

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katja Keul, Omid Nouripour, Agnes Brugger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/14572 –**

### **Beschaffung von Drehflüglern für die Bundeswehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die jüngsten Pläne zur Beschaffung von Drehflüglern für die Bundeswehr haben viele Fragen aufgeworfen. So ist es ein Novum, dass im Rahmen eines Memorandum of Understanding (MoU) zur Stückzahlreduzierung des NATO-Helicopters 90 (NH90) und des Kampfhubschraubers TIGER (UH TIGER) vorgesehen ist, zeitgleich, abseits jeglicher üblicher Vergabeverfahren, 18 Marinehubschrauber (MH90) basierend auf dem NH90 zu beschaffen. Parallel wurden in anderen Bereichen weitere Beschaffungen von Drehflüglern, wie beispielsweise 15 leichte Unterstützungshubschrauber für das Kommando Spezialkräfte (LUH SOF), beschlossen oder stehen, wie im Fall des Basisschulungshubschraubers (BSHS), kurz bevor.

Insgesamt konnte die Bundesregierung weder im Haushalts- noch im Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages darlegen, inwieweit das MoU zur Stückzahlreduzierung NH90 und UH TIGER und der damit verbundenen Beschaffung von MH90 den aus der Bundeswehr formulierten Bedarf deckt. Die Anpassung der Stückzahl und Neuverhandlungen mit der Rüstungsindustrie sind prinzipiell zu begrüßen. Dennoch müssen dabei vor allem die finanziellen Interessen des Bundes und damit der Steuerzahler gewahrt bleiben und auch durchgesetzt werden. Zeitgleich steht zu befürchten, dass die aktuellen Beschaffungsvorhaben von Drehflüglern nicht den Bedarf der Truppe decken. Dies gilt nicht in erster Linie, wie im Fall des MH90, für die Stückzahl, sondern vor allem auch für die Fähigkeitsausstattung der einzelnen Hubschraubermuster.

Die Beschaffung von Drehflüglern ist darüber hinaus mit der Ausmusterung älterer Hubschraubern verbunden. Zur Frage der Ausmusterung der BO105 hält sich die Bundesregierung weitgehend bedeckt. Sofern es keine weitere wirtschaftliche Verwendung für ältere Hubschraubermuster gibt, müssen diese umgehend ausgemustert werden. Hierbei dürfen wirtschaftliche Interessen jedoch nicht über sicherheitspolitische Interessen gestellt werden. Die Bundesregierung konnte im Verteidigungsausschuss bisher nicht darlegen, inwieweit eine Demilitarisierung von Hubschraubern möglich ist und diese auch langfristig sichergestellt werden kann. Solange diese Fragen offen sind, ist eine Weitergabe an Drittstaaten, beispielsweise an Pakistan, unverantwortlich.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Entwicklung und Beschaffung des Hubschraubers UH TIGER ist ein multinationales Vorhaben der drei Nationen Deutschland, Frankreich und Spanien. Spanien ist dem zunächst bilateralen Programm 2004 beigetreten.

Als Auftraggeber der Programmationen handelt die Rüstungsagentur OCCAR. Die Auftragnehmerseite wird durch die Eurocopter Tiger GmbH (ECT) vertreten. Darüber hinaus hat Australien 22 Hubschrauber TIGER in einer eigenen Version eigenständig beschafft.

Der Hubschrauber NH90 soll für die Durchführung von Lufttransporteinsätzen zur Unterstützung der taktischen Verbände, zur Durchführung des „Militärischen Such- und Rettungsdienstes“ (Search and Rescue – SAR) sowie für die fliegerische Aus- und Weiterbildung beschafft werden. Die Entwicklung und Beschaffung des Hubschraubers NH90 ist ein multinationales Vorhaben der sechs NATO-Nationen Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Portugal und Belgien (NAHEMO<sup>1</sup>Nationen). Als Auftraggeber der NAHEMO handelt die Rüstungsagentur NAHEMA<sup>2</sup>. Auf Auftragnehmerseite agiert das Industriekonsortium NHI<sup>3</sup> (Eurocopter Deutschland, Eurocopter Frankreich, Agusta-Westland und Fokker). Portugal hat seine Programmbeteiligung am 16. November 2012 gekündigt. Darüber hinaus wird der NH90 durch Schweden, Finnland, Norwegen, Griechenland, Oman, Australien, Neuseeland und Spanien eigenständig, das heißt, außerhalb des oben erwähnten NH90 Programms, beschafft.

Der Bundesminister der Verteidigung hat im Oktober 2011 die Anzahl der strukturbestimmenden Hauptwaffensysteme bestimmt. Hiernach werden nach der Neuausrichtung der Bundeswehr statt 122 nur 80 Hubschrauber des Typs NH90 sowie statt 80 nur 40 Hubschrauber des Typs UH TIGER in der Nutzung festgelegt.

Bei der hierzu getroffenen Grundsatzvereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) und EUROCOPTER (MoU vom 15. März 2013, auch als „German Deal“ bezeichnet) handelt es sich um ein Gesamtpaket, das den Interessen sowohl des Auftraggebers als auch des Auftragnehmers ausgewogen Rechnung trägt und die notwendige Planungssicherheit bietet, um auf Grundlage der reduzierten Stückzahlen der Hubschrauber NH90 und UH TIGER die entsprechenden Programme anzupassen.

Einsparungen im Rahmen des Betriebs und der Materialerhaltung und ihre hausaltseitigen Auswirkungen beruhen in Teilen auf noch nicht abschließenden oder vereinbarten Rahmenbedingungen. Damit handelt es sich bei diesen Angaben in Teilen/weitgehend um Schätzungen, die noch zu konkretisieren sind. Die Bewertung des Gesamtverhandlungsergebnisses wie in der Vorlage an den Haushaltsausschuss dargelegt, bleibt hiervon allerdings unberührt.

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat die Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) Nr. 95/13 VS-NfD am 26. Juni 2013 zustimmend zur Kenntnis genommen. Damit wurde die Grundsatzvereinbarung in ihrer Gesamtheit gebilligt. Er hat das BMVg aufgefordert, auf Basis und innerhalb der Vorgaben des MoU mit der Industrie die entsprechenden Verträge zu verhandeln. Dies umfasst auch die Bestellung von 18 Marinehubschraubern (NH90 NTH SEA LION) aus dem NH90-Programm als Nachfolgesystem zum MK41 SEA KING. Das BMVg wird die endverhandelten Vertragsentwürfe dem Parlament zur Kenntnis bringen.

Andere in der Kleinen Anfrage angesprochene Hubschraubermuster sind nicht Gegenstand des MoU vom 15. März 2013. Auf diese Muster wird nachfolgend bei der Beantwortung der jeweiligen Fragen eingegangen.

<sup>1</sup> NATO Helicopter Management Organisation.

<sup>2</sup> NATO Helicopter Design and Development Production and Logistics Management Agency.

<sup>3</sup> NATO Helicopter Industries.

1. Wie hoch sind die ausstehenden Vertragsstrafen, die nun mit dem MoU bezüglich der Stückzahlreduzierung NH90 und UH TIGER als abgegolten erklärt werden sollen?

Über die Höhe der in diesem Zusammenhang abgegoltenen Vertragsstrafen besteht zwischen dem BMVg einerseits und der Industrie andererseits kein Einvernehmen. Gemäß der Position des BMVg werden für den UH Vertragsstrafen in Höhe von 43 Mio. Euro und für den NH 90 in Höhe von 58 Mio. Euro zugrunde gelegt, die bis zur Unterzeichnung des MoU am 15. März 2013 angefallen und noch nicht vereinnahmt waren.

Im Hinblick auf die Durchsetzbarkeit der Vertragsstrafen war zu berücksichtigen, dass zwischen den Parteien der Grad der jeweiligen Mitverantwortung an den Lieferverzügen bei UH TIGER und NH90 strittig und damit die Durchsetzung von Forderungen des Auftraggebers gegenüber der Industrie der Höhe nach als risikobehaftet anzusehen war. Bei der Vereinbarung der neuen Änderungsverträge sollen daher neue Vertragsstrafen im Hinblick auf den neuen Lieferplan vereinbart werden.

2. Wie erklärt sich die Stückpreiserhöhung für den einzelnen Hubschrauber NH90 und UH TIGER im Vergleich zum ursprünglichen Kaufvertrag?

Die Industrie hat aufgrund ausdrücklicher Forderung des BMVg zugesichert, dass sich die Stückpreise, trotz der deutlichen Verringerung der abzunehmenden Stückzahlen durch Deutschland, für alle Programmteilnehmer nicht erhöhen.

Jedoch wurden bereits entstandene Gemeinkosten sowie eine anteilmäßige Preiseskalation aufgrund der Mitverantwortung des Auftraggebers im UH TIGER Programm an den eingetretenen Verzögerungen im Rahmen des Gesamtpaketes und somit auch für NH90 angemessen berücksichtigt.

Der sich so ergebende Effekt kann nicht separat bewertet werden, sondern nur als Bestandteil eines Verhandlungsgesamtergebnisses.

3. Wie erklärt sich die Diskrepanz zwischen den haushälterischen Minderausgaben für 40 abbestellte Hubschrauber (900 Mio. Euro) und dem ursprünglichen Kaufpreis für dieselben ( $40 \times 40$  Mio. Euro = 1,6 Mrd. Euro)?

Siehe Antwort zu Frage 2.

4. Welche jährlichen Einsparungen ergeben sich durch die Stückzahlreduzierung der NH90 und UH TIGER innerhalb der nächsten zehn Jahre für Betrieb und Materialerhaltung?

Siehe hierzu die Vorbemerkung der Bundesregierung. Im Einzelnen:

Infrastrukturkosten:

Infolge der Stückzahlreduzierungen bei den Hubschraubermustern UH TIGER und NH90 werden die Otto-Lilienthal-Kaserne in Roth und der Flugplatz Schönwalde/Holzendorf zukünftig diesbezüglich hierfür nicht mehr genutzt. Im Bereich der Infrastrukturbetriebskosten sind hierdurch mögliche haushaltswirksame Minderausgaben im Rahmen der Folgenutzung der Otto-Lilienthal-Kaserne durch die Offizierschule der Luftwaffe und des Flugplatzes Schönwalde/Holzendorf durch Teile des mit dem Waffensystem CH 53 ausgestatteten Hubschraubergeschwaders 64 (neu) möglich, jedoch noch nicht bezifferbar.

- Der Betrieb der Liegenschaft am Standort Roth insgesamt verursacht bei der derzeitigen Nutzung jährliche Kosten für den Betrieb in Höhe von ca.

6,9 Mio. Euro. Die an die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben zu leistende Miete beläuft sich auf ca. 20,7 Mio. Euro.

- Der Betrieb des Flugplatzes Schönewalde/Holzdorf insgesamt verursacht bei der derzeitigen Nutzung jährliche Kosten für den Betrieb in Höhe von ca. 7,5 Mio. Euro. Die an die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben zu leistende Miete beläuft sich auf ca. 13,5 Mio. Euro.
- Für Übrige NH90-, UH TIGER-Standortesind keine nennenswerte Einsparungen auf Grund der Stückzahlreduzierungen zu erwarten, da die systemisch vorzuhaltenden Komponenten als strukturfixe Ausgaben zu klassifizieren sind.

Dieser Teil der Frage lässt sich derzeit nicht abschließend beantworten.

Die Regenerationsausbildung der fliegenden Besatzungen erfolgt im Rahmen von Simulatorausbildung und durch tatsächlichen, flugstundenrelevanten Flugbetrieb. Die abgeschätzten Einsparungen betreffen den Zeitpunkt nach Erreichen der vollständigen Besetzung aller eingerichteten Dienstposten und Zulauf aller Hubschrauber.

- Realflugstunden:

Für das Erreichen der Musterberechtigung UH TIGER ergibt sich durch die Reduzierung von 80 auf 40\* UH TIGER ein jährlicher Minderbedarf von 621 Flugstunden.

Einsparung: ca. 7,7 Mio. Euro jährlich.

Für das Erreichen der Musterberechtigung NH90 ergibt sich durch die Reduzierung von 122 auf 80\* NH90 ein jährlicher Minderbedarf von 560 Flugstunden.

Einsparung: ca. 5,9 Mio. Euro jährlich.

\* Regenerationsbedarf ergibt sich für die operationell vorgesehene Anzahl von Hubschraubern.

- Simulatorstunden:

UH TIGER: An der deutsch-französischen Ausbildungseinrichtung in Le Luc (Frankreich) erfolgt die fliegerische Erst- und Regenerationsausbildung. Aufgrund bestehender Vereinbarungen/Verträge ist kurzfristig keine Reduzierung der Nutzungskosten durch eine Reduzierung der Simulatorstunden möglich.

Es wird allerdings durch die beteiligten Nationen in Erwägung gezogen, einen Teil der gemeinsam genutzten Simulatoren stillzulegen. Dies hat gegebenenfalls eine Einsparung von Nutzungskosten in derzeit noch nicht bestimmbarer Höhe zur Folge.

Für die Nutzung der Simulatoren am Standort Roth sind 1,9 Mio. Euro pro Jahr bis Mitte 2015 vereinbart. Durch die Aufgabe dieses Standortes für den UH TIGER entfallen diese Ausgaben weitgehend. Über die weitere Verwendung der Simulatoren wird noch entschieden. Der Standort in Fritzlar (Kampfhubschrauberregiment 36) verbleibt somit als einziger Standort für UH TIGER.

Für NH90 werden Simulatoren an den Standorten in Bückeberg, Faßberg und Holzdorf betrieben. Der Standort Holzdorf wird für das Waffensystem NH90 aufgegeben. Über die zukünftige Nutzung des Simulators in Holzdorf im Rahmen der NH90-Produktfamilie wird noch entschieden.

Der Betrieb der NH90-Simulatoren erfolgt im Rahmen eines Betreibermodells durch ein Konsortium. In dem entsprechenden Vertrag ist aufgrund der Fremdfinanzierung langfristig eine Anzahl von Flugstunden verbindlich ver-

einbart. Eine Reduzierung der Simulatorstunden wird deshalb zu keiner Einsparung von Ausgaben den Betrieb führen.

Die Kosten für die Regenerationsausbildung des technischen Personals können auf Grund noch nicht finalisierter Grundlagen derzeit noch nicht hinreichend genau beziffert werden.

Etwaige Kosteneinsparungen im Bereich Materialerhaltung lassen sich derzeit nicht abschließend bewerten.

So werden z. B. NH90 (alle Lfz) und UH TIGER (teilweise) noch als Vorserienmuster betrieben und befinden sich noch in der Einführungsphase. Das bedeutet, dass die Betriebskosten noch erheblichen Veränderungen unterliegen.

Weiterhin sind im Rahmen der Vertragsverhandlungen zur Stückzahlreduzierung unter Berücksichtigung der Eckpunkte des MoU Festlegungen für eine bessere Wartbarkeit des Marinehubschraubers SEA LION und die Ersatzteilausstattung zu treffen, die auch Auswirkungen auf die Nutzung und damit auf die Materialerhaltungskosten haben werden.

Zu Einsparungen im Bereich der Personalausgaben können aufgrund der komplexen Verflechtungen von Verbandsauflösungen, Fähigkeitstransfer und sonstigen Personalmigrationen im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr keine belastbaren Zahlen genannt werden.

Insgesamt beruhen die Aussagen zu voraussichtlichen Einsparungen in wesentlichen Teilen auf Schätzungen in Verbindung mit Annahmen, da für wichtige Einzelaspekte belastbare Grundlagen bisher nicht umfassend vorliegen.

5. In welcher Höhe sind bereits Zahlungen für die nunmehr abbestellten NH90 und UH TIGER geleistet worden, auf deren Rückzahlung jetzt verzichtet wird?

Die Aussage, dass auf Rückzahlungen verzichtet wird, ist nicht zutreffend. Sämtliche Aspekte, so auch die Verrechnung der Rückzahlungen sind vielmehr Teil der Gesamtvereinbarung zur Stückzahlreduzierung, die unter anderem auch den Kauf von 18 Marinehubschraubern ermöglicht.

Beim Waffensystem UH TIGER werden die letzten zehn Hubschrauber nicht mehr abgenommen. Zum Kaufpreis siehe Antwort zu Frage 2. Die bereits bei der Firma für die Produktion dieser zehn Hubschrauber vorhandenen Bauteile werden, sofern sie sich als Ersatzteile eignen, vom Auftraggeber zu den jeweils gültigen Serienpreiskonditionen abgenommen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Serienpreiskonditionen im Vergleich zu den nachträglich vereinbarten Ersatzteilpreisen geringer und somit für den Auftraggeber von Vorteil sind.

Im Programm NH90 werden die letzten 40 Hubschrauber nicht mehr abgenommen. Zum Kaufpreis siehe Antwort zu Frage 2. Zur Abgeltung von Kompensationsforderungen der Unterauftragnehmer des Firmenkonsortiums NATO Helicopter Industries (NHI) sichert der Auftraggeber die Beauftragung von zu definierenden Ersatzteilpaketen für den Marinehubschrauber in Höhe von 120 Mio. Euro zu, die zur Versorgung der Marinehubschrauber später beauftragt werden müssten.

6. Inwieweit können bereits bezahlte und zugelieferte Materialien, Bauteile und Baugruppen der NH90 und UH TIGER genutzt werden?

Alle bereits bezahlten und gelieferten Materialien, Bauteile und Baugruppen für diese Hubschrauber können genutzt werden.

7. Wer hat auf Seiten der Bundesregierung die Verhandlungen mit der Industrie bezüglich der Stückzahlreduzierung NH90 und UH TIGER geführt?

Die Gespräche zur Aushandlung des MoU wurden im Verantwortungsbereich des für Ausrüstung zuständigen Staatssekretärs geführt. Über den Gesamtzeitraum der Verhandlung haben Verantwortliche aller Ebenen des Bundesministeriums der Verteidigung wie auch des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr Sondierungsgespräche geführt.

8. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis über Interessenten für einen Ankauf der gebrauchten UH TIGER, und nach welchen Kriterien wird über einen Verkauf entschieden?

Aktuell sind keine konkreten Interessensbekundungen für gebrauchte UH TIGER bekannt. Sollte es Anfragen zum Ankauf von UH TIGER geben, finden die rüstungsexportpolitischen Grundsätze der Bundesregierung über die Weitergabe von Kriegswaffen und Rüstungsgütern Anwendung.

9. Inwiefern hat die Bundeswehr sich dazu bereiterklärt, die Eurocopter Group S.A.S. bei der Vermarktung der UH TIGER zu unterstützen?

Gemäß MoU hat sich der Auftraggeber dazu verpflichtet, die Vermarktung der elf zurückzukaufenden UH TIGER an andere Kunden im Rahmen seiner Möglichkeiten zu unterstützen.

10. Welche Preisvorstellung hat das Bundesministerium der Verteidigung beim Verkauf der UH TIGER an die Eurocopter Group S.A.S.?

Der Preis für den Rückkauf von elf gebrauchten Hubschraubern durch Eurocopter Deutschland GmbH wurde im Bereich zwischen 65 Mio. Euro (Mindestpreis) und 100 Mio. Euro festgelegt. Der Marktwert wird durch einen unabhängigen Gutachter ermittelt, der einvernehmlich ausgewählt wird. Bei Überschreiten der 100 Mio. Euro geht der darüber hinausgehende Betrag zur Hälfte an EUROCOPTER und zur anderen Hälfte an den Auftraggeber. EUROCOPTER erhält damit einen Anreiz, den Verkauf zu einem möglichst hohen Preis zu realisieren.

11. Inwiefern lässt sich das MoU zur Stückzahlreduzierung, im Besonderen die Beschaffung des MH90, mit den Abläufen des novellierten Customer Product Management (CPM) und dem Vergaberecht vereinbaren?

Es wird im Folgenden angenommen, dass mit der Muster-Bezeichnung „MH-90“ der durch NHI gemäß MoU zu liefernde NH90 NTH<sup>4</sup> SEA LION gemeint ist.

In der Vorbereitung des MoU zur Stückzahlreduzierung fanden die Regelungen gemäß CPM (nov.) keine Anwendung, da hier Änderungen in laufenden internationalen Beschaffungsverträgen abzustimmen waren. In der nationalen Umsetzung der Eckpunkte des MoU werden die Abläufe des CPM (nov.) unter Berücksichtigung der internationalen Gegebenheiten des Programms angewendet.

Das Vorgehen ist vergaberechtlich geprüft und einwandfrei. Nach Artikel 13 Buchstabe c der Vergaberichtlinie, der in deutsches Recht über § 100 c Absatz 2

<sup>4</sup> NTH = Naval Transport Helicopter.

Nummer 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) überführt wurde, finden die Bestimmungen der Vergaberichtlinie und somit europäisches Vergaberecht mit grundsätzlicher Ausschreibungsverpflichtung keine Anwendung, wenn Aufträge im Rahmen eines Kooperationsprogramms vergeben werden, das auf Forschung und Technologie beruht und von mindestens zwei Mitgliedstaaten für die Entwicklung eines neuen Produktes und gegebenenfalls die späteren Phasen bzw. eines Teils des Lebenszyklus dieses Produkts durchgeführt wird. Diese Voraussetzungen liegen für das NH90 Programm vor, da der Marinehubschrauber NH90 NTH SEA LION aus dem NH90 Programm bestellt wird. Nach dem NH90-Beschaffungs-MoU kann danach grundsätzlich ohne nochmaligen Eintritt in den Wettbewerb Ausrüstung beschafft werden, die im Rahmen des NH90 Programms entwickelt wurde.

12. Welche anderen Hersteller von Marinehubschraubern hätten nach Kenntnis der Bundesregierung im Falle einer Ausschreibung ein Angebot unterbreiten können?

Ohne Durchführung einer aktuellen Marktsichtung und auf Basis der in 2010 erfolgten Angebotsaufforderung erscheint es realistisch, dass die Firmen NHI (europäisches Konsortium) und Sikorsky (US-Hersteller) ein Angebot unterbreiten könnten.

13. Inwiefern ging dem MoU ein Leistungs- und Wirtschaftlichkeitsvergleich mit anderen Hubschraubern voraus, und was war das Ergebnis?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

14. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, weiterhin an der parlamentarischen Praxis festzuhalten, wonach erst nach Beteiligung des Haushalts- und Verteidigungsausschusses der Kaufvertrag für 18 MH90 geschlossen werden kann?

Siehe hierzu die Vorbemerkung der Bundesregierung.

Soweit sich die Verträge im Rahmen der Vorgaben des Haushaltsausschusses halten, bedarf es keiner erneuten Zustimmung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages. Parallel zur Vorlage an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages erfolgt auch die Unterrichtung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages.

15. Inwieweit erfüllt der MH90 alle ursprünglich geforderten Fähigkeiten?

Der NH90 NTH SEA LION ist vorgesehen als Ersatz für das veraltete Waffensystem SEA KING MK41. So wie der SEA LION in der BMF-Vorlage Nr. 95/13 VS-NfD, die der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages in seiner 127. Sitzung am 26. Juni 2013 zustimmend zur Kenntnis genommen hat, dargestellt ist, besitzt er alle wesentlichen Fähigkeiten des SEA KING MK41.

16. Warum nimmt die Bundeswehr gegebenenfalls in Kauf, dass der MH90 nicht alle ursprünglich geforderten Fähigkeiten erfüllt?

Auf die Antwort zu Frage 15 wird verwiesen.

17. Inwieweit muss möglicherweise ein weiteres Hubschraubermuster betrieben werden, um die Fähigkeitslücken des MH90 zu schließen?

Ergänzend zu den 18 Hubschraubern des Typs NH90 NTH SEA LION sind weiterhin die bereits bei der Deutschen Marine vorhandenen SEA LYNX Mk 88A zu betreiben.

18. Beabsichtigt die Bundesregierung, weitere finanzielle Mittel in die Entwicklung des MH90 zu investieren?

Falls ja, sollen diese Mittel auch dazu dienen, dass der MH90 die ursprünglich von der Marine geforderten Fähigkeiten erfüllt, und wie hoch ist dann der Anteil der zu diesem Zweck eingesetzten Mittel?

Die 18 Marinehubschrauber NH90 NTH SEA LION werden zu einem höchstbegrenzten Preis von 755 Mio. Euro (ohne Umsatzsteuer, Preisstand Dezember 2012) ohne gesonderte Entwicklungskosten beschafft.

19. Wurde die Bereitstellung von leichten Unterstützungshubschraubern für das Kommando Spezialkräfte (LUH SOF) in die Neuverhandlungen mit der Eurocopter Group S.A.S. einbezogen?

Falls nein, warum nicht?

Die Beschaffung eines Leichten Mehrzweckhubschraubers zur Verbringung von Spezialkräften (LUH SOF) wurde nicht in die Neuverhandlungen einbezogen.

Das Vergabeverfahren im Wettbewerb für den LUH SOF war seinerzeit bereits seitens des Bundesamts für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) eingeleitet worden. Eine Einbeziehung des LUH SOF in die Verhandlungen war somit nicht zulässig und ausgeschlossen. Zudem war es Verhandlungsposition des BMVg, dass nur die Programme UH TIGER und NH90, bei denen sich alle Hubschrauber im Lieferverzug befanden, gemeinsam betrachtet werden sollten.

Das Vergabeverfahren und die daraus abgeleitete Auswahlentscheidung zum LUH SOF wurden nach parlamentarischer Befassung und Billigung im Juni 2013 mit einem Vertragsschluss am 11. Juli 2013 beendet.

20. Wurden die Beschaffung des LUH SOF und der Logistikvertrag gemeinsam ausgeschrieben?

Wenn nein, warum nicht?

Um die Fähigkeitslücke „Leichter Mehrzweckhubschrauber zur Verbringung von Spezialkräften – LUH SOF“ möglichst schnell schließen zu können, wurde im September 2012 entschieden, umgehend alle Maßnahmen einzuleiten, um die parlamentarische Behandlung und Billigung der Beschaffung noch im zweiten Quartal 2013 zu erreichen. Dazu wurde das Vergabeverfahren am 11. Oktober 2012 mit einem öffentlichen Teilnahmewettbewerb eingeleitet. Zu diesem Zeitpunkt war noch keine Stationierungsentscheidung im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr getroffen worden. Daher waren die notwendigen Rahmenbedingungen für die Ausschreibung von Verträgen für Betreuung, Wartung und Instandsetzung nicht ausreichend umfänglich definiert.

Durch eine von der Beschaffung unabhängige Ausschreibung der Verträge für Betreuung, Wartung und Instandsetzung wird das Bewerberfeld prinzipiell erweitert und ermöglicht damit der Bundeswehr ein wirtschaftliches Vorgehen.



21. Inwieweit hätte nach Einschätzung der Bundesregierung eine gemeinsame Ausschreibung zu einer besseren Vergleichbarkeit der Wirtschaftlichkeit der Angebote unterschiedlicher Hersteller geführt?

Auf die Antwort zu Frage 20 wird verwiesen.

22. Welche weiteren Hersteller hatten Interesse bekundet, und aus welchen Gründen wurden die Angebote zu Gunsten der Eurocopter Group S.A.S. abgelehnt?

Auf den Beitrag des BMVg vom September 2013 zur Berichtsbitte des Abgeordneten Dr. Tobias Lindner zum Thema LUH SOF wird verwiesen.

23. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob sich dritte, aufgeforderte Anbieter dazu entschlossen haben, kein Angebot vorzulegen?

Falls ja, welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Beweggründe der Anbieter zur Nichteinreichung eines Angebots?

Die Beweggründe der Firma Agusta Westland, kein Angebot abzugeben, sind nicht bekannt.

24. Inwieweit wurden bei dem Typ EC 645 T2 technische Kompromisse in Bezug auf die ursprüngliche Anforderungen eingegangen?

Die Forderungen der Streitkräfte als Bedarfsträger sind in der „Abschließenden Funktionalen Forderung/Realisierungsgenehmigung“ vom Mai 2012 festgeschrieben. Technische Kompromisse wurden hierbei nicht eingegangen.

25. Liegt der Beschaffungspreis der militärischen Version des EC 645 nach Kenntnis der Bundesregierung über dem Listenpreis der zivilen Version?

Wenn ja, wie hoch ist diese Preisdifferenz (in Euro), und worin sieht die Bundesregierung die Gründe für diese Preisdifferenz?

Grundsätzlich sind externe bzw. öffentliche Preislisten im Hubschrauberweltmarkt aus Wettbewerbsgründen bei den wesentlichen Hubschrauberherstellern unüblich. Auch zivile Versionen werden nach schriftlicher Angabe von EUROCOPTER spezifisch nach Kundenauftrag konfiguriert und kalkuliert. Daher gibt es keine definierte Preisdifferenz zwischen einer zivilen und einer militärischen Variante eines Hubschraubers.

Der LUH SOF Hubschrauber EC 645 T2 der Bundeswehr wird kundenspezifisch für das vorgesehene Einsatzspektrum konfiguriert. Die Bundeswehr beschafft 15 EC 645 T2 zusammen mit den notwendigen Rüstsätzen für LUH SOF. Die Rüstsätze decken hierbei das Einsatzspektrum zur Verbringung von Spezialkräften, zur Feuerunterstützung sowie zur Aufklärung ab. Weiterhin wird die Avionikausstattung durch Einrüstung kryptofähiger Funkausstattungen in die Luftfahrzeuge und Anpassung der Flugkartendarstellung zur Realisierung der spezifischen Kommunikationserfordernisse der Spezialkräfte angepasst.

Im Rahmen des Verhandlungsverfahrens wurde daher für den LUH SOF gemäß den speziellen Anforderungen der Bundeswehr ein kundenspezifischer Gesamtpreis vereinbart.

Erfahrungsgemäß ist ein für die spezifischen Bedürfnisse der Spezialkräfte konfiguriertes Luftfahrzeug kostenaufwändiger als ein ähnliches Luftfahrzeug ohne weitere Ausstattungsmerkmale für den zivilen Markt.

26. Wann soll die Zwischenentscheidung zum bedarfsgerechten Phasendokument des Basisschulungshubschraubers (BSHS) erfolgen?

Die Zwischenentscheidung ist in Vorbereitung.

27. Wurde der BSHS in die Neuverhandlungen mit der Eurocopter Group S.A.S. einbezogen?

Falls nein, warum nicht?

Der BSHS ist zurzeit nicht vergabereif. Eine Entscheidung über den zukünftigen Auftragnehmer ist daher noch nicht getroffen.

28. Was sind die Zeitlinien für das Beschaffungsvorhaben BSHS?

Basierend auf einem noch in 2013 startenden Interessenbekundungsverfahren ist die Bereitstellung der ersten Luftfahrzeuge für die Ausbildung der Fluglehrberechtigten (Fluglehrer) ab Mitte 2015 und eine Nutzung für die Ausbildung der zukünftigen Hubschrauberführer (Flugschüler) in der Hubschrauberführergrundausbildung ab 2016 vorgesehen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 26 und 27 verwiesen.

29. Wann rechnet das Bundesministerium der Verteidigung mit der Einführung des neuen BSHS?

Auf die Antwort zu den Fragen 26 und 28 wird verwiesen.

30. Hat sich die Beschaffung des BSHS gemessen an den ursprünglichen Planungen verzögert?

Wenn ja, um welchen Zeitraum handelt es sich, und welche Einschränkungen hat diese Verzögerung für die Ausbildung der Piloten von NH90 und UH TIGER zur Folge?

Gemessen an der ursprünglichen Zeitplanung ist eine Verzögerung von drei Jahren eingetreten. Einschränkungen für die Ausbildung der Piloten NH90 und UH TIGER sind jedoch nicht durch eine Verzögerung im Projekt BSHS begründet.

31. Inwieweit überschneiden sich die Zeitachsen der Einführung des BSHS und der Ausmusterung des BO105?

Die Ausmusterung der BO 105 soll bis Ende 2016 erfolgen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 26 und 28 verwiesen.

32. Inwieweit soll der derzeitige Schulungshubschrauber EC135 weiter genutzt werden?

Der Schulungshubschrauber EC135 wird weiterhin in der Hubschrauberführergrundausbildung eingesetzt, bis der neue BSHS verfügbar ist. Im Rahmen der laufenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird auch geprüft, ob der Flugstundenanteil nach der Bereitstellung des BSHS reduziert werden und die nicht mehr benötigten Flugstunden EC135 in der Hubschrauberführergrundausbildung etwa für den Lizenzerhalt von Piloten verwendet werden können, die für eine

weitere fliegerische Verwendung vorgesehen, derzeit aber auf einem Dienstposten eingesetzt sind, wo dies nicht der Fall ist. Hierdurch könnte gegebenenfalls die sonst mit höheren finanziellen Belastungen verbundene Nutzung von Flugstunden UH TIGER, NH90 und CH-53 reduziert werden.

33. Gibt es unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Wirtschaftlichkeitsbewertung des BSHS zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Bundesrechnungshof?

Wenn ja, welche sind dies konkret, und wie begründet das Bundesministerium der Verteidigung jeweils seine vom Bundesrechnungshof abweichenden Bewertungen?

Der Bundesrechnungshof hat Bemerkungen zur zweiten Fortschreibung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Projekt BSHS (Stand: März 2012) übermittelt. Diese werden in der laufenden Überarbeitung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt.

34. Wie hoch ist der ermittelte Ausbildungsbedarf, und inwieweit wurde nun die Forderungslage für den BSHS angepasst?

Auf Basis der zukünftigen Strukturen der Streitkräfte und auf Grundlage von geschlossenen zwischenstaatlichen Vereinbarungen sowie rechtlichen Vorgaben für die Ausbildung von Piloten wurde im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ein jährlicher Bedarf von ca. 4 000 Flugstunden (FH) für den BSHS ermittelt, der über die von der BO 105 bisher wahrgenommenen Aufgaben hinausgeht.

Dieser aktuelle Ausbildungsbedarf sowie weitere Rahmenparameter sind in die überarbeitete Forderungslage eingeflossen und bilden die Ausgangslage für die weiteren Arbeitsschritte der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

35. Inwieweit gibt es durch die neu ermittelte Forderungslage Einschränkungen bezüglich der Ausbildungsmöglichkeiten gegenüber der Nutzung des EC135 und des BO105?

Eine Aussage hierzu kann erst nach Abschluss der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung getroffen werden.

Die weitere Nutzung der BO 105 ist aber – im Einvernehmen mit dem Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages und dem Bundesrechnungshof – aus wirtschaftlichen Gründen über das Jahr 2016 hinaus nicht mehr vorgesehen.

36. Gibt es Überlegungen oder Pläne zur Überlassung des BO105 sowie des Schulungshubschraubers EC136 an andere Staaten?

Falls ja, wie sehen diese konkret aus, und welche Empfängerstaaten sind vorgesehen?

Es gibt derzeit keine konkreten Überlegungen oder Pläne der Bundeswehr zur Überlassung des Hubschraubers BO105 sowie des Schulungshubschraubers EC135 an andere Staaten.

37. Hat die Bundesregierung der pakistanischen Regierung eine Lieferung von BO105 der Bundeswehr in Aussicht gestellt?

Falls ja, welche sicherheits- und außenpolitischen Erwägungen haben die Bundesregierung dazu bewogen, inwieweit ist die Lieferung dann mit Auflagen für die Nutzung verknüpft, und auf welche Art und Weise beabsichtigt die Bundesregierung, die Einhaltung der Auflagen zu kontrollieren?

Das Interesse Pakistans an der Überlassung von Hubschraubern des Typs BO105 für die Bergung Verwundeter wurde mehrfach gegenüber Vertretern des BMVg geäußert. Die Lieferung von Hubschraubern des Typs BO105 an Pakistan ist derzeit nicht vorgesehen.

Eine mögliche Abgabe der betreffenden Luftfahrzeuge kommt erst dann in Betracht, wenn diese durch den Bund nicht mehr benötigt werden (§ 63 Absatz 2 Satz 1 der Bundeshaushaltsordnung – BHO). Dies umfasst auch die Nutzung der Hubschrauber nach Außerbetriebnahme z. B. zur Hochwertersatzteilgewinnung.

38. Wurde in Erwägung gezogen, die BO105 zu verkaufen?

Wenn nein, warum nicht?

Mit der Verkleinerung der Bundeswehr geht die Aussonderung nicht mehr benötigten Wehrmaterials einher. Die derzeitigen Aussonderungsplanungen von Waffensystemen bzw. Großgerät von Marine, Luftwaffe und Heer für den Planungszeitraum bis 2019 sind in der Antwort der Bundesregierung vom 24. April 2013 zu Frage 133 (Bundestagsdrucksache 17/13254) auf die Große Anfrage der Fraktion der SPD zum Thema „Bundeswehr – Einsatzarmee in Wandel“ vom 9. Mai 2012 für BO105 wie folgt aufgeführt:

Luftwaffe/Waffensystem Hubschrauber BO105 – Anzahl Außerdienststellungen: 139.

Nach der Aussonderung erfolgt die Verwertung des Wehrmaterials im Rahmen der gültigen Bestimmungen. Kriterien bei möglichen Abgaben an andere Staaten sind außen- und sicherheitspolitische Aspekte und die „Politische[n] Grundsätze der Bundesregierung für den Export von Kriegswaffen und sonstigen Rüstungsgütern“ vom 19. Januar 2000.

Bei den aufgeführten Systemen/Geräten (siehe Bundestagsdrucksache 17/13254) erfolgt ein Weiterverkauf, wenn konkrete Interessenbekundungen anderer Länder vorliegen und die Verkaufsverhandlungen erfolgreich abgeschlossen werden können. Für die BO105 liegt keine konkrete Interessenbekundung vor.

39. Wie definiert die Bundesregierung die Demilitarisierung des Hubschraubers BO105?

Demilitarisieren bedeutet grundsätzlich, dass das entsprechende Waffensystem seine Kriegswaffeneigenschaft verliert. Es muss als Kriegswaffe dauernd und endgültig funktions- und gebrauchsunfähig geworden sein und ist dadurch nach objektiven Kriterien nicht mehr zur Kriegsführung geeignet. Der Verlust der Kriegswaffeneigenschaft tritt ein, wenn die Funktionsunfähigkeit nicht mit geringem Aufwand oder nicht mit verhältnismäßig einfachen Mitteln von jedermann beseitigt werden kann.

Dies gilt auch für den Panzerabwehrhubschrauber BO105.

40. Inwieweit kann sichergestellt werden, dass nach einer Demilitarisierung eine BO105 nicht erneut militärisch aufgerüstet werden kann?

Vereinbarungen über die Abgabe von Wehrmaterial an einen anderen Staat enthalten grundsätzlich einen spezifischen Verwendungszweck. Eine Kontrolle, ob die Zusicherungen eingehalten werden, ist bei Vereinbarung über Ressortabgaben nicht üblich. Falls Hinweise auf Vertragsstörungen vorliegen, erfolgt die Überprüfung des Sachverhaltes.





