

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birgit Homburger, Elke Hoff, Dr. Rainer Stinner, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Jörg van Essen, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Heinz-Peter Haustein, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Klarstand beim Transporthubschrauber CH-53

Laut „FAZ“ vom 15. August 2007 hat der Bundesminister der Verteidigung, Dr. Franz Josef Jung, eine NATO-Anfrage abgelehnt, Transporthubschrauber für den Einsatz im Süden Afghanistans zur Verfügung zu stellen. Der Bundesminister der Verteidigung begründete die Ablehnung damit, dass die Bundeswehr mit ihren sechs Hubschraubern vom Typ CH-53 die Durchhaltefähigkeit im Norden sicherstellen müsse. Von insgesamt 20 CH-53-Hubschraubern in der geschützten und leistungsgesteigerten Version, wie sie in Afghanistan benötigt wird, stünden als Klarstand nur zwölf zur Verfügung. Davon würde laut Auskunft des Bundesministeriums der Verteidigung die Hälfte für Ausbildung und Einsatzvorbereitung in der Bundesrepublik Deutschland benötigt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Über wie viele CH-53-Hubschrauber verfügt die Bundeswehr derzeit insgesamt?
2. Wie viele CH-53-Hubschrauber davon sind geschützt?
3. Wie viele geschützte CH-53GS-Hubschrauber befinden sich derzeit im Auslandseinsatz und wo?
4. Wie viele CH-53GS-Hubschrauber befinden sich derzeit in der bundeswehreigenen Instandhaltung/-setzung bzw. zur Wartung bei der Industrie?
5. Wie viele CH-53GS-Hubschrauber werden derzeit für Ausbildungszwecke genutzt bzw. für den EvakOp-Verband vorgehalten und stehen somit nicht für den Auslandseinsatz zur Verfügung?

6. Inwiefern müssen durch die intensive Nutzung der CH-53GS-Hubschrauber durch das ISAF-Kontingent und den damit zusammenhängenden höheren Instandhaltungsbedarf bei der Ausbildung von Spezialkräften und spezialisierten Kräften Einschränkungen hingenommen werden?
7. Kann durch die überplanmäßige Nutzung der CH-53GS-Hubschrauber im Rahmen von ISAF die bisherige Nutzungsplanung (Ablösung ab 2020) aufrechterhalten werden?
Wenn nein, welche Alternativen werden derzeit geprüft?
8. Wie viele ungeschützte CH-53G-Hubschrauber befinden sich derzeit in der bundeswehreigenen Instandhaltung/-setzung bzw. bei der Industrie zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft bzw. zur Produktverbesserung (CH-53GA)?
9. Wie viele ungeschützte CH-53G-Hubschrauber befinden sich derzeit im Auslandseinsatz und wo?
10. Wie viele ungeschützte CH-53G-Hubschrauber werden derzeit für Ausbildungszwecke genutzt?
11. Wie viele ungeschützte CH-53G-Hubschrauber stehen derzeit – neben den bereits im Ausland eingesetzten Exemplaren – für den Auslandseinsatz zur Verfügung?
12. Wie viele CH-53G-Hubschrauber und CH-53GS-Hubschrauber sind derzeit wegen Ersatzteilmangels stillgelegt?
13. Warum ist die Beschaffung des 3. Loses verbesserter Triebwerke für den CH-53-Hubschrauber (Typ 64-100) nicht für 2008 vorgesehen?
14. Welche Auswirkungen hat dies auf die Lufttransportkapazitäten der Bundeswehr?

Berlin, den 11. Dezember 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion