

Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Sie werden sich fragen, warum ausgerechnet ich, Petra Heß, heute auf dem Podium stehe, um zur Bedeutung des strategischen Lufttransports aus Sicht einer Parlamentarierin Stellung zu nehmen.

Ich, die ich bei der letzten Bundestagswahl den erneuten Einzug ins Parlament hauchdünn verpasst habe und damit *eigentlich* zu den „aDs“ gehöre und somit auf das aktuelle Geschehen keinen direkten Einfluss mehr nehmen kann. Aber ich denke, derartige Gedanken tragen nicht. Bis vor einem guten Monat war ich noch aktives Mitglied des Verteidigungsausschusses und blicke damit auf sieben Jahre intensiver Befassung mit Bundeswehrthemen zurück. Zudem gehöre ich als aktiv beordeter Reserveoffizier unserer Marine (immerhin 9 Wehrübungen in den letzten Jahren, davon 16 Tage im Einsatzgebiet) zu den Parlamentariern mit den wohl umfassendsten und zudem persönlichsten Eindrücken über die Nöte und Sorgen unserer Streitkräfte und ihrer Soldatinnen und Soldaten. Während der letzten Legislaturperiode habe ich mehrere Besuche in den verschiedensten Einsatzgebieten, vorwiegend aber in Afghanistan, durchgeführt und mich dabei intensiv mit dem dringendsten Ausrüstungsbedarf der Truppe auseinander gesetzt.

Strategischer Lufttransport ist ein heißes Eisen – aus Sicht der Politik, aus Sicht der Industrie, insbesondere aber aus Sicht derer, die zur Zeit noch mit dieser Fähigkeitslücke – und eine solche ist es derzeit noch, leben und arbeiten müssen – also aus Sicht der Soldaten.

Sicher, in den letzten Jahren wurde mit SALIS dafür Sorge getragen, dass Europa strategisch mobiler geworden ist, trotzdem kann keine derzeitige Situation zufrieden stellen. Wir befinden uns in einer Abhängigkeit, die von den Europäern so nicht gewollt sein kann. Bisher hat Deutschland seine Transportkapazitäten voll ausgeschöpft, im Falle des unvorhersehbaren Kongoeinsatzes hat die Bundeswehr sogar mit zusätzlichen Flugstunden ihr Kontingent weit überschritten, aber bisher ist eben auch immer alles gut gegangen. Was passiert, wenn plötzlich mehrere Krisensituationen mit einem hohen Grad an erforderlicher Mobilität auf Deutschland und Europa zukommen? Wirklich vorbereitet sind wir darauf nicht und das wird auch nicht allein mit Salis – auch wenn Salis als höchst verlässlich bewertet wird, zu bewältigen sein.

Aufklärung und Führungsunterstützung sowie Schutz und Lufttransport, das sind die Bereiche, die mir bei Truppenbesuchen als besonders nachhaltig ins Bewusstsein getreten sind.

Davon steht der strategische Lufttransport heute im Fokus. Und in der Tat muss die Bundeswehr hier seit Jahren mit einer bedeutsamen Fähigkeitslücke leben, deren Schließung (nicht nur zu meinem Leidwesen) wohl auch noch eine längere Zeit in Anspruch nehmen wird.

Wer davon überzeugt ist, und ich glaube dieser Perzeption kann sich realistischerweise keiner von uns entziehen, dass Auslandseinsätze zum Kern des Aufgabenspektrums unserer Streitkräfte gehören, muss auch dafür eintreten, der Bundeswehr die Mittel zur Verfügung zu stellen, die unabdingbar sind, um den hieraus resultierenden Einsatzerfordernissen zu genügen. Ich möchte drei nennen, die für mich entscheidende Bedeutung haben:

- Schnelle und sichere Verlegung von Personal und Material in die gegenwärtigen und künftigen Einsatzgebiete – wie steht es um die Reaktionsfähigkeit, „First in - first out“?
- Gesicherte und kontinuierliche Versorgung unserer Truppen in den Einsatzgebieten (Wie sicher ist die Folgeversorgung, und zwar auch oder gerade dann, wenn andere Transportwege z.B. aus Wetter- oder Sicherheitsgründen ausscheiden ? Wir alles wissen um die Bedingungen in den Einsatzgebieten, da gibt es Erdbeben, Passsperrungen, Grenzsicherungen, Anschläge auf Versorgungskolonnen – ehrlich, wägen wir Politiker das bei unseren Entscheidungen immer ohne wenn und aber mit ab?
- Schneller und sicherer Rücktransport von Verwundeten zur weitergehenden ärztlichen Versorgung in die Heimat - steht hier zur richtigen Zeit die ausreichende und geeignete Transportfähigkeit zur Verfügung?)

Dass die Wirksamkeit dieser – aus meiner Sicht - wichtigsten drei Kernelemente strategischen Lufttransports auf ergänzende Luftbetankungskapazitäten bei weit entfernten Einsatzgebieten, wozu auch

Afghanistan gehört, angewiesen ist und in allen Einsatzgebieten auf einer ebenso gesicherten taktischen Lufttransportkomponente basiert, ist m.E. selbst erklärlich.

Ich freue mich, feststellen zu können, dass unsere Streitkräfte bezüglich ihrer Einsätze, die sie als Parlamentsarmee und damit quasi als „Auftragnehmer“ des Bundestages wahrnehmen, auf eine breite und parteienübergreifende Zustimmung bauen können.

