

Mittel zum Zweck: warum Deutschland und Frankreich sich für europäische Lufttransportkapazitäten einsetzen sollten

Barbara Kunz und Isabelle Maras¹

Seit dem Ende des Kalten Krieges versucht die Europäische Union, sich auf internationaler Ebene als strategischer Akteur zu positionieren. Die Integration der Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (ESVP) als Krisenmanagementinstrument in den Pfeiler der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik (GASP) stellte einen wichtigen Schritt in diese Richtung dar. Sie erlaubt es der Europäischen Union, über ein breitgefächertes Portfolio an Instrumenten zum Management von Konflikten außerhalb ihrer Grenzen zu verfügen, in Ergänzung zu den mittlerweile unumgänglichen humanitären Aufgaben. Selbstverständlich gestaltet sich die Wirklichkeit der Umsetzung der ESVP komplizierter als alle Visionen auf dem Papier und zahlreiche politische Erklärungen. Dennoch existiert heute eindeutig der politische Wille, die Union als einen der großen sicherheitspolitischen Akteure zu etablieren, neben den Vereinigten Staaten sowie aufsteigenden Mächten wie Russland oder China.

Diesem Willen, auch außerhalb der Grenzen der EU als Akteur aufzutreten, wird durch militärische und zivile Auslandseinsätze Ausdruck verliehen. Seit 2002 wurden 24 solcher Missionen durchgeführt. Angesichts der vielen Hindernisse, die sich in diesem Zusammenhang ergeben, mag es überraschend erscheinen, sich auf einen – auf den ersten Blick – banalen Aspekt zu konzentrieren: die strategische Lufttransportkapazität. Um sich als globaler Akteur positionieren zu können, ist es jedoch unabdingbar, über ausreichende Mittel zu verfügen, die es erlauben, innerhalb akzeptabler Zeiträume und kosteneffizient jeden Ort der Welt zu erreichen. Der strategische Lufttransport ist deshalb eines der Schlüsselemente jeglicher Ambition, zum globalen strategischen Akteur zu werden. Jedoch sind momentan die Lufttransportkapazitäten der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ungenügend und werden den Ambitionen, extern in Krisen intervenieren zu können, nicht gerecht.

Auf Seiten des Nordatlantikpakts (NATO) – der auch weiterhin die maßgebende Organisation kollektiver Sicherheit für den Großteil der westlichen Welt bleibt – ist die Situation kaum weniger unbefriedigend. Wichtigster Bestandteil des strategischen Lufttransports der Allianz ist das im Jahr 2006 mit der privaten russisch-ukrainischen Gesellschaft Ruslan abgeschlossene SALIS-Abkommen. Diese Lösung – SALIS steht für Strategic Airlift Interim Solution – erlaubt es fünfzehn Mitgliedsstaaten der NATO, auf sechs Antonov 124-Maschinen für eine bestimmte Anzahl Stunden pro Jahr zurückzugreifen. Darüber hinaus verfügt die NATO über die NATO Strategic Airlift Capability, die erst im April 2008 auf dem Gipfel in Budapest aufgestockt wurde und für welche drei Boeing C17 Globemaster-Maschinen gemeinsam von zwölf Mitgliedsstaaten, darunter zehn EU-Mitgliedern, genutzt werden können. Die Mannschaften wie

¹ Barbara Kunz ist Projektmanagerin bei der Bertelsmann Stiftung, Gütersloh und Doktorandin in Internationalen Beziehungen an der Universität Stockholm. Isabelle Maras ist Doktorandin in Europäischen Sicherheitsstudien am Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH). Der Text gibt ausschließlich die persönliche Meinung der Autorinnen wieder.

auch das Kommando bestehen aus Mitgliedern verschiedener Nationalitäten. Das erste Flugzeug soll im Frühjahr 2009 geliefert werden. Mit anderen Worten verfügt also auch die NATO nicht über eigene strategische Lufttransportkapazitäten oder nur im Rahmen von Gruppierungen, welche nicht alle ihrer Mitglieder einbinden. Selbst wenn die Situation des Atlantikbündnisses bereits weniger problematischer erscheint als die der Europäischen Union, ist Europa jedoch insgesamt, was den strategischen Lufttransport betrifft, abhängig von externen Akteuren. Dies stellt ein nicht zu unterschätzendes operationelles und strategisches Problem dar.

Der Airbus A400M soll, nach weit verbreiteter Meinung, diese Unzulänglichkeiten beheben. Vergleicht man allerdings sein Leistungsvermögen mit dem der oben genannten amerikanischen und ukrainischen Flugzeuge, ist der Airbus der klare Verlierer: Mit einer Reichweite von 3.296 km und einer Nutzlast von 27 Tonnen ist seine Leistungsfähigkeit eindeutig geringer als die der Boeing C17 Globemaster (5.300 km / 77 Tonnen). Der Unterschied zwischen dem A400M und der Antonov 124 (welche die NATO im Rahmen des SALIS-Abkommen nutzen kann) ist noch beeindruckender: Die Antonov kann 150 Tonnen Material und Truppen über 4.500 km transportieren. Folglich bleibt nur festzustellen, dass der A400M als mittelgroßes Transportflugzeug zwar die bestehende und von EU- und NATO-Mitgliedern gemeinsam genutzte Ausrüstung ergänzt, eine Antwort auf das Problem des steigenden Bedarfs an Großraumtransportern ist er jedoch nicht. Daran ändert auch der neuste Beschluss der europäischen Verteidigungsminister, eine „European Air Transport Fleet“ mit gemeinsamen A400M-Maschinen zur Kostenteilung zu gründen, nichts. Es bleibt festzuhalten, dass das A400M-Projekt eher als deutsch-französisches Industrieprojekt anzusehen ist, als dass es eine Antwort auf den steigenden Bedarf an Großraumflugzeugen sein könnte.

In einer Zeit, in der die NATO – genau wie die EU, deren Einsatzbereiche sich mit denen der Allianz überschneiden – neue Verantwortungsbereiche übernommen hat, und angesichts einer globalisierten Welt mit verschärften Sicherheitsrisiken erscheint es sinnvoll, wieder über die gemeinsame Bereitstellung von Lufttransportressourcen in naher Zukunft nachzudenken.

Vor diesem Hintergrund könnte die Frage des strategischen Lufttransports durchaus eine Herausforderung für das deutsch-französische Tandem darstellen und ihm die Möglichkeit eröffnen, der Europäischen Verteidigungspolitik neuen Schwung zu verleihen (nebenbei bemerkt auch eines der Ziele der französischen EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2008). Wiewohl die Aufgabe für Paris und Berlin, den traditionellen Motor der europäischen Integration, auf den ersten Blick nicht augenfällig sein mag, so enthält diese Frage dennoch echtes Potential und stellt für Deutschland und Frankreich die Gelegenheit dar, wieder verstärkt eine Schlüsselrolle in der europäischen Außenpolitik zu spielen.

Selbstverständlich wären die gesamten politischen und wirtschaftlichen Implikationen eines solchen Projektes nur schwer vorhersehbar, gerade in Zeiten einer geschwächten Weltwirtschaft. Indes stellt sich die

Frage, ob NATO und EU es sich leisten können, *nicht* über entsprechende Möglichkeiten nachzudenken in Zeiten, in denen das internationale Umfeld gesteigertes und effektives Engagement an immer weiter entfernter und verschiedenartigen Einsatzorten erfordert. Wie beispielsweise jüngst ein Repräsentant des NATO-Generalsekretariats, der die Bereitschaft der NATO zur vertieften Zusammenarbeit mit der EU in diesem Bereich bestätigt hat, betont auch eine Vielzahl von Experten zu Recht die mögliche Effizienzsteigerung durch Massenproduktion und die bedeutenden politischen Vorteile, die sich aus der Vergemeinschaftung finanzieller Ressourcen und operativer Fähigkeiten im euro-atlantischen Rahmen ergeben könnten.

Aus diesem Grunde ist es unerlässlich, sich dem Problem undogmatisch und jenseits aller Allgemeinplätze zu nähern und dabei beispielsweise die Möglichkeit öffentlich-privater Partnerschaften zu erforschen. In der Tat erscheint es ökonomisch wenig sinnvoll, strategische Lufttransportkapazitäten zu erwerben, die während 80 Prozent der Zeit am Boden bleiben. Wie es jedoch das georgische Beispiel zeigt, ist es auch politisch wenig sinnvoll, sich auf nur extern vorhandene Transportmöglichkeiten zu verlassen, die möglicherweise in Ländern stationiert sind, die nicht der NATO angehören und womöglich abweichende strategische Prioritäten verfolgen. Eine europäische Großraumtransportflotte könnte darüber hinaus, gemäß im Voraus bestimmter Bedingungen, anderen zivilen Akteuren zur Verfügung gestellt werden.

Das bereits existierende Multinationale Koordinationszentrum für Europa (CCME) am Luftwaffenstützpunkt Eindhoven in den Niederlanden könnte als Vorbild und Mittel zur Koordinierung im Bereich des Lufttransports dienen. Dieses Zentrum wurde im Rahmen der Euro Air Group gegründet, welche seit Ende der 1990er Jahre auf britisch-französische Initiative hin existiert. Derzeit dient dieses ad-hoc-Instrument der Koordinierung des Luft- und Seetransports sowie der Versorgung von gut zwanzig Mitglieds- und Drittstaaten.

Neue Lösungen zur Bereitstellung von Kapazitäten könnten vielversprechende Ausgangspunkte für eine weitreichendere euro-atlantische Koordinierung des strategischen Lufttransports darstellen. Angesichts eines instabilen internationalen Kontextes kann jedenfalls nur vertiefter und offener Dialog die hier behandelten operationellen Unzulänglichkeiten beheben, für die EU und NATO immer dringender eine Lösung finden müssen.