

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Wolfgang Gehrcke, Jan van Aken, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/4791 –**

### **Kampfdrohnen der Bundeswehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Medienberichten zufolge hatte die für Rüstungsfragen zuständige Staatssekretärin bei der Bundesministerin der Verteidigung, Dr. Katrin Suder, die Obleute der Bundestagsfraktionen darüber unterrichtet, dass noch in diesem Jahr eine erste Vereinbarung über ein „multilaterales Drohnenprojekt“ unterzeichnet und anschließend eine Studie zur Realisierung erstellt werden soll (Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 31. März 2015). Eine bewaffnungsfähige MALE-Drohne (MALE – Medium Altitude Long Endurance) soll bis zum Jahr 2025 entwickelt werden. Entsprechende Planungen waren bereits bekannt und Gegenstand Kleiner Anfragen der Fraktion DIE LINKE. (Bundestagsdrucksachen 17/14776 und 18/1946). Laut den Berichten treibt „die politische Leitung und die militärische Führung des BMVg“ die Beschaffung von in der EU gefertigten Kampfdrohnen nun „offensiv voran“. Der europäische Luftfahr- und Raumfahrtkonzern Airbus, das französische Rüstungsunternehmen Dassault Aviation sowie der italienische Flugzeughersteller Alenia Aermacchi seien demnach an dem Projekt beteiligt. Die Regierung Italiens habe bereits „Interesse an diesem Vorhaben signalisiert“.

Als Übergangslösung hält die Bundesregierung weiterhin die bewaffnungsfähigen „Heron TP“ aus Israel oder die „Predator B“ aus den USA als am Besten geeignet. Auf Nachfrage des Abgeordneten Andrej Hunko hatte das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) mitgeteilt, „Lösungen für den Bedarf an der MALE UAS Überbrückungslösung auf der Basis des amerikanischen PREDATOR B und des israelischen HERON TP wurden erarbeitet und werden derzeit bewertet“ (Schriftliche Frage 56 auf Bundestagsdrucksache 18/4044). Es würden „umfänglich die technischen, wirtschaftlichen und operationellen Parameter der möglichen Lösungen betrachtet“. Insbesondere das „Erkunden der Marktsituation für ein solch sensibles Produkt“ erfordere „besondere Sorgfalt“. Wann die Auswahlentscheidung getroffen werden soll wird, obwohl explizit gefragt, nicht beantwortet und lediglich mit „baldmöglichst“ angegeben. Laut den kurz darauf veröffentlichten Medienberichten werde diese Entscheidung aber noch im Jahr 2015 erwartet.

Die Teilfrage der Schriftlichen Frage 56 auf Bundestagsdrucksache 18/4044 zu Waffen oder Raketen, mit denen die unbemannten Systeme ausgerüstet würden, blieb ebenfalls zunächst unbeantwortet. Erst auf eine Beschwerde hin antwortete der Staatssekretär bei der Bundesministerin der Verteidigung, Markus Grübel, zu den „jeweils vorhandenen Bewaffnungsmöglichkeiten“ seien „im Hinblick auf ein zukünftiges MALE UAS der Bundeswehr bisher keine weitergehenden Überlegungen, Studien oder Untersuchungen durchgeführt“ worden. Die Bewaffnungsfähigkeit sei aber vom Generalinspekteur der Bundeswehr mit dem Dokument „Fähigkeitslücke und Funktionale Forderungen (FFF)“ vom 26. Februar 2013 für das Vorhaben „MALE-Überbrückungslösung“ gefordert worden. Eine Entscheidung über das „weitere Vorgehen zu unbemannten Luftfahrzeugen der MALE-Klasse“ sei „in Vorbereitung“. Aufgrund der „technischen und prozessualen Komplexität“ sei ein genauer Entscheidungszeitpunkt „derzeit noch offen“.

1. Welche weiteren Details kann die Bundesregierung zu den Medienberichten mitteilen, wonach noch in diesem Jahr eine erste Vereinbarung über ein „multilaterales Drohnenprojekt“ unterzeichnet und anschließend eine Studie zur Realisierung erstellt werden soll (Behördenspiegel online vom 9. April 2015)?

