

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan van Aken, Christine Buchholz, Annette Groth, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/3815 –**

Rüstungsexport von Mehrzweck-Tank- und Transportflugzeugen und Luftbetankungsanlagen

Vorbemerkung der Fragesteller

Deutschland ist weltweit der drittgrößte Exporteur von Rüstungsgütern. Rund 140 Staaten dieser Welt sind Kunden der deutschen Rüstungsindustrie. Aus dem Ja zur deutschen Wiederbewaffnung Anfang der 1950er-Jahre folgte auch die Entscheidung, eine nationale Rüstungsindustrie wieder aufzubauen. Waffen aller Gattungen werden seitdem produziert und auch exportiert: für Luftstreitkräfte, Marine und Heer. Während in Deutschland eigenständige Produktionen für Systeme für Heer und Marine bestehen, gibt es diese im Bereich der Flugzeuge nicht. Kampf- und Transportflugzeuge neuer Generationen, wie der Eurofighter und der A400M bzw. das Mehrzweck-Tank- und Transportflugzeug Airbus A330 MRTT, sind europäische Entwicklungen des Herstellerkonsortiums Airbus Group (ehemals EADS), an dem Deutschland beteiligt ist.

1. Welche Länder verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über Flugzeuge des Typs Airbus A330 MRTT (bitte unter Angabe des Jahres, wann diese exportiert wurden, und der Anzahl)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung verfügen folgende Staaten über Flugzeuge des Typs A330 MRTT: Australien (fünf Flugzeuge, Auslieferung 2011 und 2012), Saudi Arabien (vier Flugzeuge, Auslieferung 2013 und 2014), Vereinigte Arabische Emirate (drei Flugzeuge, Auslieferung 2013) und das Vereinigte Königreich (zehn Flugzeuge, Auslieferungen 2012, 2013 und 2014).

2. Bei der Ausfuhr von Flugzeugen des Typs Airbus A330 MRTT in welche Länder war die Bundesregierung die für den Export genehmigende Regierung (bitte nach Anzahl der Flugzeuge, jeweiligem Genehmigungsvolumen, Ausstattungsvariante sowie Empfängerland und Jahr aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung war für kein Land die den Export genehmigende Behörde für die Ausfuhr dieses Flugzeuges.

3. Bei der Ausfuhr von Flugzeugen des Typs Airbus A330 MRTT in welche Länder waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Regierungen Frankreichs bzw. Spaniens die exportgenehmigende Regierung (bitte nach Spanien und Frankreich und jeweils nach der Anzahl der Flugzeuge, Empfängerland und Jahr aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine Kenntnisse über Ausfuhrgenehmigungen dieses Flugzeugstyps seitens Frankreichs und Spanien vor.

4. Ist in der Genehmigung zur Ausfuhr von Tankflugzeugen, wie sie auch im Rüstungsexportbericht erwähnt werden, die Ausfuhr der Luftbetankungsanlagen enthalten?

Die Bundesregierung hat keine Genehmigung zur Ausfuhr von Tankflugzeugen erteilt.

5. Welche Regeln bzw. Praxis gibt es hinsichtlich der Entscheidung, welches Land, das an der Herstellung des Airbus A330 MRTT beteiligt ist, für die Genehmigung(en) zur Herstellung und für die Genehmigung(en) zur Ausfuhr für ein Empfängerland zuständig ist?

Die Genehmigung zur Ausfuhr erteilt das Land, aus dem das fertig gestellte Flugzeug ausgeführt wird. Die Genehmigungen für genehmigungspflichtige Zulieferungen aus Deutschland erteilen die zuständigen deutschen Genehmigungsbehörden.

6. Werden die Entscheidungen für eine Genehmigung hoheitlich von einem Land getroffen oder in gemeinsamer Abstimmung zwischen Deutschland, Frankreich und Spanien?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

7. Wurden Genehmigungen zur Ausfuhr von Tankflugzeugen des Typs A330 MRTT nach Katar erteilt (bitte unter Angabe des Datums, Anzahl der Flugzeuge, Ausstattungsvariante und dem Land, das die Genehmigung erteilt hat)?

Die Bundesregierung hat keine Genehmigungen zur Ausfuhr von Flugzeugen des Typs A330 MRTT erteilt.

8. Wurden Genehmigungen zur Ausfuhr von Tankflugzeugen des Typs A330 MRTT nach Indien erteilt (bitte unter Angabe von Datum, Anzahl der Flugzeuge, Ausstattungsvariante und des Landes, das die Genehmigung erteilt hat)?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. An welchen Produktionsstätten werden welche Arbeitsschritte zur Herstellung des Airbus A330 MRTT inklusive des Einbaus der Luftbetankungsanlagen durchgeführt (bitte jeweils unter Angabe von Land und Stadt bzw. Ort)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung erfolgt der Großteil der Umrüstungen des Airbus A330 zum Airbus A330 MRTT an spanischen Produktionsstätten in Ma-

drid/Getafe. Zudem werden A330 nach Kenntnis der Bundesregierung im englischen Bournemouth/Hurn umgerüstet.

10. Wie viele Arbeitsplätze hängen nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils von der Herstellung des A330 und der Variante als A330 MRTT insgesamt und an den einzelnen Standorten ab?

