

RÜSTUNG

Tolles Signal

Volker Rühle möchte mit der Ukraine und Rußland ein Transportflugzeug bauen. Westeuropäische Nato-Partner sträuben sich.

Die Idee des Bonner Verteidigungsministers fand allerhöchstes Gefallen. Beim „Troika“-Gipfel in Moskau bekräftigten Helmut Kohl, Boris Jelzin und Jacques Chirac Ende März den Plan, den gemeinsamen Bau eines militärischen Transportflugzeugs mit der Ukraine voranzutreiben.

Schon bei der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung (ILA) in Berlin, malten sich Rühle-Mitarbeiter damals aus, könnten die einstigen Gegner im Osten und westeuropäische Partner eine förmliche „Absichtserklärung“ unterzeichnen.

Tatsächlich wurde bei der ILA in der vergangenen Woche viel über das „faszinierende Projekt“ (Rühle) geredet. Das ukrainisch-russische Flugzeug Antonow An-70, das der Verteidigungsminister gern anschaffen würde, absolvierte auch eindrucksvolle Flugvorführungen. Nur unterschrieben wurde nichts. „Obstruktion an allen Fronten“, registrierte genervt ein Bonner Rüstungsbeamter, „Frankreich eingeschlossen“.

Über ein neues Transportflugzeug reden die europäischen Nato-Partner schon mehr als zehn Jahre. Es soll in Deutschland, Frankreich und der Türkei die deutsch-französischen „Transall“-Maschinen aus den sechziger Jahren ablösen. Andere Länder wie Großbritannien oder Italien benötigen Ersatz für „Hercules“-Transporter des amerikanischen Konzerns Lockheed Martin.

Der Golfkrieg gegen den irakischen Diktator Saddam Hussein brachte 1991 Schwung in die Debatte: Die Bundeswehr wollte damals Flugabwehr-Raketen in die Türkei schaffen. Weil die nicht in die kleine „Transall“ paßten, mußten Großraumflugzeuge her. Die Deutschen waren gezwungen, fremde Maschinen zu chartern – ausgerechnet von den Russen, den einstigen Gegnern im gerade beendeten Kalten Krieg.

Rühle, seit April 1992 im Amt, fand indes nicht genug Geld, um die Entwicklung eines neuen Transporters zu bezahlen. Die Kosten wurden schon damals auf etwa acht Milliarden Mark veranschlagt, der Stückpreis einer Maschine auf rund hundert Millionen Mark geschätzt.

Immerhin einigten sich die Luftwaffen von sieben Ländern auf gemeinsame Anforderungen an einen Groß-Transporter („Future Large Aircraft“ – FLA). Daimler-Benz Aerospace (Dasa) und die Partner im Airbus-Konsortium – Aérospatiale (Frankreich), British Aerospace (Großbritannien) und Casa (Spanien) – produzierten eifrig Reißbrettstudien, bunte Broschüren und kleine Holzmodelle.

Mehr konnten sie vergangene Woche auf der ILA nicht vorzeigen: Die Firmen warten noch auf eine förmliche Bestellung samt Milliardensegnen aus staatlichen Kassen.

Konkurrenz sollte helfen, die Kosten zu drücken. Airbus werde „Apotheker-Preise“ kassieren, argwöhnte Rühle: „Ich kenne doch die Herrschaften.“

Den Kauf amerikanischer Flugzeuge will Rühle aber vermeiden. So überredete er bei einem Treffen der Nato-Verteidigungsminister in Maastricht die Kollegen aus Frankreich und Großbritannien, ein Projekt auf Basis der An-70 zu prüfen.

Die in Kiew konzipierte viermotorige Propellermaschine hat gegenüber dem Airbus-Modell den Vorzug, schon als Prototyp zu existieren. Sie erfüllt zudem fast alle Wünsche der Militärs.

Die Koproduktion könne Entwicklungskosten sparen und, so Rühle, „Zeichen für eine neue Zeit“ der Partnerschaft mit der Ukraine und Rußland setzen. „Ein tolles politisches Signal“, freute sich auch Außenminister Klaus Kinkel.

In Rußland, so das Kalkül, würde die Furcht vor einer um Polen, Ungarn und Tschechien erweiterten Nato gemindert. Außerdem könnte Moskau so einen Teil seiner Milliarden-schulden abtragen.



Staatsmänner Chirac, Jelzin, Kohl*
„Zeichen für eine neue Zeit“

Jelzin und der ukrainische Präsident Leonid Kutschma, vormals Manager eines Rüstungsbetriebs, waren angetan (siehe SPIEGEL-Gespräch Seite 142). Zu Sondierungen schickte Kutschma den stellvertretenden Industrieminister Walerij Kasakow; Jelzin setzte seinen Sonderberater für Luft- und Raumfahrt in Marsch, den Marschall Jewgenij Schaposchnikow.

Mehrmals tagten Experten der Verteidigungsministerien und der Industrie. „Aus militärischer und technischer Sicht“, resümierte die Bonner Rüstungsabteilung kurz vor ILA-Beginn, gebe es „kein Killer-Argument“ gegen den Osttransporter. Nur: Wichtige Nato-Partner und ihre Firmen

* Am 26. März in Moskau.



Geplantes FLA-Transportflugzeug (Computersimulation): Warten auf die förmliche Bestellung

machen nicht ernsthaft mit. Briten und Franzosen beschränkten sich auf Lippenbekenntnisse, klagt ein Rühr-Gehilfe, „und die Amerikaner intrigieren sowieso aus allen Rohren“.

Der Boeing-Konzern zeigte in Berlin seinen Riesen-Transporter C-17 (Stückpreis: 175 Millionen Dollar). Lockheed Martin lockte mit einer neuen Version des Uralt-Typs „Hercules“. Unter Druck aus Washington säen Militärs im Nato-Hauptquartier Zweifel an der Zuverlässigkeit der Ostpartner im Falle einer Krise – als herrsche noch immer Kalter Krieg.

Trotz der hehren Worte Chiracs spielt auch Frankreich eine fragwürdige Rolle: So lehnte es das Airbus-Konsortium, in dem der französische Staatskonzern Aérospatiale zusammen mit der deutschen Dasa den Ton angibt, kurz vor der ILA ab, als „Hauptauftragnehmer“ für das Antonow-Gemeinschaftsprojekt zu fungieren.

Parallel dazu führte Aérospatiale aber separate Gespräche in Kiew. Der Verdacht: Die Franzosen wollten allein mit Antonow ins Geschäft kommen – für eine mögliche Billigvariante der An-70 zum Export in die Dritte Welt.

Demonstrativ ließ Rühr vergangene Woche der Dasa den Auftrag erteilen, eine eigene „Machbarkeitsstudie“ für die Antonow-Koproduktion anzufertigen. Die Dasa fügte sich zwar zähneknirschend, wehrt sich aber gegen einen „Alleingang“. Für ihren FLA winkt den Airbus-Firmen mehr Profit, wenn sie den Transporter ohne östliche Partner bauen.

Fürsprecher dieser Industrie-Interessen sitzen mitten in der Bonner Regierung: Der Koordinator für die Luft- und Raumfahrtindustrie, der Verkehrs-Staatssekretär Norbert Lammert (CDU), steht jeglicher Ostkooperation ebenso zurückhaltend gegenüber wie die zuständigen Experten im Wirtschaftsministerium des FDP-Manns Günter Rexroth.

Das Argument der Bremser: Um US-Giganten wie Boeing und Lockheed Martin Paroli bieten zu können, versuchten die Westeuropäer gerade, einen eigenen Großkonzern für Luft- und Raumfahrt zu formieren. Das sei mühsam genug. Die Bürde der Zusammenarbeit mit östlichen Betrieben, die nicht marktwirtschaftlich organisiert seien, drohe die Firmen zu überfordern.

Die Konzerne spekulieren darauf, daß mit der Bundestagswahl im September die Karten neu gemischt werden: Wenn Rühr aus dem Amt sei, hoffen sie, werde der „politische Druck“ nachlassen.

Genau das befürchten Ukrainer und Russen. Um ihr Vorhaben noch zu retten, so Antonow-Manager in Berlin, sei mehr Druck der „großen Bosse“ nötig.

Der Termin für den nächsten „Troika“-Gipfel steht schon fest, ob Boß Kohl dabei sein wird oder nicht. Chirac hat für Mai 1999 nach Paris eingeladen. ◆