

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rüdiger Lucassen, Peter Felser,
Dietmar Friedhoff, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/8209 –**

Kauf Schwerer Transporthubschrauber für die Bundeswehr**Vorbemerkung der Fragesteller**

Vor gut einem Jahr verkündete die damalige Bundesministerin der Verteidigung, Christine Lambrecht, die seit 1972 in der Bundeswehr genutzten und bewährten Transporthubschrauber CH53G zukünftig durch das Modell Boeing CH-47F CHINOOK ersetzen zu wollen (vgl. <https://www.bmvg.de/de/aktuelle/s/bundeswehr-setzt-kuenftig-auf-ch-47f-chinook-helikopter-5439658>).

Am 20. Januar 2023 berichtete der – nach Wahrnehmung der Fragesteller wiederholt sehr gut über Bundeswehr-Interna informierte – BUSINESS-INSIDER, die 60 ausgewählten Hubschrauber würden etwa doppelt so viel kosten, wie die dafür veranschlagten 6 Mrd. Euro (<https://www.businessinsider.de/politik/deutschland/chinook-neuer-transporthubschrauber-offenbar-doppelt-so-teuer-b/>). Am 12. Mai 2023 berichtete wiederum der BUSINESS-INSIDER, die Bundesregierung habe immer noch kein verbindliches Angebot vorliegen, man plane im Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) inklusive Logistikanteilen zumindest noch mit 6,6 Mrd. bis 7 Mrd. Euro und somit Kostensteigerungen von etwa 1 Mrd. Euro gegenüber den eigenen Planungen. Dafür sei allerdings die Zahl der vorgesehenen Flugstunden von 300 auf 200 Flugstunden im Jahr reduziert worden (vgl. <https://www.businessinsider.de/politik/deutschland/60-bundeswehr-chinook-hubschrauber-1-milliarde-euro-teurer/>).

Als ebenfalls irritierend bewerten die Fragesteller die ebenda angegebene Aussage „aus der Luftwaffe“, dass die 200 Flugstunden durchaus realistisch seien, weil ohnehin schlicht die notwendigen Piloten fehlten, um die höhere Flugstundenanzahl überhaupt fliegen zu können. Wäre diese Aussage zutreffend, würden die jährlich zu leistenden Flugstunden nach Ansicht der Fragesteller nicht als valide definierter Bedarf, sondern als flexible Verfügungsmaße nach Kassenlage betrachtet.

Auch können sich die Fragesteller nicht überreden, trotz intensiver Analyse derselben Informationen, wesentliche Argumente der Bundesregierung zur Produktauswahl, d. h. der Entscheidung für das Muster CH-47F, zu teilen.

Zunächst wird immer wieder angeführt, die CH-47F biete ein besonders großes Potenzial für Kooperation und Synergien. Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhardt, habe in einem Tweet die Auswahl unter anderem mit den Worten gelobt: „Die Chinook ist eine Entscheidung für Europa!

Viele Möglichkeiten zur Kooperation mit unseren Nachbarn! [...]“ (vgl. <https://www.flugrevue.de/60-neue-boeing-ch-47f-fuer-die-luftwaffe-chinook-macht-das-rennen/>). Nach Auffassung der Fragesteller kann jedoch nicht ignoriert werden, dass das – sicher recht überschaubare – Einsparpotenzial einer beispielsweise gemeinsamen Ersatzteilbewirtschaftung mit der CH-47F-Nutzernation Niederlande für Europa eine Duplizierung vorhandener Fähigkeiten und somit allenfalls eine Steigerung der Transportkapazität und der Durchhaltefähigkeit erbringen kann, die Beschaffung eines größeren, leistungsfähigeren und somit komplementären Systems wie der CH-53K jedoch einen echten Zuwachs an Fähigkeiten brächte, sodass größere, sperrigere und schwerere Lasten mit Drehflüglern transportiert werden könnten, als dies bisher der Fall ist.

Auch betrachten die Fragesteller die Fähigkeit des Schweren Transporthubschraubers (STH) zur Luftbetankung als essenziell und sehen die Risiken einer Zertifizierung der Luftbetankungsfähigkeit der CH-47F unverändert mit großer Sorge: Bisher verfügt nur die CH-53K serienmäßig und luftfahrtrechtlich zertifiziert über diese Fähigkeit. Die Risiken einer erst erforderlichen Zertifizierung der CH-47F sind erheblich (vgl. <https://wehrtechnik.info/index.php/2023/01/17/35-jahre-luftbetankung-des-boeing-ch-47-chinook/>).

Einer sehr engmaschigen Bestätigung der Erfüllung der deutschen Forderungen durch die CH-53K (vgl. <https://cdn.businessinsider.de/wp-content/uploads/2022/05/Beantwortung-Informationsanfrage-schwerer-Transporthubschrauber-Sikorsky-CH-53K.pdf>) stehen Berichte über Schwierigkeiten beim Upgrade der CH-47F (Block-II-Upgrade) gegenüber (vgl. <https://www.businessinsider.de/politik/deutschland/chinook-laut-us-dokument-droht-verzoegerung-fuer-bundeswehr-a/>).

Auch viele weitere Argumente sprechen eigentlich in der Sache für die CH-53K, so die Vertrautheit der Besatzungen und des Bodenpersonals mit der noch genutzten CH-53G und die Möglichkeit der Weiternutzung der bisherigen Infrastruktur (<https://www.wiwo.de/my/politik/deutschland/bomber-ohne-basis-zu-fett-fuer-den-hangar/28814904.html>). Beides ist mit der Entscheidung zur CH-47F nicht der Fall. Die CH-47F ist mit ihren Tandemrotoren ganz anders ausgelegt. Während die Faltrotoren der CH-53K die Nutzung der bisherigen Infrastruktur erlauben, wären für die erforderliche Erweiterung derselben für den CH-47F 250 Mio. Euro zu veranschlagen (vgl. <https://soldat-und-technik.de/2022/04/mobilitaet/31232/ch-53k-fruehere-verfuegbarkeit-fuer-die-bundeswehr-moeglich/>). Abgesehen von den bisher veranschlagten Kosten befürchten die Fragesteller weitere Kostensteigerungen, Verzögerungen und Einschränkungen bei der Nutzung der bisherigen Infrastruktur für die Bundeswehr.

Auch wird das Argument einer möglichen CH-47F-Kooperation mit den Niederlanden in den Augen der Fragesteller dadurch konterkariert, dass Israel zu den CH-53K-Nutzern zählen wird, ein Partner, mit dem nicht nur die Kooperation auf vielen Gebieten ausgezeichnet funktioniert – beispielhaft HERON oder zukünftig wohl ARROW III – sondern auch eine Zusammenarbeit, die man politisch sonst sehr gern thematisiert (vgl. <https://esut.de/2021/11/meldungen/30964/ch-53k-kooperationspotenzial-zwischen-israel-und-deutschland/> sowie <https://www.bundeswehr.de/de/organisation/luftwaffe/team-luftwaffe-auf-uebung/blue-wings-2020>) und welche für Deutschland eine sehr große politische Bedeutung hat.

Das „Handelsblatt“ mutmaßt daher, die Entscheidung für die CH-47F habe andere, politische Gründe: Die Politik fürchte, Boeing zu verprellen: Mit der Kehrtwende, statt der angekündigten F/A-18 SUPERHORNET und EA-18 GROWLER doch lieber Kampfjets F-35 von Lockheed Martin zu erwerben, entgehe dem Boeing-Konzern ein Milliardengeschäft. Mit dem Auftrag für die Transporthubschrauber könne Boeing ein Stück weit entschädigt werden, hieße es in Berlin (vgl. <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/bundeswehr-entscheidung-fuer-den-neuen-schweren-transporthubschrauber-soll-balld-fallen/28272656.html>).

Viele der Fragesteller verfügen als ehemalige oder aktive Soldaten über eine langjährige und teilweise Jahrzehntelange Erfahrung in der Bundeswehr und erhalten über Kontakte aus der Dienstzeit in der Weiterentwicklung der Bundeswehr oder in eigener Tätigkeit in der wehrtechnischen Industrie profunde Informationen, auf denen die Fragen basieren. Sie sind im höchsten Maße besorgt, dass aus sachfremden Erwägungen unnötig hohe Risiken der Entwicklung, Zulassung und Integration sowie Zusatzkosten für die Anpassung der Infrastruktur in Kauf genommen werden. Die Entscheidung für ein Produkt, um mutmaßlich einen US-Konzern dafür zu entschädigen, dass er bei einer anderen Beschaffung nicht „zum Zuge“ kam, kann nach Überzeugung der Fragesteller kein Argument dafür sein, auf substanzelle Fähigkeiten zu verzichten. Unsere Soldaten haben Anspruch auf den Schweren Transporthubschrauber, der ohne wesentliche Abstriche und mit dem notwendigen Aufwuchspotenzial über die benötigten Fähigkeiten, insbesondere in den Bereichen Unterstützung von Spezialkräften, Verwundetentransport, Luftransport und Luftbeweglichkeit, verfügt.

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. Welche wesentlichen Forderungen der Bundeswehr an den STH werden durch das ausgewählte Muster CH-47F in einer als FMS-Version (FSM = Flotten-Management-Schnittstelle) verfügbaren Version nicht erfüllt?

Das der Bundeswehr im Letter of Offer and Acceptance (Foreign Military Sales Verfahren) angebotene Hubschraubermuster CH-47F deckt die wesentlichen Forderungen der Bundeswehr vollumfänglich ab.

