Mehrheit Ausgaben und Verbindlichkeiten für Jahre beschließen, in denen sie möglicherweise längst nicht mehr regiert. (16) Entsprechend zogen CDU/CSU mit einem Eilantrag vor das Bundesverfassungsgericht. In Karlsruhe wurde Rudolf Scharping verdonnert, den Parlamentsvorbehalt für künftige Beschaffungsentscheidungen klarzustellen, was er kleinlaut auch am 29.1.2002 vor dem Bundestag tat. Damit stand Scharping erneut vor dem Scherbenhaufen, zu wenig Geld für die versprochenen 73 Airbusse zu haben - und die Vertragspartner drängten auf Unterzeichnung.

Da ein Nachtragshaushalt über die fehlenden 3,5 Mrd. Euro nicht in Frage kam - einen blauen Überschuldungsbrief aus Brüssel hatte Kanzler Schröder gerade mühsam verhindert -, griff Rudolf Scharping erneut in die Trickkiste. Informell sagte er den europäischen A-400M-Partnern zu, daß die Bundesregierung für alle späteren Ausfälle zahlen würde, die sich ergeben könnten, falls im Haushalt 2003 keine weiteren Beschaffungsmittel für den Airbus bereitgestellt würden. Da dies nur eine andere Verpackung für einen ungedeckten Wechsel auf die Zukunft war, der erneut das Budgetrecht des Bundestages unterlief, drohte die Union sofort wieder mit dem Gang vor das Bundesverfassungsgericht. Das Kalkül von CDU-Fraktionschef Friedrich Merz ist dabei nicht, den Airbus zu verhindern, sondern einen Offenbarungseid der Bundesregierung im Wahljahr 2002 zu erzwingen.

Nach einer aktuellen Stunde zum Airbus Mitte März entschied sich die Bundesregierung schließlich am 19.3.2002, ihre Vertragsverläßlichkeit zu Gunsten des Haushaltsrechts zu opfern: Der A-400M-Vertrag sollte nun zunächst für 40 Airbusse (5,1 Mrd. Euro) unterzeichnet werden, ohne daß Ausfallbürgschaften gegeben werden, die sich aus der Lücke zu den versprochenen 73 Airbussen ergeben. Am 23.3.2000 konnte die europäische Rüstungsagentur OCCAR nun den Kaufvertrag mit der AMC unterzeichnen.

Ausblick

Damit hat das nächste Kapitel im Airbus-Drama begonnen. Denn noch ist unklar, ob sich die Vertragspartner mit dieser Reduzierung zufrieden geben werden oder sich ihrerseits nicht mehr an das MoU vom Juni 2001 gebunden zeigen. Bei einer Bestellung von 163 statt 288 Airbussen wird auch die AMC genügend Gründe für "notwendige Kostenanpassungen" finden. Denn mit einer deutschen Nachbestellung von 33 Airbussen im Haushalt 2003 rechnet niemand mehr.

Da der A-400M als erstes Vorzeigeprojekt der europäi-

schen Rüstungsagentur OCCAR gilt, darf er aus industriepolitischer Sicht nicht scheitern. Denn zu viele milliarden-schwere Kompensationsprojekte (NH-90, Tiger, SAR-Lupe, Fennek, GTK etc.) sind mit dem Airbus verknüpft. Bei einem Ende des A-400M würden die Rüstungsbeteiligungen Westeuropas völlig neu gemischt und nicht viele Sektoren würden in Europa verbleiben. Entsprechend kostspielig wird der politisch-hinhaltende Widerstand gegen die finanzielle Realität sein. Vor etwa 30 Jahren hat Frankreich, vor etwa 20 Jahren die Bundesrepublik ein dezentes Wettüben um eine eigenständige Rüstungsindustrie gegenüber den USA aufgenommen - mit dem A-400M müssen die Mittelmächte es endgültig verloren geben. Die Boten des Untergangs kommen obszön daher: Neben der unklaren Finanzierung der 5,1 Mrd. Euro tun sich mittlerweile neue Gräben auf: technisch stellte sich Anfang März heraus, daß die europäischen Propellertriebwerke des A-400M von BMW-Rolly Royce die geplanten Leistungsstandards nicht erreichen werden, sodaß höchstwahrscheinlich auf amerikanische Modelle zurückgegriffen werden soll. Damit wäre das Herzstück des "europäischen Transportflugzeuges" erledigt. Auch das Radarsystem des A-400M entwickelt die DASA bereits zusammen mit der amerikanischen Northrop Grumman Corp.. (17)

