

FLUGPOST

Informationsdienst Luftfahrt

19. Jahrgang

Aviatic Verlag GmbH

Redaktion: Peter Pletschacher, Kolpingring 16, D-82041 Oberhaching

Telefon: 089 / 613 890-0, Telefax 089 / 613 890-10

ISSN 0938 - 3883 Erscheinungsweise: wöchentlich

Internet: <http://www.aviatic.de> - E-Mail: aviatic@aviatic.de

THEMA DER WOCHE

27 / 07.07. 2008

AIRBUS: PIONIERE AUF DER ROTEN LISTE?

Hamburg feiert: Das neue Auslieferungszentrum für die A380 ist eröffnet. Es wurde nach Jürgen Thomas benannt, dem „Vater der A380“, der seit den sechziger Jahren bis zu seiner Pensionierung vor sieben Jahren in führenden Positionen des deutschen und europäischen Flugzeugbaus gearbeitet hatte. Als Leiter der Large Aircraft Division hat Thomas von 1996 bis 2001 die Entwicklung der A380 höchst erfolgreich geleitet und damit sein Lebenswerk gekrönt.

Wenn Airbus-Chef Thomas Enders bei der Eröffnung des Auslieferungszentrums aber davon sprach, dass es „nur noch wenige wahre Pioniere der Luftfahrt“ gebe und Jürgen Thomas sei einer der letzten, dann verführt das zu Missverständnissen. Soll dies etwa ein Abgesang auf kreative und führungsstarke Persönlichkeiten sein, die zu einer aussterbenden Spezies gehören? Mit welchen Leuten will Airbus denn künftige Flugzeuggenerationen entwickeln? Nur mit Computer-Spezialisten und Controllern etwa? Es gehört zu den wichtigsten Aufgaben des Airbus-Managements, im eigenen Hause Ingenieure heranzuziehen, die in die Fußtapfen von Pionieren wie Jürgen Thomas treten können. Diese Talente gibt es, in Frankreich und Deutschland, aber sie müssen erkannt und gefördert werden, so dass sie später auch Führungsaufgaben übernehmen können.

Erfolgreiche Flugzeuge entstehen nicht nur an Computern und in Windkanälen. Entscheidend ist vielmehr, dass kreative Persönlichkeiten das komplexe System Flugzeug in seiner Gesamtheit überblicken und die auf einzelne Fachgebiete ausgerichteten Spezialisten führen können: Nur so entsteht Ende ein optimales Produkt. Vielleicht denkt auch Thomas Enders so, aber dann hätte er es anders ausdrücken sollen.

Tanzstunde. Fliegen kann ziemlich langweilig sein, zumindest die Wartezeit davor, und vor allem dann, wenn der Airport nichts an Zeitvertreib zu bieten hat. Einen besonders schlechten Ruf haben die Pariser Flughäfen Orly und Charles de Gaulle mit ihrem Charme eines Dritte-Welt-Flughafens. Aber jetzt gibt's Abwechslung, Tanzkurse nämlich. Je nachdem, wohin man auf diesem Globus fliegt, kann man sich ein paar Schritte beibringen lassen: Salsa für Kuba, Hip-Hop für New York, Tango für Argentinien und Walzer für Wien. Ob die Pariser Flughäfen damit nur ihr schlechtes Image aufpolieren wollen? Dieser Schuss könnte aber nach hinten losgehen, denn vielleicht kommen frustrierte Passagiere ja auf die Idee, den Airport-Chef an einen Marterpfahl zu fesseln und nach bedrohlichen rituellen Tänzen schwören lassen, dass er statt „eins, zwei, Cha Cha Cha“ lieber seinen Job besser machen sollte.

INDUSTRIE

Airbus eröffnet A380-Auslieferungszentrum in Hamburg. Das neue Auslieferungszentrum für den Airbus A380 wurde am 4. Juli in Hamburg-Finkenwerder eröffnet. Nach der vor einigen Jahren vereinbarten Aufteilung zwischen Toulouse und Hamburg werden in Finkenwerder die A380 an Airlines aus Europa und dem Nahen Osten ausgeliefert, in Toulouse dagegen an alle anderen Kunden. Von den bisher 192 bestellten A380 werden demnach 113 in Hamburg ausgeliefert, die erste am 28. Juli an Emirates, die insgesamt 58 A380 bestellt hat.

