

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Rüdiger Lucassen, Martin Hess, Martin Hohmann, Dietmar Friedhoff, Jan Ralf Nolte, Christoph Neumann und der Fraktion der AfD**

### **Beschaffung Schwerer Transporthubschrauber für die Bundeswehr**

Seit 1972 nutzt die Bundeswehr den Transporthubschrauber CH53G in unterschiedlichen Konfigurationen (vgl. <https://esut.de/2020/05/fachbeitraege/20173/schwerer-transporthubschrauber-im-anflug-eine-entscheidung-ueber-die-zukunftigen-faehigkeiten-der-bundeswehr/>). Grundsätzlich haben sich die Maschinen bewährt und stellen für viele Einsatzszenarien Schlüsselfähigkeiten. Inzwischen haben die Hubschrauber einerseits einen nach Ansicht der Fragesteller katastrophalen Klarstand und stehen nur noch sehr begrenzt zur Verfügung: So war nur circa ein Viertel der vorhandenen Transporthubschrauber des Typs CH-53 im Jahresschnitt einsatzbereit (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/politik/bundeswehr-bedingt-abflugbereit-1.4972969>). Diese nach Ansicht der Fragesteller desolatte Materiallage der vorhandenen CH-53 ist durch alle Regierungen der letzten Jahrzehnte zu verantworten.

Darüber hinaus ist die Nutzungsdauer der Hubschrauber aufgrund nicht mehr verfügbarer Ersatzteile (Obsoleszenzen) nicht mehr mit vertretbarem Aufwand zu verlängern und endet 2030 (10. Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) zu Rüstungsangelegenheiten, Teil 1, Dezember 2019, S. 68). Eine Beschaffung neuer „Schwerer Transporthubschrauber“ (STH) ist daher nach Ansicht der Fragesteller zwingend erforderlich und zeitkritisch. Dabei sind einerseits die Fähigkeiten der noch genutzten CH-53 in den Bereichen Unterstützung von Spezialeinheiten, Verwundetentransport, Lufttransport und Luftbeweglichkeit zu substituieren. Andererseits sind aber auch substantielle Fähigkeitslücken beispielsweise im Bereich der Personenrückführung (Personal Recovery, hier besonders Combat Recovery, Combat Search and Rescue und Non-Conventional Assisted Recovery) und teilweise auch Defizite in den schon bisher abgebildeten Fähigkeiten zu schließen (vgl. z. B. <https://www.flugrevue.de/schwerer-transporthubschrauber-sth-fuer-luftwaffe-gesichert/>). Besonders die Fähigkeiten zur Personenrückführung sind für die Sicherheit eigener Soldaten in Auslandseinsätzen, aber auch für denkbare Szenarien im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung oder friedens erzwingender Einsätze aufgrund von Kapitel VII der Charta der Vereinten Nationen, unabdingbar.

Vor dem Hintergrund der vorhandenen und nach Ansicht der Fragesteller absehbaren Fähigkeitslücken absolvierte die Bundesregierung einen Spätstart: Obwohl die Definition der Fähigkeitslücke und funktionalen Forderungen (FFF) bereits zum 1. Juli 2015 erfolgte und das BMVg bereits in seiner Luftfahrtstrategie 2016 einen Zeitplan skizzierte – Auswahlentscheidung Ende 2016, Vertragsschluss 2018, Zulauf ab 2022 (vgl.: Bundesministerium der Verteidigung: Luftfahrtstrategie 2016, Berlin Dezember 2015, S. 29) – wurde erst