Offene Unruhe herrscht mittlerweile auch in den konkurrierenden Teilstreitkräften der Bundeswehr: galt bisher lediglich als ausgemacht, daß der hohe Finanzbedarf für die A-400M ab 2008 ein Nachfolgemodell des Schützenpanzers Marder (SPz 3 Panther) verhindert, so ist mittlerweile die "Verdrängungsliste" wesentlich länger geworden: Die Meteor-Rakete, das dritte Eurofighter-Beschaffungslos, die Hubschrauberprogramme Tiger und NH-90 stehen zur Disposition. (18) Denn von dem durchschnittlichen Waffen-Beschaffungsetat von 3,5 Mrd. Euro für die gesamte Bundeswehr beanspruchen alleine die vier Programme Eurofighter, Tiger, NH-90 und A-400M jährlich etwa 3,2 Mrd. Euro. Da nach offiziellen Planungen die Ausgaben für die Luftwaffe ab 2004 deutlich ihren Etat überschreiten sollen, ginge dies zu Lasten von Heer und Marine. Diese Teilstreitkräfte zeigen jedoch keine solidarische Neigung, auf neue Fregatten, Korvetten, U-Boote, Dingo, GTK, Fennek, Drohnen usw. zu verzichten. So sammelt sich alleine im offiziellen Beschaffungsetat des BMVg - das die Entwicklung durchgehend verharmlöst - bis 2014 ein Defizit von über 14 Milliarden Euro an, das scheinbar zum Kollaps der Bundeswehr führt.

(17) *Behörden Spiegel, Juli 2000, B XXXII*

(18) *Griephan Wehrdienst Nr. 8/02, 18.2.2002, S. 1*

Verdrängungsprozeß im Beschaffungsetat/EP 14 durch Luftwaffenprogramme in Mio. Euro

	Beispiele						Lw-Etat	WGV	Besch.	EP 14-
	A-400M	Tiger	NH-90	Taurus	EFA	Meteor	+ sonst.	gesamt	gesamt	Defizit
		Hubschrauber		Drohne	Kflz.	Rakete	+ FEE		+ FEE	gesamt
2002	0	5	77	49	1.051	0	1.380	4.990	5.259	0
2003	0	20	129	47	1.076	0	1.380	5.600	5.259	341
2004	0	419	275	63	1.131	5	1.380	5.950	5.259	691
2005	0	348	364	62	1.034	13	1.380	5.791	5.259	532
2006	0	309	472	60	1.078	21	1.380	6.135	5.259	1.056
2007	0	275	512	59	1.112	31	1.380	6.557	5.259	1.298
2008	126	265	482	57	1.149	31	1.380	6.359	5.259	1.100
2009	505	265	514	59	1.134	31	1.380	6.579	5.259	1.320
2010	1.263	253	571	0	1.086	31	1.380	7.428	5.259	2.169
2011	1.263	227	528	0	816	31	1.380	6.919	5.259	1.660
2012	1.263	186	423	0	745	38	1.380	6.831	5.259	1.572
2013	1.263	188	520	0	567	38	1.380	6.699	5.259	1.440
2014	1.263	0	423	0	410	38	1.380	6.144	5.259	885
nach 2014	2.273	0	648	0	175	834	1.380üb.	30.000	?	?

Abkürzungen: EFA: Eurofighter; EP 14: Einzelplan 14/Verteidigungshaushalt; Lw: Luftwaffe; FEE Forschung, Entwicklung, Erprobung; WGV: Wesentliche Großvorhaben aller Teilstreitkräfte. (19)

(19)

www.geopowers.com/Machte/Deuts...Rustung/Rustung_2002/rustung_2002.htm
auf Basis des BRH-Berichtes vom 21.1.2002 und des BMVg-Bundeswehrplans 2002.

Je länger die Investitionsruine A-400M durch Luftbuchungen gepöppelt wird, umso mehr Folgeprobleme schafft sie. Aus antimilitaristischer Sicht mag man schmunzeln, wie sich das BMVg durch sein konzeptloses "schneller, höher, weiter" selbst stranguliert - unter Berücksichtigung der furiosen Steuerverschwendung sieht das allerdings anders aus. Von der rot-grünen Regierung erwartet vor der Bundestagswahl am 22. September 2002 niemand mehr neue Impulse gegen den "sicherheitspolitischen" Crashkurs. Aus Rüstungsindustrie und Generalität sind allerdings mittlerweile die Stimmen für eine "Weizsäcker II"-Bundeswehrreform unüberhörbar. Denn die Apparate verfrühstücken ihre Substanz. Höchste Zeit also für Friedensengagierte, zur nächsten Bundeswehr- und NATO-Inventur im Herbst mit knallharten Konzepten zur Stelle zu sein - denn nie war die Truppe so desolat wie heute ■sg