Das Zentrum wurde nach Jürgen Thomas benannt, der von 1996 bis 2001 als Leiter der Airbus Large Aircraft Division für die Entwicklung der A380 verantwortlich war. „In einer Welt, in der das Fliegen zur Selbstverständlichkeit geworden ist, gibt es nur noch sehr wenige wahre Pioniere der Luftfahrt,“ sagte Airbus-Chef Thomas Enders, „und zu diesen zählt eindeutig Jürgen Thomas.“ Der so Geehrte nahm Stellung zu den aktuellen Streitigkeiten zwischen Deutschen und Franzosen bei der Umsetzung des Restrukturierungsprogramms Power8 mit den geplanten Werksverkäufen und dem Stellenabbau an vielen Standorten. Thomas forderte, dass man zu dem Geist zurückkehren müsse, als die A380 entwickelt wurde: „Wir sitzen alle in einem Boot, und wir hätten das nicht geschafft, wenn damals die Stimmung so gewesen wäre wie heute.“

Im fünfstöckigen, 16.000 Quadratmeter großen Gebäude sind die Verwaltung der Kundenauslieferung mit Abnahmeprüfung von Flugzeug und Kabine sowie Werkstätten und Abfertigungsbereiche untergebracht. Auf dem 20.000 Quadratmeter großen Vorfeld können zwei A380 geparkt werden. Es ergänzt das seit Jahren bereits bestehende A320 Delivery Centre in Hamburg.

Mit der Eröffnung des A380-Auslieferungszentrums ist der Werksausbau in Hamburg Finkenwerder vorerst abgeschlossen. Jahrelang war um die Erweiterung der Flächen durch die teilweise Zuschüttung des Mühlenberger Loches und die Verlängerung der Startbahn um 589 Meter gestritten worden. Von den mehr als 240 rechtlichen Auseinandersetzungen sind einige immer noch nicht in letzter Instanz abgeschlossen. In den Ausbau investierten Airbus und die Stadt Hamburg weit über eine Milliarde Euro. Nach Angaben von Airbus sind durch die Werksenerweiterung und den Anlauf der A380-Produktion in Hamburg bereits 4000 neue Arbeitsplätze entstanden. „Über 100 Arbeitsplätze stehen in direktem und mehr als 500 weitere Ingenieursarbeitsplätze in indirektem Zusammenhang mit den Auslieferungsaktivitäten hier in Hamburg,“ erklärte Gerald Weber, Airbus-Chef in Deutschland und Mitglied des Airbus-Vorstandes.

Airbus wählt Partner für Logistik und Transport. Die Firma Kühne+Nagel wurde von Airbus als führender Logistikdienstleister und DHL als führender Transportdienstleister ausgewählt. Mit dieser Entscheidung im Rahmen von Power8 will Airbus die Logistik und die Transportprozesse in Europa harmonisieren und optimieren. Das Einsparpotential soll im Bereich eines hohen zweistelligen Millionenbetrages liegen.

Das neue Konzept mit den beiden Partnern erster Kategorie (Tier 1) soll bis 2010 umgesetzt werden und sieht die Zusammenführung aller lokalen Lagereinrichtungen in regionalen Zentren in Deutschland (Hamburg), Frankreich (Toulouse, Nantes-Saint Nazaire), Spanien (Madrid, Puerto-Real) und Großbritannien (Broughton) vor, in denen auf über 150.000 Quadratmetern Flugzeugausrüstungen, Teile und Rohmaterialien für die Airbus-Produktion gelagert werden. Kühne+Nagel wird die gesamte Verwaltung und den Betrieb dieser Zentren übernehmen.

DHL wird ein umfassendes Transportmanagementsystem einrichten und den Transport vom Zulieferer zu den Fertigungsanlagen von Airbus rationalisieren. Die Lieferung von Airbus-Sektionen auf dem Luftweg mit den Beluga-Frachtflugzeugen sowie auf dem See- und Landweg ist jedoch nicht Bestandteil des Vertrages mit DHL und bleibt somit unter der Regie von Airbus selbst.

