

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gerold Otten, Rüdiger Lucassen,
Jan Ralf Nolte, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/21602 –**

Seefernaufklärer P-3C Orion

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Seefernaufklärungsflugzeug P-3C Orion ist bei der Bundeswehr seit 2006 im Dienst. Diese Flugzeuge sollen die Fähigkeiten Seeraumüberwachung und U-Boot-Jagd bereitstellen. Die Fähigkeit U-Boot-Jagd wird von der NATO hochpriorisiert. Deutschland hat der NATO die Bereitstellung dieser Fähigkeit zugesagt und bildet diese Fähigkeit mit der P-3C Orion ab (Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung, BMVg, zu Rüstungsangelegenheiten, Teil 1, S. 80, <https://www.bmvg.de/resource/blob/263830/274c9b18032991fe3233bf1770ce22a5/200200609-download-11-bericht-des-bmvg-zu-ruestungsan-gelegenheiten-data.pdf>).

Die von der Bundeswehr genutzten Maschinen wurden im Jahr 2004 aus Beständen der niederländischen Luftwaffe beschafft, waren zu diesem Zeitpunkt bereits seit mehr als 20 Jahren im Dienst der niederländischen Streitkräfte und befanden sich zum Zeitpunkt der Beschaffung in „einem schlechten technischen Zustand“, wie es der Bundesrechnungshof 2014 feststellte (<http://www.bundeswehr-journal.de/2015/orion-bedingt-einsatzbereit-bei-ausufernden-kosten-teil-1/>). Die acht Flugzeuge verursachten nicht nur erhebliche Aufwendungen für den Kauf und die Instandsetzung, sondern das Flugzeugmuster bedarf bis zum heutigen Zeitpunkt intensiver Maßnahmen zur Abstellung von Obsoleszenzen und zum Fähigkeitserhalt. Trotz Alterung und erheblicher Verzögerungen bei Projekten zur Modernisierung wurde das Nutzungszeitende von 2025 auf 2035 verlängert (<https://www.sueddeutsche.de/politik/bundeswehr-marineflieger-p-3c-orion-1.4404301>), obwohl das Muster P-3C Orion bereits seit 1990 nicht mehr produziert wird (<http://www.aeroflight.co.uk/aircraft/types/type-details/lockheed-martin-p-3-orion.htm>). Auch der Prüfbericht des Bundesrechnungshofes von 2019 wiederholt seine Kritik und gipfelte in der Empfehlung einer Neubewertung der Modernisierungsbemühungen (<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/2018-ergaenzungsband/langfassungen/2018-bemerkungen-ergaenzungsband-nr-04-nutzen-der-modernisierung-betragter-marineflugzeuge-gefaehrdet-pdf>).

Nunmehr hat das BMVg die fernere Modernisierung der P-3C Orion eingestellt (Griphan 25/2020, S. 4; <https://www.aerobuzz.de/militar/das-bmvg-zieht-bei-der-p-3-modernisierung-den-stecker/>). In den Augen der Fragesteller ist diese Maßnahme überfällig. Gleichwohl stellt sich für sie die Frage, warum Deutschland der NATO die Fähigkeiten Seefernaufklärung und U-Boot-Jagd zusagt hat, obwohl mangelhafte Einsatzbereitschaft, Obsoleszenzen und Projektverzögerungen diese Zusage in Zweifel ziehen (s. o.). Die Fragesteller legen der Bundesregierung nahe, ein marktverfügbares Nachfolgemodell schnellstmöglich zu beschaffen, um die Fähigkeiten, die den Bündnispartnern zugesagt worden sind, verlässlich erfüllen zu können.

In diesem Zusammenhang gibt es seit mehr als zwei Jahren Berichte, wonach Deutschland und Frankreich beabsichtigen, an einem Nachfolger für die P-3C Orion zu arbeiten (<https://www.bmvg.de/resource/blob/24290/6acf2aa26de48ab2c6c74be583351fa7/20180427-factsheet-maritime-airborne-warfare-system-data.pdf>). Dieses „Maritime Airborne Warfare System“ (MAWS) sollte, so ist es den Berichten zu entnehmen, ab 2035 die P-3C Orion ersetzen (<https://www.flugrevue.de/militaer/seefernaufklaerer-deutsch-franzoesischer-p-3c-nachfolger-geplant/>; <http://www.bundeswehr-journal.de/2018/deutsch-franzoesischer-seefernaufklaerer-geht-in-planung/>).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt die Vorbemerkung der Fragesteller zur Kenntnis. Sie stimmt weder den darin enthaltenen Wertungen zu noch bestätigt sie die darin enthaltenen Feststellungen oder dargestellten Sachverhalte.