am 5. November 2018 die Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsausschuss gebilligt. Am 14. Dezember 2018 erfolgte die Auswahlentscheidung, wonach 45 bis 60 marktverfügbare Luftfahrzeuge beschafft werden sollten. Von Anfang an war festgelegt, dass als Luftfahrzeuge im Grunde nur die marktverfügbare Boeing CH-47F oder der Sikorsky CH-53K in Frage kommen konnten (vgl. z. B. <https://soldat-und-technik.de/2020/09/mobilitaet/24039/schwerer-transporthubschrauber-vergabeverfahren-aufgehoben/>). Obwohl nun die Lieferung der ersten Hubschrauber für 2023, die Einsatzfähigkeit bis 2026 und der vollständige Zulauf der Systeme bis 2029 geplant war, konnte auch der schließlich für September 2018 vorgesehene Beginn des Vergabeverfahrens nicht gehalten werden, da die erforderlichen Haushaltsmittel zunächst nicht im Verteidigungshaushalt hinterlegt waren. Erst am 28. Februar 2019 wurde durch das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) das Vergabeverfahren für die Luftfahrzeugflotte und die logistische Betreuung durch Teilnahmewettbewerb eröffnet (vgl. <https://www.evergabe-online.de/tenderdetails.html;jsessionid=0EF5C621094457BB925D13981554BD53.node611?0&id=242840>). Zum 13. Januar 2020 lagen die indikativen Angebote der US-Unternehmen Sikorsky und Boeing vor (11. Bericht des BMVg zu Rüstungsangelegenheiten 2010, Teil 1, S. 67). Es folgten die Auswertung der Angebote und Vertragsverhandlungen zur „Best And Final Offer“ (BAFO).

Am 29. September 2020 informierte das BMVg schließlich via Pressemitteilung: „Hiermit informieren wir Sie darüber, dass das Vergabeverfahren im Projekt „Schwerer Transporthubschrauber (STH)“ aufgehoben wurde.“ (vgl.: <https://www.bmvg.de/de/presse/schwerer-transporthubschrauber-aufhebung-vergabeverfahren-2965374>) Im Rahmen der laufenden Vergabe sei erkannt worden, dass eine Realisierung des Projektes im geplanten Finanzrahmen bei gleichzeitiger Erfüllung aller Forderungen unwahrscheinlich sei (ebd.). Die Vergabestelle des Bundesamtes habe die vorliegenden Angebote als unwirtschaftlich bewertet und aus diesem Grund das Vergabeverfahren aufgehoben (ebd.).

Die Fragesteller sind besorgt, dass nun aus Kostengründen substanzielle Fähigkeiten entfallen müssen, die Hubschrauber als FMS-Cases bei schlechterer Leistung letztlich langfristig nicht günstiger zu beschaffen sind und die US-FMS-Policy den STH zu einer „Black Box“ mit nicht akzeptablen Abhängigkeiten werden lässt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum hat sich die Bundesregierung im abgebrochenen Vergabeverfahren STH für eine Ausschreibung (Direct Commercial Sales: DCS) entschieden, nachdem dem Vernehmen nach zuvor eine (nun wieder angestrebte) Direktbeschaffung der Transporthubschrauber via FMS-Verfahren präferiert wurde?
2. Hätten nach Kenntnis der Bundesregierung die beiden zu betrachtenden Hubschraubermodelle Boeing CH-47F und Sikorsky CH-53K (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) in der jeweils im FMS-Verfahren verfügbaren Version die gestellten Anforderungen und oder Missionen grundsätzlich erfüllen können, oder wären zusätzliche Entwicklungen notwendig gewesen, welche nur im DCS-Verfahren möglich waren?

3. Sind die beiden zu betrachtenden Muster (Boeing CH-47F und Sikorsky CH-53K) ohne wesentliche Entwicklungsleistungen, das heißt in der im FMS-Verfahren verfügbaren Version, in der Lage, die Anforderungen hinsichtlich Reichweite und Stehzeit für Missionen zur Personenrückführung (Personal Recovery – PR) einschließlich des bewaffneten Such- und Rettungsdienstes (Combat Search and Rescue CSAR) sowie zur Unterstützung von Spezialkräften gerecht zu werden?

Hat sich an dieser Bewertung seit Herausgabe des Informationersuchens (Request for Information – RFI) etwas grundlegend geändert?

