

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Hoff, Birgit Homburger,
Dr. Rainer Stinner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/10936 –**

Konsequenzen aus langwieriger Verzögerung des Transportflugzeuges Airbus A400M

Vorbemerkung der Fragesteller

Militärische Lufttransportkapazitäten gehören zu den am dringendsten benötigten Fähigkeiten in Auslandseinsätzen. Häufig können nur auf dem Luftweg Versorgung und Nachschub der eigenen und verbündeten Truppen sichergestellt werden. Die Bundeswehr nutzt für ihre taktischen Lufttransportflüge immer noch die vierzig Jahre alte C-160 TRANSALL. Bei Flügen, die in klimatisch und geographisch schwierigen und durch ständige Bedrohung geprägten Regionen durchgeführt werden müssen, stößt dieses Flugzeugmuster an seine Grenzen. Insbesondere in Afghanistan ist dies der Fall, wo die deutsche Luftwaffe regelmäßig nicht nur im Norden des Landes eingesetzt wird, sondern auch zu Versorgungs- und Transportflügen in den Süden Afghanistans startet. Hier sind unter den gegebenen Umständen insbesondere die Triebwerke und die Selbstschutzsysteme von großer Bedeutung. Es besteht darüber hinaus ein Bedarf an Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unter- und oberhalb des A400M liegen.

Als Nachfolger der C-160 TRANSALL beabsichtigt die Bundesregierung 60 Maschinen des A400M zu beschaffen. Der Vertrag zur Entwicklung und Beschaffung des A400M wurde am 27. Mai 2003 zwischen den sechs auftraggebenden Nationen Deutschland, Frankreich, Belgien, Großbritannien, Türkei und Spanien, vertreten durch die europäische Organisation für Rüstungskooperation (OCCAR), und der Firma Airbus Military geschlossen. Airbus Military ist ein Tochterunternehmen der EADS (European Aeronautic Defence and Space Company). Insgesamt liegen 180 Festbestellungen vor. Der Erstflug des Luftfahrzeuges ist wiederholt verschoben worden, zuletzt auf unbestimmte Zeit. Mittlerweile ist sogar die Fertigung des A400M aus technischen Gründen unterbrochen worden. Auch die Entwicklung und Beschaffung der zweiten Stufe des neuen Selbstschutzsystems DIRCM (Directional Infrared Counter Measures) sind weder finanziell noch technologisch gesichert.

Derweil versucht der Auftragnehmer einen Teil der bisher entstandenen Gewinneinbußen in Höhe von etwa 1,4 Mrd. Euro, die durch die eingetretenen Verzögerungen entstanden sind, auf die Vertragspartner und damit deren

Steuerzahler abzuwälzen. Die EADS scheint darüber hinaus durch die Verständigung auf ein neues Lieferprogramm mit den Vertragspartnern eine Anpassung des Kaufvertrages vom 27. Mai 2003 erreichen zu wollen, der die geschuldeten Verzugsentschädigungen aushebeln soll. Der Vertrag ermöglicht der Bundesregierung bisher, den Vertrag bei einer mehr als zehnmonatigen Verspätung zu kündigen. Bei nicht entschuldbarer Verspätung kann die Bundesregierung für jeden Tag Verspätung 0,02 Prozent vom Grundpreis des A400M einbehalten. Die Verzugsentschädigung beträgt allerdings maximal 6 Prozent, was bei einem vereinbarten Festpreis von 78,21 Mio. Euro pro Maschine (ohne Steuern und Preisfortschreibung) etwa 4,7 Mio. Euro pro Maschine entspräche (siehe DER SPIEGEL vom 12. November 2007). Der Bundesminister der Verteidigung, Dr. Franz-Josef Jung, hat öffentlich wiederholt ausgeschlossen, dass die Gewinneinbußen der EADS durch den Bund teilweise kompensiert werden und der Bund auch die Verzugsentschädigung in voller Höhe geltend machen werde.

Bis zum Sommer 2007 hat die Bundesregierung wiederholt öffentlich behauptet, dass das A400M-Programm bisher planmäßig verlaufe und der Auftragnehmer alle vertraglichen Meilensteine termingerecht erfüllt habe, obwohl schon im Herbst 2006 (siehe „La Tribune“ vom 23. August 2006) in projekt-nahen Kreisen eine Verspätung von 24 Monaten für realistisch gehalten worden ist. Immer wieder ist der Fachpresse zu entnehmen, dass im A400M-Projekt schwerwiegende technische Probleme bestünden, die nicht im System zu lösen seien. Sogar ein Verzicht auf die Durchführung des Projekts seitens der EADS aufgrund der Risiken für die Gewinnentwicklung des Unternehmens wird bereits öffentlich diskutiert. Die bisher unbefriedigende Informationspolitik gegenüber den Auftraggebern soll seitens des Auftragnehmers nun durch einen Projekt-Review korrigiert werden. Diesen sollen erstmals nicht unmittelbar vom Programm abhängige Experten durchführen.

1. Welche Verzögerungen sind beim Zulauf des A400M zu erwarten?

Der Auftragnehmer führt zurzeit ein Projekt-Review durch. Aussagen des Auftragnehmers zum Umfang von Verzögerungen beim Zulauf des A400M liegen bisher nicht vor. Die europäische Rüstungsorganisation OCCAR geht derzeit von einem Lieferverzug von mindestens 18 Monaten aus.

2. Was sind die Gründe hierfür?

Es sind Verzögerungen in der Entwicklung eingetreten, die sich auf den Zulauf des A400M auswirken.

3. Welche technischen Probleme bestehen derzeit, und wie sollen diese behoben werden?

Der Auftraggeber wurde von der Firma Airbus Military Sociedad Limitada (Fa. AMSL) darüber unterrichtet, dass in den Bereichen Triebwerk, Laderaumausstattung, Navigationsanlage, Flugmanagementsystem, militärisches Missionsmanagementsystem und Selbstschutzausstattung technische Probleme aufgetreten sind bzw. sich die Entwicklung in Verzug befindet. Der Auftragnehmer steht nach eigenen Aussagen in engem Kontakt mit den entsprechenden Unterauftragnehmern bzw. führt Reviews durch, bei denen notwendige Maßnahmen identifiziert und das weitere Vorgehen festgelegt werden.

4. Bestehen technische Probleme über den Triebwerksbereich hinaus, etwa in den Bereichen Aufhängung, Flügel, Vibration und Anschlaggewicht?

Siehe Antwort zu Frage 3.

5. Verläuft die Entwicklung des „Terrain Masking Low Level Flight System“ (TMLLF) planmäßig?

Wenn nein, welche Verzögerungen gibt es hier?

Nach jetzigem Kenntnisstand wurde durch den Auftragnehmer bisher noch nicht der geforderte Funktionsumfang realisiert. Zum weiteren Vorgehen sind Gespräche mit dem Auftragnehmer geplant.

6. Wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung der Erstflug des A400M stattfinden?

Der für Januar 2008 geschuldete Erstflug wird sich gemäß Aussage der Fa. AMSL ins nächste Jahr verschieben. Ein konkreter Termin wurde von der Firma EADS bzw. AMSL nicht genannt. Die OCCAR geht von einem Erstflug nicht vor Sommer 2009 aus.

7. Wann erfolgen Zulassung und Qualifikation für den vollen Betrieb einschließlich aller Subsysteme des A400M?

Sechs Monate nach Standard Operational Clearance (SOC) ist die technische Einsatzreife des A400M inklusive der Missionsausstattung von der Fa. AMSL vertragsgemäß nachzuweisen. Eine Aussage der Fa. AMSL zum Verzug von SOC liegt nicht vor. SOC ist für April 2010 geschuldet und verschiebt sich nach Einschätzung der OCCAR um mindestens 18 Monate auf Oktober 2011.

8. Wann wird der erste A400M an die Bundeswehr ausgeliefert, und welchen Grad der Einsatzreife wird diese Maschine haben?

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass der erste A400M mit mindestens 18 Monaten Verzug und damit frühestens im April 2012 an die Bundeswehr ausgeliefert wird. Das erste deutsche Luftfahrzeug ist mit der vollen Fähigkeit des Basisflugzeugs (Standard Operational Clearance) an die Bundesrepublik Deutschland auszuliefern.

9. Ab wann wird der erste Verband mit A400M einsatzbereit sein?

Mit Zulauf des zwölften Flugzeuges an die Luftwaffe wird die Voraussetzung für die vorläufige Einsatzbereitschaft des ersten Verbandes mit A400M geschaffen sein. Inwiefern sich die Verzögerungen beim A400M auf die bisherige Planung (4/2012) auswirken, kann erst nach Vorliegen der neuen Zulaufplanung A400M bewertet werden.

10. Wann erfolgen die ersten Auslieferungen an die anderen Nationen, die den A400M beschaffen?

Der Vertrag sieht folgende Auslieferungszeiträume vor:

| | |
|-------------------|---------------------------|
| Frankreich: | Okt. 2009 bis Mai 2019 |
| Großbritannien: | Mär. 2010 bis Apr. 2015 |
| Spanien: | Nov. 2011 bis Mai 2021 |
| Türkei: | Dez. 2009 bis Feb. 2014 |
| Belgien: | Okt. 2018 bis Mai 2020 |
| Luxemburg: | Okt. 2017 |
| Export Südafrika: | 2010 bis 2012 |
| Export Malaysia: | keine Lieferdaten bekannt |

11. Hat sie Erkenntnisse, ob in den anderen acht am A400M-Projekt beteiligten Ländern Bestrebungen bestehen, den Mehraufwand zu übernehmen?

Wenn ja, in welchem Umfang?

Nein

12. Wird sie die vertraglich vereinbarte Entschädigung für einen verspäteten Zulauf des A400M gegenüber dem Auftragnehmer durchsetzen?

Die Bundesregierung ist nicht bereit, vertragliche Ansprüche aufzugeben.

13. Behält sie sich vor, von ihrem Kündigungsrecht bei einer Verzögerung von mehr als zehn Monaten Gebrauch zu machen?

Siehe Antwort zu Frage 12.

14. Wie hat sich der Stückpreis pro Maschine seit dem Vertragsschluss für die Bundesrepublik Deutschland verändert?

Der Vertrag legt den Preisstand zum Vertragsschluss fest und sieht eine Eskalation auf Basis des GDP Deflators¹ (inflationsspezifischer Faktor) vor. Die der Berechnung zugrunde liegende Formel führte bisher zu einer jährlichen Preis-anpassung von durchschnittlich 2 Prozent.

15. In welchem Umfang erfolgt eine regelmäßige Überprüfung von Preisfortschreibungen und Obsoleszenzen seitens der Bundesregierung?

Siehe Antwort zu Frage 14 hinsichtlich der Preisfortschreibung.

Während der Entwicklung und Herstellung des Luftfahrzeugs liegt die Verantwortung für die Konfiguration des Luftfahrzeugs und den Umgang mit Obsoleszenzen allein beim Auftragnehmer. Für die Nutzungsphase ist ein gemeinsames Konfigurationsmanagement der Nutzerstaaten vorgesehen, in dessen Rahmen auch ein gemeinsames Obsoleszenz-Management durch die Nationen erfolgen soll.

16. Wie möchte die Bundesregierung in Zukunft sicherstellen, dass sie durch den Auftragnehmer über Probleme beim Projektfortschritt besser informiert wird als dies in der Vergangenheit der Fall gewesen ist?

Die OCCAR bzw. die Nationen haben vom Auftragnehmer eine Verbesserung der Transparenz eingefordert. Dem Auftragnehmer wurde verdeutlicht, dass eine umfassende Unterrichtung zur Projektsituation unverzichtbare Grundlage für die weitere Projektfortführung ist.

17. Soll der angekündigte Projekt-Review durch externe Experten oder lediglich durch Experten des Auftragnehmers, die nicht unmittelbar mit dem Projekt betraut sind, durchgeführt werden?

Inwiefern wird die Bundesregierung an diesem Projekt-Review mitwirken?

Über die konkrete personelle Bestückung der Projekt-Review-Aktivitäten hat das Bundesministerium der Verteidigung keine Kenntnis. Die Fa. AMSL hat

¹ GDP Gross Domestic Product = Bruttoinlandsprodukt (ermittelt durch das Amt für Statistik der Europäischen Union)

der OCCAR angeboten, als Beobachter an internen Reviews mit Unterauftragnehmern (z. B. dem Triebwerkskonsortium EPI) teilzunehmen. Die OCCAR hat dieses Angebot aufgegriffen.

