

Schneller mehr schleppen

Airbus soll ein neues Transportflugzeug bauen. Die Bundeswehr will 73 Exemplare für rund 19 Milliarden Mark bestellen – aber woher so viel Geld nehmen?

Die Airbus Military Company will sich nicht lumpen lassen. Fanfarenmusik und Lasershow wird es geben, Champagner und ein Büfett vom Feinsten werden bereitstehen, wenn die Verteidigungsminister aus neun Ländern auf dem Pariser Aerosalon im Juni das größte europäische Rüstungsprojekt nach dem „Eurofighter“ besiegeln – den Kauf von 228 Transportflugzeugen des Typs Airbus A400M im Wert von schätzungsweise 60 Milliarden Mark. Schon Ende Januar sollen die Vertragsentwürfe fertig sein.

Nur: Ob der schöne Plan auch wirklich aufgeht? Noch streiten Airbus und die beteiligten Länder um Preise, Leistungsgarantien und Liefertermine.

Es geht ja auch um viel. Allein die Deutschen, der größte Abnehmer mit 73 Exemplaren, müssen nach Schätzung des Wehressorts 16,8 Milliarden bis 19 Milliarden Mark hinblättern – es sei denn, es gelänge noch, die Preise zu drücken. Danach sieht es aber nicht aus.

Weil er knapp bei Kasse ist, möchte Verteidigungsminister Rudolf Scharping – anders als bei solchen Einkäufen bisher üblich – die Flugzeuge erst bei Lieferung bezahlen, einschließlich des Anteils für die Entwicklungskosten. Kürzlich ermächtigte ihn der Haushaltsausschuss, frühestens vom Jahr 2005 an zehn Milliarden Mark für die neuen Flieger auszugeben, die betagte Transall-Transporter der Luftwaffe ersetzen sollen.

Das würde wohl nur für etwa 40 Maschinen reichen. Offen blieb zudem, wo diese Milliarden dereinst herkommen sollen: Scharping hofft, Finanzminister Hans Eichel werde den Wehretat aufstocken.

Die Geldfrage könnte für den Minister indes rasch zum Problem werden: Die beteiligten Konzerne EADS (European Aeronautics Defence and Space Company) und British Aerospace Systems verlangen eine „Anzahlung“ bei Vertragsabschluss – und danach jährliche Raten, um zumindest einen Teil der Entwicklungskosten abzudecken.

Die EADS, an der der deutsche DaimlerChrysler-Konzern beteiligt ist, wäre zwar bereit, den deutschen Anteil vorzufinanzieren und dazu Kredite aufzunehmen. Aber dann würden die Flieger für die Steuerzahler am Ende wegen der Zinslast noch teurer: Ein A400M soll, zu heutigen Preisen, immerhin um die 225 Millionen Mark kosten. Je nach Ausstattung mit Ersatzteilen und Sonderzubehör – etwa zur Luftbetankung anderer Flugzeuge – werden es noch ein paar Millionen mehr.

Schon deshalb wollen die anderen Länder – Frankreich, Großbritannien, Italien, Spanien, Belgien, Luxemburg, Portugal und die Türkei – ihre Raten lieber gleich zahlen. Beugt sich Scharping notgedrungen diesem Gruppenzwang, müsste er schon in diesem Jahr größere Beträge auftreiben. Nur: Das würde die bisherige Beschaffungs- und Haushaltsplanung des Bundeswehr-Reformers sprengen. Scharping müsste bei anderen Rüstungsvorhaben – Panzern, Schiffen, Raketen – schieben, strecken und streichen.



Computeranimation des A400M: „Hakeln, hauen und stechen“

„Hakeln, Hauen und Stechen“ sei jetzt im Gang, sagt ein Unterhändler aus der Rüstungsabteilung. Airbus soll seine Forderungen an die neun Transporter-Partner reduzieren: Es gebe auch gute Exportchancen für den A400M; andere Käufer sollten die Entwicklungskosten mit tragen.

Tatsächlich hatte Airbus in bunten Prospekten früher vorgerechnet, um die 200 Maschinen an Drittländer in Asien und anderswo verkaufen zu können. Jetzt will das Konsortium aber bei den Entwicklungskosten statt der 200 nur noch 50 Exportmaschinen anrechnen.

Das französisch dominierte Airbus-Unternehmen ist auf raschen Geldzufluss erpicht. Das hat handfeste Gründe: Die Milliarden der Militärs werden als Quersubvention für den zivilen Super-Jumbo A380 benötigt. Dessen Entwicklungskosten sind auf satte 22 Milliarden Mark veranschlagt.

Großbritannien und Frankreich wollten die ersten Maschinen ursprünglich schon 2004 haben. Mittlerweile hat Airbus wissen lassen, erste Exemplare des A400M könnten frühestens gegen Ende 2008 geliefert werden: Erst soll der zivile Super-Jumbo A380 vom Reißbrett aufs Rollfeld – der Prototyp soll Ende 2004 abheben.

Der Zeitabstand ist nötig, weil Airbus und die dahinter stehenden Konzerne nicht genügend Ingenieure haben, um beide Mega-Projekte gleichzeitig zu bewältigen. Auch in der Produktion gibt es Engpässe: Nach Jahren des Personalabbaus sucht die Luftfahrtbranche in Deutschland händeringend Fachkräfte. Weil das zivile Geschäft brummt, hat die EADS laut Scharping sogar schon sondiert, ob sie militärisches Fluggerät wie den Hubschrauber NH90 um Jahre später und zudem langsamer ausliefern dürfe als bisher geplant.

Verzögerungen will Scharping jedoch „nicht akzeptieren“ – ebenso wenig Ab-

striche an den versprochenen Leistungen des Militärbus: Er soll schneller (780 statt 495 Stundenkilometer) und weiter (rund 4500 statt 1170 Kilometer) fliegen als die alte Transall und viel mehr schleppen: maximal 37 statt nur 16 Tonnen.

Zweifel, ob diese Versprechen je eingelöst werden, sind erlaubt: Noch existieren die Propellerturbinen nicht, die den Militärbus – maximales Startgewicht: 130 Tonnen – in die Luft bringen könnten. Den ersten Vorschlag eines Konsortiums der größten europäischen Hersteller lehnte Airbus ab: Die Motoren waren zu teuer, zu schwer und zu groß: Airbus hätte die Tragflügel des A400M für teures Geld völlig umkonstruieren müssen.

Kürzlich brachten die Firmen, darunter die zu DaimlerChrysler gehörende deutsche Firma MTU, einen verbesserten Entwurf („TP400“) durch: Der Propellermotor soll nach dem Baukastenprinzip aus zwei erprobten Düsentriebwerken abgeleitet werden – die aber unterschiedlicher kaum sein könnten: Das eine ist ein dickes Rolls-Royce-Triebwerk, das behäbige Jumbo-Jets anschiebt, das andere eine schlanke französische Düse für Überschall-Kampfflugs.

Die technischen Risiken sind beträchtlich: Der Bau der TP400-Propellerturbine ähnele dem Versuch, spottet ein Fachmann, „aus Zahnrädern einer Taschenuhr und Rädchen einer Armbanduhr ein neues Präzisionswerk zu basteln – und dann die Zeiger einer Wanduhr draufzusetzen“. Dass der Militärbus so noch mehr Verspätung bekommt, ist daher so gut wie sicher.

ALEXANDER SZANDAR