

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Jan van Aken,  
Christine Buchholz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/3351 –**

**Weitere Verwendung der HALE-Drohne Euro Hawk****Vorbemerkung der Fragesteller**

Mehrere Stellen des Bundesministeriums der Verteidigung sind derzeit mit dem weiteren Vorgehen und der möglichen „Weiterverwendung“ der Spionage-drohne „Euro Hawk“ befasst. Hierzu gehören nach Aussage der Bundesregierung die „zuständigen Abteilungen des Bundesministeriums“, die aber nicht näher benannt werden (Bundestagsdrucksache 18/2729). Auch der General-inspekteur der Bundeswehr sei „hiermit befasst“. Die Bundeswehr will dadurch eine „Fähigkeitslücke“ im Bereich „Weiträumige Überwachung und Aufklärung“ (SLWÜA) decken.

Die Riesendrohne sollte ursprünglich mit dem von EADS (jetzt Airbus Group) hergestellten ISIS-Spionagemodul bestückt werden. Möglich wäre aber auch, statt des ISIS- ein anderes Spionagemodul zu kaufen. Entsprechende „Studien zur Untersuchung von nicht-ISIS-basierten Lösungen“ wurden aber nicht beauftragt. Allerdings habe das Bundesverteidigungsministerium „im Rahmen der Informationsgewinnung“ im Dezember 2013 und im März 2014 hierzu zwei Dienstreisen durchgeführt.

Geprüft wurde auch, inwiefern das ISIS in andere Plattformen, etwa die israelische „Heron TP“-Drohnen, verbaut werden könnte. Dafür müsste das Abhörsystem aber in seine zwei Komponenten COMINT und ELINT zerlegt werden. Außerdem fehle den „Heron“ laut dem Bundesministerium „genügend elektrische Energie zum Betrieb der Missionsausrüstung“.

Das ISIS muss nach Auskunft der Bundesregierung einer weiteren „operative[n] Bewertung der bisher technisch nachgewiesenen Funktionalitäten“ unterzogen werden. Zum „Erreichen der Zielbefähigung“ bedürfe es „zunächst einer weiteren Erprobung im Flugbetrieb“, dies wiederum erfordere „die Weiterentwicklung des Missionssystems“. Mittlerweile wird die „Weiterverwendung der ISIS-Missionsausrüstung“ im Rahmen der Bewertung der Lösungsvorschläge „Alternative Träger SLWÜA“ untersucht.

Der bereits gelieferte und in Manching stationierte „Euro Hawk Full Scale Demonstrator“ (FSD) wurde bisher nicht von der Bundesregierung abgenommen, um etwaige Schadensersatzansprüche nicht auszuschließen. Erst dann erfolge

eine „Einigung zur Beendigung des bisher bestehenden Vertragsverhältnisses“ mit dem Auftragnehmer. Im Entwicklungsvertrag waren die Kosten für den Erhalt bzw. die technische Erprobung FSD nur bis zum 30. September 2013 abgedeckt. Seit einem Jahr werden die Kosten für „Erhaltungsarbeiten“ also von der Euro Hawk GmbH getragen. In den Jahren 2013 und 2014 wurden hierfür keine Kosten gegenüber der Bundeswehr geltend gemacht.

Der FSD kann nach Auskunft der Bundesregierung dennoch zu weiteren Testflügen mit dem ISIS starten. Zunächst müssten aber „Vorarbeiten“ unternommen werden, darunter die „Feststellung des aktuellen technischen Status“, die „Wiederaufnahme des regulären Wartungsbetriebes durch die Industrie“ sowie die „Zulassung der Industrie und Erneuerung einer Vorläufigen Verkehrszulassung (VVZ)“. Die „Vorarbeiten“ würden „nach Schätzungen der Amtsseite“ zwischen neun und zwölf Monaten in Anspruch nehmen. Um militärische Zulassungsverfahren zu beschleunigen, hatte die Bundesregierung „alle diesbezüglichen Kompetenzen unter einem Dach“ im „Luftfahrtamt der Bundeswehr“ zusammengeführt, um „schnittstellenfrei und verzugslos auf Anforderungen reagieren zu können“. Der Aufstellungsstab dieses „Luftfahrtamtes“ hat demnach am 1. April 2014 seinen Dienst aufgenommen. Derzeit (Oktober 2014) werde die „Übertragung der relevanten Verantwortungen und Aufgaben aus den derzeit zuständigen verschiedenen Organisationsbereichen der Bundeswehr“ an das „Luftfahrtamt“ vorbereitet.

Im Jahr 2013 hatte die Bundesregierung in einem Rechtsgutachten prüfen lassen, inwiefern Schadensersatzansprüche gegenüber der Euro Hawk GmbH geltend zu machen wären. Die beauftragte Rechtsanwaltskanzlei riet „aufgrund ganz erheblicher Prozessrisiken“ von einer gerichtlichen Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen ab; die Bundesregierung teilt diese Einschätzung. Jedoch erwähnt das gleiche Gutachten auch, Schadensersatzansprüche hätten zum Erfolg führen können, da die Hersteller falsche Angaben machten. Geraten wird, mögliche Ansprüche weiter aufzuklären (tagesschau.de vom 14. November 2014).

1. Welche „herausgehobenen Rüstungsprojekte der Bundeswehr“ werden derzeit durch welche „externe Beratungsgesellschaften bzw. Sachverständige“ geprüft und begutachtet?

Ein Konsortium, bestehend aus den Beratungsgesellschaften KPMG, P3 Group und TaylorWessing hat die folgenden zentralen Rüstungsprojekte der Bundeswehr begutachtet:

- Schützenpanzer PUMA
- Transportflugzeug A400M
- EUROFIGHTER
- NATO Hubschrauber NH 90
- Unterstützungshubschrauber TIGER
- Fregatte F 125
- Streitkräftegemeinsame verbundfähige Funkgeräteausstattung (SVFuA)
- Taktisches Luftverteidigungssystem (TLVS)
- Signalverarbeitende Luftgestützte Weitreichende Überwachung und Aufklärung (SLWÜA).

Gegenwärtig werden keine Rüstungsprojekte durch externe Beratungsgesellschaften geprüft.

2. Welche „zuständigen Abteilungen des Bundesministeriums der Verteidigung“ sind mit dem weiteren Vorgehen und der möglichen „Weiterverwendung“ der Spionagedrohne „Euro Hawk“ befasst?

Im Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) sind die Abteilungen Planung (Plg), Haushalt und Controlling (HC), Strategie und Einsatz (SE), Führung Streitkräfte (FÜSK), sowie Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung (AIN) mit dem weiteren Vorgehen im Projekt Signalverarbeitende Luftgestützte Weitreichende Überwachung und Aufklärung (SLWÜA) befasst.

3. Welche „Daten und Unterlagen, die US-exportkontrollierte Informationen enthalten“, an den Bundesrechnungshof und den Deutschen Bundestag konnte das Bundesverteidigungsministerium „von der US-Seite“ ohne zusätzliche Genehmigung erhalten?

Empfänger, die nicht im spezifischen Technical Assistance Agreement des Projektes SLWÜA aufgeführt sind, dürfen grundsätzlich nicht im Besitz von US-exportkontrollierten Unterlagen sein. Die im letzten Jahr notwendige Weitergabe von solchen Informationen an den Deutschen Bundestag und den Bundesrechnungshof wurde über die kurzfristige Beantragung einer einmaligen Exportgenehmigung für die betroffenen Dokumente durch das BMVg und die darauf folgende Zustimmung seitens des US Department of State erreicht. Zum Schutz dieser Dokumente vor unkontrollierter Verbreitung wurden diese gemäß der einschlägigen Vorschriften als „VS – Geheim“ eingestuft.\*

4. Für welche konkreten Posten fallen zur Entwicklung „eines serienreifen ISIS, das auf dem derzeitigen technischen Stand aufbaut“, weitere Kosten in Höhe von 255 Mio. Euro an?

Die im Jahr 2010 geschätzten Entwicklungskosten umfassten eine reine Komponentenentwicklung des ISIS-Missionssystems.

Die Kosten für die Entwicklung eines serienreifen ISIS, das auf dem derzeitigen technischen Stand aufbaut, fallen u. a. für die Entwicklung noch fehlender Funktionalitäten für die Serie, die Anpassung der Hardware an das sich in den letzten zehn Jahren veränderte Signals Intelligence (SIGINT) Szenario, die Entwicklungsumgebung, das Entwicklungsmuster, Labortests, Integration, Flugversuche sowie das erste operativ nutzbare Flug- und Bodensegment an.

5. Welches Verfahren ist mit dem Hersteller zur Lieferung und Bezahlung von weiteren ISIS-Plattformen vereinbart, und wofür genau fallen abermals 55 Mio. Euro an?

Bisher ist kein Verfahren mit dem Hersteller zur Lieferung und Bezahlung von weiteren ISIS Systemen vereinbart. Die Beschaffungskosten für zwei weitere luftgestützte ISIS Systeme werden auf 55 Mio. Euro geschätzt.

\* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antwort als „VS – Geheim“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesesehen werden.

6. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung auf „Studien zur Untersuchung von nicht-ISIS-basierten Lösungen“ verzichtet?

Es wurde nicht auf die Studie zur Untersuchung von nicht-ISIS-basierten Lösungen verzichtet. Mit Erlass des BMVg vom 7. November 2013 wurde das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) angewiesen, ergänzend zu alternativen Plattformen zum EURO HAWK für ISIS mindestens einen Lösungsvorschlag ohne Nutzung von ISIS zu erarbeiten. Für einen belastbaren Vergleich von Lösungsvorschlägen mit ISIS auf alternativen Trägerplattformen zum EURO HAWK mit einer marktverfügbarer kommerziellen Lösung wurde das israelische Aufklärungssystem AISIS, integriert in verschiedene Trägerplattformen, herangezogen.

- a) Wohin hat das Bundesverteidigungsministerium „im Rahmen der Informationsgewinnung“ im Dezember 2013 und im März 2014 zwei Dienstreisen unternommen, wer war daran beteiligt, und mit welchen Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartnern wurde sich getroffen?

Vertreter des BMVg und seines nachgeordneten Bereiches haben im Dezember 2013 und März 2014 Gespräche mit dem israelischen Verteidigungsministerium und dessen mit AISIS befassten Fachdienststellen vor Ort geführt.

- b) Wo, von wem, und mit welchem Ergebnis wurden die Ergebnisse dieser „Informationsgewinnung“ ausgewertet?

Die gewonnenen Informationen wurden im BMVg sowie im Bereich des Kommandos Strategische Aufklärung ausgewertet. Im Ergebnis war festzuhalten, dass AISIS voraussichtlich nach Durchführung verschiedener Modifikationen einen Großteil der deutschen Forderungen abdecken könnte, allerdings auf Basis einer bemannten Plattform.

7. Welche weiteren „technisch nachgewiesenen Funktionalitäten“ des ISIS müssen aus Sicht der Bundesregierung einer weiteren Bewertung unterzogen werden?

Die Vorgehensweise ist Bestandteil der Integrierten Nachweisführung gemäß der Zentralen Dienstvorschrift A-1500/3 „Customer Product Management novelliert (CPM(nov.))“. Technisch nachgewiesene Funktionalitäten sind Voraussetzung für die Abnahme des Produktes durch den Auftraggeber auf Basis des Vertrages. Grundlage hierfür sind Prüfkriterien, die eine Reproduzierbarkeit der Ergebnisse gewährleisten müssen. Daran anschließend erfolgt eine Prüfung einsatzwichtiger Funktionen unter einsatznahen Bedingungen. Nahezu alle technisch nachgewiesenen Funktionalitäten werden durch die Einsatzprüfung einer weiteren Bewertung unterzogen.

8. Was ist mit dem „Erreichen der Zielbefähigung“ gemeint, und auf welche Weise würde diese durch eine Erprobung im Flugbetrieb“ überprüft?

Das CPM-Dokument „Abschließende Funktionale Forderung (AF)“ für das Projekt SLWÜA sieht einen zweistufigen Ansatz bei der Entwicklung des SIGINT Missionssystems ISIS vor:

- Entwicklung einer ersten Fähigkeit zur Demonstration der Gesamtfunktionalität SIGINT in einem HALE UAV basierend auf dem EURO HAWK Full Scale Demonstrator (FSD).

- Weiterentwicklung des Missionssystems aufbauend auf den Ergebnissen der Projektierungsphase (CPM alt) zur Gesamtbefähigung SIGINT gemäß AF während der Einführungsphase (Realisierungsphase gemäß CPM (nov.)).

Diese abschließende Entwicklung zur Gesamtbefähigung des SIGINT Missionssystems gemäß des Forderungsumfanges der AF – aufbauend auf der erreichten Fähigkeit im EURO HAWK FSD – wird als „Erreichen der Zielbefähigung SIGINT“ bezeichnet.

9. Inwiefern werden hierfür erneut Daten der digitalen Kommunikation oder elektrische Strahlung (auch eigens dafür generiert) erfasst?

Wie bei jeder Erprobung zum Nachweis der Fähigkeiten ist auch in diesem Fall ein schrittweises Vorgehen erforderlich:

In einem ersten Schritt wird eine hinreichende Laborumgebung einschließlich strahlender Quellen geschaffen, um den Labornachweis zu ermöglichen. Danach wird während der Erprobung im Flugbetrieb eine Testumgebung einschließlich bekannter strahlender Quellen geschaffen. Der letzte Schritt ist die Erprobung bzw. Einsatzprüfung in einem realen Signalumfeld. Dabei werden in jedem Schritt alle gesetzlichen Vorschriften und Einschränkungen eingehalten.

10. Welche „ganz erhebliche Prozessrisiken“ hatte die beauftragte Rechtsanwaltskanzlei zu Schadensersatzansprüchen gegenüber der Euro Hawk GmbH identifiziert, und welche davon werden von der Bundesregierung geteilt (tagesschau.de vom 14. November 2014 und geleaktes Originalgutachten unter [www.tinyurl.com/p6cvcr9](http://www.tinyurl.com/p6cvcr9))?

Die Rechtsanwaltskanzlei hat in ihrem Gutachten insbesondere folgende Prozessrisiken identifiziert:

- Schwierige Wertungsfragen
- Beträchtliche Restrisiken auch bei der Sachverhaltsaufklärung (Beweislast liegt bei der Bundesrepublik Deutschland)
- Fehlende Möglichkeit der Abschätzbarkeit der Schadenshöhe insbesondere unter dem Gesichtspunkt eines möglichen Mitverschuldens
- Beschränkung der Haftung der Euro Hawk GmbH auf deren Gesellschaftsvermögen, was bei wirtschaftlicher Betrachtung kaum ausreichend sein wird, um Ansprüche zu realisieren
- Keine Durchgriffsmöglichkeit auf die Gesellschafter der Euro Hawk GmbH

Die Bundesregierung teilt die rechtliche Bewertung der Rechtsanwaltskanzlei im Hinblick auf die aufgezeigten Prozessrisiken.

- a) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Gutachten?

Wie von der Rechtsanwaltskanzlei empfohlen, wurde die gerichtliche Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen nicht verfolgt.

- b) Welche „eigenen Prüfungen“ haben sich an das Gutachten angeschlossen, und wer war daran jeweils beteiligt (Bundespressekonferenz vom 14. November 2014)?

Nach Eingang des Gutachtens im Bundesministerium der Verteidigung wurde es durch die zuständigen Fachreferate der Abteilungen „Recht“ und „Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung“ geprüft und ausgewertet.

- c) Wann wurden die Ergebnisse der „eigenen Prüfungen“ auch der Bundesministerin der Verteidigung, Dr. Ursula von der Leyen, vorgelegt, und wann hat diese schließlich über deren Bewertung bzw. weiteren Maßnahmen entschieden?

Das Ergebnis der Auswertung wurde dem damaligen Bundesminister der Verteidigung, Dr. Thomas de Maizière, am 7. November 2013 vorgelegt. Am 8. November 2013 hat dieser das Ergebnis der Auswertung und die Empfehlung genehmigt.

11. Inwiefern ist der Bundesregierung bekannt, ob die Hersteller des „Euro Hawk“ „objektiv falsche Angaben über die Verkehrszulassung der Drohne“ gemacht haben oder diese sogar „wissenstlich verschwiegen“, wie es auch der Militärblog „Augen Geradeaus“ in einem Auszug (14. November 2014) behauptet („Auch wenn derartige Ansprüche stets mit nicht unerheblichen Prozessrisiken behaftet sind, ist zu erwägen, diesen nachzugehen. [...] Hier sind unterschiedliche Szenarien denkbar, die bis zum Anspruch auf Ersatz auch hoher Beträge gehen können, die bei einem Nichtzustandekommen des Vertrages oder einem grundlegenden abweichenden Vertrag nicht aufgewendet worden wären“)?
- a) Sofern ihr dazu keine konkreten Angaben möglich sind, um welche könnte es sich mutmaßlich handeln?
  - b) Inwiefern trifft es zu, dass der Bundesregierung entsprechende Informationen am 18. Oktober 2013, also noch vor der Verjährungsfrist, bekannt waren?

Die Feststellungen und Ausführungen des Gutachtens sind der Bundesregierung bekannt.

Die zitierten Passagen beziehen sich auf die Frage, inwieweit die amerikanischen Zulassungsunterlagen des Global Hawk hinsichtlich Qualität und Quantität für ein deutsches Musterzulassungsverfahren verwertbar waren.

- c) Aus welchem Grund sah die Bundesregierung davon ab, die Firmen EADS und Northrop Grumman zu einer Verlängerung der Verjährungsfrist zu bewegen oder sogar zu zwingen?

EADS und Northrop Grumman waren beim Rüstungsvorhaben EURO HAWK nicht Vertragspartner der Bundesrepublik Deutschland. Darüber hinaus bestand für eine Verlängerung der Verjährungsfrist gegenüber der Euro Hawk GmbH kein Anlass, da bereits entschieden worden war, von einer gerichtlichen Geltendmachung abzusehen.

- d) Welche nachträglichen Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung angesichts der abgelaufenen Verjährungsfrist aus dem früheren Rat der beauftragten Kanzlei, diese stets im Auge zu behalten?

Der zitierte Hinweis auf die Verjährungsfrist bezog sich auf den Fall, dass die Bundesrepublik Deutschland entgegen der Empfehlung der Rechtsanwaltskanz-

lei dennoch den Rechtsweg beschritten hätte. Insofern hatte der Rat für das weitere Vorgehen keine Bedeutung.

- e) Wonach bemisst sich aus Sicht der Bundesregierung das Zustandekommen einer Verjährungsfirst?

Beginn und Laufzeit von Verjährungsfristen sind aus den gesetzlichen, vertraglichen und tatsächlichen Umständen zu ermitteln.

- f) Inwiefern teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Kanzlei, wonach hierzu ausschlaggebend ist, wann der Auftraggeber, also das Bundesministerium und seine nachgeordneten Behörden, davon wissen konnten, „dass die vom Auftragnehmer für Zwecke einer Musterzulassung gelieferten Dokumente und Nachweise in Umfang, Güte und insb. Verwendbarkeit im Musterzulassungsverfahren“ von den vertraglich in Aussicht gestellten Unterlagen abweichen?

Die Auffassung wird durch die Bundesregierung geteilt.

12. Inwiefern trifft es, wie vom Militärblog „Augen Geradeaus“ behauptet, zu, dass in Manching, dem Sitz der Wehrtechnischen Dienststelle 61 und der Militärischen Musterzulassung für Luftfahrzeuge, eine Runde aus Beamten und Industrievertretern über das weitere Vorgehen beim Projekt „Euro Hawk“ beriet und „US-Industrievertreter“ eine „Prototype Plus-Lösung“ vorschlugen, und was war ggf. deren Inhalt?

Es trifft zu, dass am 3. Februar 2010 eine Besprechung zwischen Vertretern der deutschen Amtsseite, dem Hauptauftragnehmer Euro Hawk GmbH, sowie den Unterauftragnehmern Northrop Grumman und EADS stattgefunden hat. Die Ergebnisse dieser Besprechung sind im Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe EURO HAWK des BMVg, der am 5. Juni 2013 dem Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages vorgelegt wurde, ausführlich dargelegt.

13. Inwiefern hat die Bundesregierung geprüft bzw. will sie prüfen, ob bereits für den „Euro Hawk“ ausgegebene Gelder sich für eine womöglich von Northrop Grumman zu kaufende andere Drohne anrechnen zu lassen?

Diese hypothetische Frage wird nicht geprüft. Die Firma Northrop Grumman war beim Rüstungsvorhaben EURO HAWK nicht Vertragspartner der Bundesrepublik Deutschland.

14. Inwiefern ist inzwischen geplant, eine endgültige Abnahme des „Euro Hawk Full Scale Demonstrators“ (FSD) vorzunehmen, und welche Gespräche wurden nach Vorlage des Rechtsgutachtens aus dem Jahr 2013 mit den Herstellern geführt?

Derzeit ist geplant, den aktuellen technischen Zustand des EURO HAWK FSD festzustellen. Im Anschluss daran wird über eine Abnahme des EURO HAWK FSD entschieden. Die Gespräche mit der EURO HAWK GmbH über den formalen Abschluss des Entwicklungsvertrages EURO HAWK dauern noch an.

15. Wann könnte eine „Einigung zur Beendigung des bisher bestehenden Vertragsverhältnisses“ mit den Auftragnehmern aus Sicht der Bundesregierung endgültig erfolgen?

Eine endgültige Einigung zur Vertragsbeendigung ist nicht vor Ende März 2015 zu erwarten.

16. Welche Angaben haben die Hersteller zu dem Verfahren gemacht, die Kosten für „Erhaltungsarbeiten“ selbst zu tragen, und inwiefern wurden hierfür eine Frist oder sonstige Beschränkungen genannt?

Die Gespräche hierüber sind noch nicht abgeschlossen. Fristen oder sonstige Beschränkungen wurden nicht genannt.

17. Welche „zuständigen Abteilungen des Bundesministeriums der Verteidigung“ sind bereits mit „Vorarbeiten“ zu weiteren Flügen des „Euro Hawk“ befasst?

Im BMVg sind die Abteilungen Planung (Plg), Haushalt und Controlling (HC), Strategie und Einsatz (SE), Führung Streitkräfte (FüSK) sowie Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung (AIN) mit Vorarbeiten zu weiteren Flügen des EURO HAWK FSD befasst.

- a) Was ergab die „Feststellung des aktuellen technischen Status“, bzw. wann sollen hierzu Ergebnisse vorliegen?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

- b) Welche „zuständigen Abteilungen des Bundesministeriums der Verteidigung“ haben bereits Gespräche oder Verhandlungen zur „Wiederaufnahme des regulären Wartungsbetriebes durch die Industrie“ geführt, und welches Ergebnis hatten diese?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

- c) Welche „zuständigen Abteilungen des Bundesministeriums der Verteidigung“ sind bereits mit welchen Arbeiten zur „Zulassung der Industrie und Erneuerung einer Vorläufigen Verkehrszulassung“ befasst?