18. Welche rechtlichen Möglichkeiten hat die Bundesregierung gegenüber dem Auftragnehmer bei Falschinformationen?

Gemäß Vertrag hat der Auftragnehmer ein Berichtswesen einzurichten und den Käufernationen, vertreten durch die OCCAR als Vertragspartner, den Sachstand des Programms zu erörtern. Bei einer Falschinformation des Auftragnehmers würde eine Verletzung einer Sorgfaltspflicht vorliegen, die grundsätzlich eine vertragliche Nebenpflicht darstellt.

19. Hat der Auftragnehmer nach Auffassung der Bundesregierung bisher aktien- und kapitalmarktrechtliche Mitteilungspflichten versäumt?
Wenn ja, welche Konsequenzen hat dies?

Die Fa. AMSL stellt eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach spanischem Recht dar. Ihr obliegen keine aktienrechtlichen Verpflichtungen.

20. Wie nimmt die Bundesregierung Einfluss auf die offensichtlichen Differenzen zwischen dem Hauptauftragnehmer und der Triebwerksindustrie?
In welchem Umfang tragen nach Auffassung der Bundesregierung diese Differenzen zur Verzögerung des Projekts bei?

Die Fa. AMSL ist verantwortlicher Auftragnehmer des A400M Vertrages und es liegt in der Managementverantwortung der Fa. AMSL, Probleme mit Unterauftragnehmern eigenverantwortlich im Sinne des Projekts zu lösen.

21. Wie hoch wird der tatsächlich entstehende finanzielle Mehraufwand für die Bundesrepublik Deutschland sein, der u. a. durch eine verlängerte Weiternutzung der Transall sowie das Betreiben von Doppelstrukturen bei einer Verzögerung des A400M von 12, 24, 36 und 48 Monaten entsteht?

Die beauftragten Untersuchungen zur Verlängerung der Nutzungsdauer der C-160 TRANSALL sind noch nicht abgeschlossen. Grundsätzlich jedoch werden Doppelstrukturen soweit möglich vermieden.

22. Welche Vorsorge trifft die Bundesregierung für den Fall der Aufgabe des A400M-Projekts seitens des Auftragnehmers?

Das Bundesministerium der Verteidigung geht derzeit nicht von einer Aufgabe des A400M-Projekts seitens des Auftragnehmers aus.

23. Welche Angebote für eine Interimslösung hat der Auftragnehmer der Bundesregierung für die Dauer der Verzögerung des Zulaufs angeboten?

Keine

24. Ist das spanische Luftfahrzeug CASA C-295 aus Sicht der Bundesregierung für die Anforderungen des Einsatzes in Afghanistan geeignet?

Das Luftfahrzeug EADS/CASA 295 wurde von der Luftwaffe nicht untersucht. Belastbare Aussagen über die Eignung für den Einsatz in Afghanistan können daher nicht getroffen werden.

25. Zieht sie einen neuen Lieferplan in Erwägung, wenn damit eine Absenkung auf den tatsächlichen operativen Bedarf verbunden ist?

Nein

26. In welchem Umfang werden andere europäische Nationen über operative Fähigkeiten verfügen, die sich der deutschen Luftwaffe nach Umstellung auf A400M verschließen?

Die Systemauslegung des A400M spiegelt die Fähigkeitsforderungen der europäischen Nationen wider, die zur Auftragserfüllung in einem weit gefächerten Einsatzspektrum erwartet werden. Zum Zeitpunkt der Einführung des A400M wird auf dem Weltmarkt, bezogen auf die Fähigkeitsforderungen, kein vergleichbares Transportflugzeug angeboten. Somit wird die Bundesrepublik Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Nationen über zumindest gleiche Lufttransportfähigkeiten verfügen.

27. Gibt es Pläne, zukünftig Lufttransportfahrzeuge zu beschaffen, die unter oder über den Leistungsparametern des A400M liegen, und wenn ja, wie sehen diese aus?

Hierzu gibt es keine konkreten Pläne. Entsprechende Überlegungen befinden sich in der frühen Analysephase. Siehe hierzu auch Antwort zu Frage 30.

28. Welche Lufttransportkapazitäten planen andere europäische Nationen ab 2010 vorzuhalten?

Welche operativen Gründe führen zu dem unterschiedlichen Flottenmix?

Die für NATO und EU-Einsätze gemeldete militärische strategische Transportkapazität der europäischen Nationen setzt sich derzeit zusammen aus:

4 C-17 (GBR), 9 A-310 (BEL, DEU, FRA), 2 A-340 (FRA), 7 B-707 (ITA, ESP), 1 DC-10 (NLD), 73 C-130 (BEL, DNK, FRA, GRC, NLD, NOR, ROU, POR), 84 C-160 (DEU; äquivalent zu 40 C-130) sowie 6 AN 124 (SALIS, äquivalent¹ zu 10 C-17).

Neben den geplanten 180 A400M für sieben europäische Nationen befinden sich derzeit in Planung:

5 C-17 (GBR) als Ersatz für die oben nicht aufgeführten C-130, 4 B-767 (ITA) als Ersatz für 4 B-707, 5 C-130 (POL) und weitere 3 C-17 im Rahmen der Strategic Airlift Capability Initiative durch 13 Nationen und USA (Letter of Intent).

Andere Transportflugzeuge, die sich im Inventar europäischer Nationen befinden oder geplant sind, sind aufgrund ihrer Reichweitenbegrenzungen für strate-

¹ Äquivalenz-Angaben beziehen sich ausschließlich auf die Transportleistung.

gische Verlegungen nicht geeignet. Die Unterschiedlichkeit im Flottenmix der jeweiligen Nationen ergibt sich aus den unterschiedlichen nationalen Zielsetzungen und Anforderungsprofilen.

29. Plant die Bundesregierung, weitere Verträge zur Erbringung von Lufttransportleistungen zu schließen?

Wenn ja, mit wem, und zu welchen Konditionen (insbes. Dauer, Umfang, Leistungsgarantie)?

Der Vertrag zu SALIS läuft am 31. Dezember 2008 aus. Mit der Haushaltsausschussdrucksache 16(8)5462 vom 13. November 2008 liegt dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages die Bitte um Einwilligung in die beabsichtigte Verlängerung des SALIS-Vertrages um zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2010 vor. Mit ergänzenden Rahmenverträgen für den Lufttransport, z. B. zur Folgeversorgung der Einsatzgebiete, wird bei unabweisbarem Bedarf unter vorheriger Auslastung eigener Kapazitäten und SALIS der gesamte Lufttransportbedarf der Bundeswehr vollumfänglich abgedeckt. Unter der Annahme, dass sich der Lufttransportbedarf der Bundeswehr in naher Zukunft nicht grundlegend ändert, sollen weitere Verträge nicht geschlossen werden.

30. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Etablierung eines Flottenmix durch Beschaffung einer geringeren Stückzahl A400M, die Überführung von SALIS (Strategic Airlift Interim Solution) in eine Dauerlösung und die Beschaffung von Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unterhalb des A400M liegen in Anbetracht der neuen Einsatzrealität der Bundeswehr sicherheitspolitisch sinnvoll erscheint?

Wenn nein, warum?

Nein

Begründung: Der Beschaffungsumfang von 60 Luftfahrzeugen A400M ist erforderlich, um die zugewiesenen Lufttransportaufgaben im notwendigen Umfang erfüllen zu können (strategischer, operativ/taktischer Lufttransport, Transport von Verwundeten, Verletzten und Kranken, Luftbetankung, Unterstützung von Spezialkräften und weitere). Eine Stückzahlreduzierung A400M hätte eine entsprechende Fähigkeitslücke zur Konsequenz. Bedingt durch die unterschiedlichen Leistungsparameter wäre weder eine Kompensation mit SALIS-Luftfahrzeugen noch mit Luftfahrzeugtypen möglich, die kleiner als A400M sind.

Im Rahmen der Transformation der Bundeswehr wird fortlaufend das Fähigkeitsprofil der Bundeswehr analysiert und angepasst. Dabei werden auch Alternativen zum SALIS-Vertrag, dessen Verlängerung und die Möglichkeit einer Fähigkeitslücke im Segment unterhalb der A400M-Klasse auch nach Einführung aller 60 geplanten A400M betrachtet. Bislang ergibt sich aus den Analysen kein konkreter Handlungsbedarf.

31. Welche Einsatzoptionen bestehen für die A400M-Flotte vor der Ausrüstung mit dem Schutzsystem DIRCM?

Für den Einsatz von A400M wird – wie bereits im Vorfeld der laufenden Einsätze der C-160 TRANSALL – grundsätzlich eine Einzelfallbetrachtung, insbesondere unter Berücksichtigung des Auftrages und der potentiellen Bedrohung, vorgenommen werden. Die Selbstschutzausstattung DASS Step 1 des A400M gewährleistet mit seinen zur Anwendung kommenden Hochtechnologiekompo-

nenten einen wirkungsvollen und robusten Schutz des Flugzeuges gegen ein breites Bedrohungsspektrum. Diese Schutzausstattung deckt ein Einsatzspektrum ab, das vergleichbar dem der C-160 mit „Erweitertem Selbstschutz“ ist.

32. Wann soll die Projektierungsphase DIRCM beginnen?

Derzeit wird der Beginn der Projektierungsphase in Kooperation mit Frankreich für 2009 angestrebt.

33. Soll die Projektierung in Phasen durchgeführt werden, und wenn ja, in welchen und mit welcher Zielsetzung?

Es ist derzeit beabsichtigt, die Projektierung in Form von Risikoreduzierungs- und anschließenden Entwicklungsmaßnahmen durchzuführen. Ziel der Risikoreduzierungsmaßnahmen ist die Erarbeitung der technischen, zeitlichen und finanziellen Voraussetzungen, um mit einem gesamtverantwortlichen Auftragnehmer anschließend einen Vertrag über alle Entwicklungsleistungen des DIRCM-Systems und seiner Integration in den A400M schließen zu können, der eine Leistungsgarantie beinhaltet.

34. Ist vor der Projektierungsphase eine Risikominimierungsphase geplant, und wenn ja, von welcher Dauer, und mit welchem Mittelansatz aus welchem Kapitel/Titel?

Die zweijährigen Risikoreduzierungsmaßnahmen als Bestandteil der Projektierungsphase sollen aus Kapitel 14 20 Titel 551 11 finanziert werden. Nach derzeitigen Schätzungen beträgt der Finanzbedarf für den deutschen Anteil ca. 22,5 Mio. Euro.

35. Wann soll die Integration DIRCM in den A400M erfolgen, und mit welchem Ansatz von Haushaltsmitteln?

Gegenstand des Risikominderungsvertrages und des daran anschließenden Entwicklungsvertrages in der Projektierungsphase soll sowohl die Entwicklung des DIRCM-Systems als auch die Integration in den A400M sein. Die Fragen zum zeitlichen Ablauf und zu den Kosten der Integration können erst mit Vorliegen der Ergebnisse aus der Risikominderungsphase beantwortet werden. Derzeit ist beabsichtigt, die Entwicklung der Komponenten des DIRCM-Systems und der korrespondierenden Integrationsmaßnahmen ab 2011 bis 2014 durchzuführen. Belastbare Informationen zum Finanzbedarf für die Integration in den A400M liegen gegenwärtig noch nicht vor.

36. Wann werden der deutschen Luftwaffe die ersten A400M mit DIRCM (Jamming-only) zur Verfügung stehen?

Nach derzeitiger Planung könnten die ersten Flugzeuge mit DIRCM in 2016 an die Luftwaffe ausgeliefert werden.

37. Wann wird DIRCM mit Zerstörlaser zur Verfügung stehen, und welche zusätzlichen Haushaltsmittel sind dafür erforderlich?

Parallel zur Entwicklung des DIRCM-Systems mit Störfähigkeit wird die für Ende der nächsten Dekade als erforderlich erachtete Zerstörfähigkeit im Rah-

men der wehrtechnischen Forschung und Technologie vorbereitet. Eine Schätzung zum erforderlichen Mittelansatz liegt derzeit nicht vor.

38. Ist eine Zwischenlösung vorgesehen vom Beginn der Auslieferung der A400M an die Luftwaffe bis zur Verfügbarkeit von DIRCM?

Derzeit ist keine Zwischenlösung vorgesehen.

39. Bis wann wird DASS-Step 2 insgesamt in den A400M eingerüstet sein?

Im Datenwerk zum Bundeswehrplan 2009 ist ein planerischer Vorhalt für die 2. Stufe der Selbstschutzausstattung vorgesehen. Eine Aussage zur zeitlichen Realisierbarkeit der vollständigen Einrüstung von DASS Step 2 kann derzeit belastbar noch nicht getroffen werden.

