

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Katja Keul, Omid Nouripour, Agnes Brugger, Tom Koenigs,
Dr. Tobias Lindner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Beschaffung von Drehflüglern für die Bundeswehr

Die jüngsten Pläne zur Beschaffung von Drehflüglern für die Bundeswehr haben viele Fragen aufgeworfen. So ist es ein Novum, dass im Rahmen eines Memorandum of Understanding (MoU) zur Stückzahlreduzierung des NATO-Helicopters 90 (NH90) und des Kampfhubschraubers TIGER (UH TIGER) vorgesehen ist, zeitgleich, abseits jeglicher üblicher Vergabeverfahren, 18 Marinehubschrauber (MH90) basierend auf dem NH90 zu beschaffen. Parallel wurden in anderen Bereichen weitere Beschaffungen von Drehflüglern, wie beispielsweise 15 leichte Unterstützungshubschrauber für das Kommando Spezialkräfte (LUH SOF), beschlossen oder stehen, wie im Fall des Basisschulungshubschraubers (BSHS), kurz bevor.

Insgesamt konnte die Bundesregierung weder im Haushalts- noch im Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages darlegen, inwieweit das MoU zur Stückzahlreduzierung NH90 und UH TIGER und der damit verbundenen Beschaffung von MH90 den aus der Bundeswehr formulierten Bedarf deckt. Die Anpassung der Stückzahl und Neuverhandlungen mit der Rüstungsindustrie sind prinzipiell zu begrüßen. Dennoch müssen dabei vor allem die finanziellen Interessen des Bundes und damit der Steuerzahler gewahrt bleiben und auch durchgesetzt werden. Zeitgleich steht zu befürchten, dass die aktuellen Beschaffungsvorhaben von Drehflüglern nicht den Bedarf der Truppe decken. Dies gilt nicht in erster Linie, wie im Fall des MH90, für die Stückzahl, sondern vor allem auch für die Fähigkeitsausstattung der einzelnen Hubschraubermuster.

Die Beschaffung von Drehflüglern ist darüber hinaus mit der Ausmusterung älterer Hubschraubern verbunden. Zur Frage der Ausmusterung der BO105 hält sich die Bundesregierung weitgehend bedeckt. Sofern es keine weitere wirtschaftliche Verwendung für ältere Hubschraubermuster gibt, müssen diese umgehend ausgemustert werden. Hierbei dürfen wirtschaftliche Interessen jedoch nicht über sicherheitspolitische Interessen gestellt werden. Die Bundesregierung konnte im Verteidigungsausschuss bisher nicht darlegen, inwieweit eine Demilitarisierung von Hubschraubern möglich ist und diese auch langfristig sichergestellt werden kann. Solange diese Fragen offen sind, ist eine Weitergabe an Drittstaaten, beispielsweise an Pakistan, unverantwortlich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind die ausstehenden Vertragsstrafen, die nun mit dem MoU bezüglich der Stückzahlreduzierung NH90 und UH TIGER als abgegolten erklärt werden sollen?

2. Wie erklärt sich die Stückpreiserhöhung für den einzelnen Hubschrauber NH90 und UH TIGER im Vergleich zum ursprünglichen Kaufvertrag?
3. Wie erklärt sich die Diskrepanz zwischen den haushälterischen Minderausgaben für 40 abbestellte Hubschrauber (900 Mio. Euro) und dem ursprünglichen Kaufpreis für dieselben (40×40 Mio. Euro = 1,6 Mrd. Euro)?
4. Welche jährlichen Einsparungen ergeben sich durch die Stückzahlreduzierung der NH90 und UH TIGER innerhalb der nächsten zehn Jahre für Betrieb und Materialerhaltung?
5. In welcher Höhe sind bereits Zahlungen für die nunmehr abbestellten NH90 und UH TIGER geleistet worden, auf deren Rückzahlung jetzt verzichtet wird?
6. Inwieweit können bereits bezahlte und zugelieferte Materialien, Bauteile und Baugruppen der NH90 und UH TIGER genutzt werden?
7. Wer hat auf Seiten der Bundesregierung die Verhandlungen mit der Industrie bezüglich der Stückzahlreduzierung NH90 und UH TIGER geführt?
8. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis über Interessenten für einen Ankauf der gebrauchten UH TIGER, und nach welchen Kriterien wird über einen Verkauf entschieden?
9. Inwiefern hat die Bundeswehr sich dazu bereiterklärt, die Eurocopter Group S.A.S. bei der Vermarktung der UH TIGER zu unterstützen?
10. Welche Preisvorstellung hat das Bundesministerium der Verteidigung beim Verkauf der UH TIGER an die Eurocopter Group S.A.S.?
11. Inwiefern lässt sich das MoU zur Stückzahlreduzierung, im Besonderen die Beschaffung des MH90, mit den Abläufen des novellierten Customer Product Management (CPM) und dem Vergaberecht vereinbaren?
12. Welche anderen Hersteller von Marinehubschraubern hätten nach Kenntnis der Bundesregierung im Falle einer Ausschreibung ein Angebot unterbreiten können?
13. Inwiefern ging dem MoU ein Leistungs- und Wirtschaftlichkeitsvergleich mit anderen Hubschraubern voraus, und was war das Ergebnis?
14. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, weiterhin an der parlamentarischen Praxis festzuhalten, wonach erst nach Beteiligung des Haushalts- und Verteidigungsausschusses der Kaufvertrag für 18 MH90 geschlossen werden kann?
15. Inwieweit erfüllt der MH90 alle ursprünglich geforderten Fähigkeiten?
16. Warum nimmt die Bundeswehr gegebenenfalls in Kauf, dass der MH90 nicht alle ursprünglich geforderten Fähigkeiten erfüllt?
17. Inwieweit muss möglicherweise ein weiteres Hubschraubermuster betrieben werden, um die Fähigkeitslücken des MH90 zu schließen?
18. Beabsichtigt die Bundesregierung, weitere finanzielle Mittel in die Entwicklung des MH90 zu investieren?
Falls ja, sollen diese Mittel auch dazu dienen, dass der MH90 die ursprünglich von der Marine geforderten Fähigkeiten erfüllt, und wie hoch ist dann der Anteil der zu diesem Zweck eingesetzten Mittel?
19. Wurde die Bereitstellung von leichten Unterstützungshubschraubern für das Kommando Spezialkräfte (LUH SOF) in die Neuverhandlungen mit der Eurocopter Group S.A.S. einbezogen?
Falls nein, warum nicht?