1. Warum wurden um das Jahr 2000, als das Nutzungsende der Breguet Atlantic (BR1150; <https://www.bmvg.de/resource/blob/24290/6acf2aa26de48ab2c6c74be583351fa7/20180427-factsheet-maritime-airborne-warfare-system-data.pdf>) absehbar war, keine marktverfügbaren und modernen Luftfahrzeuge (Lfz.) beschafft?

Nach dem Abbruch des deutsch-italienischen Vorhabens Maritime Patrol Aircraft Replacement (MPA-Nachfolge) stand kein finanzierbares Angebot eines kommerziellen Anbieters zur Verfügung.

2. Welche Gründe sprachen damals für eine Beschaffung gebrauchter P-3C Orion-Marine-Fernaufklärer (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Bundesregierung hatte aufgrund des Abbruchs des Beschaffungsverfahrens MPA-Nachfolge den kurzfristigen Bedarf festgestellt, zeitnah eine Nachfolgelösung für die BR1150 Atlantic zu beschaffen. Die Bewertung von Angeboten befreundeter Nationen hat zur Auswahl des niederländischen Angebots geführt.

3. Welche konzeptionellen, logistischen und wirtschaftlichen Untersuchungen wurden seinerzeit durchgeführt, bevor es zum Kauf gebrauchter Luftfahrzeuge aus niederländischen Beständen kam?

Auf der Basis des damals gültigen konzeptionellen Fähigkeitsspektrums der Bundeswehr sowie auf der Grundlage der Realisierungsgenehmigung mit Genehmigung zur Nutzung erfolgte im Jahr 2004 die Beschaffung der Luftfahrzeuge.

4. Inwieweit, wie und mit welchem Ergebnis wurde der technische Zustand der Luftfahrzeuge vor der Entscheidung einer Übernahme und im Vorfeld derselben überprüft?

Im Rahmen der Vertragsentstehung wurden zusammen mit der niederländischen Amtsseite die Übernahmekriterien für jedes einzelne Luftfahrzeug festgelegt. Deren Erfüllung wurde bei der Übernahme durch das deutsche amtliche Abnahmeteam überprüft.

5. Wie, und durch wen wurde die technische Dokumentation des Zustandes und der Wartung der Luftfahrzeuge sowie ggf. die Zertifizierung der Arbeiten an den Maschinen bewertet und überprüft?

Die Prüfung der technischen Dokumentation des Zustandes und der Wartung der Luftfahrzeuge war Gegenstand der Abnahmekriterien gemäß der Antwort zu Frage 4 und führte in der Folge zu einer deutschen militärischen Musterzulassung.

6. Inwiefern kommt die Bundesregierung nunmehr zu einer Neubewertung der damaligen Kaufentscheidung (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und welche Rückschlüsse zieht sie daraus für künftige Kaufentscheidungen?

Die Kaufentscheidung aus dem Jahr 2004 wird rückblickend als zweckmäßig erachtet. Zum damaligen Zeitpunkt stand kein finanzierbares Angebot eines kommerziellen Anbieters oder einer anderen Partnernation zur Verfügung. Auch für künftige Kaufentscheidungen ist die Finanzierbarkeit eine wesentliche Voraussetzung.

7. Auf welchen Annahmen beruhte die geplante Nutzungszeitverlängerung von 2025 auf 2035 für das Lfz. P-3C Orion (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Nutzungszeitverlängerung erfolgte aufgrund der Feststellung, dass es sich unter Berücksichtigung der Grundlagendokumente um die wirtschaftlichste Lösung handelte. Auf der Grundlage des Anfang des Jahres 2014 durch den Generalinspekteur der Bundeswehr gebilligten Dokumentes „Fähigkeitslücke und Funktionale Forderung mit dem Titel „Fähigkeitserhalt Seefernaufklärung und U-Boot-Jagd bis 2035“ wurden verschiedene Lösungsvorschläge erarbeitet. Schließlich wurde Mitte des Jahres 2014 als wirtschaftlichste Lösung die Produktverbesserung mit dem Titel „Nutzungsdauerverlängerung WaSys P-3C mit Rewinging“ ausgewählt, um die Fähigkeit „Seefernaufklärung und U-Boot-Jagd“ bis in das Jahr 2035 sicherzustellen.

8. Welche Kosten sind für die Beschaffung, Instandsetzung und Modernisierungsmaßnahmen seit 2006, dem Nutzungsbeginn in der Bundeswehr, für die acht P-3C Orion angefallen (bitte tabellarisch aufstellen)?

