

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Katja Keul, Agnieszka Brugger, Dr. Tobias Lindner, Katharina Dröge, Annalena Baerbock, Marieluise Beck (Bremen), Dr. Franziska Brantner, Uwe Kekeritz, Tom Koenigs, Omid Nouripour, Cem Özdemir, Claudia Roth (Augsburg), Manuel Sarrazin, Dr. Frithjof Schmidt, Jürgen Trittin, Doris Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Konsequenzen aus dem Rüstungsprojekt „Euro Hawk“

Um die sich mit der Ausphasung der Breguet Atlantic-Flugzeuge der Bundeswehr im Bereich der signalerfassenden, luftgestützten, weiträumigen Überwachung und Aufklärung (SLWÜA) abzeichnende Fähigkeitslücke schließen zu können, hat die Bundeswehr für mehr als zehn Jahre das Rüstungsprojekt „Euro Hawk“ betrieben. Hierbei sollte ein national entwickeltes Aufklärungssystem (ISIS-Modul) mit einem marktverfügbaren, für den Einsatz in extremen Höhen entwickelten, unbemannten Luftfahrzeug (Global Hawk) kombiniert werden. Im Januar 2007 schloss die Bundesregierung mit der eigens für das Projekt von den beteiligten Firmen EADS und Northrop Grumman gegründeten Euro Hawk GmbH einen Vertrag zur Entwicklung des ISIS-Moduls und zum Kauf einer bereits existierenden Trägerplattform, dem Global Hawk.

Im Mai 2013 wurde das Rüstungsprojekt „Euro Hawk“ auf Grund von Problemen bei der Zulassung für den zivilen Luftverkehr und unabsehbaren Kostenrisiken vom damaligen Bundesminister der Verteidigung, Dr. Thomas de Maizière, eingestellt. Im Zuge der Unterrichtung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages und aufgrund eines Prüfberichts des Bundesrechnungshofs wurde offenbar, dass die Probleme und Risiken den Verantwortlichen bereits lange bekannt gewesen waren, und dass trotzdem über Jahre weiter in das Projekt investiert wurde. Bis zum vorläufigen Stopp des Projekts wurden dadurch bis zu 668 Mio. Euro an Steuergeldern ausgegeben. Aufgrund von offenen Fragen zum konkreten Projektverlauf, der unklaren Verantwortungsstrukturen innerhalb der Leitungsebene des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) und der unklaren Rechtslage hinsichtlich etwaiger Schadensersatzforderungen des Bundes konstituierte sich im Juni 2013 ein Untersuchungsausschuss zum „Euro Hawk“ der am 2. September 2013 einen Bericht mit Empfehlungen vorlegte, wie solche massiven Fehlentwicklungen künftig verhindert werden können.

Am 7. Juni 2013 beauftragte der damalige Bundesminister der Verteidigung, Dr. Thomas de Maizière, außerdem eine Rechtsanwaltskanzlei mit der Prüfung von Schadensersatz- und Nacherfüllungsansprüchen gegenüber den beauftragten Firmen. Über das Ergebnis dieser bereits im Oktober 2013 abgeschlossenen Rechtsprüfung liegt dem Deutschen Bundestag bis heute keine Mitteilung vor. Auf eine Nachfrage der Abgeordneten Katja Keul vom 17. Oktober 2013 wurde lediglich geantwortet, das Gutachten werde noch ausgewertet.

Die Bundesministerin der Verteidigung, Dr. Ursula von der Leyen, kündigte nach ihrem Amtsantritt an, den Beschaffungsbereich der Bundeswehr neu zu ordnen. Im Februar 2014 ließ sie sich auf einer „Rüstungsklausur“ über alle Großprojekte der Bundeswehr unterrichten und entließ anschließend den damaligen beamteten Staatssekretär Stéphane Beemelmans und den Abteilungsleiter Detlef Selhausen, die bis dahin für das Gesamtprojekt „Euro Hawk“ zuständig und verantwortlich gewesen waren.

Die Fähigkeitslücke der Bundeswehr im Bereich der SLWÜA besteht seit der Außerdienststellung der letzten Breguet Atlantic im Jahr 2010 unverändert fort. Seitens des BMVg wurde im Zuge des Untersuchungsausschusses angekündigt, dass bis Oktober 2013 alle Tests des ISIS-Moduls abgeschlossen seien würden und außerdem bis Ende 2013 im Rahmen des neuen Verfahrens zur Bedarfsermittlung und Bedarfsdeckung mit Produkten und Dienstleistungen im BMVg (Customer Product Management (novelliert) – CPM (nov.)) eine Auswahlentscheidung über ein alternatives Trägersystem für das ISIS-Modul getroffen werden würde. Ein alternatives Trägersystem sei von entscheidender Bedeutung, um die Fähigkeitslücke zeitnah zu schließen und um wenigstens die in das ISIS-Modul getätigten Investitionen nutzbar machen zu können.

Seit dem Stopp des Projekts und der Ankündigung, nach einer alternativen Trägerplattform suchen zu wollen, ist mehr als ein Jahr vergangen. Noch immer ist unklar, wie hoch der finanzielle Verlust beim Projekt tatsächlich ist und ob bzw. wie das BMVg gedenkt, die als kritisch deklarierte Fähigkeitslücke im Bereich der SLWÜA zu schließen. Außerdem gilt es nach wie vor, gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Öffentlichkeit darüber für Klarheit zu sorgen, wer neben dem ehemaligen Staatssekretär Stéphane Beemelmans und dem Abteilungsleiter Detlef Selhausen für das Scheitern des Projekts verantwortlich war, insbesondere auch aufseiten der Industrie, und wer für den entstandenen Schaden aufzukommen hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Konsequenzen wurden seitens des BMVg aus dem Scheitern des Projektes „Euro Hawk“ gezogen, und welche konkreten Änderungen hat es daraufhin innerhalb des Bundesministeriums und im nachgeordneten Bereich gegeben?
2. Ist die Schließung der Fähigkeitslücke im Bereich der SLWÜA für die Bundesministerin der Verteidigung, Dr. Ursula von der Leyen, ein Projekt mit besonderer Relevanz für die Leitungsebene, über das sie sich regelmäßig unterrichten lässt?
3. Wann hat sich die Bundesverteidigungsministerin hierzu zuletzt berichten lassen, und nimmt sie auch Informationen jenseits von formalen Entscheidungsvorlagen zu diesem Thema zur Kenntnis?
4. Sind im BMVg oder im nachgeordneten Bereich lösbare oder unlösbare Probleme bekannt, die gegen eine Nutzung des ISIS-Moduls in einer alternativen Trägerplattform sprechen könnten, und wenn ja, welche?
5. Welche Verbesserungsvorschläge aus dem Bericht des Untersuchungsausschusses „Euro Hawk“ wurden bisher wie umgesetzt, und welche Vorschläge werden aus welchen Gründen nicht umgesetzt?
6. Welche Verbesserungsvorschläge aus dem Bericht des Bundesrechnungshofes zum „Euro Hawk“ wurden bisher wie umgesetzt, und welche Vorschläge werden aus welchen Gründen nicht umgesetzt?
7. Welche Veränderungen im Bereich des Controllings von Rüstungsprojekten hat es seit dem Stopp des „Euro Hawk“-Projektes gegeben?

8. Hat das BMVg in seinem Geschäftsbereich ein einheitliches Dokumentenmanagementsystem eingeführt, und wenn nein, warum nicht?
9. Wie viele Mittel wurden seit der Entscheidung über den Stopp des Projekts „Euro Hawk“ im Mai 2013 bis heute für die Schließung der Fähigkeitslücke im Bereich der SLWÜA ausgegeben?
10. Hält das BMVg die Aussage aufrecht, dass die Mittel, die in die Entwicklung des ISIS-Moduls investiert worden sind, nicht verloren sind, sondern einem Nachfolgeprojekt der SLWÜA zugutekommen werden (Protokoll der Vernehmung von Dr. Thomas de Maizière vor dem „Euro Hawk“-Untersuchungsausschuss am 31. Juli 2013 – Protokoll Nr. 8, S. 8 bis 9 in Verbindung mit der Antwort auf die Schriftliche Frage 65 auf Bundestagsdrucksache 18/166)?
11. Plant das BMVg die Zulassungsvorschriften für unbemannte Luftfahrzeuge zu überarbeiten, und falls ja, warum, und mit welchem Ziel, und falls nein, warum nicht?
12. Welche Schlüsse hat das BMVg aus der Vertragsgestaltung beim „Euro Hawk“-Projekt für künftige Beschaffungsverträge gezogen?
13. Wird das BMVg künftig Klauseln in Beschaffungsverträge aufnehmen, die den Vertragspartner ausdrücklich dazu verpflichten, die für eine Musterprüfung notwendige Dokumentation zu erstellen und gegebenenfalls notwendige zusätzliche Tests hierfür auf eigene Kosten durchzuführen?
14. Ist die Bewertung des Rechtsgutachtens vom 18. Oktober 2013 der beauftragten Rechtsanwaltskanzlei durch das BMVg hinsichtlich möglicher Schadensersatz- und Nacherfüllungsansprüche gegen die Euro Hawk GmbH zwischenzeitlich abgeschlossen, und zu welchem Ergebnis kommt dieses Gutachten bzw. die Bewertung durch das BMVg?
15. Wurde bei Vertragsabschluss mit der Euro Hawk GmbH sichergestellt, dass die beteiligten Konzerne Cassidian und Northrop Grumman auch für die Euro Hawk GmbH in vollem Umfang einstehen und haften?
16. Beabsichtigt die Bundesregierung, Schadensersatzansprüche geltend zu machen, und wenn nein, warum nicht?
17. Sofern die Abnahme des Euro Hawk Full Scale Demonstrator inzwischen erfolgt ist, für wie lange wurden sich Schadensersatzansprüche vorbehalten?
18. Bestehen laut Gutachten Nacherfüllungs- oder Schadensersatzansprüche gegenüber anderen am Projekt beteiligten Firmen?
19. Wann wird das Gutachten den Mitgliedern des Deutschen Bundestages zugänglich gemacht?
20. Wird das Gutachten auch dem Bundesrechnungshof zugänglich gemacht?
21. Was hat die Erstellung der Gutachten gekostet?
22. Welche Schlussfolgerungen zieht das BMVg aus dem Gutachten für künftige Beschaffungsverträge der Bundeswehr?
23. Welchen konkreten und belastbaren Zeitplan verfolgt das BMVg zur Schließung der Fähigkeitslücke im Bereich der SLWÜA, und bis wann ist die Fähigkeitslücke schließbar?
24. Wie soll die Fähigkeitslücke nach derzeitigem Planungsstand geschlossen werden?
25. Welche Auswirkungen hätte es, dauerhaft auf die Fähigkeit der SLWÜA zu verzichten?

26. Welche europäischen und NATO-Partner verfügen über die Fähigkeit zur SLWÜA und wären voraussichtlich zu einer umfassenden Kooperation in diesem Bereich bereit?
27. Welche Auswahlentscheidung, aus welchen Varianten, wurde aus welchen Gründen in Bezug auf eine alternative Trägerplattform für das Signals Intelligence System (integriertes SIGINT Missionssystem, ISIS-Modul) getroffen?
28. Wenn noch keine Auswahlentscheidung getroffen wurde, wieso ist diese noch nicht erfolgt, obwohl die Entscheidung erst für Ende des Jahres 2013 und dann für Ende des ersten Quartals 2014 angekündigt war?
29. Welche Fähigkeitseinbußen müssen bei den jeweiligen Varianten gegenüber der ursprünglich geplanten „Euro Hawk“-Serie hingenommen werden?
30. Ist das ISIS-Modul in die MALE-Drohne (Medium Altitude Long Endurance, mittlere Höhe, lange Flugdauer) Heron TP integrierbar?
31. Wie viel wiegt das ISIS-Modul, und wie viel Nutzlast kann die MALE Drohne Heron TP tragen?
32. Wird auch die Entwicklung eines neuen unbemannten Flugsystems im MALE-Bereich (MALE UAS) als alternative Trägerplattform erwogen?
33. Steht das Projekt MALE 2020, von dem das Nachrichtenmagazin „SPIEGEL ONLINE“ am 18. Mai 2014 berichtete, in irgendeinem Zusammenhang zu einer alternativen Trägerplattform für ISIS oder dem Projekt der SLWÜA?
34. Falls ja, wie soll ein solches MALE UAS in den Luftraum integriert werden, und wie bzw. bis wann sollen die Probleme hinsichtlich des bislang fehlenden Systems zum sicheren Erkennen und Ausweichen (sense and avoid-System) gelöst werden?
35. Inwiefern würde das MALE UAS auf dem bei Airbus Defence and Space vorangetriebenen Projekt Future European Medium Altitude Long Endurance (FEMALE) aufbauen?
36. Liegen dem BMVg Angebote von Airbus Defence and Space hierzu vor oder hat es seit dem Sommer 2013 Gespräche zwischen Verantwortlichen des BMVg oder des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr mit Airbus Defence and Space zu diesem Thema gegeben?
37. Inwiefern ist auch die Beschaffung und Nutzung einer neueren Version der unbemannten Plattform RQ-4 Global Hawk wie beispielsweise der RQ-4B Block 40 weiterhin Teil der Prüfung wie „SPIEGEL ONLINE“ am 12. Februar 2014 berichtete, und welche Gründe sprechen gegebenenfalls hierfür?
38. Wieso wurde auch ein Lösungsvorschlag zur Schließung der Fähigkeitslücke der SLWÜA entwickelt, der auf die Nutzung des ISIS-Moduls verzichtet, obwohl das BMVg im Untersuchungsausschuss immer wieder darauf hingewiesen hat, dass es beabsichtigt das ISIS-Modul künftig zu nutzen (Antwort auf die Schriftliche Frage 65 auf Bundestagsdrucksache 18/166)?
39. Was hat es gekostet den Lösungsvorschlag zur Schließung der Fähigkeitslücke der SLWÜA, der auf die Nutzung des ISIS-Moduls verzichtet, zu entwerfen, und wurden hierfür gesondert Studien in Auftrag gegeben, Reisen unternommen oder Tests durchgeführt?
40. Welche Gespräche und Treffen zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Rüstungsindustrie und der Leitungsebene des BMVg zu dem Thema alternative Trägerplattform oder der SLWÜA hat es seit September 2013 gegeben, und was wurde dort jeweils besprochen?

41. Wie viele Mittel wurden bisher in die Auswahlentscheidung für die alternative Trägerplattform investiert?
42. Ist das ISIS-Modul einsatzbereit, und wenn nein, wieso nicht?
43. Wurde der vereinbarte Kostenrahmen für die Entwicklung des ISIS-Moduls seitens der Firma Euro Hawk GmbH bzw. von Airbus Defence and Space eingehalten?
44. Mit welchem Ergebnis wurde die Qualifizierung des ISIS-Moduls abgeschlossen, und, falls die Qualifizierung noch nicht abgeschlossen ist, welche Probleme sind aufgetreten die die Verzögerung erklären?
45. Sind in der am 27. September 2013 übergebenen Nachweisakte alle erforderlichen Nachweisdaten nachvollziehbar enthalten, und falls nein, in welchem Umfang wurde seitens des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr Nacherfüllung gefordert?
46. Erfüllt das ISIS-Modul alle vertraglich vereinbarten Spezifikationsanforderungen der vorher definierten technischen Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems?
47. Wie viel hat die Entwicklung des ISIS-Moduls bisher gekostet, und mit welchen Kosten ist noch zu rechnen?
48. Wie viele Soldatinnen und Soldaten sind für die SLWÜA eingeplant bzw. bereits ausgebildet?
49. Was kostet die Ausbildung einer Soldatin bzw. eines Soldaten, die bzw. der später Aufgaben im Bereich der SLWÜA wahrnehmen soll?
50. Wie werden die für die SLWÜA eingeplanten bzw. bereits ausgebildeten Soldatinnen und Soldaten zurzeit beschäftigt?
51. Wie wird der Fähigkeitserhalt bei den Soldatinnen und Soldaten sichergestellt?
52. Welche Angebote werden den Soldatinnen und Soldaten unterbreitet, um sie in der Bundeswehr zu halten?
53. Wie lange sollen die für das Projekt der SLWÜA am Standort Nienburg vorgesehenen Soldatinnen und Soldaten noch für die Einarbeitung bereitgehalten werden?
54. Wann hat das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr den Euro Hawk Full Scale Demonstrator mit welchem Ergebnis abgenommen, und falls die Abnahme noch nicht abgeschlossen ist, wieso nicht?
55. Hat das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr das Eigentum am Euro Hawk Full Scale Demonstrator erworben, und falls nein, wieso nicht?
56. Wo befindet sich der Euro Hawk Full Scale Demonstrator zurzeit, und wie wird er genutzt?
57. Welche Kosten verursacht der Erhalt, die Lagerung bzw. die Nutzung des Euro Hawk Full Scale Demonstrator?
58. Wie viele Flugstunden sind mit der vorläufigen Verkehrszulassung des Euro Hawk Full Scale Demonstrator noch möglich, und ist er theoretisch kurzfristig zusammen mit dem ISIS-Modul operativ einsetzbar?
59. Wie viel hat die Entwicklung, Beschaffung und Instandhaltung des Euro Hawk Full Scale Demonstrator bisher gekostet?

60. Wie ist der aktuelle Sachstand beim NATO-Projekt Alliance Ground Surveillance (NATO AGS)?
61. Welche Versionen des unbemannten Luftfahrzeugs vom Typ RQ-4 Global Hawk werden im Rahmen des NATO-AGS-Programms derzeit genutzt oder sind geplant, und sind der Bundesregierung in diesem Zusammenhang irgendwelche Probleme der italienischen Zulassungsbehörden beim NATO-AGS-Programm bzw. der dort genutzten „Global Hawk“-Varianten bekannt?
62. Werden die zugelassenen NATO AGS Global Hawk mit ihrer Zulassung auch im deutschen Luftraum fliegen dürfen?
63. Welche Kosten sind Deutschland für NATO AGS bisher entstanden, und liegt das Projekt im veranschlagten Kostenrahmen?
64. Hat die Bundesregierung sich nach etwaigen Problemen mit der Zulassung erkundigt und ihre Erfahrungen aus dem „Euro Hawk“-Programm aktiv bei NATO AGS eingebracht?

Berlin, den 18. August 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