4. Stellt aus Sicht der Bundesregierung die mögliche Fähigkeit eines zukünftigen STH zur Luftbetankung einen wesentlichen operationellen Vorteil und damit einhergehend eine wesentliche Forderung für den STH dar (vgl. <https://soldat-und-technik.de/2020/09/mobilitaet/23933/schwerer-transport-hubschrauber-boeing-erweitert-sein-sth-industrie-team/>)?
  - a) Verfügen die betrachteten und per FMS-Verfahren verfügbaren Modelle der CH-47F und CH-53K über diese Fähigkeit?
  - b) Wäre diese Fähigkeit im Falle des Nichtvorhandenseins auf dem Weg eines FMS-Verfahrens problemlos nachrüstbar?
5. Wäre nach Kenntnis der Bundesregierung das Modell CH-47 auch in anderen Versionen über FMS zu erwerben, etwa die im 160th Special Operations Aviation Regiment (Airborne) der US-Streitkräfte verwendete Version MH-47G mit der Fähigkeit zur Luftbetankung oder die Version Ch-47F Extended Range mit vergrößertem Tankvolumen (<https://soldat-und-technik.de/2020/09/mobilitaet/23933/schwerer-transporthubschrauber-boeing-erweitert-sein-sth-industrie-team/>)?
6. Welche Rolle spielt aus Sicht der Bundesregierung die durch die gemeinsam mit Frankreich zu beschaffenden Transportflugzeuge C-130J nachgewiesene und laut Handelsblatt „dringend benötigte“ Fähigkeit zur Betankung langsam und tief fliegender Luftfahrzeuge – insbesondere Hubschrauber – für die Bundeswehr (vgl.: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/ruestung-bundeswehr-kauft-in-den-usa-transportflugzeuge-fuer-970-millionen-euro/23122788.html?ticket=ST-309757-vajKAPjpPgIUJnTzg9de-ap1>)?
7. Wurde die Erstellung der Studie zur Ermittlung der Größenordnung der Kosten für die Beschaffung der STH extern vergeben, oder wurde diese im Geschäftsbereich des BMVg durchgeführt?
  - a) Waren in die Erstellung der Studie externe Berater eingebunden?
  - b) Wurde in dieser Studie primär die Beschaffung der Luftfahrzeuge betrachtet, oder flossen schon seinerzeit die Lebenswegkosten in die Kostenermittlung ein?
  - c) Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung zu erklären, dass die in der Studie prognostizierten Kosten nur etwa halb so hoch veranschlagt wurden wie bei den im DCS-Verfahren durch Boeing und Sikorsky unterbreiteten Angeboten?
8. Wurden die durch Staatssekretär Z. im Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages am 7. Oktober 2020 als wesentliche Kostentreiber definierten, ergänzenden Forderungen der Ausschreibung als technische Lösung vorgegeben oder vielmehr als geforderte Fähigkeit beschrieben?

9. Auf welche wesentlichen Forderungen muss aus Sicht der Bundesregierung verzichtet bzw. wo müssen dort wesentliche Abstriche gemacht werden, um substantielle Kosteneinsparungen zu bewirken, und können solche Einsparungen realistischerweise Reduzierungen um gut 40 Prozent bewirken?
10. Warum wurde nach dem Scheitern des DCS-Verfahrens (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) der Weg eines FMS-Cases gewählt, anstelle mit reduzierten Forderungen ein neues indikatives Angebot auszuschreiben?
11. Waren die Verhandlungen mit dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr ohnehin so ausgelegt, dass ein weiteres Angebot erforderlich sein musste und daher ein zweites indikatives Angebot mit reduzierten Forderungen problemlos hätte ausgeschrieben werden können?
12. Welche Lebenswegkosten waren durch die Unternehmen mitzukalkulieren und anzubieten, und stellt dieses Verfahren der Lebenswegkalkulation und die in diesem Fall angesetzte Dauer für die Beschaffung von Luftfahrzeugen ein übliches Verfahren dar?
13. Für welchen Zeitraum sollten durch die Unternehmen die mechanischen und elektronischen Bauteile vorgehalten werden (Vermeidung von Obsoleszenzen), und wie lange gelten erfahrungsgemäß elektronische Bauteile aus Nutzersicht als dem technologischen Standard entsprechend?
14. Zielt die Bundesregierung auf die Sicherung von Nutzungsrechten für die normalen, für die Wartung, den Betrieb usw. erforderlichen Nutzungsrechte, oder schließen diese auch geistiges Eigentum und Rechte für Weiterentwicklungen (z. B. durch Airbus) ein?
  - a) Bestünde alternativ nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit, die erforderlichen Rechte neutral verwahren zu lassen, um z. B. im Falle der Insolvenz eines Bieters eine bruchfreie Weiternutzung zu garantieren?
  - b) Welche Rolle spielt diesbezüglich der Maßgabebeschluss hinsichtlich geistiger Eigentumsrechte zur Sicherung der Unabhängigkeit Deutschlands?
15. Wie würde das von der Bundesregierung angestrebte FMS-Verfahren genau ablaufen, und welchen Zeitplan gibt es dafür?
16. Würden im Falle eines neuen FMS-Verfahrens Angebote für beide Hubschraubertypen eingeholt werden, oder ist beabsichtigt, nur ein Angebot für nur einen Typ anzufragen?
17. Ist es möglich, im FMS-Verfahren eine garantierte Verfügbarkeit der Luftfahrzeuge zu fordern, und wenn ja, was ist die Voraussetzung dafür?
18. Sind für beide avisierten Muster, die im FMS Verfahren beschafft werden könnten, Infrastrukturmaßnahmen in den Liegenschaften der Bundeswehr im gleichen Umfang notwendig, und wie hoch belaufen sich die hierfür veranschlagten zusätzlichen Kosten über die beabsichtigte Nutzungsdauer (bitte veranschlagte Kosten soweit differenziert wie bisher erfolgt für die Jahre einzeln angeben)?
19. Wird im FMS-Verfahren ebenfalls an der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung über einen langen Betrachtungszeitraum festgehalten, und wie lang wird dieser sein?

