

Militärpolitik

Ein Traum von einer Luftwaffe

Romain Hilgert

DIE LUXEMBURGER Landesfarben prangten zusammen mit acht anderen hinter der Kanzel des grauen Militär-Airbus A400M, als er am Freitag vergangener Woche in Sevilla die Montagehalle verließ und erstmals für fast vier Stunden in die Luft ging. Es waren die Fahnen jener Nato-Staaten, die vor mehr als sechs Jahren 212 Flugzeuge bestellt hatten, sowie von Malaisien und Südafrika, die zusammen ein Dutzend weiterer Maschinen in Auftrag gaben.

Die CSV/DP-Regierung hatte 2001 ein *Memorandum of understanding* unterzeichnet und 2003 einen der geplanten Militärtransporter bestellt, der auf dem Hinflug in ein Kriegsgebiet 116 Soldaten mit voller Ausrüstung und auf dem Rückflug 66 Bahren und 25 Ärzte und Krankenpfleger oder aber einen Panzer unter 29 Tonnen transportieren kann. Der damalige Verteidigungsminister Charles Goerens (DP) versuchte, die ungewohnte Anschaffung mit der Ankündigung schmackhaft zu machen, die in Belgien stationierte Maschine könne auch für humanitäre Einsätze in Katastrophengebieten benutzt werden. Luxemburger Unternehmen sollten zudem Kompensierungsaufträge erhalten.

Das Gesetz vom 21. März 2005, mit dem das Parlament die Anschaffung der Maschine bewilligte, sieht einen Preis von 120 Millionen Euro ohne die hohen Unterhaltskosten vor, der bis 2021 abgestottert werden soll. Dieses Jahr kostete die Maschine die Steuerzahler 1,90 Millionen Euro und für nächstes Jahr sind 1,6 Millionen vorgesehen. Nach dem Finanzierungsplan sollen die über den Rüstungsfonds abgewickelten Zahlungen jedoch ab 2014 in die Höhe schnellen und dann 21,5 Millionen Euro ausmachen, 2017 sogar 36,7 Millionen Euro. Nun droht eine Verteuerung um schätzungsweise 25 Prozent, aber durch die Verzögerung der Lieferung könnte der Finanzierungsplan gestreckt werden.

Die südafrikanische Fahne war am vergangenen Freitag noch immer auf die Testmaschine gemalt, obwohl die Regierung in Pretoria ihre

Bestellung letzten Monat wegen Lieferschwierigkeiten und steigender Kosten annulliert hatte. Denn der Airbus-Militärtransporter, der die Hercules- und Transall-Maschinen ersetzt, sollte schon vor zwei Jahren seinen ersten Testflug absolvieren und bereits dieses Jahr sollte die Auslieferung beginnen. Doch die Produktion wird voraussichtlich drei Jahre Verspätung haben.

Die Luxemburger Maschine war für 2017 versprochen worden. Laut Airbus dauert es mindestens drei Jahre nach dem ersten Testflug, bis die ersten Flugzeuge ausgeliefert werden können. Gebaut werden sollen etwa 30 Stück pro Jahr, so dass die letzten der 2003 bestellten Maschinen kurz vor 2020 ausgeliefert werden könnten. Aber die Verzögerung ist nicht das einzige Problem. Zwei Tage vor dem Testflug letzte Woche verlangte Airbus weitere 5 Milliarden Euro für die Entwicklung der Maschinen. Denn um 5 bis 7,5 Milliarden Euro übersteigen die Ausgaben das vorgesehene Budget. Nach Problemen mit dem Getriebe und dem Rumpfwerk hat der Transporter derzeit 12 Tonnen Übergewicht, so dass seine Nutzfracht niedriger ist, als im Lastenheft vorgesehen.

Deshalb fanden im Laufe dieses Jahres mehrere Krisensitzungen statt, in denen darüber diskutiert wurde, ob das ganze Unternehmen A400M nicht abgeblasen werden sollte. Laut Vertrag hatten alle Staaten im Frühjahr das Recht, wegen Nichterfüllung durch Airbus ihre Bestellung zu stornieren und ihre Anzahlungen zurückzufordern. Zu diesem Zeitpunkt hatte Luxemburg bereits 27 Millionen Euro an Airbus gezahlt. Doch die Staaten beschlossen erst ein Moratorium und dann, vor allem aus industriepolitischen Gründen und zum Schutz des europäischen Airbus-Konzerns, weiterzumachen. Auch die beiden CSV-Verteidigungsminister Jean-Louis Schiltz vor den Wahlen und Jean-Marie Halsdorf nach den Wahlen reisten nach Sevilla und Castelet und meldeten sich bereit, weiter zu zahlen und weiter zu warten.

Die von steigendem Defizit und steigenden Schulden geplagte Luxemburger Regierung, die gerade den

Charme der selektiven Sozialpolitik entdeckt hatte, verzichtete darauf, die Chance zu einer selektiven Rüstungspolitik zu nutzen. Dabei hatte die Handelskammer schon vor der Krise, in ihrem Gutachten zum Haushaltsentwurf für 2007, ein Kapitel unter der Überschrift: „5.1.5. Reporter und certain nombre de dépenses militaires“ eingeschoben. Und es wäre eine Gelegenheit gewesen, die Einsparungen im Staatshaushalt bei einem Posten zu beginnen, der niemand geschmerzt hätte. Immerhin haben schon Italien, Chile und Südafrika auf ihre geplanten A400M verzichtet, und die Luxemburger Regierung gab bereits gemeinsam mit der belgischen ihre Pläne auf, ein militärisches *Navire de transport belgo-luxembourgeois* (NTBL) zu kaufen.