Auf die Antwort zu den Fragen 17 und 17d wird verwiesen.

- d) Wann könnten die „Vorarbeiten“ also beendet sein?

In einem ersten Schritt soll bis Ende März 2015 der aktuelle luftfahrzeugtechnische Zustand der seit Dezember 2013 stillgelegten EURO HAWK FSD Plattform festgestellt werden. Sofern wirtschaftlich sinnvoll, werden danach in einem zweiten Schritt die notwendigen Arbeiten durchgeführt, um eine neue Vorläufige Verkehrszulassung auszustellen. Danach könnte in einem dritten Schritt der Flugbetrieb wieder aufgenommen werden, um ISIS-Testflüge durchzuführen.

18. Welche „relevanten Verantwortungen und Aufgaben“ aus welchen „derzeit zuständigen verschiedenen Organisationsbereichen der Bundeswehr“ werden derzeit an das „Luftfahrtamt“ übertragen?

Die Aufgaben der militärischen Muster- und Verkehrs zugelassung von Luftfahrzeugen, Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung werden im Luftfahrtamt der Bundeswehr zusammengeführt. Derzeit werden diese Aufgaben in Dienststellen des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr sowie in der Luftwaffe wahrgenommen.

19. Wann soll dieser Prozess aus Sicht der Bundesregierung abgeschlossen sein?

Es ist beabsichtigt, die Zusammenführung aller Elemente am Standort Köln bis Ende 2017 abzuschließen.

20. Wie verteilt sich die Anzahl der für den Betrieb der Drohnen „Euro Hawk“, „LUNA“ und „Heron“ ausgebildeten Soldatinnen bzw. Soldaten in Bezug auf das Geschlecht (bitte für alle Typen einzeln darstellen)?

Die Anzahl der für den Betrieb des UAV EURO HAWK ausgebildeten Soldatinnen und Soldaten verteilt sich 0 Prozent zu 100 Prozent. Die Anzahl der für den Betrieb des UAV LUNA ausgebildeten Soldatinnen und Soldaten verteilt sich bei LUNA 3,4 Prozent zu 96,6 Prozent. Die Anzahl der für den Betrieb des UAV HERON ausgebildeten Soldatinnen und Soldaten verteilt sich 0 Prozent zu 100 Prozent.

21. Wo sind die für den Betrieb des „Euro Hawk“ insgesamt 34 ausgebildeten Soldatinnen bzw. Soldaten stationiert?

Von den ehemals 34 Soldaten, die für den Betrieb des UAV EURO HAWK SIGINT vorgesehen waren, haben 31 Soldaten die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen.

Vier dieser Soldaten befinden sich zurzeit in einer neuen Berufsausbildung oder haben die Bundeswehr nach Ablauf ihrer Dienstzeit verlassen.

Die verbleibenden Soldaten wurden in ihre ursprünglichen Verwendungen zurück überführt und leisten ihren Dienst zum Großteil in Kropp sowie darüber hinaus in Koblenz und in Hohn.

22. Wie viele Soldatinnen bzw. Soldaten, die zuvor für den Betrieb des „Euro Hawk“ ausgebildet wurden, werden nun an der Drohne „Heron“ ausgebildet, und inwiefern ergeben sich dadurch „Synergien“, etwa dadurch, dass bestimmte Ausbildungsinhalte übersprungen werden können?

Drei für den Betrieb des UAV EURO HAWK ausgebildete Luftfahrzeugführer durchlaufen derzeit die Musterschulung HERON 1.

Musterschulungen beziehen sich jeweils auf die Berechtigung zum Führen der speziellen Muster und umfassen sowohl systemspezifische technische als auch systemspezifische taktische Ausbildungsinhalte, die jeweils für sich zu einem Erfahrungs- und Kompetenzgewinn des Personals führen, aber nicht unmittelbar auf ein anderes Muster übertragbar sind.

Da es sich bei dem UAV HERON 1 und dem UAV EURO HAWK um zwei grundsätzlich verschiedene Muster handelt, können keine Ausbildungsinhalte übersprungen werden.

23. Inwiefern finden derartige Ausbildungsinhalte auch in Ausbildungszentren der Lufthansa statt?

Ausbildungsinhalte der Schulung zur Musterberechtigung für das UAV HERON 1 oder auch ehemalige Schulungen für das UAV EURO HAWK wurden und werden nicht in Ausbildungszentren der Lufthansa durchgeführt.