Deutsch-französische Praktika. Die staatliche Gewerbeschule für Fertigungs- und Flugzeugtechnik in Hamburg vermittelt für Techniker und Mitarbeiter der norddeutschen Luftfahrtindustrie Praktika in Toulouse oder Bordeaux. Im Rahmen des europäischen Förderprogramms Leonardo da Vinci werden Stipendien für Qualifizierungsmaßnahmen von 24 Wochen angeboten. Umgekehrt können zehn junge Techniker-Absolventen aus Frankreich Praktika in Hamburger Unternehmen absolvieren.

INDUSTRIE

EADS liefert 500. Zieldrohne aus. Am Standort Friedrichshafen hat der zur EADS-Division Defence & Security gehörende Geschäftsbereich Military Air Systems (MAS) am 26. Juni die 500. Zieldrohne ausgeliefert. Die Do-DT25-55 gehört zur Systemfamilie allwetterfähiger Direktziel-Drohnen und wird zur Simulation von Bedrohungen durch Antiradar-Lenkflugkörpern eingesetzt. Die Drohnenfamilie wird inzwischen in vier Typen mit sieben Varianten angeboten. Sie sind sowohl von Land als auch von Schiffen einsetzbar.

Die DT25-55 besteht aus der Trägerdrohne DT-25, die an ihrer Unterseite eine Zieldrohne DT-55 mitführt. Dieses Gespann wird von einem Katapult aus gestartet. Im Einsatzraum löst sich die schneller fliegende DT-55 von der Trägerdrohne und fliegt zum Zieldarstellungseinsatz. Die zuletzt entwickelte DT-45 ist eine vielseitig einsetzbare Drohne zur Darstellung sehr schnell fliegender Ziele. Durch ihre extreme Tiefflugfähigkeit ist sie auch zur Darstellung von dicht über dem Wasser fliegenden „Seaskimmern“ der Seestreitkräfte geeignet.

Der aus der früheren Firma Dornier hervorgegangene Bereich von MAS bietet weltweit einen kompletten Flugzieldarstellungs-Service an, von der Erstellung taktischer Zieldarstellungsszenarien bis zur Bereitstellung der Zieldrohnen und deren Verschuss. Zudem werden auch die erforderlichen Nutzlasten wie Trefferanzeigergerät sowie optische, Radar-, Infrarot- oder Laser-Verstärkung bereitgestellt. Enthalten ist auch die komplette Bodeninfrastruktur, wie z.B. die Bodenstationen zur Flugführung und Überwachung, pneumatische Startgeräte sowie Test- und Betriebsgerät. Diese Dienstleistung liefert MAS bereits seit 1988 für den NATO-Schießplatz NAMFI auf Kreta.

Festigkeitsversuch mit Höhenflosse der Boeing 787. Die Bruchtests mit 150 Prozent der „limit load“ an der Höhenflosse der Boeing 787 wurden in Anwesenheit von Boeing-Ingenieuren und Vertretern der US- und der europäischen Luftfahrtbehörden FAA und EASA erfolgreich abgeschlossen. Sie fanden im Werk von Alenia Aeronautica in Foggia (Apulien) statt, wo die Höhenflossen gebaut werden. Nach anschließenden Ermüdungsversuchen, die der dreifachen Lebensdauer des Flugzeugs entsprechen, wird die Erprobung mit Vogelschlag-Tests abgeschlossen, die bei Boeing in den USA durchgeführt werden. Dort hatte das für Ermüdungstests an der kompletten Zelle vorgesehene Flugzeug am 20. Juni die Werkshalle verlassen. R.D.

Österreich stellt Eurofighter in Dienst. Der Eurofighter Typhoon hat am 1. Juli den Schutz des österreichischen Luftraums unter der Einsatzführung des Streitkräftekommandos in Graz und des Kommandos Luftraumüberwachung in Wals übernommen. Bereits elf Monate nach der Auslieferung des ersten Flugzeugs hatten die Maschinen zusammen mit anderen fliegenden und bodengestützten Einheiten erste Überwachungsaufgaben im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft übernommen. Bis 2009 wird das österreichische Bundesheer als erster Exportkunde insgesamt 15 Eurofighter erhalten, die vom Überwachungsgeschwader in Zeltweg betrieben werden. Insgesamt stehen derzeit 147 Eurofighter in zehn Verbänden bei fünf Luftstreitkräften im Einsatz, Saudi-Arabien wird als sechster Betreiber ab 2009 insgesamt 72 Maschinen erhalten. Bis Ende Juni hat die gesamte Typhoon-Flotte einschließlich der Testflugzeuge mehr als 47 000 Flugstunden absolviert. R.D.

