



DATUM Berlin, 19. Juli 2013

Informationen und Antworten zur SPIEGEL-Anfrage vom 18. Juli 2013 zum Projekt A400M

1. Allgemein

Im Jahr 2003 haben sich die Nationen Belgien/Luxemburg, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Spanien und die Türkei geeinigt, gemeinsam ein mehrrollenfähiges¹ militärisches Transportflugzeug, den A400M, mit einer Nutzlast von bis zu 32 Tonnen zu beschaffen. Damit werden die Möglichkeiten zum taktischen und strategischen Lufttransport und zur Luftbetankung nachhaltig verbessert. Bei der Entscheidung für den A400M waren neben technischen und finanziellen sowohl sicherheits- als auch europapolitische und wirtschaftspolitische Gründe abzuwägen.

Daraufhin beauftragten die Programmationen die internationale Rüstungsagentur OCCAR² mit der Beschaffung. Die OCCAR hat dann mit der Firma Airbus Military Sociedad Limitada (AMSL) einen Vertrag über die Herstellung und Lieferung von insgesamt 180 Flugzeugen des Typs A400M geschlossen. Davon sollte Deutschland ursprünglich 60 Stück zu einem Preis von ca. 7,1 Mrd. EURO erhalten.

¹ Mehrrollenfähig – Das Flugzeug kann in einer Version z.B. Fahrzeuge, Truppen transportieren und in einer anderen Version zur Luftbetankung eingesetzt werden..

² OCCAR: **Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'ARmement**, deutsch: **Organisation für die gemeinsame Rüstungszusammenarbeit** ist eine [internationale](#) Organisation, die am 12. November 1996 durch eine Vereinbarung der [Regierungen Italiens](#), [Frankreichs](#), der [Bundesrepublik Deutschland](#) und des [Vereinigten Königreichs](#) zum effizienten und effektiven Management von gemeinsamen existierenden und zukünftigen Rüstungsvorhaben gegründet wurde. [Belgien](#) und [Spanien](#) traten der OCCAR 2003 beziehungsweise 2005 bei.



Die Erstauslieferung des A400M soll im August 2013 an Frankreich erfolgen (ursprünglich im März 2013). Die Auslieferung des ersten deutschen A400M ist für November 2014 vorgesehen. Die Auslieferung der letzten deutschen Maschine ist für 2020 vorgesehen.

2. Zulassung

Aufgrund der großen Schnittmenge der Bauteile des militärischen A400M mit denen ziviler Luftfahrzeuge und damit zu Gunsten eines gemeinsamen einheitlichen Verfahrens einigten sich die Programmationen zu Beginn des Projektes auf den sogenannten „Commercial Approach“.

Das heißt, bei der Entwicklung und dem Bau des Airbus A400M wurde ganz bewusst entschieden, in größtmöglicher Weise auf Komponenten der zivilen Luftfahrtindustrie bei AIRBUS zurückzugreifen. Die militärischen Besonderheiten des Flugzeuges müssen also auf der Basis eines Zivilflugzeuges ergänzt werden. Daraus ergibt sich zwangsläufig bei dem Zulassungsverfahren des Flugzeuges, dass sowohl zivile als auch militärische Zulassungsvorschriften berücksichtigt werden müssen.

Für die Teilnahme am Luftverkehr ist die Ausstellung einer Verkehrszulassung erforderlich. Voraussetzung hierfür ist u.a. die Erteilung einer Musterzulassung. Mit der Musterzulassung wird die Verkehrssicherheit/Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugmusters festgestellt.

Für den A400M bedeutet dies, dass für das „Basisflugzeug“ mit seinen zivilen Komponenten (Zelle, Triebwerk und Propeller) die Musterprüfung auf Basis ziviler Vorschriften erfolgt. Die Musterzulassung des zivilen Anteils wurde im März 2013 durch die European Aviation Safety Agency (EASA) erteilt. Ergänzend werden die militärischen Komponenten des Flugzeuges (z.B. Selbstschutzsystem) durch die Certification Qualification Organisation (CQO)³ geprüft. Basierend auf diesen

³ Dieser Organisation gehören alle A400M Partnernationen an und wurde für Deutschland durch Vertreter der Musterprüfstelle für Luftfahrzeuge (ML) der WTD 61 wahrgenommen bzw. zeitweise turnusgemäß geführt. Ihr Ziel ist die Harmonisierung der nationalen, teilweise unterschiedlichen militärischen Musterzulassungsverfahren.



