

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Paul Schäfer (Köln), Jan van Aken, Christine Buchholz, Annette Groth, Niema Movassat und der Fraktion DIE LINKE.

Rüstungsexporte deutscher Motoren und Getriebe

Die deutsche Rüstungsindustrie gehört weltweit zu den größten Rüstungsexporturen. Im letzten Berichtsjahr 2009 wurden von der Bundesregierung Rüstungsexporte gemäß der Ausfuhrliste Teil 1A im Wert von 7 Mrd. Euro genehmigt. Darüber hinaus wurden im gleichen Jahr auch militärisch verwendbare zivile Güter (Dual-Use Güter) gemäß der Ausfuhrliste Teil 1C im Wert von 4,2 Mrd. Euro genehmigt. Ein erheblicher Teil der aus Deutschland exportierten Rüstungstechnologie besteht aus Komponenten, die im Empfängerland in andere Waffensysteme eingebaut werden. Bislang unterliegen allerdings nicht alle militärisch relevanten Komponentenexporte einer Genehmigungspflicht.

Dies ist zum Beispiel bei Motoren und Getriebe der Fall, obwohl gerade diese Komponenten entscheidend [...] für die Funktions- und Leistungsfähigkeit militärischer Fahrzeuge. Ihr Export unterliegt nur dann gemäß der Ausfuhrliste Teil 1A der Genehmigungspflicht, „wenn sie besonders konstruiert sind für militärische Zwecke“ – der Einbau in militärische Fahrzeuge allein reicht nicht aus, um eine Genehmigungspflicht zu begründen. Es besteht daher für Staaten die Möglichkeit, die Mobilität ihrer Land- und Seestreitkräfte mit deutscher Technik antreiben zu lassen, ohne dass dafür eine einzige Genehmigung notwendig wäre. Damit existiert eine große Lücke, die ernste Konsequenzen für die Kontrolle und Nachvollziehbarkeit deutscher Rüstungsexporte hat.

Obwohl sich deutsche Antriebstechnik (u. a. von den Firmen Deutz AG, Daimler AG, Tognum AG, Renk AG, Zahnradwerke (ZF) Friedrichshafen AG) in vielen Waffensystemen, die im Ausland hergestellt worden sind, wiederfindet, ist unklar, ob dafür überhaupt eine Genehmigung beantragt werden musste und ob geprüft wurde, ob diese Rüstungsexporte im Einklang mit den „Politischen Grundsätzen der Bundesregierung für den Export von Kriegswaffen und sonstigen Rüstungsgütern“ sind. Dies gilt z. B. für die deutsche Antriebstechnik im südkoreanischen Artilleriesystem Thunder, in dem in die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) verkauften französischen Kampfpanzer Leclerc, im österreichisch-spanischen Panzer Ascod/Pizzaro, in den auch nach Sri Lanka weiterexportierten israelischen Patrouillenbooten des Typs Shaldags, in der türkischen Milgem-Korvette oder den Baynunah-Korvetten der VAE (www.trdefence.com/2010/12/05/otokar-orders-engines-for-prototype-altays/, www.mtu-online.com/uploads/tx_dkdmu_report/mtu_report_3-2010_de.pdf, <http://defense-update.com/features/du-1-04/fpb-israel.htm>, www.army-technology.com/projects/ascod/, www.mtu-online.com.sg/cms/fileadmin/fileadmin/pdf/en/about_us/MTU_Report_1_05_engl_doppel.pdf). Jüngst wurde bekannt, dass auch der russische Panzer BMP-3 mit deutscher Antriebstechnik ausgerüstet werden soll (Jane's Defence Weekly vom 26. Januar 2011, S. 24).

Diese Praxis ist mit einer restriktiven Rüstungsexportpolitik nicht zu vereinbaren. Auch die militärische Nutzung von Motoren und Getrieben, die vornehmlich für zivile Zwecke konstruiert wurden, bedarf einer Erfassung und Genehmigung, wenn es ernsthaft darum gehen soll, die bedenkliche und unkontrollierte Proliferation deutscher Rüstungsgüter zu verhindern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Motoren für gepanzerte Landfahrzeuge wurden aus Deutschland zwischen 2000 und 2010
 - a) genehmigungsfrei exportiert,
 - b) mit Genehmigung nach dem Gesetz über die Kontrolle von Kriegswaffen (KrWaffKontrG) exportiert,
 - c) mit Genehmigung nach dem Außenwirtschaftsgesetz (AWG) gemäß Ausfuhrliste Teil 1A exportiert,
 - d) mit Genehmigung nach dem AWG gemäß Ausfuhrliste Teil 1C exportiert (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?
2. Wie viele Motoren für Marineschiffe wurden aus Deutschland zwischen 2000 und 2010
 - a) genehmigungsfrei exportiert,
 - b) mit Genehmigung nach dem KrWaffKontrG exportiert,
 - c) mit Genehmigung nach dem AWG gemäß Ausfuhrliste Teil 1A exportiert,
 - d) mit Genehmigung nach dem AWG gemäß Ausfuhrliste Teil 1C exportiert (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?
3. Welche Motoren- und Getriebetypen für Landfahrzeuge wurden zwischen 2000 und 2010 als genehmigungspflichtig im Sinne des KrWaffKontrG und/oder des AWG eingestuft?
4. Wie viele Genehmigungen für die Ausfuhr von Motoren und Getriebe für Landfahrzeuge wurden seit 2000 erteilt (bitte nach Jahren und Ländern aufschlüsseln)?
5. Wie viele Anträge für die Ausfuhr von Motoren und Getrieben für Landfahrzeuge wurden seit 2000 abgelehnt (bitte nach Jahren und Ländern aufschlüsseln und unter Angabe des Versagungsgrunds)?
6. Welche Motoren- und Getriebetypen für Seefahrzeuge wurden zwischen 2000 und 2010 als genehmigungspflichtig im Sinne des KrWaffKontrG und/oder des AWG eingestuft?
7. Wie viele Genehmigungen für die Ausfuhr von Motoren und Getriebe für Seefahrzeuge wurden seit 2000 erteilt (bitte nach Jahren und Ländern aufschlüsseln)?
8. Wie viele Anträge für die Ausfuhr von Motoren und Getrieben für Seefahrzeuge wurden seit 2000 abgelehnt (bitte nach Jahren und Ländern aufschlüsseln und unter Angabe des Versagungsgrunds)?
9. Welche „Powerpacks“, d. h. aufeinander abgestimmte Motoren und Getriebe, wie z. B. der „Euro Powerpack“, gelten als „besonders konstruiert für militärische Zwecke“ und unterliegen der Genehmigungspflicht nach dem KrWaffKontrG bzw. dem AWG?