Für die Antwort zu Frage 8 wird auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“* eingestufte Anlage verwiesen. Die Offenlegung von Informationen zu den Entwicklungs-, Investitions- und Materialerhaltungsmaßnahmen ist für

* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

die Bundesrepublik Deutschland nachteilig, weil andere Marktakteure dadurch Einblicke in die Kostenkalkulation des öffentlichen Auftraggebers und der systembetreuenden Industrie erhalten würden.

9. Was sind die Gründe dafür, dass es bei der Durchführung von Modernisierungsprojekten am Flugzeug zu erheblichen Verzögerungen gekommen ist?

Wer trägt dabei aus Sicht der Bundesregierung die Verantwortung?

Insbesondere erhöhter Zeitbedarf im Bereich der Montage von neuen Tragflächen während einer Grundüberholung sowie technische Risiken im Bereich Avionik haben zu den Verzögerungen geführt. Für die Umsetzung der Modernisierungsprojekte lag die Verantwortung bei der dafür beauftragten Industrie.

10. Welche marktverfügbaren Folgeleistungen werden gegenwärtig von der Bundesregierung erwogen, und welches sind dabei die wesentlichen Anforderungen, die der Nachfolger erfüllen muss?

Auf der Grundlage einer Marktsichtung werden die marktverfügbaren Luftfahrzeuge Boeing P-8A POSEIDON, Rheinland Air Service RAS 72, Leonardo ATR 72 und Airbus C-295 untersucht. Das Anforderungsprofil orientiert sich dabei im Grundsatz an der Forderungslage für die P-3C Orion. Wichtige Kriterien sind neben den Kosten unter anderem Reichweite, Flugdauer, das erforderliche Geschwindigkeitsprofil sowie Bewaffnung.

Zudem muss das System uneingeschränkt am allgemeinen Luftverkehr und zu jeder Zeit unter zivilen Instrumentenflugbedingungen am zivilen und militärischen Flugbetrieb weltweit teilnehmen können, Karteninformationen verarbeiten sowie über geeignete Einsatzunterstützungsanlagen verfügen. Weitere wichtige Spezifikationen beziehen sich auf operative Funktionalitäten sowie die Betriebbarkeit im Gesamtsystem der Bundeswehr unter Nutzung der Infrastruktur des Stützpunktes in Nordholz.

11. Welche Präferenzen wurden in diesem Zusammenhang (Frage 10) vonseiten des Militärpersonals geäußert?

Die Forderungslage für die P-3C Orion wurde gemäß des Dokumentes Fähigkeitslücke und Funktionale Forderung sowie Bündnisforderungen unter Einbindung des militärischen Bedarfsträgers erstellt.

12. Hält die Bundesregierung fernerhin an ihrer Zusage an die NATO fest, die Fähigkeiten Seefernaufklärung und U-Boot-Jagd bruchfrei bereitstellen zu wollen und zu können (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Ja.

13. Was ist der gegenwärtige Stand des Projekts MAWS (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Deutschland und Frankreich haben die Absicht erklärt, für das Maritime Airborne Warfare System (MAWS) gemeinsam eine Studienphase durchzuführen. Hierzu soll zunächst gemeinsam eine zweiteilige Machbarkeitsstudie beauftragt werden, in dem die systemischen Zusammenhänge beschrieben und daraus in

einem ersten Schritt eine Plattformentscheidung abgeleitet werden soll. Die diesbezügliche Rüstungsabsprache zwischen beiden Nationen soll im Jahr 2020 unterzeichnet werden.

14. Welcher Zeitplan schwebt der Bundesregierung vor, und über welche Fähigkeiten soll das MAWS verfügen?

Der erste Teil der Studienphase, die Erarbeitung der Anforderungen an das System, ist noch für das Jahr 2020 vorgesehen. Der zweite Teil der Studienphase, die Untersuchung der dafür infrage kommenden verfügbaren Plattformen, wird frühestens Anfang des Jahres 2021 starten. Die Studienphase endet insgesamt etwa Mitte des Jahres 2022. Ab dem Jahr 2023 ist nach entsprechender parlamentarischer Behandlung in beiden Parlamenten der Beginn der Realisierungsphase beabsichtigt. Mit der Indienststellung eines aus dieser Kooperation entstehenden MAWS wird zurzeit für Deutschland ab dem Jahr 2032 gerechnet.

Die an das MAWS zu stellenden Anforderungen richten sich vor allem nach seiner Hauptaufgabe: der weiträumigen U-Boot-Jagd mit hoher Gebietsabdeckung und schneller Schwerpunktverlagerung. Darüber hinaus soll es gegen Überwasserseeziele und zur Seefernaufklärung eingesetzt werden können und Beiträge zur Unterstützung von maritimen Einsatzverbänden und streitkräftegemeinsamen Operationen sowie Beiträge für Spezialkräfte leisten.