Das hat auch die in der vergangenen Woche beschlossene Verlängerung des Afghanistaneinsatzes erneut unter Beweis gestellt.

Und dies schließt auch die parlamentarische Unterstützung für eine moderne und den aktuellen bzw. zukünftigen Erfordernissen entsprechende Ausstattung mit leistungsstarken Einsatzsystemen zur Deckung der hinlänglich bekannten Fähigkeitslücke im Bereich des strategischen Lufttransports ein. Die aktuellen Schwierigkeiten mit dem A 400 M stellen hierbei eine große Belastung dar, die sicherlich im Zentrum aller Diskussionen im Verlaufe dieses Symposiums stehen wird.

Ich möchte hier nicht nachtreten, aber ich bin davon überzeugt, dass ein ehrlicherer und offenerer Umgang zwischen Industrie, Politik und Bundeswehr uns weitergebracht hätte, als da, wo wir jetzt stehen.

Es reicht eben nicht, die Parlamentarier bei einem netten Frühstück über neue Systeme und Entwicklungen zu informieren, wenn genau die selben Abgeordneten wenige Tage später in der Zeitung lesen, dass die Kosten aus dem Ruder zu laufen drohen, Tests aufgrund neuer Probleme weiter verschoben werden müssen, und der „Vogel“ erst Jahre später den Streitkräften zur Verfügung gestellt werden kann, als vertraglich vereinbart.

Sicher, jedes Unternehmen geht auf jeden denkbaren Kundenwunsch ein. Jedes Unternehmen präsentiert sich und das in Auftrag gegebene Produkt von seiner besten Seite – trotzdem bleibe ich dabei, bei besserer Kommunikation hätte auch das Parlament effektiver reagieren und entscheiden und mit entsprechenden Interimslösungen – auch mit SALIS - kostensparendere Verträge abschließen können. Zudem wäre bei besserer Kommunikation

zwischen allen Beteiligten mehr Vertrauen gewachsen – auch Vertrauen in das Produkt.

Nun aber genug der Schelte – aber das musste jetzt raus, zudem kann ich ohne Funktion wesentlich unbefangener Argumentieren.

Fakt ist, trotz der Möglichkeit, sich aus den Verträgen verabschieden zu können, bleibt die Fähigkeitslücke und die fehlende Zeit. Alle anderen zur Diskussion stehenden Varianten würden noch Jahre, wenn nicht Jahrzehnte in Anspruch nehmen, um Realität zu werden.

Und das können wir uns nicht leisten. Deutschland müsste sich dann konsequent aus Einsatzgebieten zurückziehen bzw. dürfte weiteren möglichen Einsätzen nicht zustimmen. Unsere Verlässlichkeit stünde auf dem Spiel, übrigens nicht nur unsere, sondern die Europäische Verlässlichkeit.

Auch alle Vorteile europäischer integrierter Lufttransportlösungen gingen verloren.

Wir befinden uns noch immer in einer kritischen Phase, da das Programm zur Beschaffung des A 400 M, trotz des sehr weit fortgeschrittenen Entwicklungsstandes von beiden Vertragsparteien in Gänze aufgekündigt werden kann.

Aber der A 400 M wird gebraucht. Gebraucht, nicht nur zum Erhalt von Tausenden von Arbeitsplätzen in Europa, nicht nur zum Erhalt des Know-how deutscher Ingenieurskunst, nicht nur um volkswirtschaftliche Schäden abzuwenden oder die europäischen wirtschaftspolitischen Positionen auf dem Weltmarkt zu schwächen.

Der A 400 M wird gebraucht, um den Soldaten zu versichern, dass die Gesellschaft alles dafür tut, damit sie ihre schwierigen Aufträge souverän, professionell und mit bestem Schutz erfüllen zu können. Das sind wir den Männern und Frauen schuldig, die wir per Beschluss in Einsätze schicken, um unseren Schutz, unsere Sicherheit und unsere Freiheit zu verteidigen.

Ich darf Ihnen versichern, dass mein aktives Eintreten für die von mir hier vertretenen Positionen auch in der vor mir liegenden „Übergangsphase“ nicht nachlassen wird. Ich werde jedenfalls bemüht sein, die in den vergangenen Jahren gewachsenen Verbindungen ins Parlament und natürlich auch in die Bundeswehr und in die Industrie in diesem Sinne zu nutzen.

Und, wie heißt es so schön: „Nach dem Spiel ist vor dem Spiel“. Für mich bedeutet dies: „Nach der Bundestagswahl ist vor der Bundestagswahl“. Lassen Sie uns hoffnungsvoll voraus schauen. Wenn ich in vier Jahren wieder antrete und hoffentlich mein Parlamentsmandat wieder gewinnen kann, wird mein Platz wieder im Verteidigungsausschuss sein.

Ich hoffe allerdings auch, dass bis dahin deutliche und nachhaltige Erfolge auf dem Weg zu einer eigenständigen und gesicherten Befähigung im Bereich des strategischen Lufttransports zu verzeichnen sein werden.

Ein ermunterndes Signal gibt es ja – diese Woche, soll mit zweijähriger Verzögerung, der „Alleskönner“ in die Luft gehen. Denn keine heute zur Verfügung stehende Maschine vereint solche umfassenden strategisch-globalen und taktisch- regionalen Anforderung miteinander.

Ich wünsche dem Erstflug und der daran anschließenden komplexen Testperiode viel Erfolg und uns allen noch eine spannende Konferenz.