Da im zivilen Programm A330 keine Berichtspflichten der beteiligten Firmen zu den Arbeitsplatzwirkungen in Deutschland existieren bzw. inzwischen ausgelaufen sind, liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor, wie viele Arbeitsplätze von den deutschen Produktionsanteilen am A330 abhängen.

Ebenfalls liegen keine Erkenntnisse zu den Arbeitsplatzwirkungen der Umrüstung zum A330 MRTT vor.

11. Welche Re-Exportanträge wurden im Zusammenhang mit Tankflugzeugen bis heute gestellt (bitte jeweils unter Angabe des Typs, Abgabelandes, Empfängerlandes, der Anzahl und des Jahres)?

Es wurden keine Anträge auf Zustimmung zum Re-Export von Tankflugzeugen gestellt.

12. In welchen Ländern wurde der Airbus A330 MRTT unter Beteiligung der deutschen Luftwaffe vorgeführt (bitte nach Anzahl der Flugzeuge und Jahr sowie Anlass und entstandenen Kosten und wer diese getragen hat aufschlüsseln)?

Die Deutsche Luftwaffe war an Vorführungen des Airbus A330 MRTT nicht beteiligt.

13. Welche Vertreter anderer Regierungen bzw. der Luftwaffe anderer Länder haben nach Kenntnis der Bundesregierung Produktionsstandorte des A330 MRTT in Deutschland in den letzten vier Jahren besucht (bitte nach Jahr und konkreten Anlass angeben)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

14. Wurden im Zusammenhang mit dem Export des A330 MRTT Trainings von Besatzungen anderer Länder durch die Bundeswehr bzw. Luftwaffe durchgeführt, und wenn ja, für welche Länder (bitte unter Angabe der Anzahl der Ausbilder, der Anzahl der Auszubildenden, des Zeitraums mit Jahr, des Ortes und der Kostenverteilung), und welche sind in Planung?

Die Deutsche Luftwaffe betreibt keine Flugzeuge des Typs A330 MRTT. Eine Schulung von A330-MRTT-Besatzungen wurde durch die Deutsche Luftwaffe daher weder durchgeführt, noch ist sie geplant.

15. Waren die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) nach Kenntnis der Bundesregierung mit ihren A330 MRTT im Jahr 2011 in die Luftschläge auf Libyen sowie bei der Aufrechterhaltung der Flugverbotszone eingebunden?
16. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Bombardierung von Zielen in Libyen durch die Luftwaffe der VAE im Jahr 2014 (s. beispielsweise

The Guardian, 26. August 2014) A330 MRTT zum Einsatz gekommen, und wenn ja, wie viele?

17. Hatte Saudi-Arabien nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Luftschlägen im Jahr 2014 in Syrien A330 MRTT im Einsatz?

Die Fragen 15 bis 17 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

18. Wie bewertet die Bundesregierung grundsätzlich die Bedeutung von Tankflugzeugen hinsichtlich der militärischen Fähigkeit einer Luftwaffe?

Tankflugzeuge sind ein zentrales Element der Operationsführung in heutigen Luftkriegsoperationen. Sie verlängern die Reichweite von anderen Luftfahrzeugen bzw. deren Stehzeit im jeweiligen Einsatzraum. Ihnen kommt daher die Rolle eines „force multipliers“ zu, d. h. die Kampfkraft von Luftstreitkräften wird durch den Einsatz von Tankflugzeugen vervielfacht.

19. Welche Rolle spielen Tankflugzeuge in der militärischen Planung bzw. im militärischen Handeln der Luftwaffe der Bundeswehr?

Auf die Antwort zu Frage 18 wird verwiesen.

20. Welche Alternativen hatte das Bundesministerium der Verteidigung zu den bestellten Tankflugzeugen von Airbus ausgemacht?

Im Vorfeld der Entscheidung über die Beschaffung von vier Tanker-Umrüstkits zur Fähigkeitserweiterung des bereits eingeführten Waffensystems Airbus A310 Multi Role Transport (MRT) wurde alternativ der Weiterbetrieb und die Umrüstung der bei der Luftwaffe vorhandenen Boeing 707-307C erwogen. Die Umrüstung hätte mittels eines bereits zugelassenen israelischen Umrüstkits erfolgen können.

21. Welche sicherheitspolitischen Argumente sprechen aus deutscher Sicht dafür, dass Nicht-Nato bzw. Nato-gleichgestellte Staaten mit Mehrzweck-Tank- und Transportflugzeugen ausgestattet werden?

Die sicherheitspolitischen Argumente sind in einer Einzelfallbetrachtung für den jeweiligen Staat zu bewerten und abzuwägen. Eine hiervon losgelöste, pauschalisierte Antwort ist nicht möglich.

22. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Annahme, dass die Verfügungsmöglichkeit über Mehrzweck-Tank- und Transportflugzeuge einzelner Staaten die (regionalen) Sicherheitsarchitekturen sowie Bedrohungswahrnehmungen weltweit verändern werden?

Mögliche Auswirkungen auf (regionale) Sicherheitsarchitekturen sowie Bedrohungswahrnehmungen sind jeweils im Einzelfall zu betrachten und zu bewerten.