

Antwort **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katja Keul, Agnieszka Brugger,
Dr. Tobias Lindner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN**
– Drucksache 18/2396 –

Konsequenzen aus dem Rüstungsprojekt „Euro Hawk“

Vorbemerkung der Fragesteller

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 beauftrag-

ten 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.

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?

Aus den nach Beendigung des Projektes EURO HAWK eingeleiteten Untersuchungen ergab sich u. a. die Erkenntnis einer notwendigen Anpassung der Aufbau-Organisation und der Aufgabenverteilung in der Abteilung Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung (AIN) des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) sowie im Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw). Dementsprechend erfolgte in der Abteilung AIN eine Umorganisation der Unterabteilung V mit der Veränderung des Zuschnitts der Referate und einer neuen Verteilung der Verantwortlichkeiten. Zur Unterstützung des Unterabteilungsleiters wurde der Dienstposten eines Projektkoordinators eingerichtet. Darüber hinaus wurde die Unterabteilung mit acht struktursicheren Dienstposten verstärkt. Ebenso wurden in der Abteilung Luft des BAAINBw erkannte Defizite behoben.

Als weitere Konsequenz werden die herausgehobenen Rüstungsprojekte der Bundeswehr aktuell durch externe Beratungsgesellschaften bzw. Sachverständige geprüft und begutachtet. Nach Vorlage und Auswertung des Gutachtens werden dann erforderliche Maßnahmen umgesetzt werden.

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?

Die Fortführung des Projektes SLWÜA ist neben der weiterhin bestehenden Fähigkeitslücke auch wegen der politischen Dimension von besonderer Relevanz für die Leitung des BMVg. Dies zeigt sich auch darin, dass das Projekt Teil der derzeit laufenden Prüfung durch externe Beratungsgesellschaften bzw. Sachverständige ist.

3. Wann hat sich die Bundesverteidigungsministerin hierzu zuletzt berichten lassen, und nimmt sie auch Informationen jenseits von formalen Entscheidungsvorlagen zu diesem Thema zur Kenntnis?

Der Bundesministerin der Verteidigung wurde im Februar 2014 durch das fachaufsichtführende Referat des BMVg umfassend zu diesem Thema vorgetragen. Das Projekt SLWÜA ist zudem auch Gegenstand der aktuellen Prüfung durch externe Beratungsgesellschaften bzw. Sachverständige.

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?

Es sind im BMVg und dem nachgeordneten Bereich bisher keine Probleme bekannt, die eine grundsätzliche Nutzung des ISIS-Moduls auf einer alternativen Trägerplattform ausschließen.

5. Welche Verbesserungsvorschläge aus dem Bericht des Untersuchungsausschusses „Euro Hawk“ wurden bisher wie umgesetzt, und welche Vorschläge werden aus welchen Gründen nicht umgesetzt?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

6. Welche Verbesserungsvorschläge aus dem Bericht des Bundesrechnungshofes zum „Euro Hawk“ wurden bisher wie umgesetzt, und welche Vorschläge werden aus welchen Gründen nicht umgesetzt?

Da sich die Empfehlungen des Untersuchungsausschusses „EURO HAWK“ und des Bundesrechnungshofes z. T. überschneiden, wurde die Beantwortung der Fragen 5 und 6 zusammengefasst.

Zur Umsetzung der Empfehlungen des Untersuchungsausschusses „EURO HAWK“ und des Berichtes des Bundesrechnungshofes erfolgt eine kontinuierliche Optimierung der Vertragsgestaltung mit besonderem Augenmerk auf eine eindeutige Leistungsdefinition. Zudem hat das BMVg erreicht, dass die US-Seite der Weitergabe von Daten und Unterlagen, die US-exportkontrollierte Informationen enthalten, an den Bundesrechnungshof und den Deutschen Bundestag ohne zusätzliche Genehmigung zugestimmt hat.

Die Optimierung des CPM (nov.) wurde ebenfalls veranlasst. Erste Maßnahmen wie die Einbeziehung der Risikobetrachtungen des Projektmanagements in das fachliche Controlling sowie die Modernisierung und Intensivierung der Aus- und Fortbildung, im Schwerpunkt für das im Projektmanagement tätige Personal, sind eingeleitet.

Im Rahmen des in der Einführung befindlichen Controllings zur Unterstützung der strategischen Steuerung der Leitung wird in Verantwortung der Abteilung Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung im BMVg das Projektcontrolling verbessert. Die Untersuchungen der Organisationsstruktur, Verantwortlichkeiten, Meldewege und Personalstruktur des BAANBw wurden eingeleitet. Vor dem Hintergrund der Revision, der Evaluierung der Neuausrichtung und der Bestandsaufnahme und Risikoanalyse zentraler Rüstungsprojekte durch externe Berater sollen diese Ergebnisse in die weiteren Untersuchungen einbezogen werden.

Da bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge nach denselben Zulassungskriterien geprüft und zugelassen werden, erfolgt derzeit unter der Federführung der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA) eine Analyse, ob die aktuell gültigen harmonisierten europäischen Zulassungsvorschriften (EMAR) die Zulassungsanforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge in vollem Umfang abdecken. Darüber hinaus wurde zur Optimierung des Zulassungswesens entschieden, alle diesbezüglichen Kompetenzen unter einem Dach im „Luftfahrtamt der Bundeswehr“ zusammenzuführen, um schnittstellenfrei und verzugslos auf Anforderungen reagieren zu können. Der Aufstellungsstab des Luftfahrtamtes der Bundeswehr nahm seinen Dienst am 1. April 2014 auf. Die Übertragung der relevanten Verantwortungen und Aufgaben aus den derzeit zuständigen verschiedenen Organisationsbereichen der Bundeswehr an das Luftfahrtamt der Bundeswehr wird derzeit vorbereitet.

Die Bewertung des Rechtsgutachtens vom 18. Oktober 2013 der beauftragten Rechtsanwaltskanzlei durch das BMVg hinsichtlich möglicher Schadensersatz- und Nacherfüllungsansprüche gegen die EURO HAWK GmbH ist abgeschlossen. Das BMVg teilt die Bewertung der beauftragten Rechtsanwaltskanzlei, wonach eine gerichtliche Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegenüber der EURO HAWK GmbH bzw. deren Gesellschafterinnen aufgrund ganz erheblicher Prozessrisiken nicht zu empfehlen ist.

7. Welche Veränderungen im Bereich des Controllings von Rüstungsprojekten hat es seit dem Stopp des „Euro Hawk“-Projektes gegeben?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

8. Hat das BMVg in seinem Geschäftsbereich ein einheitliches Dokumentenmanagementsystem eingeführt, und wenn nein, warum nicht?

Das BMVg hat in seinem Geschäftsbereich mit den ersten Aktivitäten zur Einführung eines einheitlichen Dokumentenmanagementsystems begonnen. Im Rahmen der ersten Ausbaustufe sollen bis 2017 zunächst 15 Dienststellen ausgestattet werden.

Das EGovernment-Gesetz sieht die Einführung der elektronischen Aktenführung (E-Akte) in die Ministerien und Behörden des Bundes bis 2020 vor. Im Rahmen der Digitalen Verwaltung 2020 ist eine Maßnahme „Aktionsplan E-Akte“ enthalten, mit der den Ressorts rechtzeitig eine Lösung zur Verfügung stehen soll. Vor diesem Hintergrund werden die Überlegungen zu einer flächendeckenden Einführung des Dokumentenmanagementsystems in der Bundeswehr verifiziert.

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?

Seit Mai 2013 wurden bis heute ungefähr 58,4 Mio. Euro zur Begleichung bisher unstrittig vertraglich erbrachter Leistungen im Rahmen der bestehenden EURO HAWK-Verträge bzw. für begleitende Untersuchungen zur Erstellung von Lösungsvorschlägen für alternative Systeme (siehe Antwort zu Frage 41) 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)?

Die Weiterverwendung der ISIS-Missionsausrüstung wird derzeit im Rahmen der Bewertung der Lösungsvorschläge Alternative Träger SLWÜA umfassend untersucht.

11. Plant das BMVg die Zulassungsvorschriften für unbemannte Luftfahrzeuge zu überarbeiten, und falls ja, warum, und mit welchem Ziel, und falls nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

12. Welche Schlüsse hat das BMVg aus der Vertragsgestaltung beim „Euro Hawk“-Projekt für künftige Beschaffungsverträge gezogen?

Im Rahmen der kontinuierlichen Optimierung der Vertragsgestaltung wird ein besonderes Augenmerk auf eine eindeutige Leistungsdefinition gelegt. Dadurch soll insbesondere bei multinationalen Projekten ein gemeinsames Verständnis über alle relevanten Themen und Begriffe geschaffen werden.

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?

Die Lieferung von Dokumenten zur Musterzulassung wird im Regelfall in Entwicklungs- und Beschaffungsverträgen vereinbart.

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?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

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?

Vor Abschluss des Entwicklungsvertrages mit der EURO HAWK GmbH unterzeichneten die Firmen Northrop Grumman und EADS jeweils eine gleichlautende Patronatserklärung. In dieser verpflichten sich die genannten Firmen, auf die EURO HAWK GmbH in der Weise Einfluss zu nehmen und sie finanziell und personell so auszustatten, dass sie vom Zeitpunkt des Vertragsschlusses in der Lage ist, die Leistungspflicht des Hauptvertrages zu erfüllen. Des Weiteren garantieren die Firmen für den Fall der Insolvenz der EURO HAWK GmbH die Erfüllung der Managementfunktionen der EURO HAWK GmbH bezüglich des Hauptvertrages.

Eine gesamtschuldnerische Haftung der genannten Firmen für den gesamten Leistungsumfang des Hauptvertrages wird in den Patronatserklärungen ausdrücklich ausgeschlossen.

16. Beabsichtigt die Bundesregierung, Schadensersatzansprüche geltend zu machen, und wenn nein, warum nicht?

Nein, Begründung siehe Antwort zu Frage 6.

17. Sofern die Abnahme des Euro Hawk Full Scale Demonstrator inzwischen erfolgt ist, für wie lange wurden sich Schadensersatzansprüche vorbehalten?

Die Abnahme des EURO HAWK Full Scale Demonstrators (FSD) durch die Bundeswehr ist noch nicht erfolgt.

18. Bestehen laut Gutachten Nacherfüllungs- oder Schadensersatzansprüche gegenüber anderen am Projekt beteiligten Firmen?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

19. Wann wird das Gutachten den Mitgliedern des Deutschen Bundestages zugänglich gemacht?

Die Auswertung des Rechtsgutachtens ist mittlerweile abgeschlossen. Es kann den Mitgliedern des Deutschen Bundestages auf Anfrage zugänglich gemacht werden.

20. Wird das Gutachten auch dem Bundesrechnungshof zugänglich gemacht?

Das Rechtsgutachten wurde dem Bundesrechnungshof im Rahmen seiner Prüfung des Vorhabens SLWÜA bereits zugänglich gemacht.

21. Was hat die Erstellung der Gutachten gekostet?

Die Kosten für das Rechtsgutachten belaufen sich auf 190 462,96 Euro (brutto).

22. Welche Schlussfolgerungen zieht das BMVg aus dem Gutachten für künftige Beschaffungsverträge der Bundeswehr?

Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen.

23. Welchen konkreten und belastbaren Zeitplan verfolgt das BMVg zur Schließung der Fähigkeitslücke im Bereich der SLWÜA, und bis wann ist die Fähigkeitslücke schließbar?

Derzeit werden die vorliegenden Lösungsvorschläge im BMVg ausgewertet. Auf Basis einer vergleichenden Betrachtung, bei der auch die Ergebnisse des Gutachtens der externen Beratungsgesellschaften bzw. Sachverständigen berücksichtigt werden, wird dem Generalinspekteur der Bundeswehr eine Auswahlempfehlung für einen Lösungsweg vorgeschlagen. Nach dessen Auswahlentscheidung wird das BAAINBw beauftragt, den ausgewählten Lösungsweg zu realisieren. Die Dauer der Realisierung hängt maßgeblich von der ausgewählten Lösung ab und kann daher derzeit nicht terminiert werden.

24. Wie soll die Fähigkeitslücke nach derzeitigem Planungsstand geschlossen werden?

Auf die Antwort zu Frage 23 wird verwiesen.

25. Welche Auswirkungen hätte es, dauerhaft auf die Fähigkeit der SLWÜA zu verzichten?

Die im System „Signalerfassende Luftgestützte Weiträumige Überwachung und Aufklärung“ gewonnenen Aufklärungsergebnisse liefern einen wichtigen Beitrag als zeitkritische, eigene und damit gesicherte Informationen für die militärische und militärpolitische Lagefeststellung zur Krisenfrüherkennung und Konfliktverhütung, für den Schutz eigener oder verbündeter Truppen, als Grundlagendaten zur umfassenden Unterstützung des Elektronischen Kampfes (u. a. für die Systemeinstellungen Waffensysteme).

Bei Verzicht auf die Fähigkeit SLWÜA müsste auf diese Informationen ganz oder teilweise verzichtet werden, da eine Generierung mit den der Bundeswehr zur Verfügung stehenden Mitteln nicht oder nur eingeschränkt möglich ist.

26. Welche europäischen und NATO-Partner verfügen über die Fähigkeit zur SLWÜA und wären voraussichtlich zu einer umfassenden Kooperation in diesem Bereich bereit?

Bei der signalerfassenden Aufklärung (Signals Intelligence (SIGINT)) handelt es sich um Daten (inkl. Anteile des Materials, Verfahren, ausgewertete Erkenntnisse etc.), die bei allen Nationen, die über diese Fähigkeiten verfügen, besonderen Schutz- und Sicherheitsbestimmungen unterliegen (in Deutschland geregelt u. a. mit den „Sicherheitsbestimmungen für die Fernmeldeaufklärung“, der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des BMI zum materiellen und organisatorischen Schutz von Verschlusssachen“ i. V. m. dem Sicherheitsüberprüfungsgesetz). Deswegen existieren keine belastbaren Detailinformationen zu SIGINT-Fähigkeiten von europäischen und NATO-Partnern. Dies trifft insbesondere auch auf den Bereich der signalerfassenden luftgestützten Aufklärung zu, da sich Technik und Verfahren gerade in diesem Bereich häufig an aktuellen Technologieschwellen bewegen.

Der Bundesregierung liegen auch darüber hinaus keine Absichtserklärungen über eine umfassende Kooperationsbereitschaft europäischer und NATO-Partner bei SLWÜA vor.

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?

Es wurde noch keine Auswahlentscheidung 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?

Aufgrund der Komplexität der vorgelegten Lösungsvorschläge ergab sich die Notwendigkeit zur Einholung zusätzlicher Informationen bei den Herstellern bzw. den beteiligten Regierungsstellen. Zusätzlich wurden im Rahmen der Auswertung weitere Lösungsvorschläge beauftragt.

Darüber hinaus sollen die Ergebnisse des Gutachtens der externen Beratungsgesellschaften bzw. Sachverständigen bei der Auswahlentscheidung Berücksichtigung finden.

29. Welche Fähigkeitseinbußen müssen bei den jeweiligen Varianten gegenüber der ursprünglich geplanten „Euro Hawk“-Serie hingenommen werden?

Auf die Antwort zu Frage 23 wird verwiesen.

30. Ist das ISIS-Modul in die MALE-Drohne (Medium Altitude Long Endurance, mittlere Höhe, lange Flugdauer) Heron TP integrierbar?

Der bisher für den EURO HAWK entwickelte luftgestützte ISIS-Anteil kann nicht als Einheit in den Träger HERON TP integriert werden. Neben der begrenzten Nutzlastkapazität stehen weder ausreichend Einbauraum zur Unterbringung der Komponenten noch genügend elektrische Energie zum Betrieb der Missionsausrüstung zur Verfügung.

31. Wie viel wiegt das ISIS-Modul, und wie viel Nutzlast kann die MALE Drohne Heron TP tragen?

Der für den EURO HAWK entwickelte luftgestützte ISIS-Anteil wiegt ca. 1 300 kg. Der HERON TP kann ca. 1 100 kg Nutzlast tragen.

32. Wird auch die Entwicklung eines neuen unbemannten Flugsystems im MALE-Bereich (MALE UAS) als alternative Trägerplattform erwogen?

Mit der Auswahlentscheidung des Generalinspektors der Bundeswehr wird der Lösungsweg festgelegt.

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?

Die Projekte stehen in keinem Zusammenhang.

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?

Auf die Antwort zu Frage 33 wird verwiesen.

35. Inwiefern würde das MALE UAS auf dem bei Airbus Defence and Space vorangetriebenen Projekt Future European Medium Altitude Long Endurance (FEMALE) aufbauen?

MALE 2020 oder FEMALE sind Arbeitsbegriffe der Industrie für „Industrieprojekte“ unter dem Sammelbegriff MALE UAS.

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?

Dem BMVg liegen keine Angebote für eine MALE UAS-Entwicklung vor.

Gespräche im Rahmen des üblichen Informationsaustausches zwischen Verantwortlichen des BMVg oder des BAAINBw mit Airbus Defence and Space zu diesem Thema haben stattgefunden.

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?

Im Rahmen der Bewertung von Lösungsvorschlägen für alternative Träger der ISIS-Missionsausrüstung wird u. a. ein „High Altitude Long Endurance UAS“ (HALE UAS) am Beispiel des RQ-4 TRITON betrachtet.

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)?

Dieser Lösungsvorschlag wurde beauftragt, damit bei einer Auswahlentscheidung alle verfügbaren Lösungen berücksichtigt werden können. Dies ist die bei finanzwirksamen Maßnahmen grundsätzlich vorgesehene Vorgehensweise.

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?

Studien zur Untersuchung von nicht-ISIS-basierten Lösungen wurden nicht beauftragt. Im Rahmen der Informationsgewinnung wurden zwei Dienstreisen im Zeitraum vom 3. bis 6. Dezember 2013 und 23. bis 28. März 2014 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?

Es haben keine entsprechenden Gespräche oder Treffen der Leitungsebene des BMVg mit Vertretern der Rüstungsindustrie stattgefunden.

41. Wie viele Mittel wurden bisher in die Auswahlentscheidung für die alternative Trägerplattform investiert?

Für Untersuchungen im Rahmen der Auswahlentscheidung wurden bisher ca. 1,4 Mio. Euro investiert.

42. Ist das ISIS-Modul einsatzbereit, und wenn nein, wieso nicht?

Eine operative Bewertung der bisher technisch nachgewiesenen Funktionalitäten des ISIS bedarf zunächst einer weiteren Erprobung im Flugbetrieb. Grundsätzlich sind hinsichtlich der derzeitigen Anfangsbefähigung des ISIS keine technischen Hindernisse zu erwarten. Das Erreichen der Zielbefähigung erfordert allerdings die Weiterentwicklung des Missionssystems.

43. Wurde der vereinbarte Kostenrahmen für die Entwicklung des ISIS-Moduls seitens der Firma Euro Hawk GmbH bzw. von Airbus Defence and Space eingehalten?

Aufgrund von Verzögerungen unter anderem im Zusammenhang mit dem Luftfahrzeug musste die ursprünglich im Januar 2007 für die Entwicklung von ISIS vertraglich festgesetzte Summe im Rahmen von Änderungsverträgen angepasst werden.

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?

Im Rahmen des im Mai 2013 vorgegebenen qualifizierten ISIS-Abschlusses wurde die Entwicklung zeitlich komprimiert, mit der Folge, dass nicht alle vertraglich vorgesehenen ISIS-Entwicklungsschritte durchgeführt werden konnten.

Zurzeit bestehen noch kostenfreie Erfüllungsansprüche bezüglich der im Entwicklungsvertrag zum Festpreis vertraglich vereinbarten Leistungsanteile. Wenn diese eingefordert werden, wird sich der Grad der technischen Forderungserfüllung weiter erhöhen, der bereits auf einem hohen Niveau liegt.

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?

Nach amtsseitiger Durchsicht und Prüfung der ISIS-Nachweisakte besteht auf Basis des Entwicklungsvertrages für ISIS noch ein weiterer Erfüllungsanspruch des Auftraggebers gegenüber dem Auftragnehmer. Auf diesen Anspruch wurde der Auftragnehmer im Februar 2014 durch das BAAINBw hingewiesen. Entsprechende Verhandlungen dazu werden im Rahmen der notwendigen Verhandlungen zur Beendigung des Entwicklungsvertrages und der beiden „Contractor Logistic Support“-Verträge geführt.

46. Erfüllt das ISIS-Modul alle vertraglich vereinbarten Spezifikationsanforderungen der vorher definierten technischen Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems?

Auf die Antwort zu den Fragen 44 und 45 wird verwiesen.

47. Wie viel hat die Entwicklung des ISIS-Moduls bisher gekostet, und mit welchen Kosten ist noch zu rechnen?

Für die ISIS-Entwicklung wurden bisher ca. 270 Mio. Euro ausgegeben. Welche Restzahlungen im Rahmen der noch zu beendenden Verträge (Entwicklung und Contractor Logistic Support) zu leisten sind, hängt vom Ausgang der Vertragsverhandlungen ab.

Für die Entwicklung eines serienreifen ISIS, das auf dem derzeitigen technischen Stand aufbaut, werden weitere Kosten in Höhe von 255 Mio. Euro abgeschätzt. Für die Beschaffung von zwei weiteren, dem ISIS-Serienstand entsprechenden ISIS, werden 55 Mio. Euro abgeschätzt.

48. Wie viele Soldatinnen und Soldaten sind für die SLWÜA eingeplant bzw. bereits ausgebildet?

Es wurden 34 Soldaten für den Betrieb des EURO HAWK ausgebildet.

Die Einplanung von Personal zum Betrieb des zukünftigen Systems hängt vom Lösungsweg ab und kann somit erst nach der Auswahlentscheidung erfolgen.

49. Was kostet die Ausbildung einer Soldatin bzw. eines Soldaten, die bzw. der später Aufgaben im Bereich der SLWÜA wahrnehmen soll?

Im Jahr 2009 wurden im Rahmen eines FMS(Foreign Military Sales)-Case (Regierungsvereinbarung) mit der US Air Force 464 000 US-Dollar pro Ausbildungsplatz RPA-Führer veranschlagt. Weitere 175 000 US-Dollar wurden für die Ausbildung des technischen Personals eingeplant.

50. Wie werden die für die SLWÜA eingeplanten bzw. bereits ausgebildeten Soldatinnen und Soldaten zurzeit beschäftigt?

Die für SLWÜA eingeplanten Soldaten werden derzeit in den Einsatzaufgaben des Verbandes sowie in der „Reach-Back-Komponente HERON 1“ des Verbandes eingesetzt.

51. Wie wird der Fähigkeitserhalt bei den Soldatinnen und Soldaten sichergestellt?

Die Luftfahrzeugführer sind dem Taktischen Luftwaffen Geschwader 51 „Immelmann“ zugeordnet. Die fliegerische Lizenz wird im Rahmen eines alternativen Lizenzerhalts bei der Firma „Lufthansa Flight Training“ (LFT) in Bremen erhalten.

52. Welche Angebote werden den Soldatinnen und Soldaten unterbreitet, um sie in der Bundeswehr zu halten?

Es werden keine speziellen Angebote unterbreitet.

53. Wie lange sollen die für das Projekt der SLWÜA am Standort Nienburg vorgesehenen Soldatinnen und Soldaten noch für die Einarbeitung bereitgehalten werden?

Auf die Antwort zu Frage 50 wird verwiesen.

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?

Der EURO HAWK FSD wurde bisher nicht abgenommen, um etwaige Ansprüche des Auftraggebers bis zu einer Einigung zur Beendigung des bisher bestehenden Vertragsverhältnisses mit dem Auftragnehmer offenzuhalten.

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?

Aufgrund der nicht erfolgten Abnahme ist das Eigentum am EURO HAWK FSD nicht auf die Bundesrepublik Deutschland übergegangen.

56. Wo befindet sich der Euro Hawk Full Scale Demonstrator zurzeit, und wie wird er genutzt?

Der EURO HAWK FSD befindet sich seit seinem letzten technischen Erprobungsflug am 20. August 2013 bei der Wehrtechnischen Dienststelle 61. Er ist seitdem durch die Bundeswehr nicht mehr genutzt worden.

57. Welche Kosten verursacht der Erhalt, die Lagerung bzw. die Nutzung des Euro Hawk Full Scale Demonstrator?

Im bisherigen Entwicklungsvertrag sind Kosten für den Erhalt bzw. die technische Erprobung des EURO HAWK FSD nur bis zum 30. September 2013 abgedeckt. Die Industrie hat zumindest bis Ende 2013 noch Erhaltungsarbeiten auf eigenes Risiko durchgeführt, für die bisher keine Kosten seitens der Bundeswehr erstattet wurden. Auch im Jahr 2014 sind bisher keine Kosten für Erhaltungsmaßnahmen geltend gemacht worden.

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?

Gemäß der bis zum 30. September 2013 gültigen Vorläufigen Verkehrszulassung (VVZ) war das System für zunächst 50 Flüge und 400 Flugstunden im Rahmen der technischen Flugerprobung freigegeben worden. Bisher hat der EURO HAWK FSD in insgesamt 19 Flügen ca. 200 Flugstunden erfliegen.

Der EURO HAWK FSD ist vorbehaltlich erfolgreicher Vorarbeiten, wie

- Feststellung des aktuellen technischen Status des seit August 2013 nicht mehr genutzten Systems,
- Wiederaufnahme des regulären Wartungsbetriebes durch die Industrie und
- entsprechende Zulassung der Industrie und Erneuerung einer VVZ,

zunächst im Rahmen einer technischen Erprobung einsetzbar. Die dazu notwendigen Vorarbeiten vor einem ersten Flug werden nach Schätzungen der Amtsseite zwischen neun und zwölf Monate in Anspruch nehmen.

59. Wie viel hat die Entwicklung, Beschaffung und Instandhaltung des Euro Hawk Full Scale Demonstrator bisher gekostet?

Für den EURO HAWK FSD sind bisher im Rahmen der Entwicklung, Beschaffung und der Vorbereitung des Anfangsflugbetriebes (Contractor Logistic Support) insgesamt 616 Mio. Euro verausgabt worden.

60. Wie ist der aktuelle Sachstand beim NATO-Projekt Alliance Ground Surveillance (NATO AGS)?

NATO AGS ist die NATO-eigene Fähigkeit zur luftgestützten, weiträumigen, abbildenden Aufklärung der Bodenlage, die am Standort Sigonella, Italien stationiert werden soll. Das System besteht aus fünf unbemannten Luftfahrzeugen (basierend auf dem US-Luftfahrzeug GLOBAL HAWK), einer Missionszentrale zur Steuerung sowie Auswerte- und Kommunikationskomponenten. Das Beschaffungsvorhaben wird unter der Leitung der NATO AGS Management Agency, NAGSMA, über welche die NATO AGS Nationen die Aufsicht ausüben, gesteuert.

AGS wird derzeit von 13 NATO Nationen beschafft und soll von 26 NATO Nationen gemeinsam betrieben werden. Die Herstellung der vollen Einsatzbereitschaft ist für das vierte Quartal 2018 vorgesehen.

Frankreich und Großbritannien werden ihren Beitrag an NATO AGS über eine Beistellung, einer sogenannten „contribution in kind“, abdecken. Die Türkei strebt ebenfalls eine Abdeckung ihres Beitrags über eine solche Beistellung an.

Die luftfahrtrechtliche Zulassung der NATO AGS Luftfahrzeuge wird durch Italien verantwortet.

Bei der Bereitstellung der Infrastruktur durch den Aufnahmestaat („Host Nation“) Italien besteht ein zeitlicher Verzug von mehr als zwei Jahren. Er wird über die Bereitstellung von Übergangslösungen aufgefangen.

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?

Der NATO-AGS basiert auf dem RQ-4B GLOBAL HAWK Block 40.

Die italienische Zulassungsbehörde geht nach vorliegenden Erkenntnissen des BMVg vom Erreichen einer Zulassung aus.

62. Werden die zugelassenen NATO AGS Global Hawk mit ihrer Zulassung auch im deutschen Luftraum fliegen dürfen?

Vor Erteilung von Überfluggenehmigungen militärischer Luftfahrzeuge anderer Nationen erfolgt generell eine flugbetriebliche und technische Bewertung durch das zuständige Referat im BMVg in enger Abstimmung mit dem Leiter für das Musterprüfwesen für Luftfahrtgerät der Bundeswehr.

63. Welche Kosten sind Deutschland für NATO AGS bisher entstanden, und liegt das Projekt im veranschlagten Kostenrahmen?

Der deutsche Anteil an der Beschaffung beträgt ca. 400 Mio. Euro. Die Betriebskosten werden mit rund 76 Mio. Euro pro Jahr veranschlagt, der deutsche Anteil daran beträgt rund 19 Prozent. Am Standort Sigonella entsteht Infrastruktur in einem Volumen von rund 105 Mio. Euro. Der deutsche Kostenanteil liegt hier bei rund 15 Prozent, die Kosten für das Leasing von Satellitenkommunikation über 20 Jahre werden auf max. 250 Mio. Euro begrenzt, der deutsche Anteil daran beträgt rund 17 Prozent.

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?

Die Bundesregierung steht bei allen wichtigen Themen zu AGS, einschließlich des Themas Zulassung, in engem Dialog mit der AGS Managementorganisation NAGSMA. Darüber hinaus berichtet die italienische Zulassungsbehörde regelmäßig über den Arbeitsfortschritt im Zulassungsprozess.

