

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birgit Homburger, Dr. Rainer Stinner, Elke Hoff, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Klarstand beim Transporthubschrauber CH-53 (Nachfrage zu Bundestagsdrucksache 16/7724)

Die Bundesregierung hat die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Klarstand beim Transporthubschrauber CH-53“ (Bundestagsdrucksache 16/7588) vom 12. Dezember 2007 nach einmaliger Fristverlängerung am 11. Januar 2008 beantwortet (Bundestagsdrucksache 16/7724). Die Antworten der Bundesregierung sind aus Sicht der Fraktion der FDP teilweise unzureichend bzw. geben keine eindeutige Auskunft. Aus diesem Grunde ergeben sich Nachfragen, darüber hinaus werden neue Fragen aufgeworfen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bis wann wird die geplante Zielstruktur von 80 Luftfahrzeugen (Lfz) CH-53 eingenommen sein?
2. Wann wurde nach dem Absturz des Lfz CH-53GS in Kabul im Dezember 2002 ein weiteres Lfz zur Version CH-53GS umgerüstet?
3. Wie viele Flugstunden wurden dem DtEinsKtgt ISAF 2002 bis 2007 zugewiesen, aufgeschlüsselt nach Kalenderjahren?
4. In welchen Zeitabständen müssen die in Mazar-e-Sharif stationierten Lfz CH-53GS ausgetauscht werden?
5. Wie groß ist der durchschnittliche Klarstand beim Lfz CH-53GS (bei ISAF und insgesamt), und wie bewertet die Bundesregierung diesen Wert?

6. Welche Maximal- und Minimalwerte waren bezüglich des Klarstands der Lfz CH-53GS in den letzten Jahren jeweils zu verzeichnen?
7. Wie häufig waren in 2007 keine Lfz CH-53GS einsatzbereit (im Rahmen von ISAF und insgesamt)?
8. Wie häufig war bei ISAF eine Nichterfüllbarkeit des MedEvac-Auftrags gegeben?
9. Trifft es zu, dass die technische Verfügbarkeit der 6 im RC North in Afghanistan eingesetzten Lfz CH-53 bei 60 Prozent liegt, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung die Äußerung des Kontingentführers des 14. deutschen Einsatzkontingentes ISAF in dessen Erfahrungsbericht über die Kontingenzzeit, wonach die Abdeckung des Verantwortungsbereiches RC North mit 6 Lfz CH-53 mit einer technischen Verfügbarkeit von 60 Prozent im Mandatsrahmen unzureichend sei, sowie mit dem Lfz CH-53 zu rechnen, immer mehr einem Glücksspiel ähnele?
10. Sind der Bundesregierung Alternativen zum Lfz CH-53 bekannt, wenn ja, welche?
11. Hat sich die Bundesregierung darum bemüht, Alternativen zum Lfz CH-53 zu beschaffen, wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?
12. Hat die Bundesregierung sich bemüht, Lfz CH-53 oder Alternativen von Partnerländern wie z. B. den US-Amerikanern auszuleihen, um Engpässe zu überbrücken?
13. Inwieweit sind Lfz CH-53GS speziell durch die Vorbereitung auf die Einsätze im Rahmen von ISAF (Vorbereitung Lufttransport, Einrüstung Triebwerksluftfilter EAPS, etc.) bzw. die Nachbereitung (besondere Inspektionen etc.) gebunden?
14. Inwieweit ist speziell für die Vor- und Nachbereitung der ISAF-Einsätze im Sinne einer Umlaufreserve Vorsorge getroffen?
15. Sind Lfz CH-53GS durch Erprobungsaufgaben (z. B. Einrüstung des Maschinengewehrs M3M) gebunden, und wenn ja, wie viele Exemplare sind inwieweit gebunden?
16. Welchen Umfang hat das Jahresflugstundenprogramm, im Rahmen dessen innerhalb der Einsatzverbände die Aus- und Weiterbildung mit Lfz CH-53 GS durchgeführt wird (Antwort zu Frage 5 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724)?
17. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Lfz CH-53G für das Kräftedispositiv für militärische Evakuierungsoperationen (EvakOp) ungeeignet sind, und wenn ja, warum werden auch Lfz CH-53G dafür eingeplant (Antwort zu Frage 5 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724)?
18. Wie viele operativ nutzbare Lfz CH-53GS standen im Jahr 2007 und am 1. Januar 2008 für das EvakOp-Kräftedispositiv zur Verfügung, aufgeschlüsselt nach Monaten?
19. Wie viele operativ nutzbare Lfz CH-53GS sollen im Verlauf des Jahres 2008 zur Verfügung stehen, aufgeschlüsselt nach Monaten?
20. Handelt es sich bei den in der derzeitigen Ausplanung zur Unterstützung von Spezial- und spezialisierten Kräften vorgesehenen fünf Lfz CH-53G/GS (Antwort zu Frage 6 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724) um die laut Antwort 5 der Kleinen Anfrage für das EvakOp-Kräftedispositiv vorgehaltenen Maschinen?

21. Inwiefern kann mit den für Spezialoperationen nicht ausgelegten Lfz CH-53G (keine Abseilmöglichkeit, kein Konturenflug bei Nacht, keine Bewaffnung etc.) eine realitätsnahe Ausbildung („train as you fight“) von Spezialkräften und spezialisierten Kräften erfolgen?
22. Verfügten alle bislang eingesetzten und verfügen alle für den ISAF-Einsatz und EvakOp vorgesehenen Besatzungen über die Ausbildungen „Nachtflug im Gebirge mit CH-53GS“ und „Staublandung mit CH-53GS“?
23. Wie hat sich die Flugstundenzahl der Lfz CH-53GS seit 2000 entwickelt, aufgeschlüsselt jeweils jährlich nach Lfz?
24. Für welche Flugstundenzahl sind die Lfz CH-53GS zugelassen?
25. Wann ist diese aus Sicht der Bundesregierung erreicht?
26. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass von den 67 grundsätzlich operativ nutzbaren Lfz CH-53G im Jahresmittel 50 Prozent unklar sind (Antwort zu Frage 11 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724)?
27. Wo werden derzeit diejenigen CH-53G eingesetzt, die sich weder in der Inspektion befinden (25 Lfz laut Antwort 8 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724) noch für Ausbildungszwecke genutzt werden (25 Lfz laut Antwort 10) noch deren Instandsetzung wegen Ersatzteilmangels „vorübergehend unterbrochen“ ist (8 Lfz laut Antwort 12)?
28. Seit wann sind die Instandsetzungsarbeiten an den derzeit formal nicht stillgelegten acht Lfz CH-53G und zwei Lfz CH-53GS unterbrochen „weil auf fehlende Ersatzteile gewartet wird“ (Antwort zu Frage 12 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724)?
29. Für wie lange müssen die Instandsetzungsarbeiten absehbar noch unterbrochen werden, „weil auf fehlende Ersatzteile gewartet wird“?
30. Warum verzögert sich der Zulauf der Ersatzteile, und was wurde dagegen unternommen?
31. Wie oft mussten in der Vergangenheit Instandsetzungsarbeiten an Lfz CH-53 wegen Ersatzteilmangels unterbrochen werden bzw. konnten deshalb nicht begonnen werden?
32. Wie lange dauerten die Unterbrechungen der Instandsetzungsarbeiten wegen Ersatzteilmangels durchschnittlich?
33. Wie lange dauerte die längste Unterbrechung der Instandsetzungsarbeiten wegen Ersatzteilmangels?
34. Sind die Lfz, die sich derzeit infolge fehlender Ersatzteile in der unterbrochenen Instandsetzung befinden, bereits in den Aufzählungen der Antworten zu den Fragen 4 und 8 der Kleinen Anfrage (Bundestagsdrucksache 16/7724) enthalten, wenn nein, warum nicht?
35. Was unternimmt die Bundesregierung, um den Klarstand der Lfz CH-53 zu erhöhen?

Berlin, den 22. Januar 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

