

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sevim Dağdelen, Christine Buchholz, Heike Hänsel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/2921 –**

Probleme mit Militäraufträgen: Airbus A400M

Vorbemerkung der Fragesteller

Neben der Rheinmetall AG, der Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG, Diehl Defence, der thyssenkrupp AG und anderen ist es auch die Airbus Group SE, die mit ihren Militärsparten Airbus Defence and Space sowie Airbus Helicopter Staaten in Krisenregionen wie Saudi-Arabien, die Türkei oder die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) ausrüstet (Bundestagsdrucksachen 18/13277 und 19/913). Deutschland ist in vielfältiger Weise mit dem Flugzeug- und Rüstungskonzern Airbus verflochten. Der Bund hält über die Gesellschaft zur Beteiligungsverwaltung GZBV mbH & Co. KG, an der neben der Kreditanstalt für Wiederaufbau auch die Länder Bayern und Bremen partizipieren, 11 Prozent an Airbus. Frankreich hat einen ebenso großen Anteil (Handelsblatt vom 10. Oktober 2017). Die Airbus-Werke in Bremen und Hamburg sind für Basisentwicklungen in der Aerodynamik des Militärfliegers verantwortlich. Bremen montiert rund 70 Prozent des Rumpfes. Der Standort Stade liefert für alle A400M das Seitenleitwerk und die Flügelschalen. Premium Aerotec in Nordenham und Varel baut die Kohlefaserverbundwerkstoffe für die Rumpf- und Flügelstruktur (www.ndr.de/nachrichten/dossiers/airbus/unternehmensportraet6_page-2.html).

Unter keinem besonders guten Stern stehen die Militärprojekte von Airbus. Beispiele sind das Transportflugzeug A400M (Militärtransportflugzeug), der Eurofighter und der NH90-Transporthubschrauber. Die Systeme wurden verspätet geliefert, haben Mängel und sind zudem erheblich teurer geworden als vereinbart (www.ndr.de/info/sendungen/streitkraefte_und_strategien/Durchbruchfuer-EU-Verteidigungspolitik,streitkraefte466.html). Das erste Exemplar des A400M wurde erst im August 2013 an das französische Militär ausgeliefert – fünf Jahre später als vorgesehen. Im Dezember 2014 erhielt auch die Bundeswehr ihren ersten A400M, mit vier Jahren Verspätung. Im Mai 2015 stürzte eine Militärmaschine bei einem Testflug in Spanien ab, vier Airbus-Mitarbeiter kamen ums Leben. Der Konzern räumte technische Probleme mit der Software ein (www.ndr.de/nachrichten/dossiers/airbus/unternehmensportraet6_page-2.html).

Aufgrund der hohen Anzahl technischer Probleme und Unsicherheiten in der Auslieferungsplanung ist die Einsatzbereitschaft aktuell und der Fähigkeitsaufwuchs des A400M in wesentlichen taktischen Fähigkeiten auf der Zeitlinie nicht

zuverlässig ausplanbar. So wird eine zusätzliche Verzögerung von 31 Monaten auf nunmehr 139 Monate gegenüber der ersten parlamentarischen Befassung prognostiziert. Anfang Februar 2018 wurde zwischen den Programmationen sowie der Gemeinsamen Organisation für Rüstungskoooperation (OCCAR) – die das A400M-Programm für die sieben Erstkundennationen (Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Luxemburg, Spanien und die Türkei) managt – und dem Bund eine Absichtserklärung mit Eckpunkten für eine Neuausrichtung des Programms unterzeichnet. Auslieferungen der A400M und deren Fähigkeitsaufwuchs sollen harmonisiert und in einem angepassten Lieferplan zusammengeführt werden. Der letzte für Deutschland vorgesehene A400M soll nunmehr im Jahr 2026 an die Bundeswehr übergeben werden. Die Abweichung der aktuellen zur ursprünglichen Veranschlagung für die 53 statt zu Programmbeginn geplanten 60 A400M beträgt ca. 1,5 Mrd. Euro (www.bmvg.de/resource/blob/23010/7362820057116c6763aaec84147ce3ea/20180319-7--bericht-des-bmvg-zu-ruestungsangelegenheiten-data.pdf).

Schwer wiegen vor allem Korruptionsermittlungen wegen schwarzer Konzernkassen und obskurer Vermittler bei Geschäften, die den Verkauf von Flugzeugen an Indonesien und weitere Staaten betrafen (www.bundeswehr-journal.de/2017/befindet-sich-airbus-in-einer-todernsten-lage/), zuletzt auch an Taiwan und Österreich (www.welt.de/newsticker/news1/article172452283/Korruption-Airbus-soll-104-Millionen-Euro-Strafe-wegen-Raketen-Deal-mit-Taiwan-zahlen.html).

1. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, dass Mitte Mai 2018 das WTO-Schiedsgericht (WTO = Welthandelsorganisation) in letzter Instanz bestätigt hat, dass die EU trotz eines WTO-Urteils 2011 illegale Subventionen für Airbus aufrecht erhalten hat (dpa vom 29. Mai 2018)?

Den Bericht der WTO-Berufungsinstanz in dem Verfahren DS 316 hat die Bundesregierung zur Kenntnis genommen. Die WTO-Berufungsinstanz hat darin entschieden, dass die in Folge der Entscheidung von 2011 von den Airbusländern (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Spanien) ergriffenen Maßnahmen die Entscheidung des WTO-Berufungsgremiums von 2011 nicht vollständig umgesetzt haben. Zwischenzeitlich haben die Airbus-Länder, so auch DEU, aber weitere Umsetzungsmaßnahmen ergriffen, die die EU-Kommission bei der WTO notifiziert hat.

2. Auf welche Änderungen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Flugzeugbauer Airbus und die EU-Staaten Deutschland, Frankreich, Spanien und Großbritannien bezüglich der Darlehen geeinigt, die die Länder zur Finanzierung von Entwicklungskosten für die Großraumflugzeuge A380 und A350 XWB gewährt hatten (dpa vom 22. Mai 2018)?
4. Inwieweit trifft es zu, dass die deutsche Airbus-Tochter dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie Ende 2016 noch 759 Mio. Euro aus einem staatlichen Entwicklungsdarlehen für das Modell A380 schuldete (www.welt.de/wirtschaft/article173413684/Luftfahrt-Airbus-schuldet-Deutschland-759-Millionen-Euro.html)?
5. In welcher Höhe sind aktuell von der deutschen Airbus-Tochter beim Bundeswirtschaftsministerium Rückzahlungen aus dem staatlichen Entwicklungsdarlehen für das Modell A380 offen?

Die Fragen 2, 4 und 5 werden zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung und Airbus haben sich auf marktmäßige Restrukturierungen der A380- und A350-Darlehensverträge geeinigt. Die Vereinbarungen wie auch Informationen zu aktuell ausstehenden Darlehenshöhen berühren Betriebs- und

Geschäftsgeheimnisse des Unternehmens und sind daher vertraulich. Der Haushaltsausschuss des Bundestages wird jedoch regelmäßig detailliert über die Darlehensgeschäfte A350 und A380 informiert, so auch über die erfolgten Tilgungsleistungen des Unternehmens. Hierauf wird verwiesen.

Zuletzt wurde der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages mit Bericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zur Restrukturierung des A380-Darlehens unterrichtet, den der Haushaltsausschuss in seiner Sitzung vom 7. Juni 2018 zur Kenntnis genommen hat. Der Bericht ist als Verschlussache – „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ – klassifiziert.

3. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis über die Höhe der illegalen Subventionen, die an Airbus geflossen sein sollen?

Das WTO-Berufungsgremium hat die aus seiner Sicht anfechtbaren Subventionen nicht quantifiziert. Weitere Berechnungen zur Höhe der Subventionen liegen der Bundesregierung ebenfalls nicht vor. Voraussichtlich wird die Frage der Höhe der anfechtbaren Subventionen Gegenstand des weiteren Verfahrens vor der WTO sein.

6. Inwieweit trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass Airbus Staatskredite – etwa ein 1,1-Milliarden-Euro-Entwicklungsdarlehen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) für das neue Großraumflugzeug A350 – erhalten hat?

Ja, das trifft zu. Der Deutsche Bundestag wird regelmäßig über die Entwicklung des Darlehens informiert.

7. Sieht der A400M-Vertrag zwischen Airbus und den Vertragsstaaten rechtlich durchsetzbare Verzugs-, Schadensersatz- und Rücktrittsregelungen (auch für einzelne Luftfahrzeuge) vor?

Wenn ja, welche?

Der Vertrag über die Konstruktion, Entwicklung, Fertigung und Auslieferung des A400M und der dazugehörigen Produkte und Dienstleistungen (nachfolgend Vertrag) enthält für die verspätete Lieferung von Flugzeugen folgende Rechte des Auftraggebers:

Der Vertrag sieht bei nicht entschuldigbarem Verzug seitens des Auftragnehmers Verzugsentschädigungen in Form eines pauschalierten Schadensersatzes vor. Eine solche Verzugsentschädigung ist im Wesentlichen für die verspätete Auslieferung von Luftfahrzeugen, die Nachrüstung von Luftfahrzeugen, für die Auslieferung von Produkten und die Erbringung von Dienstleistungen im Vertrag vorgesehen.

Im Vertrag sind Zahlungseinbehalte für den Fall von erforderlichen Nachrüstungen geregelt.

Ferner sind Zahlungseinbehalte bei Nichterreichen von kritischen Meilensteinen enthalten. Die Zahlungen können bis zum Erreichen des betreffenden Meilensteins ausgesetzt werden.

Der Vertrag enthält Kündigungsrechte des Auftraggebers bei Nichterfüllung des Vertrages, sofern kein Fall von höherer Gewalt oder Erfüllungsverzug des Auftraggebers vorliegt.

8. Inwieweit trifft es zu, dass das bewilligte Darlehen der KfW an Airbus den Einzelplan 14 durch Zins und Zinseszins mit zirka 1,4 Mrd. Euro bei unveränderter Laufzeit belasten würde (www.tagesschau.de/inland/a400-m-101.html)?

Der Haushaltsausschuss hat die Ausreichung des bedingt rückzahlbaren Darlehens Anfang 2011 zustimmend zur Kenntnis genommen. Über den Gesamtrückzahlungsbetrag wurden die Berichterstatter des Haushaltsausschusses und die Obleute des Verteidigungsausschusses im Mai 2011 informiert.

9. Trifft es zu, dass der Bund anders als herkömmliche Anteilseigner auch bezogen auf Airbus keine Kursabsicherungsgeschäfte betreibt und der Bund bei Kursverlusten zu 100 Prozent haftet (Handelsblatt vom 10. Oktober 2017)?

Es trifft zu, dass der Bund bei Airbus keine Kursabsicherungsgeschäfte betreibt.

10. Welche Ausgaben wurden seit 2010 von der Bundesregierung getätigt, die als Empfänger Unternehmungen von Airbus SE, vormals EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), hatten (bitte nach Ressort mit Datum, Art und Volumen der Zahlung, sowie kurzer Beschreibung des geförderten Projekts auflisten)?

Für die Jahre 2014 und 2015 wird auf die unter Federführung des BMF erstellten jährlichen Berichte über die Zuwendungen, Aufträge, Darlehen, Bürgschaften u. ä., die die Airbus-Gruppe aus dem Bundeshaushalt erhalten hat, verwiesen (Ausschussdrucksache 18(8)2205 [Bericht für 2014] und Ausschussdrucksache 18(8)3282 [Bericht für 2015] aufgrund des Beschlusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages [„HHA“] vom 4. März 2015, Ausschussdrucksache 18(8)1904). Bei den Berichten handelt es sich aufgrund der erhobenen konzernrelevanten Daten um eingestufte Dokumente. Mit Beschluss des HHA vom 10. November 2016 (Ausschussdrucksache 18(8)3909) wurde die Federführung für die Erstellung des Berichts dem BMVg übertragen. Des Weiteren wurde der Berichtszeitraum auf jeweils zwei Jahre erweitert.

Der, wiederum eingestufte, Bericht für die Jahre 2016 und 2017, der bis zum 31. August 2018 dem HHA über das BMF vorzulegen ist, befindet sich derzeit in der Erstellung.

Durch den Geschäftsbereich des BMVg wurden vor der o. g. Beschlussfassung des HHA am 4. März 2015 keine Daten gezielt erhoben, die eine Beantwortung der vorliegenden Fragestellung für die Haushaltsjahre 2010 bis 2013 erlauben.

11. Wie viele A400M umfasst der aktuelle Gesamtbestand dieses Waffensystems?

Mit Stand 4. Juli 2018 wurden insgesamt 65 Luftfahrzeuge A400M an die Nationen ausgeliefert. Die Bundeswehr verfügt aktuell über einen Gesamtbestand von 19 A400M.

12. Wie viele A400M aus dem aktuellen Gesamtbestand stellen den Verfügungsbestand, der für Ausbildung, Übung und Einsatz zur Verfügung steht?

Der Verfügungsbestand ergibt sich aus der Anzahl der ausgelieferten A400M abzüglich der zu längeren Industrieinstandsetzungen abgegebenen Luftfahrzeuge und unterliegt deshalb Schwankungen. Im Juni 2018 betrug der durchschnittliche Verfügungsbestand 15 Luftfahrzeuge.

13. Wie viele A400M aus dem aktuellen Verfügungsbestand sind tatsächlich einsatzbereit?

Die Einsatzbereitschaft, bezogen auf den Verfügungsbestand, unterliegt täglichen Schwankungen. Im Juni 2018 waren durchschnittlich acht Luftfahrzeuge einsatzbereit.

14. Wie viele A400M sind aktuell an welchen Standorten fest stationiert, und welche Verlegungen sind geplant?

Alle A400M der Bundeswehr sind in WUNSTORF fest stationiert.

15. Wie viele der bereits im Gesamtbestand befindlichen A400M sind bereits mit einem Selbstschutzsystem DIRCM (Directed Infrared Counter Measures) ausgestattet, und wie viele der von Deutschland bestellten A400M sollen mit einem DIRCM ausgestattet werden (www.bmvg.de/resource/blob/23010/7362820057116c6763aaec84147ce3ea/20180319-7--bericht-des-bmvg-zu-ruestungsangelegenheiten-data.pdf)?

Bisher ist kein A400M mit dem Selbstschutzsystem DIRCM ausgerüstet. Die Bundeswehr plant derzeit, 24 der 53 deutschen A400M mit dem Selbstschutzsystem DIRCM auszustatten.

16. Inwieweit trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass Diehl Defence (Rheinmetall) 2014 einen Exklusivvertrag mit Elbit Systems zur Ausrüstung des Airbus A400M-Transporters der Bundeswehr mit einem Selbstschutzsystem geschlossen hat (www.griephan.de/news/politik-wirtschaft/single-view/news/diehl_kooperiert_mit_elbit_systems_fuer_a_400m_schutzsystem.html)?

Es trifft zu, dass eine Vereinbarung zwischen den Unternehmen Diehl Defence und Elbit Systems zur Lieferung der DIRCM-Geräteanteile für die Integration in A400M geschlossen wurde.

17. Inwieweit trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass Diehl Defence (Rheinmetall) drei J-MUSICTM-(Multi-Spectral Infrared Countermeasure)-Systeme des israelischen Herstellers zu einem DIRCM (Directed Infrared Counter Measure)-System kombiniert, das den kompletten 360°-Rundumschutz des Flugzeugs sicherstellt und den A400M vor Angriffen mit infrarot-gelenkten Flugkörpern schützen soll (www.griephan.de/news/politik-wirtschaft/single-view/news/diehl_kooperiert_mit_elbit_systems_fuer_a_400m_schutzsystem.html)?

Es trifft zu, dass drei einzelne DIRCM-Geräte des Herstellers Elbit Systems durch die Firma Diehl Defence zu einem Systemverbund vereint werden, um einen Rundumschutz für den A400M zu gewährleisten.

18. Inwieweit trifft es zu, dass in Cockpit und Kabine von Luftfahrzeugen des Typs A400M bei Flügen Öldämpfe austreten, wobei die Ursache der Störung, die bereits bei mehreren Flügen aufgetreten ist, bislang nicht gefunden werden konnte (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?

Es trifft zu, dass im Cockpit des A400M bei vereinzelt Flügen durch die Besatzung der Geruch von Öl wahrgenommen wurde. Eine abschließende Ursachenanalyse und Problemlösung durch den Hersteller dauert noch an.

19. Inwieweit trifft es zu, dass unter den in Cockpit und Kabine von Luftfahrzeugen des Typs A400M bei Flügen austretenden Öldämpfen Besatzung und Passagiere als unmittelbare Auswirkungen unter Unwohlsein und Augenreizungen leiden (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?

Generell ist zutreffend, dass Öldämpfe beim Menschen unmittelbar zu Unwohlsein sowie zu Augen- und Schleimhautreizungen führen können, was auch vereinzelt und kurzfristig bei Besatzungen auftrat.

20. Inwieweit trifft es zu, dass Messungen hinsichtlich der Schadwirkung der Öldämpfe wegen der derzeit stark eingeschränkten Verfügbarkeit einsatzklarer A400M aufgeschoben wurde (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?

Es haben bereits Messflüge stattgefunden; die Messungen sind allerdings noch nicht abgeschlossen und werden fortgesetzt. Die Durchführung der Messflüge erfordert die Verfügbarkeit von Messtechnikpersonal und Messgeräten, Besatzungen und flugmedizinischem Personal. Der hohe Koordinierungsaufwand bedingte, dass in der Vergangenheit Messflüge vereinzelt neu ausgeplant werden mussten. Die ausstehenden Messflüge werden frühestmöglich durchgeführt.

21. Inwieweit trifft es zu, dass Airbus versichert, dass mehrere voneinander unabhängige Studien in europäischen Laboren ergeben haben, dass keinerlei Einflüsse auf Gesundheit und Flugsicherheit bestehen (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?

Airbus hat erklärt, dass die Ergebnisse der Laboruntersuchungen von Luftproben durch mehrere unabhängige Labore in Frankreich und Spanien keine toxischen Konzentrationen ergaben, so dass keine unmittelbare Gefährdung für die Besatzungen und Passagiere besteht.

22. Inwieweit trifft es zu, dass wegen der fehlenden Vernetzung der IT-Systeme zur Einsatzplanung, vor jedem Flug umfangreiche Datenmengen etwa zum Spritverbrauch von Hand zwischen den einzelnen Anwendungen ausgetauscht werden müssen, sodass für einen Hin- und Rückflug über 50-Mann-Stunden Vorbereitungszeit in Anspruch genommen werden müssten, was aus operationeller Sicht nicht akzeptabel ist und deutlich verkürzt werden muss (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?

Die Aussagen zur erforderlichen Vorbereitungszeit von A400M-Flügen im genannten Beitrag sind aktuell nicht zutreffend. Die Vorbereitungszeit beträgt derzeit je nach Einsatzprofil bis zu drei Stunden.

23. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass kurzfristige Einsätze zur Evakuierung Verwundeter oder in der Katastrophenhilfe mit dem enormen Vorlauf nicht durchführbar und zudem Einsätze wegen dieses übermäßigen Zeitbedarfs nicht kurzfristig änderbar sind (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?

Kurzfristige Einsätze, auch mit Änderungen, zur Evakuierung Verwundeter oder im Rahmen von Katastrophenhilfe sind möglich.

24. Trifft es zu, dass unabhängig von der Größe der deutschen A400M-Flotte mit dem bisher vorgesehenen Personal zwei Missionen pro Woche mit dem Flugzeug geplant und vorbereitet werden können (www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-oeldaempfe-im-cockpit-vom-a400m-a-1200543.html)?

Unter Berücksichtigung des technischen Klarstandes und Verfügungsbestandes werden aktuell mindestens drei Einsätze, wobei ein Einsatz aus mehreren Flugabschnitten besteht, pro Tag mit deutschen A400M robust ausgeplant.

Je nach Verfügbarkeit finden darüber hinaus Flüge statt.

25. In welcher Höhe wurde bis dato nach Kenntnis der Bundesregierung von Airbus Schadensersatz wegen der verspäteten Auslieferung der 17 Luftfahrzeuge vom Typ A400M an die Bundeswehr gefordert?

Hinsichtlich der Frage hat Airbus Military S.L. (AMSL) darum gebeten, dass Aussagen zu Schadensersatzregelungen nicht veröffentlicht werden. Die entsprechende Antwort ist deshalb als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ Commercial in Confidence“ eingestuft und als Anlage beigefügt.*

26. Inwiefern hat der Hersteller die Schadensersatzforderungen im Zusammenhang mit den inzwischen ausgelieferten A400M im Einzelnen mit dem Kaufpreis verrechnet bzw. an den Bund ausgezahlt?

Die luftfahrzeug-spezifischen Verzugsentschädigungen wurden jeweils mit Auslieferung der einzelnen Luftfahrzeuge von der Abschlusszahlung abgezogen.

27. An welchen Standorten wurde der A400M zum „Tag der Bundeswehr“ am 9. Juni 2018 im Static und/oder Flying Display vorgeführt?

Ein Flying Display A400M fand am Standort Wunstorf statt. Static Displays fanden am Heimatplatz in Wunstorf mit acht Luftfahrzeugen sowie in Holzdorf mit einem Luftfahrzeug statt. Vorbeiflüge an Flensburg, Warnemünde, Holzdorf, Dresden, Erfurt, Feldkirchen, Ingolstadt, Murnau, Mannheim, Baumholder, Meppen, Oldenburg und Appen wurden durch ein einzelnes Luftfahrzeug A400M aus Wunstorf wahrgenommen.

* Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

28. Wie hoch waren die Gesamtkosten und Arbeitsstunden von Bundeswehrangehörigen für die Vorführung der Luftfahrzeuge vom Typ Airbus A400M, die im Rahmen des „Tages der Bundeswehr“ am 9. Juni 2018 an den entsprechenden Standorten zum Einsatz kamen (<https://tag-der-bundeswehr.de/exponate/a400m/>)?

Die Bundesregierung verweist auf die Antwort auf die Schriftliche Frage 74 der Abgeordneten Ulla Jelpke auf Bundestagsdrucksache 19/3484.

29. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnisse, dass Indonesien 2017 eine Absichtserklärung für bis zu fünf A400M unterzeichnet hatte, die als reguläre Militärtransporter veraltete C-130 ablösen sollten (www.flugrevue.de/zivilluftfahrt/flugzeuge/indonesien-will-zwei-a400m-fuer-zivile-hilfsfluege-beschaffen/749894/)?

Die im März 2017 zwischen AIRBUS und PELITA AIR SERVICES unterzeichnete Absichtserklärung ermöglicht den genannten Parteien, Gespräche über eine mögliche Zusammenarbeit im Zusammenhang mit dem Kauf von drei A400M-Flugzeugen zu beginnen.

30. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnisse (auch nachrichtendienstliche), dass die staatliche, zivile „Indonesian Trading Company“ (PTI) formeller Käufer von zwei A400M ist, die zwar mit logistischer Hilfe der indonesischen Luftwaffe und durch deren Personal betrieben und gewartet, aber ausschließlich zum Transport ziviler Hilfsgüter in entlegene Landesteile im Osten Indonesiens genutzt werden sollen, und wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die A400M tatsächlich ausschließlich zu zivilen Transporten genutzt werden (www.flugrevue.de/zivilluftfahrt/flugzeuge/indonesien-will-zwei-a400m-fuer-zivile-hilfsfluege-beschaffen/749894/)?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass Indonesien mit Airbus über den Kauf von A400-Transportflugzeugen zur zivilen Nutzung verhandelt. Nach ihrer Kenntnis wurde noch kein Kaufvertrag unterzeichnet.

31. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnisse zum Interesse von Staaten wie Indonesien, Saudi-Arabien, Peru und Neuseeland am A400M (www.tagesschau.de/inland/a400-m-101.html)?

Zu Indonesien wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen. Potenziell besteht seitens Saudi-Arabien Interesse an bis zu 14 Luftfahrzeugen A400M. Peru hat Interesse an drei Luftfahrzeugen A400M gezeigt. Neuseeland hat Interesse für zwei Flugzeuge A400M geäußert.

32. Inwieweit sieht die Bundesregierung einen Widerspruch zwischen ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 100 der Abgeordneten Sevim Dağdelen auf Bundestagsdrucksache 19/2766, wonach dem Bundesministerium für Verteidigung und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie nicht bekannt ist, ob neben Vertretern der Länder Frankreich, Finnland, Großbritannien, Italien, Japan, Norwegen, Polen, Rumänien, Schweiz, Spanien, Tschechien und USA auf der Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung (ILA) 2018 Vertreter weiterer Staaten vertreten waren, und ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 62 der Abgeordneten Sevim Dağdelen auf Bundestagsdrucksache 19/2217, in der gefragt wurde, ob sich unter anderem 2018 Delegationen der Regierungen Ägyptens, Katars, Saudi-Arabien, der Türkei und der Vereinigten Arabischen Emirate (Militärdelegationen bzw. Delegationen, die auf Sicherheitskooperation, Rüstungskooperation o. Ä. ausgerichtet sind) auf Einladung Deutschlands (Bundesregierung, Bundesministerien, andere Bundesbehörden und Dienststellen) in Deutschland aufgehalten haben?

Die in der Antwort auf die Schriftliche Frage 100 auf Bundestagsdrucksache 19/2766 gelisteten Vorführungen an Messeständen der ILA wurden vom nachgeordneten Bereich des Bundesministeriums der Verteidigung durchgeführt. Es fanden auf der ILA 2018 keine Gespräche des Bundesministeriums der Verteidigung mit den in Rede stehenden Ländern statt, wie in der Schriftlichen Frage 62 auf Bundestagsdrucksache 19/2217 erfragt. Insofern besteht aus Sicht der Bundesregierung kein Widerspruch zwischen den Antworten auf die Schriftlichen Fragen 62 auf Bundestagsdrucksache 19/2217 und 100 auf Bundestagsdrucksache 19/2766.

