

EADS will Mehrkosten umlegen Erstflug des Airbus Militärtransporters A400M erfolgreich beendet

SEVILLA - Mit einem erfolgreichen Jungfernflug hat der Airbus A400M am Freitag einen entscheidenden Meilenstein seiner Entwicklung erreicht. Nach einem fast vierstündigen Testflug landete die viermotorige Turboprop- Maschine kurz nach 14.00 Uhr sicher in Sevilla. «Natürlich haben wir das Flugzeug in den letzten Wochen auf Herz und Nieren geprüft», sagte Airbus- Chef Thomas Enders. «Aber trotzdem bleibt der Erstflug ein spannendes Erlebnis.»

Die A400M überraschte mit einer erstaunlich geringen Lautstärke. Kapitän der sechsköpfigen Testcrew war Edward "Ed" Strongman. Die Staatssekretäre Deutschlands und der sechs anderen Erstkundenstaaten beobachteten den Testflug in der spanischen Stadt. Wenn alles gut geht, sollen die ersten A400M in drei Jahren an die Kunden gehen.

Die Maschine war mit einem Gewicht von 127 Tonnen, darunter 15 Tonnen Testausrüstung und zwei Tonnen Wasserballast., am Freitag Morgen um 10.16 Uhr gestartet. Airbus will bis 2012 insgesamt 3.700 Flugteststunden mit dem A400M absolvieren.

Ob die A400M am Ende hält, was sie verspricht, steht auch nach dem bestandenen Flugtest in den Sternen. Erst 2015 soll die erste vollwertige Maschine bereit sein. Davor wird es nur abgespeckte Versionen geben - mit allem Streit mit den Kunden, der dazu gehört. Die Franzosen werden ihre mittlerweile sehr altersschwachen Transall noch nicht ausmustern können, wenn sie in drei Jahren ihre ersten A400M erhalten.

Das von Thales stammende Flugmanagementsystem ist dann noch nicht fertig. «Ab 2014 können die abgelieferten Maschinen in die Feuertaufe gehen», verspricht Airbus- Geschäftsführer Fabrice Brégier. «Der endgültige Standard mit zum Beispiel der Tiefflugautomatik wird 2015 kommen.»

Der erfolgreiche erste Testflug garantiert auch noch nicht die Umsetzung des Projektes. Wegen der Verzögerung und der Mehrkosten in Milliardenhöhe verhandeln die Kunden mit dem Hersteller über eine Vertragsänderung. Ein Scheitern gilt zwar als unwahrscheinlich, wird aber nicht ausgeschlossen.

Der Luftfahrt- und Rüstungskonzern EADS will einen Teil der Mehrkosten des Programms an die Abnehmerstaaten weitergeben. "Wir wünschen uns, dass die Kunden die gestiegenen Produktionskosten ausgleichen", sagte der Chef der Rüstungssparte Domingo Urena- Raso der "Frankfurter Allgemeinen Zeitung (Freitagausgabe). "Wir würden unsererseits das Entwicklungsrisiko übernehmen. Das wäre ein fairer Beitrag."

Die Programmkosten wurden ursprünglich auf 20 Milliarden Euro angesetzt. EADS hat bereits 2,4 Milliarden Euro für Mehrkosten zurückgestellt. Wirtschaftsprüfer erwarten, dass das Projekt sich um weitere 5 Milliarden Euro verteuert. Ein Großteil der Probleme rührt von der Triebwerks- Steuerung und den vielfältigen und auf die Kunden zugeschnittenen Anforderungen her.

"Wir sind alle schuldig"

Der seit Jahresbeginn amtierende Urena- Raso sieht die Schuld für die Kostenexplosion nicht alleine bei EADS: "Ich erinnere daran, dass das Flugzeug in Europa gebaut wird - so, wie es die Regierungen wollten." Deshalb habe EADS nicht auf eventuell günstigere Zulieferer aus dem Ausland zurückgreifen können. Die Triebwerke etwa kommen von der deutschen MTU Aero Engines.