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass auch Motoren und Getriebe, die nicht besonders für militärische Zwecke konstruiert worden sind, aber trotzdem in militärische Fahrzeuge eingebaut werden, in zentraler Weise die Einsatzfähigkeit von Waffensystemen wie Panzern oder Kriegsschiffen beeinflussen?
11. Nach welchen Kriterien (z. B. Material, Leistungsparameter, Signatur) legt die Bundesregierung fest, dass bestimmte Motoren und Getriebe für Landfahrzeuge „besonders für militärische Zwecke konstruiert und geeignet“ sind, und wie werden die Herstellerfirmen an dem Einstufungsverfahren beteiligt?
12. Nach welchen Kriterien (z. B. Material, Leistungsparameter, Signatur) legt die Bundesregierung fest, dass bestimmte Motoren und Getriebe für Seefahrzeuge „besonders für militärische Zwecke konstruiert und geeignet“ sind, und wie werden die Herstellerfirmen an dem Einstufungsverfahren beteiligt?
13. Welche Widerspruchsmöglichkeiten haben die Herstellerfirmen von Motoren und Getrieben gegen eine solche Einstufung ihrer Produkte?
14. Bei welchen Motoren- und Getriebetypen wurde die Einstufung „besonders für militärische Zwecke konstruiert und geeignet“ nachträglich zurückgenommen und warum (bitte unter Angabe des Jahres)?
15. Bei welchen Motoren- und Getriebetypen wurde die Einstufung „besonders für militärische Zwecke konstruiert und geeignet“ nachträglich vorgenommen und warum (bitte unter Angabe des Jahres)?
16. Welche Konsequenzen ergeben sich für die Einstufung von Motoren, wenn diese Modelle sich sowohl für zivile als auch militärische Zwecke nutzen lassen?
17. Reicht eine Zulassung als ziviles Muster aus, um eine Einstufung der Motoren und Getriebe als „besonders für militärische Zwecke konstruiert und geeignet“ zu verhindern?
18. Prüft die Bundesregierung im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens, ob Motoren und Getriebe ohne besondere militärische Spezifikationen im Empfängerstaat für den Einbau in militärische Fahrzeuge bestimmt sind, und wenn nein, warum nicht?
19. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse, dass von deutschen Firmen entwickelte Motoren und Getriebe, die „besonders für militärische Zwecke konstruiert und geeignet“ sind, im Ausland von Tochterfirmen oder in Lizenz hergestellt werden, und wenn ja,
 - a) bei welchen Motoren- und Getriebetypen in welchen Ländern ist dies der Fall,
 - b) bei welchen Motoren- und Getriebetypen wurde der entsprechende Export von Fertigungsunterlagen und Know-how genehmigt,
 - c) bei welchen Motoren- und Getriebetypen hat die Bundesregierung Kenntnis über den anschließenden Weiterexport in Drittländer?
20. In welchen Staaten werden nach Kenntnis der Bundesregierung deutsche Motoren oder Getriebe in Landfahrzeugen der Streitkräfte verwendet (bitte jeweils unter Angabe des Motoren- bzw. Getriebetyps und des Fahrzeugtyps)?

In wie vielen Fällen lag dabei eine Genehmigung durch die Bundesregierung vor?

21. In welchen Staaten werden nach Kenntnis der Bundesregierung deutsche Motoren oder Getriebe in Seefahrzeugen der Streitkräfte verwendet (bitte jeweils unter Angabe des Motoren- bzw. Getriebetyps und des Fahrzeugtyps)?

In wie vielen Fällen lag dabei eine Genehmigung durch die Bundesregierung vor?

22. Was plant die Bundesregierung, um in Zukunft die Erfassung und Kontrolle der Exporte von diesen Motoren und anderer Antriebstechnik zu verbessern?

Berlin, den 2. März 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion