

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Alexander S. Neu, Inge Höger, Christine Buchholz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/336 –**

Kostenentwicklung bei Großwaffensystemen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundeswehr forderte und fordert Großwaffensysteme, deren Kosten in die Milliarden gehen. In den letzten Jahren wurden jährlich Steuergelder in Höhe von ungefähr 7 Mrd. Euro alleine für so genannte Verteidigungsinvestive Ausgaben aufgewendet (vgl. Bundesministerium der Verteidigung, Erläuterungen und Vergleiche zum Regierungsentwurf des Verteidigungshaushalts 2012, Seite 7) – und damit nach Auffassung der Fragesteller verschwendet.

Die anfänglich veranschlagten Kosten (Forschung, Entwicklung, Erprobung und Beschaffung) bezüglich der bestellten Waffensysteme liegen in der Regel signifikant unter den tatsächlichen Kosten bei Beendigung des Entwicklungs- und Beschaffungsprojektes.

Vertragsstrafen für die Auftragnehmer (Rüstungsindustrie) werden „[b]ei rund der Hälfte der Verträge [...] auf dem Verhandlungswege nicht durchgesetzt“, so die Antwort der Bundesregierung vom 20. Oktober 2010 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. (Bundestagsdrucksache 17/3338). In den Fällen, in denen vertraglich die Ausstiegsoption des Auftraggebers aus den Projekten fixiert war, wurde diese nicht genutzt (vgl. Bundestagsdrucksache 17/3338, Antwort zu Frage 9).

Vom friedenspolitischen Sinn derartiger „Investitionen“ einmal abgesehen, bleibt zu vermuten, dass die wechselnden Bundesregierungen sich in der Regel als schwache Verhandlungspartner gegenüber der Rüstungsindustrie (Auftragnehmer) erweisen, während die Rüstungsindustrie den Bundeshaushalt als Selbstbedienungsladen zu betrachten scheint. Der Umgang mit Steuergeldern ist somit zu hinterfragen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Große Rüstungsvorhaben sind zumeist dadurch gekennzeichnet, dass in einem komplexen, oft auch multinationalen Vertragsgeflecht unter Berücksichtigung

industrie-, wirtschafts- und bündnispolitischer Interessen technologisches Neuland betreten wird, um hochwertiges Wehrmaterial „Made in Europe“ zu erhalten.

Zahlreiche Produkte die so entstanden sind, zeichnen sich durch eine einzigartige Leistungsfähigkeit und eine lange Lebensdauer aus. Sie haben in Einsätzen der Bundeswehr Menschenleben gerettet und sind international hoch anerkannt.

Im Bereich der Forschung und Entwicklung werden durch diese Projekte zudem vielfach wertvolle Beiträge zum Erhalt und zum Ausbau der Konkurrenzfähigkeit der europäischen Industrie insgesamt geleistet.

Daher werden oftmals die inhärenten Risiken technischer Probleme und resultierender Kostensteigerungen als Ergebnis einer Güterabwägung bewusst eingegangen, solange sie innerhalb eines akzeptablen Rahmens als beherrschbar angesehen werden können. Gerade bei technologisch fordernden Projekten bestätigen sich Annahmen, die im Zuge der Planung getroffen wurden, im tatsächlichen Projektverlauf nicht immer. Dadurch können Anpassungen der Projektplanung in den Dimensionen Leistung, Zeit und Kosten erforderlich werden.

Es wird darauf verwiesen, dass die vorliegenden Antworten zu den einzelnen Großwaffensystemen den jeweils aktuellen Kenntnisstand der Abteilung Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung im Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) zum Stichtag der Beantwortung der Kleinen Anfrage (Bundestagsdrucksache 18/336 vom 23. Januar 2014) enthält.

Die Bundesministerin der Verteidigung hat im Rüstungsboard am 19. Februar 2014 die präsentierten Projektstatusberichte der Rüstungsprojekte nicht gebilligt. Vielmehr hat die Bundesministerin der Verteidigung angewiesen, dass sehr zeitnah externe Spezialisten einer Unternehmensberatung, die sich mit Risikoanalysen und Großprojektmanagement auskennen, damit beginnen, in einem mehrphasigen Prozess zunächst die wesentlichen Rüstungsvorhaben und dann die Strukturen und Prozesse zu durchleuchten.

Mittelfristiges Ziel ist es, ein transparentes, risikoorientiertes und professionelles Großprojektmanagement einzurichten, auf dem eine sach- und ebenengerechte Information der Leitung des BMVg und in der Folge der zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages aufbauen kann.

1. Wie hoch wurden die Kosten (deutscher Anteil an Forschungs-, Entwicklungs-, Erprobungs- und Beschaffungskosten) für das Großwaffensystem Unterstützungshubschrauber (UH) Tiger bei der Unterzeichnung des Entwicklungsvertrages veranschlagt, und wie hoch wurden die Kosten (deutscher Anteil) bei der Unterzeichnung des Beschaffungsvertrages für wie viele Systemeinheiten veranschlagt (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Für die Entwicklung des Panzerabwehrhubschraubers 2 (PAH 2) waren gemäß der Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) Nr. 99/87 vom 30. Oktober 1987 Entwicklungskosten in Höhe von 1 820 Mio. DM (rund 931 Mio. Euro im Preisstand 12/1986) sowie für die Integration des Lenkflugkörpersystems PARS 3 in Höhe von 929 Mio. DM (rund 475 Mio. Euro im Preisstand 12/1986) vorgesehen.

Die Gesamtbeschaffungskosten für das Waffensystem Unterstützungshubschrauber TIGER (UHT) beliefen sich inklusive der Serienvorbereitung, Infrastrukturkosten und Kosten für das Programmbüro für 80 Luftfahrzeuge ausweis-

lich der 50-Mio.-DM-Vorlage vom 29. April 1998 (BMF-Nr. 80/98 VS-NfD) auf 5 691 Mio. DM (rund 2 909,77 Mio. Euro im Preisstand 12/1997).¹

- a) Wie hoch waren somit die ursprünglichen Beschaffungskosten pro Systemeinheit (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Ausgehend von dem Serienproduktionsvertrag in Höhe von 1 230 829 200 Euro (Preisstand 12/1998, inkl. Role Equipment, ohne Eskalation und Umsatzsteuer) ergibt sich für die Beschaffung von 80 Hubschraubern des Typs UH TIGER ein Beschaffungspreis von 15 385 365 Euro (Preisstand 12/1998, inkl. Role Equipment, ohne Eskalation und Umsatzsteuer) pro Luftfahrzeug.

- b) Wurde die Stückzahl im Laufe des Beschaffungsprozesses verändert (Stichtag 31. Dezember 2013)?

Wenn ja, in welchem Umfang wurde die (jeweilige) Stückzahl verändert, und wie wirkte(n) sich die Stückzahlveränderung(en) auf die Beschaffungskosten konkret aus (bitte jeweils Gesamtsumme sowie jeweils Stückzahlkosten bei mehreren Veränderungen angeben)?

Mit der Vereinbarung vom 30. Juni 1995 zwischen dem BMVg und dem Verteidigungsministerium der Französischen Republik über die Serienvorbereitung für einen Hubschrauber in den Versionen HAC², HAP³ und UHU⁴ wurde für Deutschland zunächst eine Stückzahl von insgesamt 212 Hubschraubern veranschlagt.

Im Rahmen der nachfolgenden Vereinbarung vom 20. Mai 1998 zwischen dem BMVg und dem französischen Verteidigungsministerium zur Beschaffung wurde für Deutschland eine Stückzahl von 80 Hubschraubern in der Version UH TIGER festgelegt.

Mit einer weiteren Vereinbarung, dem Memorandum of Understanding (MoU) vom 15. März 2013, zwischen Deutschland und dem Hauptauftragnehmer Airbus Helicopter (ehemals Eurocopter) wurde eine Reduzierung der Stückzahl von zuvor 80 auf nunmehr 57 UH TIGER vereinbart.

Diese Stückzahlreduzierung ist Teil eines Gesamtpakets, mit dem Deutschland in den beiden multinationalen Großprojekten NH90 und UH TIGER die Umsetzung der im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr im Jahr 2011 festgelegten Obergrenzen für strukturbestimmende Waffensysteme verfolgt. Hierzu wurde mit der Industrie im Rahmen des genannten MoU der so genannte GLOBAL DEAL ausgehandelt.

Die zur vertraglichen Umsetzung notwendigen Gespräche zwischen Industrie und Amtseite finden derzeit statt. Aufgrund der noch andauernden Verhandlungen können derzeit keine Aussagen über den Einfluss auf die Beschaffungskosten getroffen werden.

- c) Welche technischen Probleme traten auf mit welchen Folgekosten?

Wie bei Entwicklungs-/Beschaffungsprojekten der vorliegenden Größenordnung und technischen Komplexität in internationalen Großvorhaben üblich, traten auch während der Entwicklung des UH TIGER diverse technische und programmbedingte Probleme auf, die zu zeitlichen Verzögerungen und Folgekosten führten.

¹ Angaben umfassen, sofern nicht anders angegeben, jeweils die geltende USt.

² Hélicoptère Anti Char.

³ Hélicoptère d'appui et de Protection.

⁴ Unterstützungshubschrauber.

Im Detail:

Die meisten technischen Probleme wurden durch eine schrittweise Einführung des Waffensystems in drei verschiedenen Konfigurationsständen (Step1, PBL002, Step2) ohne Mehrkosten im Entwicklungshauptvertrag gelöst. Die schrittweise Einführung ging mit Zeitverzögerungen einher.

Technische und lieferterminliche Probleme bei der Integration von Beistellgeräten (Funk-/Kryptogeräte) wurden zum Teil kostenpflichtig parallel zum Entwicklungshauptvertrag über das Änderungsverfahren gelöst. Dies führte zur aktuellen Konfiguration UHT Step2/G-COM (G-COM = German COMunication); hierzu zählen:

ACVMU – Integration (CP M 0098):	2,7 Mio. Euro,
ED4-2 – Integration (CP M 0100):	2,3 Mio. Euro,
HF-Radio – Integration (CP M 0101):	0,4 Mio. Euro,
V/UHF Radio – Integration (CP M 0102/104):	6,3 Mio. Euro,
Zusätzliche Radiointegration (AMP3-0060):	1,8 Mio. Euro.

- d) Um welchen Zeitraum wurde der ursprünglich vereinbarte Auslieferungzeitpunkt der ersten Modelle der Serie (nicht Demonstrator) überschritten?

Gemäß dem Serienvertrag sollte der erste UH TIGER in voller Serienkonfiguration (vergleichbar Step2) am 16. Dezember 2002 geliefert werden. In der Vorserienkonfiguration (Step1) wurde der erste UH TIGER am 16. März 2005 geliefert (Verzögerung 2¼ Jahre). Die tatsächliche Auslieferung des ersten UH TIGER Step2 erfolgte am 30. Juli 2010.

Die Verzögerung bei aktuell im Jahr 2013 ausgelieferten UH TIGER beträgt derzeit ca. 6,5 Jahre. Im Rahmen des MoU (siehe die Antwort zu Frage 1b) erfolgte eine Neuausrichtung des Programms mit Anpassung der Zeitpläne.

- e) Welche Folgekosten hat die Verzögerung, z. B. für Interimslösungen, verursacht?

Die Kosten gemäß dem Serienvertrag haben sich nicht verändert. Jedoch haben sich Folgekosten aufgrund von Obsoleszenzfällen und der Notwendigkeit zu Interimsunterstützungsmaßnahmen ergeben. Die Obsoleszenzfälle, für die vertragsgemäß bei Eintreten nach dem 1. Juni 1999 der Auftraggeber aufkommen muss, verursachten Kosten in Höhe von ca. 1,85 Mio. Euro. Als Interimsunterstützungsmaßnahmen zum Betrieb der UH TIGER im deutsch-französischen Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER in Le Luc wurde industrielle Unterstützung in den Bereichen Technik, Logistik und Ausbildung beauftragt. Bislang wurden hierfür ca. 34,6 Mio. Euro aufgewendet, die Verträge laufen noch.

- f) Sind Vertragsstrafen für die Nichteinhaltung des Vertrages vereinbart worden, und wurde dieses Instrument bereits genutzt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Vertragsstrafe war nach dem Vertrag geschuldet, und in welcher Höhe wurden Vertragsstrafen gezahlt?

Der Serienvertrag sieht Regelungen zu Vertragsstrafen im Falle von Lieferverzug vor. Diese Regelungen wurden entsprechend zur Anwendung gebracht und Vertragsstrafen von den Zahlungen einbehalten bzw. werden laufend einbehalten.

Aufgrund der verzögerten und teilweise nicht vertragskonformen Lieferung durch die Industrie werden durch die Amtsseite Zahlungen so lange einbehalten, bis die vertragskonforme Lieferung erfolgt. Die Höhe der bisher aus dem Serienvertrag bereits einbehaltenen Vertragsstrafen beträgt ca. 25,15 Mio. Euro.

2. Wie hoch wurden die Kosten (deutscher Anteil an Forschungs-, Entwicklungs-, Erprobungs- und Beschaffungskosten) für das Großwaffensystem NH 90 bei der Unterzeichnung des Entwicklungsvertrages veranschlagt, und wie hoch wurden die Kosten (deutscher Anteil) bei der Unterzeichnung des Beschaffungsvertrages für wie viele Systemeinheiten veranschlagt (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Der internationale Entwicklungsvertrag wurde im Juni 1992 abgeschlossen. Im April 2000 wurde mit einer Zwischenentscheidung (ZE) zum damals gültigen Phasendokument die Obergrenze für die Entwicklungskosten in Höhe von 595 Mio. Euro gebilligt.

Die Gesamtbeschaffungskosten für 134 Taktische Transporthubschrauber (TTH) beliefen sich ausweislich der 50-Mio.-DM-Vorlage (BMF-Nr. 53/00 VS-NfD) vom 12. Mai 2000 einschließlich nationaler Zusatzverträge auf 7 165 Mio. DM (rund 3 658,8 Mio. Euro im Preisstand 12/1999).

- a) Wie hoch waren somit die ursprünglichen Beschaffungskosten pro Systemeinheit (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Der gemittelte Systempreis über alle Varianten bzw. Ausstattungsvarianten betrug ca. 27 Mio. Euro (im Preisstand 12/1999).

- b) Wurde die Stückzahl im Laufe des Beschaffungsprozesses verändert (Stichtag 31. Dezember 2013)?
Wenn ja, in welchem Umfang wurde die (jeweilige) Stückzahl verändert, und wie wirkte(n) sich die Stückzahlveränderung(en) auf die Beschaffungskosten konkret aus (bitte jeweils Gesamtsumme sowie jeweils Stückzahlkosten bei mehreren Veränderungen angeben)?

Mit der Unterzeichnung des Serienvertrages am 30. Juni 2000 wurde die Beschaffung von 80 Hubschraubern (50 LTH Heer und 30 LTH/SAR) in Auftrag gegeben und Optionen für die Abnahme weiterer 54 Hubschrauber vereinbart. Mit dem Änderungsvertrag Nummer 13 wurden am 7. November 2006 und 16. Juni 2007 insgesamt 42 Hubschrauber (30 LTH Heer und 12 LTH/SAR) aus den Optionen fest bestellt.

Die nunmehr vereinbarte Stückzahlreduzierung auf 82 NH90 ist Teil eines Gesamtpakets, mit dem Deutschland in den beiden multinationalen Großprojekten NH90 und UH TIGER die Umsetzung der im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr im Jahr 2011 festgelegten Obergrenzen für strukturbestimmende Waffensysteme verfolgt. Hierzu wurde mit der Industrie im Rahmen des MoU der so genannte GLOBAL DEAL ausgehandelt (analog der Antwort zu Frage 1b).

Die zur vertraglichen Umsetzung notwendigen Gespräche zwischen Industrie und Amtsseite finden derzeit statt. Aufgrund der noch andauernden Verhandlungen können derzeit keine Aussagen über den Einfluss auf die Beschaffungskosten getroffen werden.

- c) Welche technischen Probleme traten auf mit welchen Folgekosten?

Das Risiko des Auftretens technischer Probleme bei der Entwicklung und Beschaffung komplexer fliegender Waffensysteme kann realistisch nicht ausgeschlossen werden. Auch im Programm NH90 wurden technische Probleme (z. B. Obsoleszenzen) identifiziert und Abhilfemaßnahmen eingeleitet. Die hierfür erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von ca. 170 Mio. Euro sind im Rahmen der vierten Zwischenentscheidung vom 6. Oktober 2009 gebilligt worden. Die vertragliche Umsetzung und die entsprechende Unterrichtung des Parlaments (25 Mio.-Euro-Vorlage) sind aufgrund von Verzögerungen im Programm NH90 für 2015/2016 vorgesehen.

- d) Um welchen Zeitraum wurde der ursprünglich vereinbarte Auslieferungszeitpunkt der ersten Modelle der Serie (nicht Demonstrator) überschritten?

Die Lieferung des ersten Hubschraubers war gemäß dem Beschaffungsvertrag für April 2004 zugesichert. Die Lieferung des ersten NH90 im Bauzustand „Initial Operational Capability“ (IOC) erfolgte im Dezember 2006. Der erste NH90 in der Konfiguration „Full Operational Capability“ (FOC) wurde im November 2013 mit Einschränkungen ausgeliefert. Diese Einschränkungen werden aus heutiger Sicht im zweiten Quartal 2016 behoben sein.

- e) Welche Folgekosten hat die Verzögerung, z. B. für Interimslösungen, verursacht?

Es wurden NH90 in einer Vorserienkonfiguration abgenommen, um die fliegerische Ausbildung und die Einsatzprüfung beginnen zu können. Ob und in welcher Höhe Folgekosten durch die Notwendigkeit des Betriebes von NH90 im Bauzustand IOC entstanden sind, kann belastbar nicht beziffert werden.

Die Kosten für die Anpassung der Simulatoren an den Hubschrauberbauzustand FOC (inkl. Obsoleszenzbeseitigung) werden in einem Informationsangebot der Industrie auf ca. 200 Mio. Euro beziffert.

- f) Sind Vertragsstrafen für die Nichteinhaltung des Vertrages vereinbart worden, und wurde dieses Instrument bereits genutzt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Vertragsstrafe war nach dem Vertrag geschuldet, und in welcher Höhe wurden Vertragsstrafen gezahlt?

Es sind Vertragsstrafen für die Nichteinhaltung der Liefertermine sowie der spezifizierten Leistungen vereinbart worden.

Mit den Verhandlungen zum 13. Änderungsvertrag im Juni 2007 sind neue Liefertermine definiert worden, was eine Anpassung der Vertragsstrafen zur Folge hatte.

Im Rahmen der derzeit laufenden Vertragsverhandlungen zur Stückzahlreduzierung werden neue Liefertermine verhandelt und die Vertragsstrafen neu festgelegt.

Bisher sind gemäß dem gültigen Vertrag noch keine Vertragsstrafen einbehalten worden.

3. Wie hoch wurden die Kosten (deutscher Anteil an Forschungs-, Entwicklungs-, Erprobungs- und Beschaffungskosten) für das Großwaffensystem Eurofighter bei der Unterzeichnung des Entwicklungsvertrages veranschlagt, und wie hoch wurden die Kosten (deutscher Anteil) bei der Unterzeichnung des Beschaffungsvertrages für wie viele Systemeinheiten veranschlagt (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Mit Beginn der Entwicklungsphase ist für den deutschen Anteil mit Preisstand 12/1987 eine Kostenobergrenze von 5 850 Mio. DM (2 991 Mio. Euro) festgelegt worden.

Die Gesamtbeschaffungskosten für 180 Luftfahrzeuge (Grundsystem) beliefen sich ausweislich der 50-Mio.-DM-Vorlage (BMF-Vorlage Nr. 152/97 VS-NfD vom 8. Oktober 1997) auf 11 842,54 Mio. Euro (Preisstand 12/1997).

- a) Wie hoch waren somit die ursprünglichen Beschaffungskosten pro Systemeinheit (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Rechnerisch ergaben sich im Jahr 1997 somit Beschaffungskosten pro Systemeinheit i. H. v. 65,79 Mio. Euro (Preisstand 12/1987).

- b) Wurden die Stückzahlen im Laufe des Beschaffungsprozesses verändert (Stichtag 31. Dezember 2013)?

Wenn ja, in welchem Umfang wurde die (jeweilige) Stückzahl verändert, und wie wirkte(n) sich die Stückzahlveränderung(en) auf die Beschaffungskosten konkret aus (bitte jeweils Gesamtsumme sowie jeweils Stückzahlkosten bei mehreren Veränderungen angeben)?

Ende 2013 haben die Eurofighter-Partnernationen die Programmagentur NETMA beauftragt, die Industrie über den Nichtabruf der Teiltranche 3b zu informieren.

Für Deutschland wird damit die Stückzahl – in Umsetzung der im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr im Jahr 2011 getroffenen Festlegung des Ausplanungsumfanges strukturbestimmender Hauptwaffensysteme – von 180 auf 143 Luftfahrzeuge reduziert.

Auf nationaler und internationaler Ebene werden derzeit die Auswirkungen der Nichtausübung der Option zur Beschaffung der Tranche 3b auf die Stückzahlkosten mit der Industrie verhandelt/ermittelt. Das Ergebnis der Verhandlungen mit der Firma MTU wird dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nunmehr im Rahmen einer 25-Mio.-Euro-Vorlage zugestellt.

- c) Welche technischen Probleme traten auf mit welchen Folgekosten?

Die während der Entwicklung aufgetretenen technischen Probleme wurden im Rahmen der Regelungen des Entwicklungshauptvertrages nachgearbeitet und das abschließende Ergebnis durch die Partnernationen abgenommen.

- d) Um welchen Zeitraum wurde der ursprünglich vereinbarte Auslieferungzeitpunkt der ersten Modelle der Serie (nicht Demonstrator) überschritten?

Im Vertrag zur Fertigung der ersten Tranche Eurofighter war die Auslieferung des ersten Serienluftfahrzeugs an die Luftwaffe für August 2002 vorgesehen. Die Auslieferung des ersten Serienluftfahrzeugs erfolgte im September 2003.

- e) Welche Folgekosten hat die Verzögerung, z. B. für Interimslösungen, verursacht?

Innerhalb des Eurofighter-Programms hat die Verzögerung der Auslieferung keine Folgekosten verursacht. Bei durch den Auftragnehmer verursachten Verzögerungen erfolgt die Preisfortschreibung der Zahlungsmeilensteine nur bis zum vertraglich festgelegten Meilensteindatum.

- f) Sind Vertragsstrafen für die Nichteinhaltung des Vertrages vereinbart worden, und wurde dieses Instrument bereits genutzt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Vertragsstrafe war nach dem Vertrag geschuldet, und in welcher Höhe wurden Vertragsstrafen gezahlt?

Vertragsstrafen wurden bei den Beschaffungsverträgen hinsichtlich des Auslieferungstermins vereinbart. Die Beschaffung ist noch nicht abgeschlossen. Bisher wurden durch die Industrie anteilig an Deutschland Vertragsstrafen in Höhe von 7,3 Mio. Euro bezahlt.

4. Wie hoch wurden die Kosten (deutscher Anteil an Forschungs-, Entwicklungs-, Erprobungs- und Beschaffungskosten) für das Großwaffensystem A400M bei der Unterzeichnung des Entwicklungsvertrages veranschlagt, und wie hoch wurden die Kosten (deutscher Anteil) bei der Unterzeichnung des Beschaffungsvertrages für wie viele Systemeinheiten veranschlagt (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Für das Waffensystem A400M wurde ein gemeinsamer Entwicklungs- und Beschaffungsvertrag geschlossen (Commercial Approach). Die Gesamtkosten für Entwicklung und Beschaffung von 60 Luftfahrzeugen, Kosten der Mittelbereitstellung, Ergänzungsverträge und Infrastruktur beliefen sich ausweislich der 25-Mio.-Euro-Vorlage vom 24. April 2002 (BMF-Vorlage 43/03 VS-NfD) auf 8 332,3 Mio. Euro (Preisstand 12/2002).

- a) Wie hoch waren somit die ursprünglichen Beschaffungskosten pro Systemeinheit (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Die Beschaffungskosten pro Systemeinheit sind somit ursprünglich mit 124,79 Mio. Euro (Preisstand 12/2002) veranschlagt worden.

- b) Wurden die Stückzahlen im Laufe des Beschaffungsprozesses verändert (Stichtag 31. Dezember 2013)?

Wenn ja, in welchem Umfang wurde die (jeweilige) Stückzahl verändert, und wie wirkte(n) sich die Stückzahlveränderung(en) auf die Beschaffungskosten konkret aus (bitte jeweils Gesamtsumme sowie jeweils Stückzahlkosten bei mehreren Veränderungen angeben)?

Die ursprüngliche Stückzahl wurde im Laufe des Beschaffungsprozesses mit dem 38. Änderungsvertrag um sieben Luftfahrzeuge reduziert. Die Kenntnisnahme der Vertragsergänzung Nr. 38 durch den Haushaltsausschuss sowie den Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages erfolgte am 26. Januar 2011 (BMF-Vorlage Nr. 183/10 VS-NfD, Ausschussdrucksache 17(12)495).

Im Rahmen dieser Vertragsänderung wurde eine Anpassung der Gesamtbeschaffungskosten auf 9,29 Mrd. Euro und somit der Beschaffungskosten pro Systemeinheit auf 175,31 Mio. Euro (jeweils Preisstand 12/2010) vereinbart.

- c) Welche technischen Probleme traten auf mit welchen Folgekosten?

Während der herstellerseitigen Entwicklungsarbeiten traten technische Probleme insbesondere beim Antriebssystem, dem Laderaumsystem sowie bei der Selbstschutzanlage auf. Der Hersteller beabsichtigt, die Probleme im Laufe der Entwicklungsarbeiten bzw. nach Auslieferung durch bereits jetzt vertraglich vereinbarte Nachrüstmaßnahmen zu beheben.

Sowohl vor als auch nach dem 38. Änderungsvertrag wurde mit Airbus Military ein Festpreis für die Entwicklung und Beschaffung vereinbart. Im Zuge der Vertragserfüllung bis hin zur vollen operationellen Leistungsfähigkeit des Luftfahrzeuges im Jahr 2020 wird von der Behebung der aufgeführten temporären technischen Probleme ausgegangen. Da diese Problembehebung im Rahmen des Festpreises vollzogen wird, sind Folgekosten derzeit nicht zu erwarten.

Im Rahmen der Baumusterabnahme des ersten auszuliefernden Standards als Grundlage für die Erstauslieferung an Frankreich und die Türkei sind permanente technische Bauabweichungen aufgetreten. Von diesen sind auch die deutschen Flugzeuge betroffen. Allerdings wurden diese permanenten Bauabweichungen als operationell hinnehmbar bewertet und werden durch Gegenleistungen des Herstellers hinreichend kompensiert. Folgekosten entstehen hieraus ebenfalls nicht.

- d) Um welchen Zeitraum wurde der ursprünglich vereinbarte Auslieferungszeitpunkt der ersten Modelle der Serie (nicht Demonstrator) überschritten?

Nach gegenwärtiger Planung wird der Auslieferungszeitpunkt der ersten Modelle der Serie gegenüber dem ursprünglich vereinbarten Zeitpunkt um vier Jahre überschritten.

- e) Welche Folgekosten hat die Verzögerung, z. B. für Interimslösungen, verursacht?

Die Verzögerung von vier Jahren wurde mit dem o. g. 38. Änderungsvertrag im Rahmen einer Anpassung des Lieferplans akzeptiert. Die daraus resultierenden Folgekosten ergeben sich aus der Antwort zu Frage 4b.

- f) Sind Vertragsstrafen für die Nichteinhaltung des Vertrages vereinbart worden, und wurde dieses Instrument bereits genutzt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Vertragsstrafe war nach dem Vertrag geschuldet, und in welcher Höhe wurden Vertragsstrafen gezahlt?

Im Rahmen des Entwicklungs- und Beschaffungsvertrages wurden Vertragsstrafen für den Lieferverzug vereinbart. Der genannte Lieferverzug von vier Jahren wurde im Rahmen der Neuverhandlung zur 38. Vertragsergänzung berücksichtigt.

Von der Vertragsstrafe wurde bisher noch kein Gebrauch gemacht, da die Auslieferung des ersten Luftfahrzeuges an Deutschland nach neuem Zeitplan noch aussteht.

5. Wie hoch wurden die Kosten (Forschungs-, Entwicklungs-, Erprobungs- und Beschaffungskosten) für das Großwaffensystem Schützenpanzer Puma bei der Unterzeichnung des Entwicklungsvertrages veranschlagt, und wie hoch wurden die Kosten bei der Unterzeichnung des Beschaffungsvertrages für wie viele Systemeinheiten veranschlagt (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Die Kosten der Entwicklung des neuen Schützenpanzers (NeSPz) PUMA beliefen sich ausweislich der 25 Mio.-Euro-Vorlage vom 3. September 2002 (BMF-Vorlage Nr. 128/02 VS-NfD) auf 198,3 Mio. Euro (Selbstkostenfestpreis).

Die Gesamtkosten für die Beschaffung von fünf Vorserienfahrzeugen Schützenpanzer PUMA (SPz PUMA) sowie einer Option zur Herstellung und Lieferung von weiteren 405 Serienfahrzeugen SPz PUMA beliefen sich ausweislich der 25-Mio.-Euro-Vorlage vom 25. November 2004 (BMF-Vorlage Nr. 153/04 VS-NfD) auf rund 3 069,8 Mio. Euro (Preisstand 12/2004).

Die Serienfahrzeuge werden bei ihrer Auslieferung über die geforderte Grundausstattung und -funktionalität verfügen. Damit der Schützenpanzer das für den weltweiten Einsatz im gesamten Aufgabenspektrum der Panzergrenadiertruppe geforderte Fähigkeitsprofil erreicht, sind noch zusätzliche Leistungen in den Bereichen Ausbildung, Logistik, Waffenwirkung und Kommunikation in Auftrag zu geben. Hierüber hatte das BMVg dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages im Dezember 2008 berichtet (Vorlage BMF-Nr. 225/08 VS-NfD; Ausschussdrucksache 16(8)5719).

- a) Wie hoch waren somit die ursprünglichen Beschaffungskosten pro Systemeinheit (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Beschaffungsvertrages ergab sich ein rechnerischer Stückpreis von rund 6,5 Mio. Euro (Preisstand 12/2004) für ein Serienfahrzeug.

- b) Wurden die Stückzahlen im Laufe des Beschaffungsprozesses verändert (Stichtag 31. Dezember 2013)?

Wenn ja, in welchem Umfang wurde die (jeweilige) Stückzahl verändert, und wie wirkte(n) sich die Stückzahlveränderung(en) auf die Beschaffungskosten konkret aus (bitte jeweils Gesamtsumme sowie jeweils Stückzahlkosten bei mehreren Veränderungen angeben)?

Im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr wurde im Juli 2012 über einen entsprechenden Änderungsvertrag die bestellte Stückzahl von 405 auf 350 Serienfahrzeuge reduziert. Zuvor hatten sowohl der Haushaltsausschuss als auch der Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages in ihren jeweiligen Sitzungen am 27. Juni 2012 den endverhandelten Änderungsvertragsentwurf billigend zur Kenntnis genommen (Vorlage BMF-Nr. 88/12 VS-NfD; Ausschussdrucksache 17(8)4526).

Die Reduzierung der stückzahlabhängigen Leistungen ergab eine Verringerung der Gesamtkosten für die Beschaffung der Serienfahrzeuge um rund 341 Mio. Euro. Die stückzahlunabhängigen Leistungen blieben dagegen unverändert. Durch deren Umliegung auf die verringerte Stückzahl ist der rechnerische Stückpreis des Serienfahrzeugs, der durch Preiseskalation und Umsatzsteueranpassung zu diesem Zeitpunkt 7,33 Mio. Euro betrug, auf 7,47 Mio. Euro gestiegen (Preisstand 12/2011).

Unter Berücksichtigung der vertraglich vereinbarten Preiseskalation und Umliegung der Zusatzleistungskosten in Höhe von ca. 651 Mio. Euro auf die 350 Serienfahrzeuge ergibt sich im aktuellen Preisstand ein Stückpreis von rund 9,9 Mio. Euro.

c) Welche technischen Probleme traten auf mit welchen Folgekosten?

Technische Probleme traten – wie bei der Projektierung eines hochkomplexen Kettenfahrzeuges mit modernster Schutz-, Antriebs- und Waffentechnologie zu erwarten war – bei diversen Baugruppen auf. So war z. B. die anfänglich unbefriedigende Agilität des Triebwerkes durch motorseitige Optimierungen grundlegend zu verbessern.

In derartigen Fällen erarbeitete der industrielle Auftragnehmer in enger Abstimmung mit dem öffentlichen Auftraggeber Lösungsvorschläge, die dann im Weiteren verifiziert wurden. Die Abarbeitung der Problemfelder führte zu Verschiebungen der Projektmeilensteine. Die Behebung der technischen Probleme am Entwicklungsobjekt liegt in der Verantwortung des Auftragnehmers und erzeugt keine Folgekosten für den öffentlichen Auftraggeber.

Im Ergebnis der bisherigen Einsatzprüfungen wurden durch das deutsche Heer positiv die hohe Mobilität, das stimmige Turmkonzept und die gute Treffleistung des Waffensystems hervorgehoben. Allerdings stellte der Nutzer auch fest, dass die Sichtmittel (d. h. optronische Systeme, die quasi die „Augen des Systems“ darstellen) – obwohl spezifikationsgerecht ausgeliefert – den Anforderungen an das Führen des Waffensystems im Einsatz „unter Luke“ nicht umfassend genügen würden. Die Forderungen des Heeres gehen damit in Teilbereichen über die vertragskonformen Leistungen der eingebauten Sichtmittel hinaus. Mit einem Sichtmitteldemonstrator sollen bis Mitte 2014 die realisierbaren Verbesserungsmöglichkeiten unter Verwendung heute marktverfügbarer Komponenten im Sichtmittelkonzept des SPz PUMA aufgezeigt werden. Die entsprechenden Nachrüstungen wären bei Anerkennung durch die Abteilung Planung zusätzlich in Auftrag zu geben und würden zu derzeit noch nicht quantifizierbaren Mehrausgaben führen.

d) Um welchen Zeitraum wurde der ursprünglich vereinbarte Auslieferungszeitpunkt der ersten Modelle der Serie (nicht Demonstrator) überschritten?

Die Lieferung des ersten Serienfahrzeuges war zum Zeitpunkt des Abschlusses des Beschaffungsvertrages für den 31. Dezember 2009 vorgesehen. Tatsächlich geliefert wurde das erste Fahrzeug am 6. Dezember 2010.

e) Welche Folgekosten hat die Verzögerung, z. B. für Interimslösungen, verursacht?

Ursächlich für die zeitliche Verschiebung bei der Auslieferung des ersten Serienfahrzeuges war der Zeitaufwand zur Lösung technischer Probleme, die im Rahmen der integrierten Nachweisführung mit den Vorserienfahrzeugen aufgetreten waren.

Dadurch hat sich auch die Zulaufplanung aller weiteren Serienfahrzeuge verschoben. Innerhalb der festgelegten Stückzahlobergrenze von 350 Schützenpanzern werden als Interimslösung alte SPz MARDER länger in Dienst gehalten. Hierdurch fallen keine Mehrkosten an.

- f) Sind Vertragsstrafen für die Nichteinhaltung des Vertrages vereinbart worden, und wurde dieses Instrument bereits genutzt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Vertragsstrafe war nach dem Vertrag geschuldet, und in welcher Höhe wurden Vertragsstrafen gezahlt?

Vertragsstrafen sind im Beschaffungsvertrag nicht vereinbart, da sie im Zuge der Vertragsverhandlungen aufgrund der Monopolstellung des Auftragnehmers nicht durchsetzbar waren.

6. Wie hoch wurden die Kosten (Forschungs-, Entwicklungs-, Erprobungs- und Beschaffungskosten) für das Großwaffensystem Fregatte 125 bei der Unterzeichnung des Entwicklungsvertrages veranschlagt, und wie hoch wurden die Kosten bei der Unterzeichnung des Beschaffungsvertrages für wie viele Systemeinheiten veranschlagt (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Die Realisierung des Vorhabens Fregatte F125 sah keine Entwicklungsmittel vor. Die Gesamtkosten für die Beschaffung von vier Fregatten F125 beliefen sich ausweislich der 25-Mio.-Euro-Vorlage (BMF-Vorlage Nr. 57/07 VS-NfD vom 31. Mai 2007) auf 2 624,4 Mio. Euro (Preisstand 12/2006).

- a) Wie hoch waren somit die ursprünglichen Beschaffungskosten pro Systemeinheit?

Der Gerätesystempreis betrug im Jahr 2007 bei Abschluss des Bauvertrages 656,0 Mio. Euro (Preisstand 12/2006).

- b) Wurden die Stückzahlen im Laufe des Beschaffungsprozesses verändert (Stichtag 31. Dezember 2013)?

Wenn ja, in welchem Umfang wurde die (jeweilige) Stückzahl verändert, und wie wirkte(n) sich die Stückzahlveränderung(en) auf die Beschaffungskosten konkret aus (bitte jeweils Gesamtsumme sowie jeweils Stückzahlkosten bei mehreren Veränderungen angeben)?

Der Umfang der Stückzahl wurde nicht verändert.

- c) Welche technischen Probleme traten auf mit welchen Folgekosten?

In den Jahren 2012 und 2013 traten Ablösungen der Brandschutzbeschichtungen an den Schottwänden der ersten beiden Schiffe auf, die zu Verzögerungen im Projektverlauf führten. Diese Fehler bei der Bauausführung wurden durch den Auftragnehmer als Versicherungsfälle angemeldet.

Da die angemeldeten Versicherungsfälle durch das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) abgelehnt wurden, entstehen dem Bund ausschließlich Verzögerungen, jedoch keine Folgekosten.

Der aktuelle Gerätesystempreis inkl. Beistellungen, den Folgen aus der Umsetzung von Vorschriftenänderungen, der erforderlichen Präzisierungen der Bauspezifikation und Änderungen aufgrund von Projektabhängigkeiten beläuft sich auf 758,3 Mio. Euro (Preisstand 12/2013).

- d) Um welchen Zeitraum wurde der ursprünglich vereinbarte Auslieferungszeitpunkt der ersten Modelle der Serie (nicht Demonstrator) überschritten?

Das erste Schiff ist noch nicht abgeliefert.

Vereinbarte Ablieferungstermine sind:

1. Fregatte: BADEN-WÜRTTEMBERG am 30. November 2016,
2. Fregatte: NORDRHEIN-WESTFALEN am 15. Oktober 2017,
3. Fregatte: SACHSEN-ANHALT am 30. September 2018 sowie die
4. Fregatte: RHEINLAND-PFALZ am 18. August 2019.

Aktuell ist davon auszugehen, dass die vier Fregatten jeweils acht Monate verspätet abgeliefert werden.

- e) Welche Folgekosten hat die Verzögerung, z. B. für Interimslösungen, verursacht?

Keine. Interimslösungen sind nicht erforderlich.

- f) Sind Vertragsstrafen für die Nichteinhaltung des Vertrages vereinbart worden, und wurde dieses Instrument bereits genutzt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Vertragsstrafe war nach dem Vertrag geschuldet, und in welcher Höhe wurden Vertragsstrafen gezahlt?

Es sind Vertragsstrafen bei Verzug der Ablieferung vereinbart.

7. Wie hoch wurden die Kosten (deutscher Anteil an Forschungs-, Entwicklungs-, Erprobungs- und Beschaffungskosten) für das Großwaffensystem U-Boot-Klasse 212A bei der Unterzeichnung des Entwicklungsvertrages veranschlagt, und wie hoch wurden die Kosten (deutscher Anteil) bei der Unterzeichnung des Beschaffungsvertrages für wie viele Systemeinheiten veranschlagt (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Die Beschaffung der U-Boote der Klasse U212A erfolgt in zwei Losen. Das erste Los, bestehend aus vier Booten, ist bereits abgeliefert. Die Ablieferung der beiden Boote des zweiten Loses steht noch aus.

Für die Beschaffung der vier Boote des ersten Loses wurden ausweislich der 50-Mio.-DM-Vorlage BMF-Nr. 146/94 VS-NfD vom 4. Juni 1994 rund 1 330 Mio. Euro (Preisstand 12/1994) als Kosten beziffert. Zu diesem Zeitpunkt beliefen sich die Kosten für Entwicklungen einzelner Systemkomponenten auf rund 124 Mio. Euro (Preisstand 12/1994). Die Gesamtkosten für das erste Los betragen zu diesem Zeitpunkt somit 1 454 Mio. Euro.

Zur Vorbereitung der Beschaffung des zweiten Loses wurde ein Projektierungsvertrag zur Risikominderung für die Anteile Kommunikationsboje; Sonaranlage und Führungs- und Waffeneinsatzsystem (FüWES) in Höhe von rund 24 Mio. Euro (Preisstand 12/2005) geschlossen.

Für die Beschaffung der beiden Boote des zweiten Loses einschließlich Beistellungen und Unterstützungsleistungen wurden ausweislich der 25-Mio.-Euro-Vorlage (BMF-Nr. 72/06 VS-NfD vom 17. August 2006) auf rund 864 Mio. Euro (Preisstand 12/2005) als Kosten beziffert. Die Gesamtkosten für das zweite Los betragen zu diesem Zeitpunkt somit rund 889 Mio. Euro (Preisstand 12/2005).

- a) Wie hoch waren somit die ursprünglichen Beschaffungskosten pro Systemeinheit (bitte in Euro angeben)?

Für das erste Los ergibt sich ein Systempreis von 363,5 Mio. Euro (Preisstand 12/1994).

Für das zweite Los ergibt sich ein Systempreis von 444,5 Mio. Euro (Preisstand 12/2005).

- b) Wurden die Stückzahlen im Laufe des Beschaffungsprozesses verändert (Stichtag 31. Dezember 2013)?

Wenn ja, in welchem Umfang wurde die (jeweilige) Stückzahl verändert, und wie wirkte(n) sich die Stückzahlveränderung(en) auf die Beschaffungskosten konkret aus (bitte jeweils Gesamtsumme sowie jeweils Stückzahlkosten bei mehreren Veränderungen angeben)?

Der Umfang der Stückzahl wurde nicht verändert.

- c) Welche technischen Probleme traten auf mit welchen Folgekosten?

Bisher traten im Verlauf der Bauphase des zweiten Loses und des sich anschließenden Funktionsnachweises insgesamt 21 technische Probleme auf, von denen bisher drei abschließend bearbeitet wurden. Diese sind aus der Pallung gestürzte Torpedosektion, Hydraulikleck und Schaden an der Kommunikationsboje. Die Folgekosten betragen zurzeit ca. 1,3 Mio. Euro. Für die noch in Bearbeitung befindlichen 18 Probleme kann noch keine Aussage zu möglichen Folgekosten getroffen werden.

- d) Um welchen Zeitraum wurde der ursprünglich vereinbarte Auslieferungzeitpunkt der ersten Modelle der Serie (nicht Demonstrator) überschritten?

Das erste Boot des ersten Loses wurde um ein Jahr verzögert abgeliefert.

Das erste Boot des zweiten Loses ist noch nicht abgeliefert. Der derzeit vertraglich vereinbarte Ablieferungszeitpunkt ist der 18. Juni 2014. Damit wird sich die Ablieferung des ersten Bootes um mindestens 14 Monate gegenüber dem ursprünglichen vertraglichen Ablieferungstermin verzögern.

- e) Welche Folgekosten hat die Verzögerung, z. B. für Interimslösungen, verursacht?

Keine. Interimslösungen sind nicht erforderlich.

- f) Sind Vertragsstrafen für die Nichteinhaltung des Vertrages vereinbart worden, und wurde dieses Instrument bereits genutzt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Vertragsstrafe war nach dem Vertrag geschuldet, und in welcher Höhe wurden Vertragsstrafen gezahlt?

Es sind Vertragsstrafen bei Verzug der Ablieferung vereinbart.

Für die Verzögerung bei der Ablieferung des ersten Loses wurde die vom Auftragnehmer geschuldete Vertragsstrafe in Höhe von rund 1 Mio. Euro gezahlt.

Für die Verzögerung bei der Ablieferung des ersten Bootes im zweiten Los wurde bisher die vom Auftragnehmer geschuldete Vertragsstrafe in Höhe von rund 1,6 Mio. Euro gezahlt.

8. Wie hoch wurden die Kosten (Forschungs-, Entwicklungs-, Erprobungs- und Beschaffungskosten) für das Großwaffensystem Korvette K130 bei der Unterzeichnung des Entwicklungsvertrages veranschlagt, und wie hoch wurden die Kosten bei der Unterzeichnung des Beschaffungsvertrages für wie viele Systemeinheiten veranschlagt (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Die Gesamtkosten für die Entwicklung und Beschaffung von fünf Korvetten K130 beliefen sich ausweislich der 50-Mio.-DM-Vorlage (BMF-Nr. 132/01 VS-NfD vom 31. Oktober 2001) auf 1 819,8 DM (rund 930,45 Mio. Euro, im Preisstand 12/2000, davon 139 Mio. Euro Entwicklungsanteil und 791,45 Mio. Euro Beschaffungsanteil).

- a) Wie hoch waren somit die ursprünglichen Beschaffungskosten pro Systemeinheit?

Rechnerisch ergeben sich somit Beschaffungskosten i. H. v. 158,29 Mio. Euro pro Systemeinheit (Preisstand 12/2000).

- b) Wurden die Stückzahlen im Laufe des Beschaffungsprozesses verändert?
Wenn ja, in welchem Umfang wurde die (jeweilige) Stückzahl verändert, und wie wirkte(n) sich die Stückzahlveränderung(en) auf die Beschaffungskosten konkret aus (bitte jeweils Gesamtsumme sowie jeweils Stückzahlkosten bei mehreren Veränderungen angeben)?

Der Umfang der Stückzahl wurde nicht verändert.

- c) Welche technischen Probleme traten auf mit welchen Folgekosten?

Für die Getriebemodifikation entstanden Kosten i. H. v. 9,913 Mio. Euro (Preisstand 12/2013).

Im Rahmen der Leistungsnachweise des Auftragnehmers trat auf der Korvette „Oldenburg“ ein mechanischer Schaden am Getriebe auf, der eine umfangreiche Modifikation des Getriebes erforderlich machte.

Da zu diesem Zeitpunkt die Gewährleistungsfrist für drei von zehn Getrieben bereits abgelaufen war, hatte der öffentliche Auftraggeber die Kosten für die Instandsetzung für drei Getriebe zu erstatten.

Für die Erneuerung der Abgasisolierung entstanden Kosten i. H. v. 2,0 Mio. Euro (Preisstand 12/2009).

Im Rahmen der Leistungsnachweise der Boote wurden in den Maschinenräumen überhöhte Schadstoffwerte gemessen. Die zunächst durch den Auftragnehmer auf dessen Kosten durchgeführten Änderungen an der Maschinenraumbelüftung lösten das Problem nicht vollständig.

Die abschließend zur Lösung des Problems notwendige Neuisolierung der Abgasanlage wurde kostenseitig im Verhältnis von zwei Fünfteln öffentlicher Auftraggeber zu drei Fünfteln Auftragnehmer aufgeteilt, da die Gewährleistungsfrist für zwei von fünf Booten bereits abgelaufen war.

- d) Um welchen Zeitraum wurde der ursprünglich vereinbarte Auslieferungszeitpunkt der ersten Modelle der Serie (nicht Demonstrator) überschritten?

Nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der vereinbarten und tatsächlichen Ablieferungstermine:

Einheit	vereinbarter Liefertermin	Abnahme	Lieferverzug
BRAUNSCHWEIG	16.05.2007	29.01.2008	8 Monate
MAGDEBURG	14.11.2007	16.07.2008	8 Monate
ERFURT	16.04.2008	23.11.2012	55 Monate
OLDENBURG	13.08.2008	26.10.2012	50 Monate
LUDWIGSHAFEN	19.11.2008	02.11.2012	48 Monate

- e) Welche Folgekosten hat die Verzögerung, z. B. für Interimslösungen, verursacht?

Es entstanden durch den Lieferverzug Kosten für die längere Unterstützung des Projektes für Beistellungen sowie Prüfungen und Nachweisen durch das Personal. Die Höhe der Kosten ist nicht bezifferbar, da diese Kosten nicht gesondert erfasst worden sind.

- f) Sind Vertragsstrafen für die Nichteinhaltung des Vertrages vereinbart worden, und wurde dieses Instrument bereits genutzt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Vertragsstrafe war nach dem Vertrag geschuldet, und in welcher Höhe wurden Vertragsstrafen gezahlt?

Die Regelungen zu Vertragsstrafen sind in § 20 des Bauvertrages festgelegt. Die Regelungen fanden im Verlauf der Abwicklung ihre Anwendung. Für Lieferverzug betrug die Vertragsstrafe höchstens 511 291,88 Euro pro Boot.

Geschuldet und von der ARGE K130 bezahlt wurden folgende Vertragsstrafen:

BRAUNSCHWEIG:	0,00 Euro,
MAGDEBURG:	30 677,52 Euro,
OLDENBURG:	511 291,88 Euro,
LUDWIGSHAFEN:	511 291,88 Euro,
ERFURT:	511 291,88 Euro.

9. Wie hoch wurden die Kosten (Forschungs-, Entwicklungs-, Erprobungs- und Beschaffungskosten) für das Großwaffensystem Einsatzgruppenversorger Klasse 702 bei der Unterzeichnung des Entwicklungsvertrages veranschlagt, und wie hoch wurden die Kosten bei der Unterzeichnung des Beschaffungsvertrages für wie viele Systemeinheiten veranschlagt (bitte in Euro angeben, gegebenenfalls in DM umrechnen)?

Die Gesamtkosten für die Beschaffung der beiden Einsatzgruppenversorger Klasse 702 des ersten Loses beliefen sich auf 279,95 Mio. DM (rund 143,14 Mio. Euro im Preisstand 12/1996 ausweislich der 50-Mio.-DM-Vorlage (BMF-Nr. 127/97 VS-NfD vom 17. September 1997)) für den ersten EGV Klasse 702 und 255,0 Mio. DM (rund 130,38 Mio. Euro im Preisstand 12/1997, ausweislich der

50-Mio.-DM-Vorlage (BMF-Nr. 163/98 VS-NfD vom 19. Juni 1998)) für den zweiten EGV Klasse 702.

Die Gesamtkosten für die Beschaffung des dritten Einsatzgruppenversorgers Klasse 702 des zweiten Loses beliefen sich ausweislich der 25-Mio.-Euro-Vorlage (BMF-Nr. 224/08 vom 19. November 2008) auf 330,46 Mio. Euro (im Preisstand 12/2007).

- a) Wie hoch waren somit die ursprünglichen Beschaffungskosten pro Systemeinheit?

Als Beschaffungskosten der Systemeinheit waren für Konstruktion, Bau und Lieferung des EGV Klasse 702 (zweites Los) im Vertrag 330,460 Mio. Euro (Preisstand 12/2008) vereinbart.

- b) Wurden die Stückzahlen im Laufe des Beschaffungsprozesses verändert?
Wenn ja, in welchem Umfang wurde die (jeweilige) Stückzahl verändert, und wie wirkte(n) sich die Stückzahlveränderung(en) auf die Beschaffungskosten konkret aus (bitte jeweils Gesamtsumme sowie jeweils Stückzahlkosten bei mehreren Veränderungen angeben)?

Der Umfang der Stückzahl wurde nicht verändert.

- c) Welche technischen Probleme traten auf mit welchen Folgekosten?

Während der Beschaffung bzw. bis zur Abnahme:

- | | |
|--|--------------|
| 1. Anpassung des Kraftstofflensystems (Umsetzung von Erfahrungen aus der Nutzung): | 97 104 Euro, |
| 2. Kabeltypänderung für das Marine-Leicht-Geschütz (und erforderliche bauliche Integrationsmaßnahmen): | 13 000 Euro. |

Im Jahr 2014 noch durchzuführen:

- | | |
|--|-------------------|
| 3. Anpassung des Vorleinenauslegers und schnelles Bereitschaftsboot: | ca. 800 000 Euro, |
| 4. Anpassung der Technik aufgrund der Erfahrungen aus der integrierten Nachweisführung (Stufenschaltung RAS-Spill, Nottrennung Heck-Bug-Versorgung, Notabsenkung Hangar-Kran): | ca. 250 000 Euro, |
| 5. Anpassung des IT-Bordnetzes: | ca. 200 000 Euro. |

- d) Um welchen Zeitraum wurde der ursprünglich vereinbarte Auslieferungzeitpunkt der ersten Modelle der Serie (nicht Demonstrator) überschritten?

Liefertermin gemäß dem Bauvertrag: 28. September 2012

Abnahmetermine (Liefertermin): 26. Juni 2013

Überschreitung des vereinbarten Liefertermins um neun Monate.

- e) Welche Folgekosten hat die Verzögerung, z. B. für Interimslösungen, verursacht?

Keine. Interimslösungen waren nicht erforderlich.

- f) Sind Vertragsstrafen für die Nichteinhaltung des Vertrages vereinbart worden, und wurde dieses Instrument bereits genutzt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Vertragsstrafe war nach dem Vertrag geschuldet, und in welcher Höhe wurden Vertragsstrafen gezahlt?

Gemäß dem Bauvertrag ist für den Fall des Lieferverzuges für den EGV Klasse 702 (zweites Los) eine Vertragsstrafe zu zahlen. Die Vertragsstrafe wurde auf höchstens 2,5 Mio. Euro begrenzt. Aufgrund dieses Lieferverzuges wurde eine Vertragsstrafe in Höhe von 2,280 Mio. Euro gezahlt.