MTU beteiligt sich an LM6000-Industrie-Gasturbine. An den beiden neuen Industrie-Gasturbinen General Electric LM6000-PG und -PH beteiligt sich MTU Aero Engines als Risk-and-Revenue-Sharing-Partner mit 13 Prozent. Aus dieser Kooperation erwartet MTU einschließlich des Ersatzteilverkaufs über die Lebenszeit der Gasturbinen einen Umsatz von rund 1,2 Milliarden Euro.

Die beiden neuen Turbinen auf der Basis der Flugtriebwerke CF6 bieten verglichen mit ihren Vorgängermodellen mit 55 Megawatt rund 25 Prozent mehr Leistung und 18 Prozent mehr Abgasenergie für Kraft-Wärme Kopplung. Der Wirkungsgrad konnte von 44 auf 52 und 55 Prozent deutlich verbessert werden, u.a. durch technologische Neuerungen aus den Flugtriebwerken CF6-80E und GE90 sowie der Gasturbine LMS100. Die LM6000-PG wird ab der ersten Jahreshälfte 2010 ausgeliefert, die Version PH folgt ein Jahr später. Weltweit stehen über 600 LM6000 Industriegasturbinen im Einsatz, unter anderem in Kraftwerken und auf Ölplattformen.

LUFTVERKEHR

Austrian Airlines verklagt saudischen Investor. Austrian Airlines (AUA) hat den saudi-arabischen Investor Mohammed al Jaber auf Einhaltung eines Vertrags verklagt, mit dem der Milliardär ursprünglich eine Beteiligung an AUA erwerben wollte. Al Jaber hatte im April einen Vertrag geschlossen, der ihm gegen Zahlung von 150 Millionen Euro über eine Kapitalerhöhung 20 Prozent der Aktien der AUA zusicherte. Kurz nach Bekanntwerden weiterer Verluste der AUA erklärte Al Jaber seinen Vertrag mit der Gesellschaft für nichtig, „weil man ihn über die Lage des Unternehmens getäuscht habe“.

Nach Angaben von AUA allerdings habe man sich „intensiv um eine Verhandlungslösung“ mit Al Jaber bemüht. Dennoch sei der Scheich bisher nicht bereit gewesen, „über eine andere Lösung zu sprechen als die, den Vertrag unter gegenseitigem Anspruchsverzicht aufzulösen“, hieß es bei AUA. Mit ihrer Klage will die Fluggesellschaft ihre Ansprüche absichern. Al Jaber hat daraufhin eine Gegenklage angekündigt. Ungeachtet des drohenden Rechtstreites hat die AUA ihre Suche nach einem strategischen Partner intensiviert. Zu den Interessenten gehört auch die Lufthansa. wtt

Asiatische Airlines geraten ins Trudeln. Seit Januar 2008 sind weltweit bereits 24 Airlines in die Pleite geflogen. Darunter auch der viel zitierte Langstrecken-Billiganbieter Oasis (wollte auch Köln/Bonn ansteuern) aus Hongkong. Überraschend für die meisten Experten ist auch, dass die meisten chinesischen Airlines noch zu Jahresbeginn bis zu 20 Prozent Wachstum meldeten, inzwischen aber zehn Prozent unter den Verkehrszahlen des entsprechenden Zeitraums in 2007 zurückgefallen sind. Zu den größten Verlierern gehört Air China.

Aber auch viele andere asiatische Airlines sind ins Trudeln geraten. Schätzungen besagen, dass bis 15. Juni 2008 viele Gesellschaften bereits 15 Prozent der Strecken aus ihrem Flugangebot genommen haben. Mit am schwersten gebeutelt wurde durch die exorbitant gestiegenen Kerosinpreise Singapore Airline, die alle Flüge von Taipeh nach Los Angeles, Bangkok und Osaka gestrichen hat. Dagegen wurde das Angebot auf den gewinnträchtigen Strecken nach Australien, China, Indien, Vietnam und nach Europa gesteigert. Überraschend: Singapore Airlines setzt auf ihren Flügen nach New York nur noch einen Airbus A340 ein, der ausschließlich in der teuren Business Class angeboten wird.