24. Welche „zuständigen Abteilungen des Bundesministeriums der Verteidigung“ sind mit der „Weiterverwendung der ISIS-Missionsausrüstung“ im Rahmen der Bewertung der Lösungsvorschläge „Alternative Träger SLWÜA“ befasst?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

- a) Auf welche Weise ist hierbei auch der Generalinspekteur der Bundeswehr eingebunden?

Der Generalinspekteur trifft gemäß dem Verfahren zur Bedarfsermittlung und Bedarfsdeckung in der Bundeswehr (CPM (nov.)) die Auswahlentscheidung für eine der zur Verfügung stehenden Lösungen.

- b) Wann könnten aus heutiger Sicht Ergebnisse, etwa eine erste Auswahlempfehlung, vorliegen?

Derzeit ist eine Auswahlentscheidung nicht vor dem Jahr 2016 vorgesehen.

25. Welche „externen Beratungsgesellschaften bzw. Sachverständigen“ haben die Gutachten „Vertiefende Technisch-wirtschaftliche Untersuchungen“ und „Weiterführung der Technisch-wirtschaftlichen Untersuchungen“ durchgeführt?

Die „vertiefende technisch-wirtschaftliche Untersuchung“ und die „Weiterführung der technisch-wirtschaftlichen Untersuchung“ wurden durch die Firma IABG mbH in Zusammenarbeit mit verschiedenen Umrüstbetrieben für Luftfahrzeuge und dem ISIS-Systemhersteller durchgeführt.

- a) Welche weiteren Gutachten welcher „externen Beratungsgesellschaften bzw. Sachverständigen“ wurden zur Bewertung der Lösungsvorschläge „Alternative Träger SLWÜA“ beauftragt, und (seit) wann liegen diese vor?

Die Lösungsvorschläge SLWÜA wurden im Rahmen der „umfassenden Bestandsaufnahme und Risikoanalyse zentraler Rüstungsprojekte“ durch die externen Beratungsgesellschaften KPMG, P3 Group und TaylorWessing bewertet. Das Teilgutachten SLWÜA liegt mit Stand 30. September 2014 vor.

- b) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Gutachten?

Das Teilgutachten SLWÜA enthält 18 Handlungsempfehlungen, die im Zuge der weiteren Bearbeitung der Lösungsvorschläge umgesetzt werden.

26. Wie kam die Bundesverteidigungsministerin zu dem Schluss, die eigentlich für die Seeaufklärung gebaute Drohne „Triton“ sei am Besten für einen Ersatz des „Euro Hawk“ geeignet (ARD vom 6. Oktober 2014)?

Aufgrund der operationellen und technischen Eigenschaften des UAV TRITON erscheint diese Plattform besonders geeignet, die Forderungen des Bedarfsträgers an eine ISIS-Plattform zu erfüllen. Eine detaillierte technische Bewertungsgrundlage wird derzeit durch das BAAINBw erarbeitet.

27. Wie erklärt die Bundesregierung diese Quasi-Auswahlentscheidung der Bundesministerin zu einem Zeitpunkt, an dem ein von ihr selbst beauftragtes und am darauf folgenden Tag veröffentlichtes Gutachten festhielt, vorher bedürfe es „einer belastbaren Informationsgrundlage und einheitlichen Entscheidungsreife für eine möglichst verzugslose, fundierte und nachhaltige Auswahlentscheidung“?

Auf die Antwort zu Frage 26 wird verwiesen.

28. Was ist damit gemeint, wenn die Bundesregierung erklärt, vor dem Treffen einer „Beschaffungsentscheidung für ein mögliches Muster“, wie es durch das „Euro Hawk“-Nachfolgersystem „Triton“ beschrieben sei, eine Zulassungsstudie vorschalten zu wollen (Bundespressekonferenz vom 14. November 2014)?

Im Rahmen einer Zulassungsstudie sollen ausreichende Kenntnisse über die Plattform TRITON gewonnen werden, um mit Blick auf die Zulassung und den Betrieb eine belastbare Entscheidungsgrundlage für eine mögliche Beschaffung des TRITON zu gewinnen.

29. Welche Studien sind hierzu anvisiert oder bereits beauftragt, und wer sind die Auftragnehmer?

Durch das BAAINBw wurde ein so genannter Foreign Military Sales (FMS) Planning Case mit der US Navy als Auftragnehmer eingeleitet.

30. Aus welchem Grund hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die „Bereitstellung der Infrastruktur des NATO-Projekt Alliance Ground Surveillance“ (NATO AGS) durch den „Aufnahmestaat“ Italien bereits um mehr als zwei Jahre verzögert (Bundestagsdrucksache 18/2729)?