Aber vielleicht geht es nicht nur um *Burden sharing*, diplomatische Gleichberechtigung und Standortpolitik. Vielleicht spielt auch das Gefühl mit, dass eine Luftwaffe ein schöner Trost für den nationalen Minderwertigkeitskomplex wäre, und die Sehnsucht nach der *Section d'aviation légère* der Armee, die nur zehn Jahre alt geworden war.

Die Fliegerabteilung war durch einen Befehl des Generalstabschefs zum etwas unglücklichen Datum vom 1. April 1957 gegründet worden, und ihr gehörten ein halbes Dutzend Piloten und drei Techniker an, die für die Wartung der Maschinen und der Radiogeräte verantwortlich waren. Sie flogen drei Flugzeuge, die zur Beobachtung der Artillerie und zu Kurierdiensten bestimmt waren. Die kleinen, zweiseitigen Propellermaschinen des Typs Piper L-18C Super Club waren von den USA im Rahmen eines *Major Defense Acquisition Program* (MDAP) geliefert worden, ähnlich wie 157 Piper der belgischen Armee. Sie waren auf dem militärisch ELLX genannten Findel stationiert und trugen die Kennzeichnung FAA, FAB und FAC. Doch der Anfang vom Ende der Fliegerabteilung fand schon am 9. Juli 1964 statt, als eine der drei Maschinen sich bei Eisenborn in einem Drahtseil verfang, das für eine Truppenübung über einen Steinbruch gespannt worden war. Die FAB stürz-

te in ein Waldstück und war Schrott. Mit der Armee reform von 1967 wurde die Fliegerabteilung dann aufgelöst. Ein Flugsportverein kaufte die beiden restlichen Flugzeuge.

Die Stunde für einen neuen, zumindest symbolischen Anlauf zu einer großherzoglichen Luftwaffe schlug dann Anfang der Achtzigerjahre, als die Nato 18 Awacs-Flugzeuge kaufte. Die an ihrem linsenförmigen Radaraufbau erkennbaren Flugzeuge dienen als Frühwarn- und Kontrollflugzeuge, aber auch als fliegende Gefechtszentralen.

Als die ab 1982 ausgelieferten Maschinen, wie alle Militärflugzeuge, eine nationale Zulassung bekommen mussten, fiel die Wahl aus den üblichen Gründen auf Luxemburg: Weil Luxemburg zu dem Zeitpunkt keine Luftwaffe besaß, hatte es auch keine hinderlichen Bestimmungen über Militärflugzeuge.

Was sich allerdings zu rächen drohte, als im Irakkrieg 2003 die Türkei gemäß Nato-Vertrag den Verteidigungs-

fall geltend machte, um einen Krieg gegen die Kurden im Norden Iraks zu eröffnen, und die Nato der Türkei Awacs-Flugzeuge zur Hilfe schickte, für die Luxemburg die Überfluggenehmigungen verwalten musste.

Weil auch die Kriege privatisiert und zunehmend wieder zu Söldnerkriegen werden, mietete der Staat vor wenigen Wochen bei der auf Findel niedergelassenen Firma CAE Aviation Atalanta zwei Aufklärungsflugzeuge des Typs Casa 212. Die in Luxemburg beziehungsweise den USA zugelassenen Maschinen fliegen im Rahmen der EU-Operation EU Navfor Atalanta von den Seychellen aus die somalische Küste ab, um Piraten aufzuspüren.

Der einstweilen auf sechs Monate begrenzte Vertrag kostet de ansehnliche Summe von 4,5 Millionen Euro. Doch beim unter dem schwedischen Ratsvorsitz organisierten informellen Außenministertreffen wurde LSAP-Außenminister Jean Asselborn für die Zusammenarbeit mit dem Privatsektor beglückwünscht, wie er stolz

dem außenpolitischen Ausschuss des Parlaments erzählte. Vor zwei Wochen beschloss die Regierung zudem, einen Offizier vom Herrenberg ins Hauptquartier der Operation Atalanta abzukommandieren.

Und auch wenn bis zur Lieferung des teuren A400M-Transporters die nationale Luftwaffe bei Nato und Privatfirmen geliehen werden muss, beschreibt der am 23. November deponierte Gesetzentwurf über die Hoheitszeichen die Abzeichen der Luftwaffe schon ausführlicher als jemals zuvor: „La cocarde de l'aviation militaire est constituée d'un cercle burelé d'argent et d'azur de dix pieces au lion rampant de gueules, orienté vers le fuselage de l'appareil, armé, lampassé et couronné d'or, la queue fourchue et passée en sautoir. La cocarde est entourée d'une filière de sable. Pour les cocardes posées sur les ailes de l'appareil, le lion est toujours dirigé vers le fuselage. Pour les cocardes apposées sur d'autres parties de l'appareil, le lion est toujours orienté vers l'avant de l'appareil.“