Zusammen mit Frankreich und Italien wurde am 18. Mai 2015 in Brüssel am Rande des Rates für Auswärtige Beziehungen eine Absichtserklärung („Declaration of Intent“, DoI) zur Durchführung einer Definitionsstudie über eine mögliche MALE-UAS (Medium Altitude Long Endurance Unmanned Aircraft System)-Entwicklung gezeichnet. Die Erklärung skizziert die grundsätzliche Absicht zum gemeinsamen Vorgehen. Ziele der rund zweijährigen Definitionsstudie sind u. a.:

- Analyse der Forderungen an ein MALE UAS,
- Analyse der Zulassungs- und Betriebsgrundlagen,
- Festlegung des grundsätzlichen Systemdesigns, insbesondere auch unter Kostengesichtspunkten, sowie Risikominimierung.

2. Auf welche Weise treibt „die politische Leitung und die militärische Führung des BMVg“ die Beschaffung von in der EU gefertigten Kampfdrohnen nun tatsächlich „offensiv voran“ (Behördenspiegel online vom 9. April 2015)?

Bei der deutsch-französisch-italienischen Initiative handelt es sich nicht um eine „Kampfdrohne“, vielmehr soll ein unbemanntes Aufklärungsflugzeug entwickelt werden, das auch bewaffnet werden kann.

3. Mit welchen Regierungen und Rüstungskonzernen wurden zur europäischen Fertigung von Kampfdrohnen seit Juli 2014 entsprechende Gespräche geführt, und welche Absprachen wurden hierzu bereits getroffen?

Bei der deutsch-französisch-italienischen Initiative handelt es sich nicht um eine „Kampfdrohne“, vielmehr soll ein unbemanntes Aufklärungsflugzeug entwickelt werden, das auch bewaffnet werden kann.

Seit Oktober 2014 finden Gespräche mit Frankreich zu diesem Thema statt, Italien ist seit Dezember 2014 eingebunden. Zeitweise haben an den Gesprächen auch Vertreter von AIRBUS Defence & Space, Dassault (Frankreich) und Alenia Aermacchi (Italien) teilgenommen.

Mit Frankreich und Italien wurden insbesondere die Inhalte der Definitionsstudie besprochen. Trilateral wurden grundsätzlich Fähigkeitsforderungen konsentiert. Mit der Industrie (sowie mit Frankreich und Italien) die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Studie, insbesondere der Zeitbedarf. Weitere Gespräche fanden mit interessierten Ländern statt über eine mögliche Beteiligung zu einem späteren Zeitpunkt.

4. Bei welchen weiteren „Anlässen“ wurde eine „mögliche gemeinsame europäische Entwicklung eines unbemannten Luftfahrzeuges der MALE-Klasse“ zwischen den europäischen Verteidigungsministern diskutiert (Bundestagsdrucksachen 18/819 und 18/1946)?

Ergänzend zu der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/1946, Antwort zu Frage 4, wurde im Rahmen des deutsch-französischen Delegationsgespräches der Verteidigungsminister am 31. März 2015 über eine „mögliche gemeinsame europäische Entwicklung eines unbemannten Luftfahrzeuges der MALE-Klasse“ diskutiert.

5. Inwieweit soll nach derzeitigen Vorstellungen der beteiligten Nationen auf vorliegende Konzepte wie „nEURon“ Rückgriff genommen bzw. vergleichbare Fähigkeitsprofile angestrebt werden (Bundestagsdrucksache 17/12136)?

Ein Fähigkeitsprofil wie bei nEURon oder vergleichbaren Systemen (X-47B, TARANIS) wird beim deutsch-französisch-italienischen Projekt nicht angestrebt. Im Rahmen der trinationalen Definitionsstudie soll kein durchsetzungsfähiges System (UCAV) betrachtet werden, sondern ein Aufklärungssystem mit langer Flugdauer.

6. Welche Überlegungen gibt es für eine „mögliche gemeinsame europäische Entwicklung eines unbemannten Luftfahrzeuges der MALE-Klasse“ bezüglich der
  - a) Art der Bewaffnung,
  - b) Stealth- bzw. Tarnkapazitäten,
  - c) Selbstschutzfähigkeiten und
  - d) Luft- und Bodenkampffähigkeit?

Die Fragen 6a bis 6d werden zusammengefasst beantwortet.

Die derzeitigen Überlegungen dazu werden im Verlauf der Definitionsstudie überprüft und erst dann finalisiert.

7. Was ist der Bundesregierung über Angebote oder Fähigkeiten der Rüstungsfirmen Airbus, Dassault Aviation und Alenia Aermacchi zur Fertigung einer bewaffnungsfähigen Drohne bekannt?

AIRBUS Defence & Space (ADS) hat im Mai 2014 zusammen mit Dassault und Alenia Aermacchi einen Industrievorschlag zu einer Definitionsphase („MALE 2020“) vorgelegt.

8. Auf welche Weise ist die Firma Airbus Defence & Space nach Kenntnis der Bundesregierung mit den in einer „Definition Phase“ bezifferten Anstrengungen zur Beschaffung einer bewaffnungsfähigen Drohne befasst?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. Inwiefern ist der Bundesregierung, auch wenn hierzu „in der Regel keine umfanglichen Aufzeichnungen angefertigt oder diese protokolliert“ werden, wenigstens in Teilen rekonstruierbar, inwiefern es nach dem 10. Dezember 2012 „Vier-Augen-Gespräche“ oder sonstige Kontakte mit Airbus Defence and Space auf Ebene der Staatssekretäre oder Ministerinnen und Minister hinsichtlich eines Projekts europäische bewaffnungsfähige Drohne gegeben hat (bitte nicht nur wie auf Bundestagsdrucksache 18/213 beauskunftet, dass „ein Informationsaustausch zwischen den Staatssekretären und führenden Industrievertretern“ stattfindet, sondern auch wann und wo)?

Hierzu liegen aus den in der Frage angesprochenen Gründen keine weiterführenden Informationen vor.

10. Welche Treffen der Joint Capability Group Unmanned Aircraft Systems (JCGUAS) sowie ihrer Arbeitsgruppe „Flight in Non-Segregated Airspace Working Group“ (FINAS) haben nach Kenntnis der Bundesregierung seit Juli 2014 stattgefunden, wer nahm daran teil, und welche Tagesordnung hatten diese?

Seit Juli 2014 haben folgende Sitzungen der Arbeitsgruppe JCGUAS stattgefunden:

- JCGUAS Meeting (17. bis 19. September 2014),
- JCGUAS Meeting (18. bis 19. März 2015).

Die Bundeswehr hat an diesen Arbeitsgruppensitzungen mit Vertretern der Luftwaffe und des Heeres teilgenommen. Ausweislich der jeweiligen Tagesordnung wurden – zusammengefasst – folgende Themen behandelt:

- NATO-Strategie, Führung und Anforderungen,
- UAS in NATO-Doktrinen,
- Vorstellungen zur effektiven operationellen Integration,
- Sachstandberichte von Verbindungselementen zu anderen NATO-Arbeitsgruppen,
- Vorstellung von nationalen Konzepten und Programmen,
- Themenfeld „Sense and Avoid“ zur Vermeidung von Kollisionen im Luftraum,
- Sachstand zum Multi-Domain-Konzept,
- „Maritime Tactical UAS“-Entwicklung,
- „Counter UAS“ (nationale Berichte),
- Besprechung zur Nutzung der Leitlinie für die Ausbildung von UAS-Bedienern,
- Einheitliche Nutzung von UAS im taktischen Szenarium (UAS Tactical Pocket Guide),
- UAS-Doktrin und Terminologie,

- UAS-Kompatibilität (System Architektur zur Steuerung von UAS; UAS Data Links; UAS-Systementwicklungen und verwendete Standards),
- Potential zur Integration von UAS (NATO AGS; maritime taktische UAS; Leitlinie zur Integration von Bewaffnung; Small/Mini/Micro UAS),
- Akzeptanz von UAS innerhalb der NATO (Luftraumintegration und Zulassung von UAS) sowie
- Sachstand der JCGUAS STANAGs.

Seit Juli 2014 haben folgende Sitzungen der Arbeitsgruppe FINAS stattgefunden:

- 21<sup>st</sup> FINAS Working Group (15. bis 16. September 2014),
- 22<sup>nd</sup> FINAS Working Group (16. bis 17. März 2015).

Teilnehmer Bundeswehr/Luftwaffe:

- 21<sup>st</sup> FINAS Working Group: Kein Teilnehmer der Bundeswehr/Luftwaffe,
- 22<sup>nd</sup> FINAS Working Group: einziger Vertreter der Bundeswehr war ein Teilnehmer der Luftwaffe.

Während der Sitzungen der Arbeitsgruppe FINAS wurden gemäß der jeweiligen Tagesordnung folgende Themen behandelt:

- 21<sup>st</sup> FINAS Working Group:
  - Erörterung/Abstimmung der militärischen Interessen, die in die Entwicklung des ICAO RPAS Manual eingebracht werden sollen,
  - Darstellung der RPAS Airspace Integration IPT und Erörterung zur weiteren Vorgehensweise zum länderübergreifenden Flugbetrieb des NATO Air to Ground Surveillance (AGS) RPAS,
  - Vorstellung der Arbeitsergebnisse der Unterarbeitsgruppen: Sense And Avoid Specialist Team, Human Factors Specialist Team, Airworthiness sub-working group.
- 22<sup>nd</sup> FINAS Working Group:
  - Besprechung der offenen Punkte (action item list),
  - Abstimmung der Sichtung und Auswertung der ICAO annex unter Mitarbeit von EuroControl,
  - Festlegung der Arbeitsbeziehungen zum ICAO RPAS Panel,
  - Erörterung der Sicherheitsaspekte und nationalen Anforderungen eines grenzübergreifenden Betriebes von militärischen UAS sowie
  - Vorstellung der Arbeitsergebnisse der Unterarbeitsgruppen: Sense And Avoid Specialist Team, Human Factors Specialist Team, Airworthiness sub-working group.

11. Inwiefern und mit welchem Inhalt wurden im Rahmen von Sitzungen des Lenkungsausschusses (Steering Board) der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA) seit Juli 2014 auch die mögliche gemeinsame Produktion einer „europäischen Drohne“ thematisiert?

Die EDA wurde über das deutsch-französisch-italienische Vorhaben unterrichtet. Darüber hinaus wurde die mögliche unterstützende Rolle der EDA in den

Bereichen Zulassung und Integration in den Luftraum sowie bei der Einbindung ggf. weiterer interessierter Partner zu einem späteren Zeitpunkt thematisiert.

12. Inwiefern ist aus Sicht der Bundesregierung das Bemühen der EDA vorangekommen, „das Zulassungswesen für RPAS in Europa zu harmonisieren“, und wie hat sich die Bundeswehr hier eingebracht?
  - a) Was ergab die Analyse, „ob die aktuell gültigen European Military Airworthiness Regulations (EMARs) die Zulassungskriterien für RPAS in vollem Umfang abdecken“?

Die EMAR stellen übergeordnete Zulassungsanforderungen an Luftfahrzeuge dar. Auf Ebene der EMAR wird nicht zwischen bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen unterschieden. Hier besteht kein Anpassungsbedarf. Die Bauvorschriften für RPAS unterhalb der EMAR sind für RPAS spezifisch zu erarbeiten.

- b) Welcher Anpassungsbedarf „unter Berücksichtigung der von den beteiligten Nationen gemachten Erfahrungen“ wurde ermittelt?

Die EMAR werden auf der Grundlage der entsprechenden Zulassungsanforderungen der EASA (zivile Luftfahrt) erarbeitet. Bezogen auf die EMAR ergab sich für die einzelnen „Bücher“ der EASA (Part 21, Part 66, Part 174, Part 145, Part M) einiger Anpassungsbedarf in Details, da der militärische Betrieb Besonderheiten beinhaltet.

13. Was ergab nach Kenntnis der Bundesregierung die „Bestimmung des Bedarfs für ein mögliches europäisches UAS-Programm“ durch die EDA, und wie hat sich die Bundeswehr hier eingebracht?

Als Ergebnis der Gespräche zu diesem Thema wurde ein „Common Staff Target“ erstellt und anlässlich des EDA Steering Boards im November 2013 vorgestellt. An der Erstellung des Common Staff Targets war Deutschland, vertreten durch das BMVg, beteiligt.

14. Welche Sitzungen oder sonstigen Zusammenarbeitsformen der Nutzergruppe „European MALE RPAS Community“ haben seit Januar 2014 mit welchen Teilnehmenden und welcher Tagesordnung stattgefunden?

Seit Juli 2014 haben folgende Arbeitsgruppensitzungen der Nutzergruppe „European MALE RPAS Community“ stattgefunden:

- 5<sup>th</sup> Meeting (15. September 2014),
- 6<sup>th</sup> Meeting (25. November 2014),
- 7<sup>th</sup> Meeting (5. März 2015).

Vertreter des Kommandos Luftwaffe haben im Auftrag BMVg an den o. g. Arbeitsgruppensitzungen teilgenommen. Gemäß der Tagesordnung der jeweiligen Arbeitsgruppensitzung wurden folgende Themen behandelt:

- 5<sup>th</sup> Meeting  
Präsentation der US-Luftwaffe über deren Ausbildungskonzept für RPA-Operateure; Finalisierung des Dokumentes: „European Operational RPAS Experiences“.

- 6<sup>th</sup> Meeting

Präsentation des Joint Air Power Competence Centres zur „RPAS vulnerability“ (Untersuchung zu Bedrohungen für RPAS), Anfangsanalyse zu den Möglichkeiten zur Kooperation in den Bereichen Training und Weiterbildung im RPAS-Bereich; Vortrag Italiens zur italienischen EU-Präsidentschaft und den Bemühungen um ein Center of Excellence für RPAS in Italien.

- 7<sup>th</sup> Meeting

MALE RPAS Aus- und Weiterbildung: Präsentationen von Frankreich, Deutschland (zum Lizenzerhalt) und Spanien. Informationen von den Niederlanden und Spanien über die nationalen MALE-RPAS-Planungen.

15. Welche „Kooperationsmöglichkeiten (vorrangig Erfahrungsaustausch, Ausbildung und Übung)“ der teilnehmenden Mitgliedstaaten wurden ermittelt?

Bisher wurden über den reinen Erfahrungsaustausch hinaus noch keine Kooperationsmöglichkeiten identifiziert, da die von den teilnehmenden Mitgliedstaaten genutzten Systeme zu verschieden sind.

- a) Welche Anstrengungen hat das Kommando Luftwaffe im Rahmen seiner Federführung des Arbeitsfeldes „Exchanging operational experience and best practice on operating MALE RPAS“ unternommen?

Das Kommando Luftwaffe hat im Rahmen seiner Federführung des Arbeitsfeldes „Exchanging operational experience and best practice on operating MALE RPAS“ die Administration der Arbeit übernommen und dabei die Beitragserstellung koordiniert. Die Beiträge wurden dann durch Personal der EDA zusammengefasst.

- b) Welche weiteren „Kooperationspotentiale in den Bereichen Übung und Ausbildung, Logistik, Instandhaltung sowie in Doktrinen und Konzepten“ wurden identifiziert, und welche Verabredungen wurden hierzu getroffen?

Im Bereich „RPAS Betrieb“ wurde durch das NATO-„RPAS Airspace Integration Integrated Project Team“ (RAI IPT) mit deutscher Beteiligung ein Ergebnis erzielt. Das Kommando Luftwaffe hat im Auftrag BMVg FüSK I 2 ein betriebliches Verfahren zur anlassbezogenen Nutzung des deutschen Luftraumes durch USAF GLOBAL HAWK im Rahmen von möglichen Transitflügen während der NATO-Übung „UNIFIED VISION 2014“ mit entwickelt.

- c) Inwiefern ist hierzu bereits ein „gemeinsames Ausbildungskonzept“ erstellt worden, und welchen Inhalt hat dieses?

Ein „gemeinsames Ausbildungskonzept“ hierzu ist bisher nicht erstellt worden.

16. Was ist der Bundesregierung durch ihre „aktive Teilnahme“ an den eingerichteten EDA-Arbeitsgruppen darüber bekannt, was die Prüfung, ob die aktuell gültigen European Military Airworthiness Requirements (EMARs) die Zulassungskriterien für RPAS in vollem Umfang abdecken, ergab?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 12 dargestellt, unterscheiden EMAR nicht zwischen RPAS und anderen Luftfahrzeugen. Die Zulassungsanforderungen gelten somit auch im vollen Umfang für UAS.

- a) Welcher Anpassungsbedarf „unter Berücksichtigung der von den beteiligten Nationen gemachten Erfahrungen“ ist wie vorgesehen bis Ende des Jahres 2014 identifiziert worden?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 12b verwiesen.

- b) Was ergab die „Analyse, ob die aktuell gültigen European Military Airworthiness Requirements (EMARs) die Zulassungskriterien für UAS in vollem Umfang abdecken“, die ebenfalls bis Ende des Jahres 2014 abgeschlossen sein sollte?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 12a verwiesen.

- c) Welchen „Anpassungsbedarf unter Berücksichtigung der von den beteiligten Nationen gemachten Erfahrungen“ sieht die Bundesregierung demnach zum „Anpassungsbedarf der entsprechenden Zulassungsvorschriften“?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 12b verwiesen.

17. Inwiefern ist von der Bundesregierung weiterhin geplant, „MALE RPAS-Kapazitäten nach dem Jahr 2023 auf bis zu 16 Systeme aufzustocken“?

Dies ist weiterhin so geplant.

18. Welche bewaffnungsfähigen Drohnen hält die Bundesregierung derzeit als Übergangslösung für geeignet?

Grundsätzlich sind alle bewaffnungsfähigen RPAS geeignet, die die Funktionalen Forderungen der „FFF MALE UAS Überbrückungslösung“ erfüllen.

19. Von welcher Stelle welches Ministeriums wurden hierzu „Lösungen für den Bedarf an der MALE UAS Überbrückungslösung auf der Basis des amerikanischen PREDATOR B und des israelischen HERON TP“ erarbeitet und bewertet?

Lösungen zur Bedarfsdeckung einer MALE UAS Überbrückungslösung wurden im Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) erarbeitet. Eine abschließende Bewertung ist noch nicht erfolgt.

20. Nach welchen Kriterien werden die
- technischen,
  - wirtschaftlichen und
  - operationellen Parameter der möglichen Lösungen betrachtet?

Den Maßstab für die Bewertung der technischen und operationellen Parameter bilden die Funktionalen Fähigkeitsforderungen der „FFF MALE UAS Überbrückungslösung“. Grundlage für die Bewertung der wirtschaftlichen Parameter bilden nicht nur die Entwicklungs- und Beschaffungskosten, sondern die gesamten Lebenswegkosten.

21. Welche Dienstreisen haben Angehörige des BMVg und der für eine Zulassung von Luftfahrtgerät zuständigen Bereiche der Bundeswehr bereits zu welchen Herstellern von Kampfdrohnen durchgeführt, um die Zulassbarkeit des jeweils betreffenden Systems in Deutschland zu ermitteln (bitte jeweils den Zeitpunkt der Reisen angeben)?

Kampfdrohnen, englische Bezeichnung Unmanned Combat Aircraft Vehicle (UCAV), werden im Rahmen der MALE UAS Überbrückungslösung nicht betrachtet. Eine Zulassbarkeit dieser Systeme ist daher nicht Gegenstand von Dienstreisen gewesen.

22. Inwiefern haben seit Juli 2014 weitere Treffen zur Prüfung der Vorabmitteilung der US-amerikanischen Regierung zu einer möglichen Beschaffung von Drohnen des Typs „Predator“ bzw. „Reaper“ stattgefunden, und wer nahm jeweils daran teil?

Im Rahmen der IPT-Arbeit fanden folgende Treffen zur Prüfung des Angebotes zur Beschaffung des PREDATOR B statt:

7. Juli 2014 Beteiligung: BAAINBw, Kommando Luftwaffe (Kdo Lw), Planungsamt der Bundeswehr (PlgABw), Amt für Heeresentwicklung (AHEntw);
11. Juli 2014 Beteiligung: BAAINBw;
14. Juli 2014 Beteiligung: BAAINBw;
16. Juli 2014 Beteiligung: BAAINBw;
24. Juli 2014 Beteiligung: BAAINBw, Kdo Lw, Kommando Einsatzverbände Luftwaffe (KdoEinsVbdeLw), Kommando Unterstützungsverbände Luftwaffe (KdoUstgVbdeLw).

Im November 2014 fand ein Treffen zwischen Vertretern von BMVg, BAAINBw, Kdo Lw, KdoEinsVbde Lw, LufABw, Deutscher Botschaft sowie Office of Defense Cooperation (ODC) und US Air Force statt.

Im April 2015 fand ein Treffen zwischen Vertretern von BMVg, BAAINBw, Kdo Lw, KdoEinsVbdeLw, KdoUstgVbdeLw; LufABw und US Air Force statt.

- a) Welche Mitteilungen haben die Teilnehmenden aus den USA zu Lieferzeitplänen, Kosten, Erläuterungen zu den Liefergegenständen und Zulassungsaktivitäten gemacht?

In den Treffen im November 2014 und April 2015 wurden durch die US Air Force die Modalitäten der Neubewertung des Angebots (LOA Letter of Offer and Acceptance) sowie die Anpassung des LOA nach Unterzeichnung (Amendment) zur Festlegung des durch Deutschland geforderten Baumusters und der möglichen Bewaffnung des RPAS dargestellt. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 22b verwiesen. Der Sachstand der Entwicklungsaktivitäten (Preliminary Design Review) zum Certifiable PREDATOR B wurde durch die Fa. General Atomics vorgestellt. Aktualisierte Angaben zu Kosten werden erst mit Eingang des überarbeiteten LOA im Juni 2015, zu Zeitplänen und teilweise auch zu Liefergegenständen erst nach Unterzeichnung des LOA erwartet (FMS-Verfahren).

- b) Was kann die Bundesregierung zu den Konsequenzen des Ablaufs der Angebotsbindefrist des „Letter of Offer and Acceptance“ zur Beschaffung von US-Drohnen durch das zuständige Referat für Regierungskäufe im Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr am 31. Oktober 2014 mitteilen?

Es wurden bisher mehrere Bindefristverlängerungen durch das BAAINBw beantragt. Aktuell wird durch die US Air Force ein überarbeitetes Angebot mit einer Bindefrist bis zum Mai 2016 vorbereitet. Aufgrund der wiederholten Bindefristverlängerungen wurde eine Neubewertung des LOA (sog. Restatement) erforderlich.

Seitens der US Air Force wurde mitgeteilt, dass eine Kostensteigerung im Rahmen des Restatement zu erwarten sei. Mit dem überarbeiteten LOA ist nach Angaben der US Air Force voraussichtlich im Juni 2015 zu rechnen.

- c) Welche weiteren Anstrengungen hat die Bundesregierung hinsichtlich einer „Minimierung des Zulassungsrisikos“ mit der US Air Force bzw. israelischen Regierungsstellen unternommen?

Neben der Beschaffung, die über das US-Regierungskaufverfahren (FMS – Foreign Military Sales) mit der US Air Force erfolgen würde, wurde die Fa. RUAG zu einem Angebot über die Wahrnehmung der Aufgabe einer Musterprüfleitstelle für das RPAS PREDATOR B aufgefordert. Im Rahmen der Angebotsaufforderung an die Firma RUAG wurde seitens BAAINBw ein mehrstufiger Ansatz verfolgt. Zunächst würde der Bauzustand des von Deutschland zu beschaffenden RPAS definiert, die Rahmenbedingungen für die Musterzulassung festgeschrieben und die Zulassung der Fa. RUAG als Luftfahrttechnischer Betrieb für das Baumuster PREDATOR B erreicht werden. Danach würde eine Musterprüfphase stattfinden, in der bereits ein Prototyp hergestellt und zu Nachweistests genutzt werden würde. Nach erfolgreicher Musterprüfung würde in einer dritten Phase die Produktion und Stückprüfung der Seriengeräte erfolgen. Mit der US Air Force wurde die Berücksichtigung dieser Vorgehensweise in den mit der Firma General Atomics ASI abzuschließenden Verträgen vereinbart.

Mit dem israelischem Verteidigungsministerium werden Abstimmungsgespräche zu Zulassungsaspekten von unbemannten Luftfahrzeugen geführt.

- d) Inwiefern ist weiterhin geplant, „die Beauftragung der Serienflugzeuge erst nach erfolgreicher Zulassung eines ‚Prototypen‘“ zu beschließen?

Auf die Antwort zu Frage 22c wird verwiesen.

23. Was ergab die Prüfung einer „Leistungsbeschreibung mit Angebotsaufforderung“ der Firma RUAG für „Zulassungsaktivitäten zur Erlangung der Muster- und Verkehrszulassung“ einer US-Drohne in Deutschland?

Eine vertragliche Umsetzung des durch BAAINBw verfolgten Risikominimierungsansatzes erfordert – insbesondere aufgrund der Überlegungen zum Beschaffungs- und Betriebsmodell – weitere Verhandlungen mit der Firma RUAG.

- a) Welchen neuen Stand kann die Bundesregierung zur möglichen Unterzeichnung einer „Zusammenarbeitsvereinbarung“ mit der Firma RUAG mitteilen?

Eine entsprechende Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen der Firma RUAG und dem Hersteller des PREDATOR B wurde bereits geschlossen.

- b) Inwiefern wurde auch für die mögliche Beschaffung einer israelischen „Heron“-Drohne ein ähnliches Verfahren wie für die „Predator“ begonnen, und welche Hersteller waren oder sind daran beteiligt?

Aufgrund der Besonderheiten des US-Regierungskaufverfahrens (FMS) für eine mögliche Beschaffung des PREDATOR B würde sich eine entsprechende Vorgehensweise für die Beschaffung eines HERON TP abweichend darstellen. Unabhängig davon ist die Herstellerfirma IAI nach eigenen Angaben bereits eine Partnerschaft mit der Firma ADS hinsichtlich Vermarktung und Zulassung in Deutschland eingegangen.

24. Wann könnte die Bewertung der Lösungsvorschläge nach gegenwärtiger Einschätzung abgeschlossen sein (bitte genauer als „baldmöglichst“ angeben und, soweit der Zeitpunkt weiterhin unklar ist, bitte wenigstens das Quartal oder die Legislaturperiode nennen)?

Eine Auswahlentscheidung könnte nach derzeitiger Einschätzung bis zum Ende des vierten Quartals 2015 getroffen werden.

25. Welches Waffensystem bzw. welche Art von Munition sollte die Übergangslösung sowie die womöglich gemeinsam gefertigte „europäische Drohne“ aus Sicht der Bundesregierung tragen?
- a) Wie hat sich der Generalinspekteur der Bundeswehr nach Kenntnis der Bundesregierung hierzu bislang positioniert?
- b) Inwiefern sollten die Übergangslösung sowie die womöglich gemeinsam gefertigte „europäische Drohne“ aus Sicht der Bundeswehr bzw. des BMVg Aufhängepunkte auch für Bordkanonen, Luft-Luft-Lenkflugkörper, Luft-Boden-Lenkflugkörper, Präzisionsbomben, Mehrzweckbomben, Submunitionsbehälter oder Kernwaffen erhalten?
- c) Sofern hierüber nicht entschieden ist, wann sollen entsprechende Überlegungen, Studien oder Untersuchungen durchgeführt werden?

Die Fragen 25 und 25a bis 25c werden zusammengefasst beantwortet.

Für die Überbrückungslösung ist grundsätzlich eine Bewaffnungsfähigkeit gefordert. Dies schließt sowohl die Fähigkeit zum Einsatz von angetriebenen und nicht angetriebenen Luft-Boden-Effektoren wie auch von Zielbeleuchtungsgeräten ein. Die Auswahl einer konkreten technischen Lösung kann erst nach einer entsprechenden Auswahlentscheidung des Generalinspektors über den zu verfolgenden Lösungsweg erfolgen.

Eine europäische Entwicklungslösung muss ebenfalls Waffen einsetzen können. Von der in Frage 25b genannten Aufzählung werden nur Luft-Boden-Lenkflugkörper und Präzisionsbewaffnung betrachtet. Detaillierte Forderungen hierzu wurden noch nicht erarbeitet. Die Frage nach Effektorarten wird im Laufe der geplanten Studie behandelt werden, Ergebnisse werden in das vorläufige Systemdesign einfließen.

