

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Sauter, Alexander Graf Lambsdorff, Christine Aschenberg-Dugnus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/21770 –**

### **Stand des Rüstungsprojektes NH90 NHT SEA LION**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der NH90 NHT SEA LION ist wegweisend für die fliegenden Kräfte der Deutschen Marine. Nach Kenntnisnahme des 11. Rüstungsberichts von Juni 2020 ergeben sich trotz zwischenzeitlich durchaus positiver Meldungen über die ersten Auslieferungen weitere Fragen nach dem Stand des Vorhabens. Der aktuelle Rüstungsbericht lässt nach Ansicht der Fragesteller hier teils Zweifel an der planmäßigen Verfügbarkeit der Schwerpunktfähigkeiten SAR-Dienst (See; SAR = Search and Rescue) und Bordhubschrauber auf den Einsatzgruppenversorger aufkommen. Zudem berichten Medien über weitere Probleme bei diesem Rüstungsprojekt.

Die Bürger dieses Landes dürfen jederzeit einsatzbereite Streitkräfte erwarten. Die Bundesregierung steht in der Pflicht, klare und wirtschaftliche Entscheidungen in allen Rüstungsprojekten zu treffen. Diese sind transparent darzulegen. Zum Wohle der Soldaten muss sie deshalb auch Lernbereitschaft in ihrem Projektmanagement und in ihrer Fehlerkultur zeigen. Zudem muss im Sinne der Steuerzahler die Wirtschaftlichkeit der Projekte in jedem einzelnen Fall nachgewiesen werden.

1. Wie hoch werden die Beschaffungskosten der 18 bestellten NH90 NHT SEA LION bis zur Indienststellung aller Hubschrauber insgesamt sein?

Die Beschaffungskosten belaufen sich auf insgesamt rund 1.250 Mio. Euro (Preisstand Dezember 2019 inkl. Umsatzsteuer).

2. Welche Maßnahmen müssen noch nach der offiziellen Indienststellung jeweils an den NH90 NTH SEA LION durchgeführt werden, um die vollständige Verfügbarkeit aller angestrebten Fähigkeiten und eine Nutzung der Hubschrauber im Regelbetrieb zu erreichen?

Die ab Anfang des Jahres 2022 in der finalen Konfiguration (Step 2) zulaufenden Hubschrauber bedürfen keiner weiteren Maßnahme. Die bis dahin ausgelieferten Hubschrauber des Konfigurationsstandes Step 1 werden ab voraussichtlich Mitte des Jahres 2022 auf Step 2 hochgerüstet. Die Hochrüstung wird voraussichtlich bis Ende des Jahres 2023 abgeschlossen sein.

3. Wann wird die Verfügbarkeit von SAR-See-Fähigkeiten und Bordhubschrauberfähigkeiten der NH90 NHT SEA LION nach jetzigem Sachstand jeweils erreicht sein?

Die technisch-logistischen und operativen Voraussetzungen werden derzeit hergestellt. Das vorgegebene Ziel ist, die Aufgaben des Waffensystems SEA KING Mk41 im Jahr 2023 vollends mit dem NH90 NTH (NATO Helicopter 90 Naval Transport Helicopter) SEA LION übernommen zu haben. Der Einsatz des NH90 NTH SEA LION als Bordhubschrauber für den Einsatzgruppenversorger ist mit dem Abschluss der Einsatzprüfung ab dem Jahr 2023 vorgesehen.

4. Ab wann werden alle bestellten NH90 NTH SEA LION der Marine voraussichtlich voll einsatzbereit zur Verfügung stehen?

Sofern keine Verzögerungen in der Realisierung auftreten, ist der Abschluss der Auslieferung für das dritte Quartal 2022 geplant. Der Abschluss der Hochrüstung auf Step 2 wird voraussichtlich bis Ende des Jahres 2023 abgeschlossen sein.

5. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um vom Risikomanagement anderer Projektationen des NH90 SEA LION zu lernen?
  - a) Falls ja, bitte detailliert benennen?
  - b) Falls nein, warum nicht?

Die Fragen 5 bis 5b werden zusammen beantwortet.

Für den NH90 NTH SEA LION ist ein umfangreiches Risikomanagement etabliert. Auf Projektmanagerebene erfolgen regelmäßige Statusmeetings mit dem Hersteller, um den Projektfortschritt zu besprechen und mögliche Probleme frühzeitig zu erkennen. Mit dem Vertragshalter NAHEMA (Nato Helicopter Management Agency) finden ebenfalls auf unterschiedlichen Ebenen (vom technischen Expertenlevel bis hin zum Head-of-Delegation-Level) Besprechungen zum Projektverlauf statt. Letztere erfolgen im internationalen Rahmen (mit anderen NH90-Nutzernationen), sodass ein regelmäßiger Austausch und die Abstimmung über nationale Grenzen hinweg erfolgt.

6. Plant die Bundesregierung, Maßnahmen zu ergreifen, um für den Fall einer verspäteten Verfügbarkeit der SAR-See-Fähigkeiten und Bordhubschrauberfähigkeiten des NH90 NTH SEA LION ab dem Jahr 2023 vorbereitet zu sein?

Derzeit wird ein nahtloser Übergang der Search-and-Rescue (SAR)-See-Fähigkeiten und Bordhubschrauberfähigkeiten vom Waffensystem SEA KING Mk41 auf den NH90 NTH SEA LION geplant. Dieser erscheint mit dem Nutzungsdauerende des SEA KING Mk41 im Jahr 2023 erreichbar zu sein.

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

7. Sind der Bundesregierung Nachbarländer oder inländische Organisationen, Institutionen oder Unternehmen bekannt, die den SAR-See-Schutz in deutschen Hoheitsgewässern nach dem Nutzungsdauerende der SEA KING Mk41 bis zum Ersatz durch den NH90 NTH SEA LION sicherstellen könnten?

Die Bundeswehr betreibt einen militärischen SAR-Dienst und führt im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den zivilen SAR-Dienst bezogen auf die Luftfahrt durch. Der Seenotrettungsdienst wird von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger durchgeführt. Die Bundeswehr unterstützt hierbei gemäß Verwaltungsvereinbarung auf Anfrage die Seenotrettungsdienste. Die SAR-Dienste der Anrainerstaaten unterstützen sich über die Rescue Coordination Center dabei gegenseitig.

8. An wie vielen Tagen stand im letzten Jahr die SAR-See-Fähigkeit durch die SEA KING Mk41 in Nord- oder Ostsee nicht zur Verfügung, und wie wird sich diese Quote voraussichtlich bis 2023 entwickeln?

Im Jahr 2019 gab es keinen Ausfall über einen kompletten Kalendertag. Der zeitlich längste Ausfall der SAR-See-Fähigkeit war vom 10. bis 11. Dezember 2019 in der Zeit von 10:55 Uhr bis 23:05 Uhr (36:10 Std.). Insgesamt stand der SEA KING Mk41 im Jahr 2019 für 111:19 Std. nicht für den SAR-Dienst zur Verfügung, was eine Ausfallquote von 1,27 Prozent ergibt. Die 111:19 Std. setzen sich aus 14 Ereignissen mit Zeitfenstern zwischen 0:30 Std. und 36:10 Std. zusammen. Bis zum Jahr 2023 wird keine auffällig veränderte Ausfallquote erwartet.

9. Wann soll die Vorlage zur Beschaffung der NH90-Variante SEA TIGER dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vorgelegt werden, und bis wann muss der Vertrag mit dem Hersteller unterzeichnet werden, um die geplante Einsatzbereitschaft ab 2025 sicherzustellen?

Die parlamentarische Befassung soll im vierten Quartal 2020 erfolgen. Der Vertragsschluss ist ebenfalls noch für das Jahr 2020 vorgesehen. Der erste Hubschrauber soll Ende des Jahres 2025 ausgeliefert werden.

10. Wie ist der aktuelle Stand bei der nationalen Elektromagnetischen Verträglichkeit-Qualifikation des NH90 NTH SEA LION?

Unter Anwendung eines Sicherheitsaufschlags konnte die Bewertung der vorliegenden Nachweisdokumente durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) mit Unterstützung der Wehrtechnischen Dienststelle 61 (WTD 61) und externer Zuarbeit vorzeitig abgeschlossen werden. Die Zulassung wurde entsprechend aktualisiert.

Die Marine hat die Auflagen und Einschränkungen der aktuellen High-Intensity-Radio-Transmission-Area (HIRTA)-Liste als „für Einsatzprüfung und Ausbildung ausreichend“ bewertet.

Für den NH90 NTH SEA LION Step 2 ist eine entsprechende Aktualisierung der Bewertung notwendig.

- a) Hat sich die Risikoeinschätzung der Bundesregierung seit dem 11. Rüstungsbericht geändert?

Die Risikoeinschätzung (Risikoklasse „C“ Niedriges Risiko) hat sich seit dem 11. Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung zu Rüstungsangelegenheiten nicht geändert.

- b) Wurden Maßnahmen aufgrund der Erstbewertung der Situation durch die Wehrtechnische Dienststelle 61 (WTD 61) seitens der Bundesregierung ergriffen (falls ja, bitte detailliert benennen)?

Es wurden nationale Kampagnen zum Nachweis der elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) für die Konfiguration Step 1 und auch den zukünftigen Nachfolger für den SEA LYNX Mk88A ausgeplant. Die Angebotsanfrage für Step 1 liegt dem Hersteller vor, wurde aber noch nicht beantwortet.

- c) Ist es korrekt, dass die WTD 61 vier Jahre benötigen wird, um die unterschiedlichen Zertifikate auf nationale Nachweise umzuschreiben?

Die WTD 61 hat vor dem Hintergrund der personellen Situation und des Umfangs der zu prüfenden Nachweise eine Bearbeitungsdauer von ungefähr vier Jahren abgeschätzt. Unter Anwendung eines Sicherheitsaufschlags konnte die Bewertung der vorliegenden Nachweisdokumente durch das LufABw mit Unterstützung der WTD 61 und externer Zuarbeit vorzeitig abgeschlossen werden. Die Zulassung wurde entsprechend aktualisiert.

- d) Wo liegt der Ursprung für diese Problematik (bitte detailliert beschreiben)?

Die vom Hersteller vorgelegten Daten und die darin zu Grunde gelegte Nachweiskette basieren auf Berechnungen und Interpolationen. Auf Grund der erfolgten Weiterentwicklung des elektrischen und elektronischen Systems in den letzten Jahren konnte diese theoretische Nachweiskette nicht anerkannt werden. Die o. g. Zulassung wurde daher mit Sicherheitsaufschlägen ausgesprochen.

Ziel der geplanten nationalen EMV-Kampagne (praktischer Versuch) ist es, die derzeit gültigen Sicherheitsaufschläge zu entfernen.

- e) Besteht seitens des Gesetzgebers die Möglichkeit, durch Änderungen der Rahmenbedingungen auf die Lösung der Problematik hinzuwirken?

Falls ja, welche Änderungen sind notwendig?

Falls nein, warum nicht?

Änderungen der Rahmenbedingungen seitens des Gesetzgebers sind nicht notwendig.

Die Anforderungen und Nachweismethoden zur EMV des NH90 NTH SEA LION entsprechen dem heutigen Stand der Technik und stehen im Einklang mit den EMV-Anforderungen der European Aviation Safety Association.

Von diesen Anforderungen kann abgewichen werden, wenn dies zur Erfüllung der besonderen Aufgaben erforderlich ist und unter Beachtung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit geschieht. Aus technischer Sicht gibt es derzeit keine Gründe, warum von den Forderungen abgewichen werden sollte.

- f) Warum konnte über das Vertragswerk nicht sichergestellt werden, dass die Erstaussstellung der Zertifikate bereits nach nutzbaren Maßstäben erfolgte?

Der Beschaffungsvertrag (PI [Production Investment]/P [Production]-Vertrag) NH90 regelt Art und Umfang der internationalen EMV-Qualifikation. Diese reflektiert jedoch nicht den deutschen Ansatz der umfänglichen Anlehnung an zivile Vorgaben. Insofern besteht zwischen den vorgelegten Nachweisen und den deutschen Forderungen eine Differenz. Da andere NH90-Nationen nicht die Notwendigkeit der Anpassung des PI/P-Vertrages auf aktuelle Standards sehen, ist eine Überarbeitung bzw. Einigung nicht zu erwarten. Vor dem Hintergrund der sehr zeitkritischen Realisierungsplanung des NH90 NTH SEA LION hat Deutschland daher den Weg von zusätzlichen Nachweisführungen im Rahmen von nationalen Kampagnen gewählt.

11. Welche Risiken und Auswirkungen ergeben sich aus der Einführung von German Military Airworthiness Requirements (DEMAR) und der benötigten Interactive Electronic Technical Publication (IETP) auf die allgemeine Flugerlaubnis und die Verfügbarkeit von SAR-See-Fähigkeiten und Bordhubschrauberfähigkeiten (bitte detailliert auflisten und beschreiben)?

Die Einführung der German Military Airworthiness Requirements (DEMAR) in Verbindung mit dem NH90 NTH SEA LION in der Marine erforderte entsprechende Vorbereitungen. Dies wurde so lange als Risiko erkannt, wie diese Vorbereitungen noch nicht abgeschlossen waren. Dieser Zustand ist inzwischen herbeigeführt, der Flugbetrieb mit dem NH90 NTH SEA LION im Regelungsraum DEMAR wurde aufgenommen. Die Vorschriften für den Betrieb und die Materialerhaltung für den NH90 NTH SEA LION wurden vom Entwicklungsbetrieb mittels einer musterspezifischen Interactive Electronic Technical Publication bereitgestellt und deren flugsicherheitsrelevanten Anteile durch das LufABw geprüft. Diese grundsätzliche, regelungsraumunabhängige Voraussetzung für den Betrieb von Luftfahrzeugen liegt, nach den bekannten anfänglichen Problemen, seit Mitte Mai 2020 vor.

Risiken und Auswirkungen auf den Betrieb ergaben sich daher nicht durch die DEMAR selbst, sondern aus der zeitgerechten Anpassung der bisher angewandten Prozesse und Regelungen für die Anwendung unter den DEMAR.

- a) Bis wann wird diese Problematik gelöst sein (bitte detailliert die beabsichtigte Vorgehensweise benennen)?

Die Grundlagen für den Regelungsraum DEMAR liegen vor bzw. die spezifischen Voraussetzungen für den Betrieb des NH90 NTH SEA LION in der Marine sind geschaffen. Das entsprechende Risiko im Projektmanagement konnte daher geschlossen werden. Gegebenenfalls erforderliche Anpassungen werden in einem iterativen Prozess gelöst.

- b) Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob dieses Problem auch bei anderen Projektnationen auftritt?

Darüber liegen keine Erkenntnisse vor.

- c) Falls ja, wie gehen andere Projektnationen mit dieser Problematik um?

Entfällt.