Ergebnissen wird die nationale militärische Musterzulassung durch die Wehrtechnische Dienststelle 61/Leiter ML (Leiter des Musterprüfwesen für Luftfahrtgerät der Bundeswehr) erteilt.

Nach dieser Musterzulassung ist wie für alle anderen Vertragsnationen auch in Deutschland eine Verkehrszulassung des A400M erforderlich. Hierzu muss sichergestellt werden, dass u.a. für jedes einzelne Luftfahrzeug die Verkehrssicherheit gegeben ist. Die Vertragsnationen des Projektes A400M haben sich darauf geeinigt, dass die dazu notwendige Qualitätssicherung nach abgestimmten Verfahren in der Endmontagelinie in Sevilla durch die spanische Generaldirektion für Rüstung und Material (Dirección General de Armamento y Material – DGAM) durchgeführt wird. Daraufhin erfolgt die Erstellung des spanischen Exportzertifikats über die Lufttüchtigkeit. Basierend auf diesem wird dann vor Auslieferung 2014 die nationale militärische Verkehrszulassung für die “deutschen” A400M erfolgen.

1. Frage

Neben der zivilen Zulassung des Flugzeuges, die in diesem Jahr bereits durch die EASA erfolgt ist, soll auch eine militärische Zulassung des A400M erfolgen. Wie soll diese bewerkstelligt werden?

Antwort:

Aufbauend auf der zivilen Musterzulassung wird durch den Leiter des Musterprüfwesens für Luftfahrtgerät der Bundeswehr (Leiter ML) die militärische Musterzulassung für die deutschen A400M-Luftfahrzeuge erklärt. Dazu ist der Leiter ML – entsprechend der Regelungen des Vertrages – im A400M Projekt eingebunden.

2. Frage

Sind dafür die Güteprüfstellen und die Wehrtechnische Dienststelle 61 in Manching als Abteilungen des BAaINBw zuständig und gelten dafür die Vorschriften der ZDV 19/1?

Antwort:

Wie oben beschrieben, ist für die Erteilung der militärischen Musterzulassung für die deutschen A400M der Leiter ML zuständig. Bei der Musterprüfung/-zulassung sind die Güteprüfstellen nicht beteiligt.

Die ZDv 19/1 dient als Grundlage für die Erteilung der militärischen Musterzulassung. Um dem im Vertrag festgelegten „Commercial Approach“ gerecht werden zu können, wurden für die Anwendung und Auslegung der ZDv 19/1 ergänzende Vorgaben durch BMVg festgelegt.

3. Frage

Oder sieht der Kaufvertrag des A400M einen zivilen, kommerziellen, europäischen Zulassungsprozess vor?

Antwort:

Der Kaufvertrag sieht einen auf den zivilen Zulassungsverfahren (European Aviation Safety Agency – EASA) basierenden Musterzulassungsprozess vor. Dieser Prozess beschreibt jedoch nur die Verfahren für die international tätigen Zulassungsgremien. Basierend auf deren Ergebnissen und Empfehlungen muss jede Nation ihre Luftfahrzeuge nach den nationalen Regelungen zulassen.

4. Frage

Besteht dazu eine Rechtsgrundlage und wie sieht diese aus?

Antwort:

Rechtsgrundlagen für die Musterzulassung des zivilen Anteils des A400M sind die zivilen Zulassungsvorschriften der EASA. Daneben gelten die vertraglichen Vereinbarungen mit dem Auftragnehmer.

5. Frage

In welchem Zeitrahmen sind die Musterzulassung, ab wann die Stückprüfungen an den A400M-Maschinen der Bundeswehr und schließlich die Verkehrszulassung geplant?

Antwort:

Die Musterzulassung basiert auf dem erfolgreichen Abschluss der Musterprüfung. Diese erfolgt begleitend zu dem Qualifikationsprozess des Auftragnehmers und auf Basis der hierbei erzeugten Qualifikationsunterlagen. Demnach erfolgt die



Musterprüfung begleitend zum Entwicklungs- und Qualifikationsprozess. Die militärischen Muster- und Verkehrszulassungen werden vor bzw. mit Auslieferung des ersten deutschen Luftfahrzeuges erteilt. Weiteres siehe Antworten zu Fragen 10 und 19.

6. Frage

Wann ist mit der ersten Auslieferung einer deutschen Maschine zu rechnen? Erfolgt diese wie angekündigt im Jahre 2014?

Antwort:

Der Hersteller AIRBUS MILITARY S.L. (AMSL) ist vertraglich verpflichtet, den ersten deutschen A400M im November 2014 an die Bundeswehr auszuliefern.

7. Frage

Sind derzeit bereits Stückprüfer mit der Prüfung des Gesamtsystems A400M betraut und auf welcher Rechtsgrundlage geschieht das?

Antwort:

In Deutschland gefertigte Komponenten werden von den Güteprüfern der Bundeswehr im Rahmen von *Customer Inspection Presentations* geprüft. Eine Stückprüfung gemäß ZDv 19/1 ist im Vertrag nicht vorgesehen.

8. Frage

Wie viele Prüfer sind für die Musterzulassung tätig?

Antwort:

Die Musterprüfung des A400M erfolgt bei der Wehrtechnischen Dienststelle 61. Für A400M gibt es einen Gesamtsystemmusterprüfer, weitere Musterprüfer sind nach Fachgebieten dem Projekt A400M zugeordnet.

9. Frage

Haben die in den beiden obigen Fragen erwähnten Prüfer bislang bereits das Herstellungswerk in Sevilla besuchen und ihre Prüfarbeit an Maschinen des A400M vornehmen können?

Antwort:

Da eine Stückprüfung gemäß ZDv 19/1 nicht erfolgt, ist eine Anwesenheit von deutschen Stückprüfern nicht erforderlich. Deutsche Musterprüfer sind Teil der internationalen CQO (Certification Qualification Organisation). Prüfaufgaben werden im Werk Sevilla durch amtliche Prüfer der zuständigen spanischen Behörden wahrgenommen. Abstimmungen zwischen deutschen und spanischen Prüfern finden bei Bedarf statt.

10. Frage

Ist es zutreffend, dass den zuständigen Prüfern des BAAINBw ihre Prüftätigkeit von der Firma Airbus Military mit der Begründung versagt wurde, dass der Kaufvertrag des A400M keine Zulassung durch das BAAINBw vorsieht?

Antwort:

Mit der Zertifizierung der militärischen Luftfahrtbetriebe wird die Befähigung zur Bearbeitung von Luftfahrzeugen oder Luftfahrtgerät festgestellt. Die deutschen Airbus-Standorte Bremen und Hamburg wurden einschließlich ihrer Produktionsanteile für den A400M gemäß Vertrag durch die EASA als Herstellbetriebe zugelassen, nicht durch das BAAINBw. Dieses ist darin begründet, dass der A400M dem vereinbarten „Commercial Approach“ folgt; dieser „Commercial Approach“ sieht in der Hauptsache keine militärischen Prüfungen vor. Der Zugang der Prüfer erfolgt gemäß den vertraglichen Regelungen bei geplanten sogenannten *Customer Inspection Presentations*.

11. Frage

Ist es ferner zutreffend, dass der Wehrtechnischen Dienststelle 61 in Manching erforderliche Unterlagen für eine Musterzulassung fehlen und sich diese bislang geweigert hat, in dem bisherigen Rahmen die Zulassung des A400M zu bestätigen?

Antwort:

Der dargestellte Sachverhalt ist nicht zutreffend (siehe hierzu Antwort 1).

12. Frage

Gibt es bereits mit der Technik und Konstruktion des A400M ausgebildete, zulassungsberechtigte Stückprüfer für das Gesamtsystem A400M?

Antwort:

Eine Stückprüfung gemäß ZDv 19/1 ist nicht vorgesehen.

13. Frage

Nach den uns vorliegenden Dokumenten plant das Bundesverteidigungsministerium eine Nationale Militärische Zulassungsbehörde. Welche Pläne verfolgt das Ministerium damit, welcher Amtssitz und welche Besoldungsstufen sind dabei für die Spitze dieses Amtes vorgesehen?

Antwort:

Im Dezember 2012 wurden vorbereitende Maßnahmen zur Erarbeitung eines Konzeptes für die Einrichtung einer nationalen militärischen Luftfahrtbehörde angewiesen. Das von der Leitung BMVg gebilligte Konzept zum Aufbau einer militärischen Luftfahrtbehörde in Deutschland sieht vor, dass in dieser Behörde die Aufgaben

- Prüf- und Zulassungswesen für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät der Bundeswehr,
- Sicherstellung des militärischen Flugbetriebs in Deutschland sowie
- Anerkennung von Organisationen und Lizenzierung von Personal

wahrgenommen werden. Damit wird die Betrachtung von technischen, flugbetrieblichen und operationellen Aspekten in einem ganzheitlichen Ansatz gewährleistet und die Fähigkeit zur strategischen Planung verbessert.

Über die Stationierung, die Dotierung der Amtsspitze und die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird im Rahmen der Feinausplanung entschieden werden.

14. Frage

Ist die Gründung des Amtes eine Folge der Zulassungsprobleme, die sich beim "Euro Hawk" ergeben hatten oder denen, die beim "A400M" auftreten?

Antwort:

Nein.

15. Frage

Wer hat die Weisung für die Gründung der oben beschriebenen Behörde gegeben? Ist es zutreffend, dass Staatssekretär Beemelmans dies angewiesen oder gebilligt hat?



Antwort:

siehe Antwort zu Frage 13

16. Frage

Ist der Bundesverteidigungsminister in die Aufbaupläne dieser neuen Behörde eingeweiht und ist er auch in Kenntnis um die Zulassungsprobleme des A400M?

Antwort:

Zur Absicht der Etablierung einer solchen Behörde führte Herr Bundesminister in der Pressekonferenz am 5. Juni 2013 aus.

17. Frage

Nach uns ferner vorliegenden Dokumenten plant das Bundesverteidigungsministerium eine so genannte "Virtuelle nationale militärische Luftfahrtbehörde Luftwaffe für den Betrieb des A400M". Welche Ziele verfolgt das Ministerium mit dieser Behörde und wie ist das Verhältnis zu der in den vorherigen Fragen beschriebenen Behörde?

Antwort:

Es wird überlegt, bis zur Herstellung der Arbeitsfähigkeit der militärischen Luftfahrtbehörde eine ablauforganisatorische Übergangslösung zu etablieren, die als sogenannte "virtuelle nationale militärische Luftfahrtbehörde" in der Luftwaffe eingerichtet werden soll.

18. Frage

Wurde der Bundesverteidigungsminister von diesem Vorhaben in Kenntnis gesetzt und hat er dies gebilligt?

Antwort:

Der Vorgang befindet sich in der ministeriellen Abstimmung.

19. Frage

Nach unseren Informationen plant das Bundesverteidigungsministerium, die Musterzulassung und die Stückprüfung als Voraussetzung für die Verkehrszulassung des A400M auf dem spanischen Certificate of Airworthiness of Export zu erteilen. Dieses wird erstellt durch die Spanische "Generaldirektion für Rüstung und Material" in Zusammenarbeit mit der INTA. Ist dies zutreffend?



Antwort:

Dies befindet sich im Erarbeitungsprozess. Konkrete für eine Bekanntgabe geeignete Ergebnisse liegen noch nicht vor.

20. Frage

Findet in dieser Woche dazu ein Treffen von Vertretern des Bundesverteidigungsministeriums und Vertretern der in vorheriger Frage benannten Organisationen statt und welches Ziel verfolgt dieses Treffen?

Antwort:

siehe Antwort zu Frage 19

21. Frage

Auf welcher Rechtsgrundlage ist es möglich, die Prüfungstätigkeit an ausländische Behörden zu vergeben?

Antwort:

siehe Antwort zu Frage 19

22. Frage

Wird die Verkehrszulassung nach diesen Plänen letztendlich durch die WTD 61 gezeichnet, verantwortet und müssen die Prüfer für diesen Verwaltungsakt die Haftung übernehmen?

Antwort:

Die Wehrtechnische Dienststelle 61 ist für die Musterzulassung nicht für die Verkehrszulassung des A400M zuständig.

