

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Heike Hänsel,
Christine Buchholz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/5806 –**

Forschungen der Rüstungskonzerne Airbus und Hensoldt für Ausweichverfahren von Drohnen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der deutsche Konzern für militärische und grenzpolizeiliche Sensortechnik Hensoldt soll Flugversuche mit elektrooptischen bzw. Radar-Sensoren durchführen (Plenarprotokoll 19/57, Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 75 des Abgeordneten Andrej Hunko). Die Forschungen dienen zur Schließung von Technologielücken, um militärischen Drohnen das Ausweichen vor anderen Luftfahrzeugen zu ermöglichen (das sogenannte Detect and Avoid). Das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) beschreibt das zu entwickelnde System als „Architektur zum Zusammenfügen und Auswerten der Sensorinformationen“. Hensoldt erhält dafür 13 Mio. Euro. Es ist unklar, ob die Forschungen der Entwicklung von Fähigkeiten zur „Teamtechnologie“ („Manned Unmanned Teaming“, MUT) dienen, wie sie der Rüstungskonzern Airbus für den Schwarmflug von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen über der Ostsee durchgeführt hat (Bundestagsdrucksache 19/4715). Hensoldt ist eine Ausgründung des Airbus-Konzerns.

Das BMVg bearbeitet das „Detect and Avoid“ zudem im Rahmen des Projekts „MID-air Collision Avoidance System (MidCAS)“ der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA), dessen Laufzeit im Jahr 2018 endet (Plenarprotokoll 19/57, Frage 75 des Abgeordneten Andrej Hunko). Ziel von MidCAS ist die Unterstützung der europäischen Detect-and-Avoid-Standardisierungsarbeiten der European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) sowie der Regulierungsprozesse der European Aviation Safety Agency (EASA) hinsichtlich der Nutzung von Drohnen im europäischen Luftraum. Die Bundesregierung beteiligt sich an dem Projekt mit 1 Mio. Euro, als deutsche Auftragnehmer wurden die Rüstungskonzerne Airbus, Diehl, ESG sowie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt bestimmt. Im Rahmen von MidCAS führt die Bundesregierung eine nationale Studie „Programm Sense and Avoid national“ (ProSAn) durch, die ebenfalls in 2018 endet. Damit sollen unter anderem „erkannte technologische Defizite aus dem EDA-Projekt MidCAS behoben“ werden. Am Ende des Projekts soll ein „funktionaler Demonstrator gebaut und gegebenenfalls Beiträge zum Einstieg in eine mögliche MidCAS-basierte Produktentwicklung geleistet werden“ (ebd.).

Schließlich beteiligt sich das BMVg am EDA-Projekt „Enhanced Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) Autonomy“, dessen Laufzeit bis 2019 geplant war und das nun bis 2020 verlängert werden könnte (Plenarprotokoll 19/57, Antwort auf die Mündliche Frage 75 des Abgeordneten Andrej Hunko). In dem Projekt soll die Integration von Drohnen in den nicht segregierten Luftraum untersucht werden. Dies betrifft insbesondere Notfallverfahren bei Start und Landung sowie dem sogenannten Taxiing auf dem Rollfeld. Als Industriepartner wurde ebenfalls Airbus bestimmt, die Bundesregierung fördert das Projekt mit 10 Mio. Euro.

1. Welche Flugversuche soll der deutsche Konzern Hensoldt im Auftrag der Bundesregierung mit elektrooptischen bzw. Radar-Sensoren durchführen (Plenarprotokoll 19/57, Antwort auf die Mündliche Frage 75 des Abgeordneten Andrej Hunko)?

Die Firma Hensoldt Sensors GmbH (Hensoldt) führt Flugversuche mit einem Sense-and-Avoid(S&A)-Demonstrator durch.

- a) Welchen Namen trägt das Projekt bzw. die Studie, die Hensoldt für 13 Mio. Euro durchführen soll?

Die Forschungs-und-Technologie(F&T)-Studie, welche die Firma Hensoldt für das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) durchführt, trägt den Namen Programm Sense and Avoid national (ProSAn).

- b) Wann und wo sollen diese Flugversuche nach gegenwärtigem Stand stattfinden, und wer ist daran beteiligt?

Die Flugversuche sollen im vierten Quartal 2018 und im zweiten Quartal 2019 beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Braunschweig stattfinden. An diesen Flugversuchen sind die Firmen Hensoldt und Diehl Defence GmbH & Co KG (Diehl) sowie das DLR beteiligt.

- c) Welche Aufgaben übernehmen die Beteiligten (insbesondere die Bundeswehr) im Rahmen der Flugversuche?

Es ist keine aktive Beteiligung der Bundeswehr bei diesen Flugversuchen vorgesehen. Das DLR ist für die Durchführung der Flugversuche am Flugplatz Braunschweig verantwortlich. Die Firma Hensoldt hat die Gesamtverantwortung für den S&A-Demonstrator während der Flugversuche. Die Firma Diehl ist für den elektrooptischen Sensor vor Ort verantwortlich.

- d) In welchem Zusammenhang stehen die Flugversuche mit der Schließung von Technologielücken, um militärischen Drohnen das Ausweichen vor anderen Luftfahrzeugen zu ermöglichen (das sogenannte Detect and Avoid)?

Es besteht hierbei ein direkter Zusammenhang.

- e) Welche „Architektur zum Zusammenfügen und Auswerten der Sensorinformationen“ soll mit den Flugversuchen getestet oder entwickelt werden?

Im Rahmen der Flugversuche soll eine S&A-Architektur zur Aufnahme, Fusion und Auswertung von real ermittelten Daten des Radarsensors sowie des elektrooptischen Sensors demonstriert werden.

- f) Für welche unbemannten Systeme könnte diese Architektur genutzt werden, und welche konkreten Planungen existieren hierzu?

Bei den Untersuchungen im Rahmen von ProSAn handelt es sich um querschnittliche F&T-Aktivitäten ohne direkten Projektbezug. Die Ergebnisse der mit ProSAn demonstrierten S&A-Architektur könnten als Grundlage für die Entwicklung von S&A-Systemen für jegliche Unmanned Aerial Systems der Klassen „High Altitude Long Endurance“ und „Medium Altitude Long Endurance“ (MALE) dienen.

- g) Wann soll Hensoldt die Forschungen bzw. Tests inklusive eines Abschlussberichtes beendet haben?

Die Firma Hensoldt soll die Forschungen bzw. Tests inklusive eines Abschlussberichtes Ende des vierten Quartals 2019 beendet haben.

2. In welchem Zusammenhang stehen die Flugversuche von Hensoldt nach Kenntnis der Bundesregierung mit Forschungen zur Entwicklung von Fähigkeiten zur „Teamtechnologie“ („Manned Unmanned Teaming“, MUT), wie sie der Rüstungskonzern Airbus für den Schwarmflug von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen über der Ostsee durchgeführt hat (Bundestagsdrucksache 19/4715)?

Es besteht kein Zusammenhang zwischen den Flugversuchen der Firma Hensoldt und den Forschungsarbeiten der Firma Airbus Defence and Space GmbH (Airbus) zum „Manned Unmanned Teaming“.

3. Auf welche Weise soll das Projekt „MID-air Collision Avoidance System (MidCAS)“ der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA) nach Kenntnis der Bundesregierung die Regulierungsprozesse der European Aviation Safety Agency (EASA) hinsichtlich der Nutzung von Drohnen im europäischen Luftraum unterstützen (vgl. Plenarprotokoll 19/57, Antwort auf die Mündliche Frage 75)?

Das Projekt „MID-air Collision Avoidance System“ (MidCAS) der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA) soll die European Aviation Safety Agency (EASA) im Wesentlichen durch die Erarbeitung notwendiger Dokumente für eine spätere Europäische Technische Standardzulassung (European Technical Standard Order [ETSO]) unterstützen.

- a) Welche Studien betreibt die EASA nach Kenntnis der Bundesregierung hierzu?

Der Bundesregierung sind keine aktuellen Studien der EASA in dieser Richtung bekannt.

- b) Welche Aufgaben übernehmen die Rüstungskonzerne Airbus, Diehl, ESG sowie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt in MidCAS?

Seit dem Jahr 2009 haben die Firmen Airbus, Diehl und ESG sowie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt Aufgaben in folgenden Bereichen wahrgenommen:

- Airbus: Projekt-/Programmmanagement, Systemtechnik, Systemzuverlässigkeit, Verfahren der Datenfusion und zugehörige Algorithmen,

- Diehl: Verfahren, Bild- und Datenverarbeitung sowie zugehörige Algorithmen für elektrooptische Anteile,
- DLR: Ausweichkonzepte, -verfahren bzw. Manöver sowie zugehörige Algorithmen, Verifizierung und Validierung,
- ESG: Methoden der Bediener-/Piloteninteraktion, Anzeigen und Bedien-/Steuerelemente (Mensch-Maschine-Schnittstelle),
- Alle: Beiträge zu den in der European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) erarbeiteten Basisdokumenten, die für eine ETSO der EASA notwendig sind.

c) Welche eigenen Mittel werden von den Firmen verausgabt?

Der vertraglich vereinbarte Eigenanteil der Firmen beträgt insgesamt 3 Mio. Euro.

4. Wer beteiligt sich nach Kenntnis der Bundesregierung an der vom BMVg beauftragten deutschen Studie „Programm Sense and Avoid national“ (ProSAn), mit der unter anderem „erkannte technologische Defizite aus dem EDA-Projekt MidCAS behoben“ werden sollen?

An der Studie ProSAn sind die Firmen Hensoldt und Diehl sowie das DLR beteiligt.

a) Um welche Defizite handelt es sich aus Sicht der Bundesregierung nach gegenwärtigem Stand?

Mit ProSAn soll gegenüber dem EDA-Projekt MidCAS der elektrooptische Sensor, der Radarsensor sowie die Logik der Datenfusion weiterentwickelt werden. Zusätzlich ist mit ProSAn geplant, den Radarmode „Wetterradar“ sowie die Fähigkeit zum Erkennen von Hindernissen im Endanflug zu implementieren.

b) Wann soll ein „funktionaler Demonstrator gebaut“ sein, und welche weiteren Details kann die Bundesregierung zu dessen Funktionsweise mitteilen?

Ein funktionaler Demonstrator wurde im Rahmen von ProSAn realisiert. Dieser wird Ende des Jahres 2018 erstmals in seiner grundlegenden Funktionalität in Flugtests erprobt. Die abschließenden technischen Details zum Demonstrator und Informationen zu dessen Funktionsweise sollen mit dem Abschlussbericht im vierten Quartal 2019 vorgelegt werden.

c) Welche „Beiträge zum Einstieg in eine mögliche MidCAS-basierte Produktentwicklung“ könnte der Demonstrator aus Sicht der Bundesregierung leisten?

Es kann der Nachweis erbracht werden, dass S&A-Funktionalitäten mittels der in ProSAn verwendeten Demonstrator-Hardwarearchitektur realisiert werden können.

5. Aus welchen Gründen soll das EDA-Projekt „Enhanced Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) Autonomy“ nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2020 verlängert werden (Plenarprotokoll 19/57, Antwort auf die Mündliche Frage 75 des Abgeordneten Andrej Hunko)?

Das EDA-Projekt „Enhanced Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) Automation“ (ERA) soll verlängert werden, weil die Herangehensweise an die Sicherheitsanalysen geändert werden muss, um den Anforderungen für die Standardisierung der EUROCAE zu genügen. Weiterhin besitzt die Demonstrationsplattform für automatische Landungen Defizite, deren Beseitigung zusätzliche Arbeit erfordert.

6. Welche Langstreckendrohnen (MALE-Klasse) des israelischen Herstellers IAI werden nach Kenntnis der Bundesregierung von Frontex über dem Mittelmeer geflogen (Antwort von EU-Kommissar Dimitris Avramopoulos im Namen der Europäischen Kommission vom 13. September 2018, E-002403/2018)?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass die europäische Grenz- und Küstenwache Frontex im Rahmen einer technischen Erprobung den Einsatz von Langstreckendrohnen des israelischen Typs „Heron“ auf den griechischen Inseln Kreta und Chios für Aufgaben zur luftgestützten Seegrenzenüberwachung getestet hat. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

7. Was ist der Bundesregierung über die Einrichtung eines militärischen „European Union Maritime Operations Command“ (EU MOC) in Brüssel bekannt, das zunächst temporär im EU-Forschungsprojekt „Ocean2020“ errichtet wird, um Videodaten von Drohnenschwärmen und ferngesteuerten U-Booten in Echtzeit zu empfangen, nach Ende von „Ocean2020“ aber beibehalten werden könnte („Europäischer Verteidigungsfonds finanziert neue europaweite Forschungsprojekte“, Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 16. Februar 2018)?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Kenntnisse vor.

8. Was ist der Bundesregierung über Vorschläge oder Planungen bekannt, die zunächst probeweise Flüge italienischer Drohnen des Typs „Predator“ im Rahmen der EU-Militärmission EUNAVFOR MED im Mittelmeer zu verlängern oder zu verstetigen (Bundestagsdrucksache 19/489, Antwort zu Frage 15, Bundestagsdrucksache 19/888, Antwort zu Frage 15)?

Derzeit sind Flüge für November und Dezember 2018 geplant. Der Bundesregierung liegen keine Kenntnisse über Vorschläge oder Planungen vor, Flüge über den genannten Zeitraum hinaus durchzuführen.

9. Inwiefern sollen diese Flüge nach Kenntnis der Bundesregierung näher an der libyschen Küste erfolgen, und welche Vorschläge oder Forderungen existieren hierzu?

Die Flüge für EUNAVFOR MED Operation SOPHIA finden innerhalb des Operationsgebietes EUNAVFOR MED Operation SOPHIA statt, somit außerhalb der libyschen Hoheitsgewässer und nicht über libyschem Festland (vgl. Antwort zu Frage 15d, Bundestagsdrucksache 19/888). Der Bundesregierung liegen keine Kenntnisse über Vorschläge oder Forderungen vor, Einsätze näher an der libyschen Küste durchzuführen.

10. Wo in der Ostsee sollen nach Kenntnis der Bundesregierung die Flugversuche der Drohnenschwärme im „OCEAN2020“ stattfinden (Antwort von EU-Kommissarin Elżbieta Bienkowska im Namen der Europäischen Kommission vom 8. Oktober 2018, E-002893/2018)?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Kenntnisse vor.

11. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung außer dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Bundespolizei See am Projekt „Maritimer RPAS-Betrieb“ (MaRPAS) zu Einsatzmöglichkeiten und Einsatzbedingungen für den Einsatz von Helikopterdrohnen auf See teilgenommen (<http://gleft.de/2wC>)?

In dem Projekt „Maritimer RPAS-Betrieb“ (MaRPAS) des DLR trat die Bundespolizei See als Kooperationspartner auf. Das Projekt hatte keine weiteren Beteiligten.

- a) Welche Kosten sind in dem Projekt entstanden, und wer kam dafür auf?

Für die Durchführung des Projektes stellte das DLR 450 000 Euro aus der institutionellen Förderung zur Verfügung.

- b) Welche Flugversuche fanden hierzu statt, und welche Ausrüstung wurde hierfür getestet (bitte die Typen und Hersteller der Drohnen, Bodenstationen und Schiffe nennen)?

Für die Erprobung der entwickelten Technologien wurden vier landgebundene Flugversuchskampagnen auf dem Testgelände des DLR in Braunschweig durchgeführt. Eine Prototypen-Demonstration mit Flugversuchskampagne fand auf dem Küstenwachschiff Bredstedt BP-21 der Bundespolizei statt. Das eingesetzte unbemannte Luftfahrzeug war in allen Fällen der Autonomous Rotorcraft Testbed for Intelligent Systems (superARTIS) des DLR, Institut für Systemtechnik, Abteilung unbemannte Luftfahrzeuge, Braunschweig. Dabei handelt es sich um eine für die Anforderungen des DLR modifizierte Ausführung des Fluggerätes SDO50 der Firma SwissDrones Operation AG. Die Bodenstation ist ebenfalls von der Firma SwissDrones Operation AG und Teil des Gesamtsystems superARTIS.

- c) Mit welchem Ergebnis wurde das Projekt abgeschlossen?

In dem Projekt wurde das Prinzip einer gefesselten Seillandung für vertikal landende und startende unbemannte Luftfahrzeuge entwickelt und demonstriert.

- d) Wie teuer war die Entwicklung und Beschaffung der Helikopterdrohne „superARTIS“ des DLR, und wie wurden diese Kosten übernommen?

Der unbemannte Hubschrauber superARTIS wurde nicht im Rahmen der MaRPAS-Versuche beschafft. Es handelt sich vielmehr um eine bereits im Jahr 2014 aus der Grundfinanzierung des DLR beschaffte Testplattform, die zur Entwicklung und Erforschung neuer Technologien dient. Die Gesamtanlage superARTIS inklusive der benötigten Infrastruktur hat einen Wert von 770 000 Euro. Die benötigten Anpassungen für die MaRPAS-Demonstration wurden ebenfalls aus Mitteln der DLR-Grundfinanzierung geleistet.

12. Wer nimmt nach Kenntnis der Bundesregierung an dem Folgeprojekt „MaRPAS 2“ teil, das ab 2019 geplant ist (vgl. „DLR: Schiffslandetests mit UAV“, flugrevue.de vom 23. Oktober 2018)?

Das Projekt MaRPAS 2 ist ein internes Projekt des DLR. Die Bundespolizei See tritt als Kooperationspartner auf.

- a) Welche Tests mit welchem Gerät sind hierfür in welchen Gebieten geplant?

Im Rahmen der Kooperation mit der Bundespolizei See sind weitere Flugversuchskampagnen in der Nord- und Ostsee geplant. Demonstriert wird das sichere Starten und Landen eines unbemannten Luftfahrzeugs von und auf einem Schiff bei realistischen Einsatzbedingungen.

- b) Welche weiteren Flugversuche sind mit dem „superARTIS“ (auch außerhalb von „MaRPAS 2“) geplant?

Im Rahmen von MaRPAS 2 sind mit der Plattform superARTIS mehrere Flugversuche auf dem Gelände des DLR in Braunschweig geplant. Aufbauend auf diesen Versuchen sollen zukünftig Kampagnen in Kooperation mit der Bundespolizei See in Nord- und Ostsee durchgeführt werden, um die Leistungsfähigkeit des zu entwickelnden Systems auch unter realistischen Umgebungsbedingungen zu testen.

Weiterhin wird und wurde superARTIS zur Untersuchung verschiedenster Fragestellungen eingesetzt. Beispiele hierfür sind:

- Fliegen in einer bodengebundenen Hinderniskulisse zur Untersuchung der sensorbasierten Hindernisdetektion und -vermeidung,
- Flugversuche in Kombination mit bemannten Luftfahrzeugen für Manned Unmanned Teaming,
- Untersuchung und Steigerung der Leistungsfähigkeit von unbemannten Luftfahrzeugen.

13. Für welche einzelnen Maßnahmen einer Definitionsstudie hat die Gemeinsame Organisation für die Zusammenarbeit im Bereich der Rüstung (OCCAR) nach Kenntnis der Bundesregierung zur Vorbereitung der Realisierungsphase für die „Eurodrohne“ Gesamtausgaben in Höhe von 82,29 Mio. Euro erhalten (Bundestagsdrucksache 19/5204)?

Aufgrund eines Übertragungsfehlers ist die in der Bundesdrucksache 19/5204 genannte Höhe der Gesamtausgaben für die Definitionsstudie zu korrigieren: Die Gesamtausgaben belaufen sich wie in der Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen vom 22. Juni 2016 (Haushaltsausschussdrucksache 18/3194) dargestellt auf 83,29 Mio. Euro inkl. Umsatzsteuer.

Mit diesen Haushaltsmitteln wurden folgende einzelne Maßnahmen abgedeckt:

- ein Studienvertrag mit dem Industriekonsortium Co-Contracting Group zur Durchführung der Definitionsstudie,
- die Verwaltungskosten der OCCAR für das Programmmanagement,
- eine Studie mit der deutschen Flugsicherung zu Sicherheitsaspekten der Integration von unbemannten Flugzeugen in nicht segregierte Lufträume und
- eine Unterstützungsleistung zur Erstellung der Angebotsaufforderung für den Realisierungsvertrag an die Industrie.

- a) Auf welche Weise sind die OCCAR oder das BMVg mit der Vorbereitung eines Vertrages über die Realisierungsphase, der für Ende des Jahres 2019 geplant ist, befasst?

Aufbauend auf den Ergebnissen der zweijährigen Definitionsstudie hat die OCCAR die Aufforderung zum Angebot für die Realisierung der Eurodrohne mit den beteiligten Nationen erarbeitet und Ende Oktober 2018 an die Industrie versandt. Derzeit erarbeitet die OCCAR mit den Nationen den Prozess zur Auswertung des im Frühjahr 2019 erwarteten Angebots und bereitet die sich daran anschließenden Vertragsverhandlungen vor. Das nationale Projektbüro des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr Programmorganisation 3 (PMO3) vertritt dabei die deutschen Interessen im viernationalen Kontext.

- b) Welche Details kann die Bundesregierung zum „gestiegene[n] Aufwand der Vertragsverhandlungen“ für einen „Global Contract“ für die Realisierungsphase mitteilen, der bei der OCCAR zu Mehrkosten von rund 2,5 Mio. Euro führt?

Bereits mit der Definitionsstudie wurde die OCCAR beauftragt, eine sich an die Definitionsstudie anschließende Realisierungsphase vorzubereiten. Zunächst wurde hierfür avisiert, lediglich einen Entwicklungsvertrag zu schließen.

Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes entschieden sich die beteiligten Nationen, zusätzlich zur Entwicklung auch die Beschaffung sowie einen Anfangsbetrieb Eurodrohne innerhalb eines sogenannten „Global Contract“ zusammenzufassen.

Dem gestiegenen Vertragsumfang wird durch zusätzliche Zeit zur Harmonisierung der Positionen der beteiligten Nationen sowie durch eine Verlängerung der Angebots- und Verhandlungsphase Rechnung getragen. Dieser Schritt führte zu der genannten Erhöhung der Gesamtkosten.

Dadurch werden lediglich Kosten vorweggenommen, die ansonsten bei einer späteren Verhandlung eines separaten Beschaffungsvertrages anfallen würden.

- c) Welche Aufgaben übernimmt die bei der BAABw eingerichtete Gruppe „Projekt Management Organisation 3“ (PMO 3), die für die Entwicklung der „Eurodrohne“ mit acht Dienstposten eingerichtet wurde und die auf 14 Dienstposten angewachsen ist (Bundestagsdrucksache 19/5204, Antwort zu Frage 15)?

Die Gruppe PMO3 ist für folgende Aufgaben des Projekts zuständig:

- Projektleitung sowie Projektmanagement im Rahmen des nationalen Rüstungsprozesses Customer Product Management (CPM),
- Budgetmanagement (nationaler Haushaltsprozess),
- Nationales Risikomanagement und Berichtswesen,
- Fachtechnische Bewertung gegenüber der nationalen Forderungslage,
- Rüstung der nationalen Anteile der Eurodrohne, welche nicht bei der OCCAR beauftragt und gemanagt werden und
- Steuerung, Überwachung und Kontrolle der OCCAR MALE RPAS Programm Division entlang der multinationalen Programmvereinbarung (Programm Decision) und Vertretung der deutschen Interessen in den multinationalen Arbeitsgruppen der Programm Division.

- d) Auf welche Weise sind das Kommando Luftwaffe, das Luftfahrtamt der Bundeswehr, die Wehrtechnischen Dienststellen 61 (Manching) und 81 (Greding), das Planungsamt der Bundeswehr, das Kommando Heer, das Kommando Cyber- und Informationsraum und das Zentrum für Geoinformationswesen für das Projekt „Eurodrohne“ unterstützend tätig?

Im Rahmen der Definitionsstudie und Vertragsvorbereitungen werden die jeweiligen Forderungen und Positionen der beteiligten Nationen harmonisiert. Die Bundeswehr bringt dazu kontinuierlich ihre Position über amtsseitige Beiträge und Bewertungen eigener Dienststellen ein. Es entspricht dem nationalen Rüstungsprozess CPM, dass alle beteiligten Bereiche der Bundeswehr im Rahmen eines sogenannten Integrierten Projekt Teams unterstützend tätig werden.