Negative Schlagzeilen produziert auch die koreanische Asiana Airlines, die alle Chinaflüge gestrichen hat. Überlebensnöte haben Thai Airways, Eva Air und China Airlines, die sogar einen Ausstieg aus dem Luftfahrtgeschäft nicht mehr ausschließen. Auch die Aussichten der indonesischen Garuda und Philippine Airlines sind nach Expertenmeinung „äußerst trübe“. Die indische Jet Airways hat alle Expansionspläne eingefroren und ihre Ticketpreise fast verdoppelt. wtt

Germanwings reduziert Angebot. Germanwings hat jetzt auf die Belastung durch die steigenden Ölpreise reagiert. Im Winterflugplan wird die Kapazität reduziert, vier der 29 Airbusse werden zum 1. November abgegeben, teilte das Unternehmen mit. „Die Rahmenbedingungen für die Airlineindustrie haben sich angesichts der gestiegenen Kosten sehr stark verändert“, sagte der Sprecher der Geschäftsführung, Thomas Winkelmann. „Diese Veränderungen müssen nun gestaltet werden. Germanwings wird nicht den Fehler begehen, Wachstum um jeden Preis anzustreben.“ Oberstes wirtschaftliches Ziel der Gesellschaft sei es, weiterhin profitabel zu fliegen. R.D.

Grandstar fliegt nach Frankfurt. Die neue chinesische Frachtfluggesellschaft Grandstar Cargo International Airlines hat ihren Jungfernflug von Tianjan nach Frankfurt absolviert. Die Airline ist ein Joint-Venture von Sinotrans Air Transportation Development (51 Prozent) mit den Finanzgesellschaften Hana Capital und Shinhan Capital sowie Korean Airlines, die 25 Prozent der Anteile halten. Die Airline verfügt zunächst über eine Boeing 747-400F. Noch in diesem Jahr sollen ein zweiter Jumbo-Jet sowie zwei Airbus A300-600F dazu kommen, dann sind auch Flüge in die USA geplant. R.D.

EU-Verfahren gegen Alitalia? Die EU-Kommission will gegen Italien rechtlich vorgehen, weil für Alitalia Zuschüsse aus öffentlichen Kassen gewährt wurden. Die Behörden in Brüssel werben einen Überbrückungskredit von über 300 Millionen Euro als illegale Staatsbeihilfe. Nach Meinung der EU-Kommission darf Alitalia bis 2011 keine weitere staatliche Finanzhilfe erhalten. wtt

LUFTVERKEHR

Schweiz lehnt Nordanflug für Zürich ab. Das Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat den geplanten, sogenannten gekröpften Nordanflug für den Flughafen Zürich-Kloten abgelehnt. Gleichzeitig hat der Bund entschieden, wegen der Unsicherheit für die künftige Nutzung des betroffenen Gebietes als Wohn- und Lebensraum auf die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste am Züricher Flughafen zu verzichten. Die Flughafen-Betreibergesellschaft Unique sprach von einer „unverständlichen“ Entscheidung und warf dem Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vor, den „Weg des politisch geringsten Widerstandes“ zu gehen.

Seit den 2004 von der deutschen Bundesregierung verfügten Sperrzeiten für den Überflug des Südschwarzwalds müssen die Anflüge auf Kloten an Werktagen zwischen 6 und 7 Uhr sowie an Wochenenden und deutschen Feiertagen von 6 bis 9 Uhr von Süden aus erfolgen, was zu einer verstärkten Lärmbelastung des am dichtesten besiedelten Gebietes des Kantons Zürich führt. Der geplante Nichtpräzisionsanflug sah vor, dass die Maschinen leicht südlich der deutschen Grenze entlang fliegen und dann kurz vor der Landung auf die Nordbahn eindrehen. Das BAZL lehnte das Verfahren jetzt wegen des „tiefere Sicherheitsniveaus“ gegenüber dem Instrumentenlandeverfahren ab. Zugleich wurde aber in Aussicht gestellt, dass ein alternatives Präzisionsanflugverfahren auf Basis von Satellitennavigation genehmigungsfähig wäre. Die Fluggesellschaft Swiss begrüßte die Ablehnung, da der gekröpte Nordanflug die bestehende Anflugkapazität des Flughafens weiter deutlich reduziert hätte.