"Wir sind alle schuldig, doch wir müssen jetzt die Lasten gemeinsam schultern", appellierte er an die europäischen Regierungen. "Eine Möglichkeit wäre, dass die Kunden einen höheren Preis akzeptieren oder dass wir die Flugzeuge später ausliefern."

Die Maschinen sollen bei den beiden größten Kunden, der Bundeswehr und dem französischen Heer, die alternden Transall ersetzen. Airbus will die erste A400M in drei Jahren ausliefern. Die Bundesregierung verlangt angesichts der Probleme aber ein finanzielles Entgegenkommen von EADS. Bis zum Jahresende soll eine Entscheidung fallen.

Schwierige Verhandlungen

Insgesamt liegen Airbus 184 Programmaufträge vor. Zu den Erstkunden gehören neben Deutschland und Frankreich auch Spanien, Großbritannien, Belgien, Luxemburg und die Türkei.

Foto
A400M
Airbus S.A.S.

Frankreich wäre in Nachverhandlungen am ehesten zu weiten Zugeständnissen bereit und der französische EADS- Chef Louis Gallois zeigt sich kompromissbereit. Mit der härtesten Haltung gehen auf beiden Seiten die Deutschen in die Verhandlungen. Berlin pocht auf die Verträge und verlangt finanzielle Zugeständnisse von Airbus. Das gilt nach der Regierungsbeteiligung der FDP in Berlin und dem Wechsel von Theodor zu Guttenberg ins Verteidigungsressort noch mehr als vorher.

Airbus- Chef Thomas Enders weist das Bülberhemd aber zurück und verlangt von den Staaten mehr Zeit und Geld. «Wir stellen keine übertriebenen Forderungen», sagt er. Schon seit einem Jahr brummt Enders, Airbus sei ein «Ende mit Schrecken lieber als ein Schrecken ohne Ende». Die Staaten hätten das Chaos mitverursacht, weil sie Airbus heimische Kooperationspartner aufgezwingen hätten, die von der Aufgabe überfordert waren.

«Das wird ein Showdown von Guttenberg und Enders», sagt ein politischer Insider. «Beide sind Gebirgsjäger und beide sind preußisch- forsch.» Jetzt will Berlin mit EADS direkt reden, also mit Gallois.

Scheitern unwahrscheinlich

An ein Scheitern des größten europäischen Rüstungsprojektes glaubt aber niemand. «Es geht um 40.000 Jobs in Europa für 20

Und es geht um die Kosten: Bei gleicher Kapazität würde ein Ersatz der A400M durch eine Mischung aus (den amerikanischen Maschinen) C-17 und C-130 rund 50 Prozent mehr kosten.» Berlin sieht das im Prinzip genauso. «Es gibt keine vernünftige Alternative zur A400M», gesteht Verteidigungs- Staatssekretär Rüdiger Wolf ein.

Doch nicht alle Kunden sehen das genauso. Nur mit großer Mühe konnte die britische Regierung vom Absprung zurückgehalten werden. Und die beiden ersten «Exportkunden» Südafrika und Malaysia suchen schon das Weite. Beim Jungfernflug prangte zwar die Flagge Südafrikas noch auf der Maschine. Doch Pretoria hat seinen Auftrag über acht Maschinen für 1,5 Milliarden Euro storniert und fordert angeblich 250 bis 300 Millionen Euro Anzahlung zurück. Malaysia hat seine Bestellung von vier Maschinen praktisch eingefroren.

Wie beim Super- Airbus A380 zeichnet sich bei der A400M damit für EADS ein Schreckensszenario ab: Am Ende präsentiert der Konzern ein exzellentes Flugzeug, das der Konkurrenz technisch voraus ist. Doch das Programm verschlingt Ressourcen ohne Ende und die Gewinnschwelle rückt in unerreichbare Ferne. «EADS muss aufpassen, dass die A400M nicht die Kapazitäten von Airbus beeinträchtigt, ein Akteur auf Weltniveau zu bleiben», warnt Airbus- Geschäftsführer Fabrice Brégier.