

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Elke Hoff,
Dr. Rainer Stinner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/11473 –**

**Stand der Einführung Unbemannter Luftfahrzeuge (Unmanned Aerial Vehicles)
in die Bundeswehr**

Vorbemerkung der Fragesteller

In den Bereichen „Überwachung und Lageaufklärung“ und „Ziel- und Wirkungsaufklärung“ hat die Bundeswehr unverändert Fähigkeitslücken. Um diese zu schließen, plant die Bundeswehr gemäß Bundeswehrplan 2008 im Rahmen des Projektes „System für die Abbildende Aufklärung in der Tiefe des Einsatzgebietes“ (SAATEG) als Anfangsausstattung ab dem Jahr 2010 die Einführung einer marktverfügbaren Komponente UAV MALE (Unmanned Aerial Vehicle – Medium Altitude Long Endurance). Die Realisierung der UAV MALE-Komponente ist durch eine wettbewerbliche Auswahlentscheidung zwischen den beiden Systemen Predator B (USA) und HERON TP (Israel) vorgesehen.

1. In welcher Phase befindet sich die Einführung der UAV MALE-Komponente im Rahmen des Projektes SAATEG bei der Bundeswehr derzeit?

Die Angebote der United States Air Force für PREDATOR B sowie der Firma Israel Aerospace Industries für HERON TP liegen vor. Eine Entscheidung im Vergabeverfahren wurde noch nicht getroffen; das Vergabeverfahren dauert noch an. Deshalb können derzeit keine einzelnen Sachverhalte mitgeteilt werden.

2. Welches der konkurrierenden Systeme „Predator B“ und „HERON TP“ hat das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) zur Beschaffung empfohlen, und welche Parameter waren hierfür nach Kenntnis der Bundesregierung ausschlaggebend?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

3. Aufgrund welcher eigenen Erfahrungen oder Erfahrungen von Verbündeten hat das BWB seinen Beschaffungsvorschlag unterbreitet?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

4. Hat das Bundesministerium der Verteidigung sich den Beschaffungsvorschlag des BWB zu Eigen gemacht, und wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

5. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, welches der beiden konkurrierenden Systeme von der Luftwaffe favorisiert worden ist?

Wenn ja, welches der beiden Systeme ist dies, und aus welchen Gründen resultiert diese Präferenz?

Wenn nein, warum hat die Bundesregierung keine Kenntnis über die Ausstattungspräferenzen des Bedarfsträgers?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Der Bedarfsträger bringt seine Position in das laufende Vergabeverfahren ein. Abschließende Aussagen hierzu sind derzeit nicht angezeigt.

6. Hat das BWB ein anderes als das von der Luftwaffe präferierte System zur Beschaffung vorgeschlagen?

Wenn ja, aus welchem Grund wurde dem Wunsch der Luftwaffe als Bedarfsträger nicht entsprochen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

7. Wie viele UAV's MALE werden der Bundeswehr wann zulaufen?

Nach den Forderungen des Phasendokumentes (AF/ReG¹) zur Realisierung der Beschaffung eines Systems zur Abbildenden Aufklärung in der Tiefe des Einsatzgebiets (SAATEG, MALE-Komponente) sollen 5 UAV im Zeitraum Mitte 2010 bis Mitte 2012 zulaufen.

8. Wann wird für das bei der Bundeswehr einzuführende System UAV MALE die Anfangsbefähigung erreicht, und wann die volle Einsatzbereitschaft?

Nach den Forderungen des Phasendokumentes (AF/ReG) soll die Genehmigung zur Nutzung (GeNu) im vierten Quartal 2010 und die volle Einsatzbereitschaft im dritten Quartal 2012 erreicht werden.

9. In welcher Höhe sind für die Einführung eines Systems UAV MALE für die nächsten Jahre Haushaltsmittel im Einzelplan 14 veranschlagt?

Für die Einführung des Systems MALE-UAV² sind im Rahmen einer Realisierung einer Anfangsausstattung derzeit 165 Mio. Euro im Einzelplan 14 veranschlagt.

¹ Abschließende Funktionale Forderung/Realisierungsgenehmigung.

² Medium Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicle.

10. Soll die Steuerung der im Rahmen der Anfangsausstattung SAATEG zu beschaffenden UAV's manuell über eine Kontrollstation am Boden und eine Satellitenanbindung erfolgen oder über eine vor dem Abflug einzuprogrammierende Flugroute, die vom Fluggerät selbstständig abgeflogen wird?

Das zu beschaffende UAV-System soll in der Lage sein, eine im Rahmen der Missionsplanung berechnete und einprogrammierte Flugroute mit hohem Autonomiegrad abzufliegen. Darüber hinaus soll aber auch möglich sein, das Fluggerät jederzeit über einen geeigneten Datenlink von der Bodenkontrollstation aus zu steuern.

11. Welche Gründe waren ausschlaggebend für die gewählte Steuerungsmöglichkeit?

Aufgrund der sehr langen Flugdauer muss die Möglichkeit bestehen, in Reaktion auf zum Beispiel eine geänderte Bedrohungssituation oder zusätzlichen Aufklärungsbedarf den Missionsablauf von der Bodenstation abzuändern.

12. Ist das für die Einführung in der Bundeswehr vorgesehene System in seiner für die Beschaffung geplanten Konfiguration in der Lage, sowohl manuell über eine Kontrollstation am Boden und eine Satellitenanbindung als auch über eine vor dem Abflug einzuprogrammierende Flugroute gesteuert zu werden?

Falls nicht, warum ist die nicht vorgesehene Steuerungsmöglichkeit aus Sicht der Bundesregierung nicht notwendig?

Beide angebotenen Systeme sind grundsätzlich dazu in der Lage.

13. Falls eine der Steuerungsmöglichkeiten für das einzuführende System in seiner für die Beschaffung geplanten Konfiguration nicht vorgesehen ist, ist eine nachträgliche Einrüstung der fehlenden Steuerungsmöglichkeit vorgesehen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wann erfolgt diese, und welche zusätzlichen Kosten werden hierfür voraussichtlich entstehen?

Für die deutsche Konfiguration wird angestrebt, beide Steuerungsmöglichkeiten von Beginn der Auslieferung an verfügbar zu haben.