Das BAZL räumte ein, dass Kloten durch den endgültigen Verzicht auf den möglichen Bau einer Parallelbahn „möglicherweise langfristig die Nachfrage an Flugbewegungen nicht befriedigen“ könne. Dennoch sehe man die Rolle des Airports als Drehscheibe im internationalen Luftverkehr nicht gefährdet. So will die Schweiz auch an drei zukünftigen Betriebsvarianten für den Flughafen festhalten, von denen derzeit nur die mit einem gekröpften Nordanflug mit den aktuellen Beschränkungen im deutschen Luftraum vereinbar wäre.

Damit blieben sowohl der Entwicklungsspielraum des Flughafens als auch alle Optionen für die Gespräche mit Deutschland über die Nutzung des süddeutschen Luftraumes erhalten, teilte das BAZL mit. Im Rahmen einer aus Fachleuten beider Länder bestehenden Arbeitsgruppe soll jetzt die Lärmbelästigung der Bürger erneut analysiert werden. Danach wollen die Eidgenossen den deutschen Behörden einen neuen Lösungsvorschlag unterbreiten. R.D.

British Airways übernimmt Business-Airline L'Avion. Wenige Tage nach der Betriebsaufnahme der Tochtergesellschaft OpenSkies auf der Route zwischen Paris-Orly und dem New Yorker Kennedy-Flughafen übernimmt British Airways für 68 Millionen Euro die französische Business Class-Luftverkehrsgesellschaft L'Avion. Die im Januar 2007 gegründete Airline betreibt mit 77 Mitarbeitern zwei Boeing 757 zwischen Orly und dem New Yorker Newark-Airport. L'Avion wird künftig als BA-Tochtergesellschaft geführt und in OpenSkies integriert werden. Mit der entsprechenden Genehmigung der Kartellbehörden wird bis zum Monatsende gerechnet. Nach dem Zusammenschluss sollen täglich drei Flugzeuge zwischen Paris und den beiden New Yorker Flughäfen unterwegs sein. R.D.

Hamburg International fliegt nach Mallorca. Einen regelmäßigen Flugdienst hat Hamburg International zwischen Weeze und Palma de Mallorca eingerichtet. Bekannt wurde das Unternehmen durch den von ihm abgewickelten so genannten „ethnischen Verkehr“, in dem überwiegend Gastarbeiter und ihre Familien aus und in ihre Heimat geflogen werden.

Die Strecke Weeze-Mallorca wird durch Hamburg International bis Oktober zweimal wöchentlich bedient. Im kommenden Winter geht es außerdem zu den ägyptischen Zielen Sharm El Sheik und Hurghada sowie zu den kanarischen Inseln Lanzarote und Gran Canaria. Besonderheit bei dem Low Cost Carrier ist der noch im Ticketpreis enthaltene Full-Service mit Speisen, Getränken sowie Unterhaltung. wtt

United mustert 100 Maschinen aus. Die amerikanische Fluggesellschaft United Airlines mustert aus Kostengründen 100 von 460 Maschinen aus. Die hohen Kerosinpreise und der Konkurrenzdruck zwingt das Star Alliance-Mitglied außerdem dazu, 1600 Stellen zu streichen. wtt

POLITIK

Deckungszusage für Risiken aus 13 Rüstungsexporten im Jahr 2007 erteilt: Die Bundesregierung hat im vergangenen Jahr in 13 Fällen eine Deckungszusage für Entschädigungsrisiken aus Rüstungsexporten erteilt. Im Jahr 2005 waren es ebenfalls 13 Deckungszusagen, wie aus ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen hervorgeht. In allen übrigen Jahren seit 1990 habe sich die Zahl der Deckungszusagen zwischen null und fünf bewegt.

Entschädigungsrisiken aus Ausfuhrleistungsgewährleistungen für rüstungs- und militärrelevante Zwecke gab es den Angaben zufolge Ende 2007 für Südafrika im Umfang von 1,44 Milliarden Euro, Israel 267 Millionen Euro, Oman 197 Millionen Euro, Pakistan 23 Millionen Euro, Tunesien 15 Millionen Euro, Russland 14 Millionen Euro, Griechenland 9 Millionen Euro, Indien und Vereinigte Arabische Emirate jeweils 4 Millionen Euro, Indonesien und Libyen jeweils 2 Millionen Euro und Italien eine Million Euro.

Auf die Frage, in welchen Fällen der Bund tatsächlich im Rahmen von Hermes-Krediten, Investitions Garantien und ungebundenen Finanzkrediten für finanzielle Ausfälle oder Schadensfällen bei Rüstungsgeschäften haften musste, teilt die Regierung mit, es seien Vorentscheidungen für Forderungen im Gesamtwert von rund 12 Millionen Euro aus acht Rüstungsgeschäften gezahlt worden. Diese seien anschließend über eine Umschuldung geregelt worden. Eine ausreichende parlamentarische Kontrolle sieht die Regierung dadurch gewährleistet, dass neben dem Haushaltsausschuss seit mehreren Jahren auch der Ausschuss für Wirtschaft und Technologie regelmäßig nachträglich über Exportkreditgarantien für Großgeschäfte und rüstungsrelevante Geschäfte unterrichtet wird. „Eine darüber hinausgehende Befassung des Bundestages würde den Entscheidungsprozess unvertretbar verzögern“, heißt es weiter.

Laut Regierung befinden sich noch folgende Exportvorhaben im Genehmigungsverfahren: Funkausrüstungen, U-Boote, Überwachungs- und Ortungssysteme, Hubschrauber sowie Aufklärungssysteme für Saudi-Arabien, Südkorea, Pakistan, Brasilien, die Türkei und die Philippinen.

Aus der Sicht der Fragesteller ist Deutschland einer der führenden Waffenexporteure der Welt. Die von allen Bundestagsfraktionen kritisierte Genehmigung einer Exportbürgschaft für einen potenziellen Export von U-Booten nach Pakistan habe gezeigt, dass es dem Bundestag an Kontroll- und Mitwirkungsrechten fehle. Durch die Mitwirkung des Haushaltsausschusses und des Ausschusses für Wirtschaft und Technologie ist aber nach Ansicht der Regierung eine ausreichende parlamentarische Kontrolle gewährleistet. Eine darüber hinausgehende Befassung des Bundestages würde den Entscheidungsprozess unvertretbar verzögern.

SPD mit der Rüstungskooperation unzufrieden: Die Arbeitsgruppe Sicherheits- und Verteidigungspolitik der SPD-Bundestagsfraktion ist mit den Erwartungen an eine verstärkte europäische oder euroatlantische Rüstungskooperation unzufrieden, wie sie in dem Dokument „Transformation – Garant für eine leistungsfähige Armee“ (*Flugpost 17/2008*) hervorhebt. Die Realisierung von Projekten würden in der Regel daran scheitern, dass sie zu lange brauchen oder zu teuer würden. Zudem stagniere die Neigung Frankreichs und Englands zur europäischen Kooperation.

Von der European Defence Agency (EDA), die finanziell zu schwach unterfüttert sei, seien bislang keine starken Impulse ausgegangen. „Noch sind die Auffassungen der europäischen Regierungen zu unterschiedlich“. Nach Auffassung der SPD-Verteidigungspolitiker müssten die einzelnen EU-Nationen konkrete gemeinsame Ausrüstungs- und Beschaffungsvorhaben der EDA zur Planung übertragen, die zudem das FuE-Zentrum der EU für militärische Großvorhaben werden müsse. Beispielsweise könnte die Entwicklung und Beschaffung eines neuen schweren Transporthubschraubers HTH wesentlich dazu beitragen, die EDA zu stärken und die europäische Rüstungskooperation voranbringen. Dies gelte auch für FuE im Bereich UAV.

Rüstungskooperation könne nur dann funktionieren, wenn Chancengleichheit für die Rüstungsindustrien der beteiligten Nationen bestehe. Dies setze auch Chancengleichheit beim Rüstungsexport voraus. Deshalb sollte der bisherige unverbindliche Kodex durch einvernehmliche Rüstungsexportrichtlinien der EU ersetzt werden.