Die Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen AGS erfolgt grundsätzlich nach den allgemein festgelegten, komplexen und mitunter zeitaufwändigen Verfahren der Allianz. Da die Infrastrukturmaßnahmen aus dem allgemeinen Investitionsprogramm (NATO Security Investment Programme) der NATO finanziert werden, sind alle Entscheidungen im Konsens zu 28 zu treffen.

- a) Durch welche „Bereitstellung“ von welchen „Übergangslösungen“ wird dies nach Kenntnis der Bundesregierung aufgefangen?

Es werden Container bereitgestellt, die durch die NATO Support Agency beschafft werden. Die dafür benötigten Fundamente und Flächen werden durch den Aufnahmestaat Italien bereitgestellt. Darüber hinaus werden seitens Italien temporär Lagerkapazität und Abstellflächen zur Verfügung gestellt.

- b) Nach welchen „vorliegenden Erkenntnissen“ des Bundesverteidigungsministeriums geht die Bundesregierung „vom Erreichen einer Zulassung“ durch die italienische Zulassungsbehörde für die im Rahmen des NATO AGS beschafften „Global Hawk Block 40“ aus?

Zum Sachstand Zulassung wurde von der italienischen Zulassungsbehörde (DIRECTORATE OF AERONAUTICAL ARMAMENTS AND AIRWORTHINESS – DAAA) letztmalig auf der Sitzung des Aufsichtsrats der NATO AGS Management Organisation (NAGSMO) am 18./19. November 2014 in Brüssel vorgetragen. Hieraus ergeben sich zurzeit keine Anhaltspunkte, die auf ernsthafte und nachhaltige Störungen im Zulassungsprozess des NATO AGS Core Systems schließen lassen.

- c) Was ist der Bundesregierung hierzu aus einem „engem Dialog mit der AGS Managementorganisation NAGSMA“ bekannt?

Es besteht ein zeitliches Risiko bezüglich der planmäßigen Durchführung des Erstfluges.

- d) Wann und wo hat die italienische Zulassungsbehörde zuletzt „über den Arbeitsfortschritt im Zulassungsprozess“ berichtet?

Auf die Antwort zu Frage 30b wird verwiesen.

31. Inwiefern waren oder sind das für eine flugbetriebliche und technische Bewertung zuständige Referat des Bundesverteidigungsministeriums oder der Leiter für das Musterprüfweisen für Luftfahrtgerät der Bundeswehr bereits jetzt mit dem Verfahren einer späteren Zulassung der für das NATO AGS beschafften „Global Hawk Block 40“ befasst?

Die Zulassung NATO AGS wird durch die italienische militärische Zulassungsstelle DAAA bearbeitet. Eine formale Einbindung deutscher Stellen erfolgt wegen fehlender Zuständigkeit nicht.

32. Welche neueren Fortschritte sind der Bundesregierung zur Prüfung von derzeitigen europäischen militärischen Zulassungsvorschriften (EMAR) durch die Verteidigungsagentur bekannt?

Folgende EMAR wurden durch die European Defence Agency (EDA) bereits veröffentlicht:

- EMAD 1 „Definitons and acronyms document“
- EMAR 21 „Certification of military aircraft and related products, parts and appliances, and design and production organisations“
- EMAD R „Recognition“
- EMAR 145 „Requirements for Maintenance Organisations“
- EMAR 147 „Aircraft Maintenance Trainings Organisations“ Basic Framework Document.

Zuständige Stellen des Geschäftsbereiches des BMVg waren in die Erarbeitung eingebunden, eine nationale Prüfung der EMAR/EMAD erfolgte im Vorfeld der Veröffentlichung durch die EDA.

33. Inwiefern trifft es zu, dass die amtierende Bundesverteidigungsministerin Dr. Ursula von der Leyen, prüfen lässt, inwiefern US-Standards zur Zertifizierung von Ausweichverfahren auf Deutschland übertragbar seien (Telepolis vom 13. Oktober 2014)?

Im Rahmen der Untersuchungen zur Zulassbarkeit des MQ-4C TRITON wird auch geprüft, inwieweit die von der US Navy angewendeten Zulassungsverfahren eine militärische Zulassung zum Flugbetrieb für den TRITON in Deutschland begründen können. Es wird auch auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.

- a) Mit welchen Stellen ist die Bundesregierung hierzu in Kontakt?

Die Untersuchung wird in Zusammenarbeit mit der US Navy durchgeführt. Es wird auf die Antwort zu den Fragen 28 und 29 verwiesen.

- b) Wann könnten Ergebnisse vorliegen?

Es ist geplant, eine Aussage zur Zulassbarkeit des MQ-4C TRITON im dritten Quartal 2015 treffen zu können.