20. Haben die Forderungen der Auswahlentscheidung des Generalinspektors weiterhin Bestand, oder erfolgt eine Anpassung der Auswahlentscheidung (AAWE)?
- Was wäre die Grundlage einer neuen Beschaffung, sollte keine AAWE erfolgen?
21. Welche Grundfähigkeiten soll der STH der Bundeswehr künftig aufweisen?
- Zu welchen Abstrichen ist die Bundesregierung bereit, sollte das Budget weiterhin zu klein sein?
  - Decken aus der Sicht des BMVg die per FMS erhältlichen Basisvarianten der CH-53K und der CH-47F die Grundfähigkeiten ab, die die Bundeswehr für künftige Einsätze benötigt, und welche Unterschiede weisen die beiden Hubschraubertypen auf?
  - Stellen beide Muster, verglichen mit der derzeitigen 50 Jahre alten CH-53G, einen substanziellen Fähigkeitsaufwuchs dar?
  - Kann mit beiden Mustern ein etwaiger Bedarf im Bereich der Personenrückführung (Personal Recovery, hier besonders Combat Recovery, Combat Search and Rescue und Non-Conventional Assisted Recovery) zeitnah gedeckt werden?
22. Kann das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LuFaBw) Anteile der Zertifizierung der Hubschrauber der US-Behörden („NAVAIR“ im Falle der CH-53K oder das „Aviation Engineering Directorate“ im Falle der CH-47) anerkennen, und wenn ja, welche Behörde erkennt das LuFaBw heute schon nachweislich an?
23. Wie trägt die Bundesregierung dem Risiko hinsichtlich der Zulassung Rechnung, sofern bisher keine gegenseitige Anerkennung der amerikanischen Zulassungsbehörde erfolgt sein sollte, um zukünftige Pannen wie im Beschaffungsvorhaben „Eurohawk“ zu verhindern (vgl. z. B. <https://www.welt.de/politik/deutschland/article116725249/Euro-Hawk-Desaster-entstand-durch-Inkompetenz.html>)?
24. Welche Rolle spielen die Vorgaben des Strategiepapiers der Bundesregierung zur Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie vom 14. Februar 2020, und wie können diese – insbesondere mit Blick auf die als nationale Schlüsseltechnologien definierten Systeme, etwa sicherheitsrelevante Kommunikation, elektronische Kampfführung, Schutz und Sensorik (z. B. Selbstschutzsystem) – bei einer Beschaffung per FMS sichergestellt werden?

Berlin, den 17. Dezember 2020

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**