2. Inwiefern sind zur Erfüllung der Bundeswehr-Forderungen Entwicklungs-, Integrations- und Zertifizierungsleistungen zu erbringen?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Risiken dieser Entwicklungs-, Integrations- und Zertifizierungsleistungen?

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Die für die deutsche Luftwaffe vorgesehene CH-47F Standard Range (SR) Block II mit Luftbetankungsfähigkeit ist eine von der US-Army modernisierte Version der CH-47. Die für die Bundeswehr vorgesehene CH-47F ist folglich kein Entwicklungsprogramm. Es wurden grundsätzlich nur Ausstattungsanteile berücksichtigt, die durch die US-Army bereitgestellt werden können und in anderen CH-47-Varianten bereits genutzt werden. Die mit einer Modifizierung verbundenen Qualifizierungs-/Zertifizierungsleistungen einer neuen Konfiguration entsprechen dem üblichen Prozess bei Modernisierungsmaßnahmen von zugelassenen Luftfahrzeugen.

4. Ist die Fähigkeit eines zukünftigen STH zur Luftbetankung (Air-to-Air-Refueling – AAR), insbesondere unter voller Zuladung (Max Gross Weight), eine zwingend zu erfüllende Forderung?

Bei der Forderung nach Luftbetankungsfähigkeit handelt es sich um eine sogenannte „Muss“-Forderung, die zu erfüllen ist. Eine Vorgabe zum Gewicht oder Umfang der dabei zu transportierenden Ladung besteht nicht.

5. Sind die beiden betrachteten Muster CH-47F und CH-53K ohne wesentliche Entwicklungsleistungen, das heißt in der im FMS-Verfahren verfügbaren Version, in der Lage, diese Fähigkeit (vgl. Frage 4) gesichert zur Verfügung zu stellen?

Bezüglich der CH-47F wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Nach vorliegenden Erkenntnissen kann die Luftbetankungsfähigkeit bei der CH-53K ebenfalls ohne weitere wesentliche Entwicklungsleistungen über das FMS-Verfahren zur Verfügung gestellt werden.

6. Sind die beiden betrachteten Muster 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?

Die im Letter of Offer and Acceptance durch die US-Amtsseite angebotene CH-47F erfüllt die gestellten Anforderungen. Nach vorliegenden Erkenntnissen würde dies grundsätzlich auch für eine CH-53K gelten.

7. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass gemäß einschlägigen Vorschriften ein Hubschrauber während eines Luftbetankungsvorganges eine Mindestgeschwindigkeit von 120 Knoten halten können muss, insbesondere bei voller Zuladung (Max Gross Weight)?

Es gibt keine generellen Vorgaben zu Mindestgeschwindigkeiten beim Luft-zu-Luft-Betankungsvorgang.

8. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass die Zuladung der CH-47F bei einer für Luftbetankungen mit KC-130J erforderlichen Geschwindigkeit von 120 Knoten auf 5000 kg/11023lbs interne Zuladung beschränkt ist und keine externen Lasten mehr ermöglicht?

Die CH-47F kann auch mit maximalem Abfluggewicht kontinuierlich 120 Knoten fliegen.

Zur Einhaltung einer Geschwindigkeit von 120 Knoten bei einer Luftbetankung wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass – vorausgesetzt die Integration und Zertifizierung der AAR-Fähigkeit gelingt – im Falle der Luftbetankung verschiedene typische Lasten, etwa Lkw 2 t, die zwei als Nutzlast avisierten Luftbeweglichen Waffenträger (LuWa) oder der ESK MUNGO im Gefechtsgewicht mit der CH-47F nicht mehr transportiert werden könnten?

Die in der Fähigkeitslücke und Funktionale Forderung zum Schweren Transporthubschrauber (STH) gebilligten Nutzerforderungen für zu transportierende Innenlasten werden von der CH-47F erfüllt.

10. Bestünden, soweit die Bundesregierung die Fragen 7 bis 9 bejaht, diese Einschränkungen auch mit dem Muster CH-53K?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

11. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass die Verfügbarkeit im realen Flugbetrieb der US-Army mit CH-47F bei ca. 65 Prozent, der bei den US-Marines eingeführten CH-53K hingegen bei etwa 90 Prozent+ liegt, und wie bewertet die Bundesregierung diese Werte?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung vor.

12. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass im Vergabeverfahren die durch den Anbieter Sikorsky gemäß Preisblatt Kapitel 3.1, 7.2.2 und 7.2.3 veranschlagten Betriebs- und Lebenszykluskosten für das Produkt CH-53K für 400 Flugstunden/Jahr bei lediglich 35 bis 40 Prozent der auf generellen Erfahrungswerten beruhenden Erwartung des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) lagen?

Für die Bewertung von Angeboten steht grundsätzlich die wirtschaftliche Forderungserfüllung im Fokus.

13. Welche Flugstundenzahl wurde ursprünglich als Bedarf der Bundeswehr zugrunde gelegt (beispielsweise durchschnittlich 400 Flugstunden/Jahr)?

Auf Grundlage des bedarfsbegründenden Dokuments (Fähigkeitslücke und Funktionale Forderung) vom 27. Juni 2016 wurde bei einer Flottengröße von 60 Hubschraubern ein Flugstundenbedarf von 295 Flugstunden pro Hubschrauber und Jahr abgeleitet.

14. Welche Flugstundenzahl wird gegenwärtig zugrunde gelegt?
15. Sind die veranschlagten Flugstunden eine feste, am Bedarf orientierte Größe oder wird in der Bundeswehr oder im BMVg über die Höhe der erforderlichen durchschnittlichen Flugstunden debattiert?

Die Fragen 14 und 15 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bedarfsprognose hinsichtlich Flugstunden unterliegt einer zyklischen Überprüfung. Der Flugstundenbedarf für den STH referenziert u. a. auf die strategischen, konzeptionellen und operativen Vorgaben der NATO, die im Rahmen des NATO Defence Planning Process für die Fähigkeiten des operativen und taktischen Lufttransports, Unterstützung der Spezialkräfte der Bundeswehr sowie Personnel Recovery, einschließlich Combat Search and Rescue zuletzt 2021 abgeleitet und zugewiesen wurden. Ergänzend mit einer Optimierung der Aus- und Weiterbildung der fliegenden Besatzungen wurde der Flugstundenbedarf auf 211 Flugstunden pro Hubschrauber aktualisiert.

16. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass die am Standort Holzdorf-Schönewalde vorhandene Infrastruktur – insbesondere hinsichtlich der Hallengröße – generell schon heute für eine CH-53K-Flotte aufnahmebereit wäre?

Die Bestandsinfrastruktur ist für den Anfangsflugbetrieb eines STH (modellunabhängig) geeignet. Alle vorhandenen Hallen können für den Betrieb eines STH (für Abstellung/Wartungsmaßnahmen Luftfahrzeuge, Materiallagerung, Instandhaltungs- /Instandsetzungsmaßnahmen, Ausbildung) genutzt werden. Der Großteil der anstehenden Infrastrukturmaßnahmen für den Zielflugbetrieb ist unabhängig vom Hubschraubermodell. Ein Unterschied zwischen CH-47F und CH-53K besteht vorrangig in den stückzahlabhängigen Baumaßnahmen.

17. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass für die Aufnahme der CH-47F ein Ausbau der Bodeninfrastruktur – insbesondere hinsichtlich von Wartungshallen usw. – erforderlich wäre, wie hoch wären die Investitionskosten, und wie lange würde dieser Neu- oder Umbau dauern?

Für die Infrastrukturmaßnahmen an den zukünftigen Einsatzorten der STH der Luftwaffe – Schönewalde und Laupheim – wurde ein Finanzbedarf in Höhe von ca. 749 Mio. Euro abgeschätzt. Davon entfällt ein Großteil auf Infrastruktur, die zur Sicherstellung des Betriebs von STH grundsätzlich erforderlich und unabhängig vom Hubschraubermuster ist.

Ein Zeitbedarf für die vollständige Deckung identifizierter Infrastrukturbedarfe kann aktuell nicht abgeschätzt werden.

18. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika das Produkt CH-47F Block II nicht nutzt, aktuell nicht zur Serienfertigung freigegeben hat, keine Einsatzprüfung durchgeführt oder Einsatzbefähigung festgestellt hat und aktuell eine Studie zum Ersatz der generellen CH-47F-Flotte in Auftrag gegeben hat?

Die Version Block II ist die Basis für die aktuelle Chinook-Version MH-47G der Spezialkräfte der US-Army und befindet sich bereits in Nutzung.

Die Qualifikation der CH-47F Block II ist auf Seiten der US-Army abgeschlossen.

19. Welche weiteren konkreten internationalen CH-47F-Block II-Nutzer sollen für die aktuelle und zukünftige Kooperation mit der Bundeswehr und für diese Luftfahrzeugversion ggf. infrage kommen?

Die CH-47 wird weltweit in einer Stückzahl von mehr als 950 Hubschraubern von ca. 20 Nationen (u. a. acht NATO-Staaten) betrieben, davon mehr als 500 in der aktuellen Version CH-47F. Die CH-47F verfügt über ein einzigartiges Kooperationspotential mit unseren NATO-Verbündeten und weiteren Partnern in Europa, hier vor allem die Niederlande und Großbritannien. Das internationale Interesse an der CH-47 ist weiterhin vorhanden, was durch Anfragen weiterer Nationen an Boeing und die US-Regierung gestützt wird. Diese Anfragen richten sich inzwischen auf die Block II-Variante.