20. Wurden die Beschaffung des LUH SOF und der Logistikvertrag gemeinsam ausgeschrieben?
Wenn nein, warum nicht?
21. Inwieweit hätte nach Einschätzung der Bundesregierung eine gemeinsame Ausschreibung zu einer besseren Vergleichbarkeit der Wirtschaftlichkeit der Angebote unterschiedlicher Hersteller geführt?
22. Welche weiteren Hersteller hatten Interesse bekundet, und aus welchen Gründen wurden die Angebote zu Gunsten der Eurocopter Group S.A.S. abgelehnt?
23. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob sich dritte, aufgeforderte Anbieter dazu entschlossen haben, kein Angebot vorzulegen?
Falls ja, welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Beweggründe der Anbieter zur Nichteinreichung eines Angebots?
24. Inwieweit wurden bei dem Typ EC 645 T2 technische Kompromisse in Bezug auf die ursprüngliche Anforderungen eingegangen?
25. Liegt der Beschaffungspreis der militärischen Version des EC 645 nach Kenntnis der Bundesregierung über dem Listenpreis der zivilen Version?
Wenn ja, wie hoch ist diese Preisdifferenz (in Euro), und worin sieht die Bundesregierung die Gründe für diese Preisdifferenz?
26. Wann soll die Zwischenentscheidung zum bedarfsgerechten Phasendokument des Basisschulungshubschraubers (BSHS) erfolgen?
27. Wurde der BSHS in die Neuverhandlungen mit der Eurocopter Group S.A.S. einbezogen?
Falls nein, warum nicht?
28. Was sind die Zeitlinien für das Beschaffungsvorhaben BSHS?
29. Wann rechnet das Bundesministerium der Verteidigung mit der Einführung des neuen BSHS?
30. Hat sich die Beschaffung des BSHS gemessen an den ursprünglichen Planungen verzögert?
Wenn ja, um welchen Zeitraum handelt es sich, und welche Einschränkungen hat diese Verzögerung für die Ausbildung der Piloten von NH90 und UH TIGER zur Folge?
31. Inwieweit überschneiden sich die Zeitachsen der Einführung des BSHS und der Ausmusterung des BO105?
32. Inwieweit soll der derzeitige Schulungshubschrauber EC135 weiter genutzt werden?
33. Gibt es unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Wirtschaftlichkeitsbewertung des BSHS zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Bundesrechnungshof?
Wenn ja, welche sind dies konkret, und wie begründet das Bundesministerium der Verteidigung jeweils seine vom Bundesrechnungshof abweichenden Bewertungen?
34. Wie hoch ist der ermittelte Ausbildungsbedarf, und inwieweit wurde nun die Forderungslage für den BSHS angepasst?
35. Inwieweit gibt es durch die neu ermittelte Forderungslage Einschränkungen bezüglich der Ausbildungsmöglichkeiten gegenüber der Nutzung des EC135 und des BO105?

36. Gibt es Überlegungen oder Pläne zur Überlassung des BO105 sowie des Schulungshubschraubers EC136 an andere Staaten?

Falls ja, wie sehen diese konkret aus, und welche Empfängerstaaten sind vorgesehen?

37. Hat die Bundesregierung der pakistanischen Regierung eine Lieferung von BO105 der Bundeswehr in Aussicht gestellt?

Falls ja, welche sicherheits- und außenpolitischen Erwägungen haben die Bundesregierung dazu bewogen, inwieweit ist die Lieferung dann mit Auflagen für die Nutzung verknüpft, und auf welche Art und Weise beabsichtigt die Bundesregierung, die Einhaltung der Auflagen zu kontrollieren?

38. Wurde in Erwägung gezogen, die BO105 zu verkaufen?

Wenn nein, warum nicht?

39. Wie definiert die Bundesregierung die Demilitarisierung des Hubschraubers BO105?

40. Inwieweit kann sichergestellt werden, dass nach einer Demilitarisierung eine BO105 nicht erneut militärisch aufgerüstet werden kann?

Berlin, den 21. August 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion