

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Wolfgang Gehrcke, Jan van Aken, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/171 –**

### **Nutzung des Spionagesystems ISIS und Subventionierung des Rüstungskonzerns EADS**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Laut einem Bericht des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ vom 24. November 2013 lässt die Bundeswehr die Option eines Verzichts auf die 360 Mio. Euro teure Signaltechnik „Integriertes SIGINT System“ (ISIS) untersuchen. Das Signalerfassungssystem (SIGINT) wurde vom Rüstungskonzern EADS entwickelt und sollte ursprünglich in die Riesendrohne „Euro Hawk“ verbaut werden (vgl. Bundestagsdrucksache 17/14052). Zu den Kosten hieß es zunächst, die Gesamtausgaben von 562 Mio. Euro verteilen sich auf rund 261 Mio. Euro für das Luftfahrzeug, rund 249 Mio. Euro für die Entwicklung des „ISIS“ und rund 52 Mio. Euro für dessen Erprobung.

Jedoch scheiterte das Gesamtprojekt, beschäftigte wochenlang den Verteidigungsausschuss als 2. Untersuchungsausschuss gemäß Artikel 45a Absatz 2 des Grundgesetzes und führte zu Rücktrittsforderungen gegen den verantwortlichen Bundesminister der Verteidigung, Thomas de Maizière, (vgl. Bundestagsdrucksache 17/14650). Er habe die „Reißleine“ für das Trägerflugzeug gezogen, da immense Kosten für die luftfahrtrechtliche Zulassung anstünden. Die Rede war zunächst von mehreren hundert Millionen Euro. Jedoch wollte der Bundesminister der Verteidigung nicht auf ein „Weitreichendes Abbildendes Signalerfassendes Aufklärungssystem“ (WASLA) verzichten. So hieß es von der Bundesregierung bereits im Mai 2013, Ausgaben für den Träger, also „Euro Hawk“ seien zwar „vergebens, ziemlich vergebens“. Das von EADS entwickelte „ISIS“-System habe sich aber ausdrücklich bewährt („Dieses ‚Juwel‘, das da drin ist, mit dem man sehr schön gucken und schauen kann, behalten wir“; Bundespressekonferenz vom 15. Mai 2013). Um das ISIS zu testen, müssten auch Testflüge bis Ende September 2013 vorgenommen werden. Hierfür entstanden weitere Kosten. Der Rüstungskonzern EADS erhielt dadurch nach Ansicht der Fragestellenden die Möglichkeit, die Aufklärungstechnik bis zur Serienreife zu entwickeln. Zunächst hieß es, das ISIS solle in ein anderes Flugzeug eingebaut werden. Hierzu hatte die Bundeswehr jedoch – angeblich ohne Wissen des Bundesverteidigungsministers – schon im Jahr 2012 eine Studie „Alternativen zur Trägerplattform Euro Hawk“ beauftragt (vgl. Bundes-

tagsdrucksache 17/14776). Geprüft wurden insgesamt elf bemannte und unbemannte Plattformen, als Favoriten galten die Typen „Airbus 319“, „Heron TP“ und „Future European MALE“ (FEMALE), eine noch nicht entwickelte Langstreckendrohne von EADS. Möglich sei auch, das Spionagesystem „ISIS“ in seine Bestandteile COMINT und ELINT aufzuteilen, wenn eine andere Drohne über nicht genügend Nutzlast für das Gesamtsystem verfüge (vgl. Bundestagsdrucksache 17/14776). Etwaige Leistungseinschränkungen seien „Teil der noch laufenden Gesamtbewertung der Lösungsvorschläge für eine alternative ISIS Trägerplattform“. Ein Ergebnis lag im Herbst demnach noch nicht vor.

Laut dem Nachrichtenmagazin „DER SPIEGEL“ wies der Generalinspekteur der Bundeswehr, Volker Wieker, das Beschaffungsamt am 4. November 2013 an, „mindestens einen Lösungsvorschlag ohne die Nutzung von ‚Isis‘ zu erarbeiten“. Es sollten demnach andere „marktverfügbare Produkte“ geprüft werden, darunter ein mit einem israelischen Aufklärungssystem ausgerüsteter bemannter Jet des Typs „Gulfstream“. Bis Jahresende sollten Ergebnisse vorliegen.

Sollte die Information des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ zutreffen, hat der Bundesverteidigungsminister nach Ansicht der Fragesteller das Parlament über die wahren Risiken des Gesamtprojekts „Euro Hawk“ getäuscht. Weder im Untersuchungsausschuss noch in späteren parlamentarischen Initiativen wurde von einem möglichen Verzicht auch auf das „ISIS“ berichtet.

Das Bundesministerium der Verteidigung widerspricht dem Nachrichtenmagazin „DER SPIEGEL“ nun vehement (25. November 2013). Das Blatt versuche demnach „erneut mit einer Panoramameldung das Thema ‚Euro Hawk‘ zu skandalisieren“. Informationen seien stark verkürzt dargestellt worden. Dies hatte das Bundesverteidigungsministerium angeblich noch am Freitag vor Erscheinen der Druckausgabe mitgeteilt. Demnach handele es sich um neue Verfahrensbestimmungen zur Bedarfsdeckung, wonach zu jeder größeren Beschaffung Alternativen ausgelotet werden müssen. Dies sei im Zuge der Neuausrichtung der Bundeswehr festgelegt worden. Verantwortlich sei mit dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) jene Behörde, die am Scheitern des „Euro Hawk“ maßgeblich beteiligt war. Eine Auswahlentscheidung unter den Vorschlägen trifft der Generalinspekteur der Bundeswehr. Dieser habe die Prüfung von Alternativen zum ISIS am 4. November 2013 persönlich angewiesen. Zuvor habe der Bundesminister der Verteidigung, Dr. Thomas de Maizière, dieses Verfahren „nach Beratung durch die beiden Staatssekretäre“ persönlich festgelegt.

1. Welche weiteren Hinweise zum Bericht des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ vom 24. November 2013 zum möglichen Verzicht auf die 360 Mio. Euro teure Signaltechnik „Integriertes SIGINT System“ (ISIS) kann die Bundesregierung außer ihrer bereits veröffentlichten Stellungnahme geben?

Hierzu wird auf die Pressemitteilung des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) vom 24. November 2013 zur Berichterstattung des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ verwiesen, die eine umfassende Darstellung des Sachverhalts enthält (abrufbar unter: [www.bmvg.de](http://www.bmvg.de); Pressemitteilung vom 25. November 2013 sowie Erklärung des Bundesministeriums der Verteidigung zum „DER SPIEGEL“-Bericht „Neue Rüstungspleite“).

2. Welche Personen aus der Leitungsebene des Bundesministeriums der Verteidigung und Vertretern des Rüstungskonzerns EADS bzw. deren Tochter- und Beteiligungsfirmen haben in dieser Angelegenheit wann mit EADS oder dessen Ableger Cassidian kommuniziert, und welchen Inhalt oder Ergebnis hatte die Kommunikation?

Die Leitungsebene des BMVg kommuniziert in unregelmäßigen Abständen bei unterschiedlichen Anlässen mit Vertretern der Industrie. Zu diesen Anlässen werden aktuelle Themen – u. a. auch Optionen zur Weiterverwendung von ISIS – ergebnisoffen diskutiert.

3. Wie hoch veranschlagt die Bundesregierung mittlerweile die Gesamtausgaben für den „Euro Hawk“, und wie verteilen sich diese auf das Luftfahrzeug, die Entwicklung des „ISIS“ und dessen Erprobung?

Zum Stand 19. Dezember 2013 wurden Zahlungen in Höhe von rund 602,2 Mio. Euro für Euro Hawk im Rahmen der Entwicklung des Systems und der Beschaffung von Ersatzteilen geleistet. Dabei entfallen rund 312 Mio. Euro auf das Luftfahrzeug inklusive zugehöriger Foreign-Military-Sales-Leistungen der US-Regierung und 287,7 Mio. Euro auf die Entwicklung und Erprobung von ISIS. Des Weiteren wurden Zahlungen im Rahmen von diversen Kleinverträgen (rund 2,5 Mio. Euro) zur Projektunterstützung geleistet.

4. Wo befindet sich das „ISIS“ derzeit (COMINT und ELINT), wie sind die Eigentumsverhältnisse geregelt, und wann erfolgt(e) die verabredete Bezahlung an EADS?

Das ISIS befindet sich bei der EuroHawk GmbH. Die Übereignung des Gesamtsystems einschließlich ISIS an den Bund und die Schlussabrechnung sind derzeit noch nicht erfolgt. Im Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Inwiefern finden auch ohne Einrüstung in den „Euro Hawk“ weitere Tests am „ISIS“ statt?

Im Rahmen der vertraglich geschuldeten Leistungen (Werkvertrag) wurden durch den Auftragnehmer im Zeitraum Oktober bis Dezember 2013 noch Tests des ISIS in der Laborumgebung durchgeführt.

6. Inwiefern hält das Bundesverteidigungsministerium an der Einschätzung fest, das „ISIS“-System habe sich ausdrücklich bewährt?

Die bisherige Auswertung sowohl der Labortests als auch der bis September 2013 durchgeführten Flugtests mit ISIS bestätigen diese Einschätzung.

7. Wo wurde die Studie „Alternativen zur Trägerplattform Euro Hawk“ nach dem Untersuchungsausschuss weiter behandelt, geprüft oder bewertet?

Die Studie wurde zur Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen durch das Integrierte Projekt Team ISIS – Alternative Trägerplattformen (IPT ISIS-AT) herangezogen.

8. Inwieweit ist die „Untersuchung und Bewertung des Lösungsvorschlags für A319“ mittlerweile abgeschlossen, und wie bewertet die Bundesregierung die vor einem Jahr vorgeschlagenen EADS-Alternativen „Airbus 319“ und „FEMALE“ im Hinblick auf zusätzliche, eigene Erkenntnisse (vgl. Bundestagsdrucksache 17/14776)?

Die Erarbeitung des Lösungsvorschlags „Mittelstreckenpassagierflugzeug“ am Beispiel A319 ist abgeschlossen und wird derzeit im BMVg validiert.

Das unbemannte Future European MALE ist als reine Industrieinitiative nicht Bestandteil eines Lösungsvorschlags des IPT ISIS-AT.

9. Was kann die Bundesregierung mittlerweile zur „Gesamtbewertung der Lösungsvorschläge für eine alternative ISIS Trägerplattform“ mitteilen, die laut der Stellungnahme des Bundesverteidigungsministeriums bis Ende des Jahres entscheidungsreif vorliegen sollen?

Das IPT ISIS-AT des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) hat die in Auftrag gegebenen Lösungsvorschläge erstellt. Diese werden im BMVg validiert. Parallel werden noch zu zwei Lösungsvorschlägen Varianten geprüft.

10. Sofern diese „Gesamtbewertung“ entgegen der Mitteilung auch zur Beantwortung dieser Kleinen Anfrage noch immer nicht abgeschlossen ist, welche Zwischenergebnisse kann die Bundesregierung mitteilen, und wann ist mit einem endgültigen Bericht zu rechnen?

Das IPT ISIS-AT hat vier Lösungsvorschläge erarbeitet. Diese werden zurzeit im BMVg validiert. Die Lösungsvorschläge werden dem Generalinspekteur der Bundeswehr voraussichtlich bis Ende Januar 2014 vorgelegt.

11. Welche weiteren Überlegungen wurden angestellt, das Spionagesystem in seine Bestandteile COMINT und ELINT aufzuteilen, wenn eine einzige Drohne über nicht genügend Nutzlast für das Gesamtsystem verfügt?

Eine Aufteilung des ISIS-Aufklärungssystems in einen COMINT- und ELINT-Anteil ist Gegenstand eines Lösungsvorschlags bei den aktuell erarbeiteten Lösungsvorschlägen.

12. Wie kam der Auftrag des Generalinspektors der Bundeswehr, Volker Wieker, zustande, der angeblich das Beschaffungsamt am 4. November 2013 anwies, „mindestens einen Lösungsvorschlag ohne die Nutzung von ‚Isis‘ zu erarbeiten“?

Damit der Generalinspekteur der Bundeswehr bei seiner Auswahlentscheidung zusätzlich auch marktverfügbare Komplettlösungen berücksichtigen kann, ist ein Lösungsvorschlag basierend auf einem marktverfügbaren SIGINT-System (nicht ISIS) erarbeitet worden. Dies ist bei finanzwirksamen Maßnahmen eine übliche und gebotene Vorgehensweise, entspricht den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit und ist über das Verfahren Customer Product Management (nov.) (CPM (nov.)) geregelt.

13. Worin besteht der Auftrag konkret, wer erhielt ihn, und welche weiteren Angaben bzw. Einschränkungen wurden hierzu gemacht?

Der Auftrag lautet: „Ergänzend zu alternativen Trägerplattformen für ISIS ist mindestens ein Lösungsvorschlag ohne Nutzung von ISIS zu erarbeiten“. Zuständig für die Umsetzung dieses Auftrages ist das BAAINBw. Weitere Vorgaben wurden nicht gemacht.

14. Welche Aufklärungssysteme welcher Hersteller und welche Trägerflugzeuge welcher Hersteller sollen im „Lösungsvorschlag“ ausdrücklich berücksichtigt werden?

Es wurden keine Aufklärungssysteme bzw. Trägerplattformen für die Erstellung der Lösungsvorschläge vorgegeben. In den Lösungsvorschlägen sollen folgende alternative Trägerplattformen für ISIS berücksichtigt werden: kommerzielles Mittelstrecken-/Passagierflugzeug, kommerzielles Geschäftsreiseflugzeug und MALE UAS. Des Weiteren soll ergänzend zu diesen alternativen Trägerplattformen mindestens ein Lösungsvorschlag ohne Nutzung von ISIS erarbeitet werden.

15. Inwiefern und mit welchem Inhalt wurden welche Hersteller zur Einreichung von Angeboten oder sonstigen Beiträgen aufgefordert, und nach welchen Kriterien wurden diese ausgewählt?

Es wurde nicht zu Angeboten aufgefordert, da Angebotsaufforderungen gemäß dem CPM (nov.) erst nach der Auswahlentscheidung und der damit verbundenen Beschaffungsabsicht erfolgen.

16. Welche weiteren Abteilungen waren mit welcher Fragestellung und welchem Ergebnis zuvor mit der Angelegenheit befasst?

Die Fragestellungen werden abteilungsübergreifend im BMVg erörtert, z. B. bei der Abteilung Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung, der Abteilung Planung und der Abteilung Führung Streitkräfte.

17. Wann und von wem wurden hierzu entsprechende Hinweise, Weisungen, Aufträge oder sonstigen Maßnahmen angeordnet?

Basierend auf der Entscheidung der Leitung des BMVg vom 10. Mai 2013 in Verbindung mit der Weisung des Generalinspektors der Bundeswehr vom 4. November 2013 wurden das BAAINBw durch das BMVg zur Erarbeitung der Lösungsvorschläge angewiesen.

18. Auf welche Weise werden vom Beschaffungsamt andere „marktverfügbare Produkte“ geprüft, inwiefern werden weitere Dienstleister eingebunden, welche Kosten entstehen hierfür, und aus welchem Budget werden diese übernommen?

Die Prüfung beschränkt sich auf die Bewertung technischer Parameter der Produkte. Bei der Sammlung von technisch-wirtschaftlichen Herstellerinformationen für die Erarbeitung der Lösungsvorschläge der ISIS-relevanten Trägerplattformen hat die Firma IABG unterstützt. Dies ist im Rahmen der veranschlagten Entwicklungskosten des Projektes Euro Hawk (siehe auch Antwort zu Frage 3) erfolgt.

19. Wann sollen welche Stellen der Bundesregierung von wem Ergebnisse erhalten, und wo werden diese weiter bearbeitet?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

20. Welche Kosten entstehen für die Ausarbeitung eines „Lösungsvorschlag[s] ohne die Nutzung von ‚Isis‘“?

Kosten entstanden lediglich im Zusammenhang mit Dienstreisen von Bundeswehrexpertenteams.

21. Inwiefern bzw. wann zeichnete sich während der Testflüge des „Euro Hawk“ bis Ende September 2013 ab, dass womöglich Alternativen zum System gesucht werden müssten?

Aufgrund der Ergebnisse der Euro-Hawk-ISIS-Testflüge zeichnete sich keine Notwendigkeit ab, Alternativen zu ISIS zu suchen.

22. Welche Luftbeschränkungsgebiete wurden für die Testflüge des „Euro Hawk“ jeweils durchquert?

Während der Testflüge des Euro-Hawk-Full-Scale-Demonstrators wurden die Flugbeschränkungsgebiete ED-R 138 einschließlich der Kontrollzone des Militärflugplatzes Manching, ED-R 147, die zeitweise reservierten militärischen Übungsluftfräume (Temporary Reserved Airspaces) TRA 210 und TRA 310 sowie die Testfluggebiete North Sea Area, Western Area und Manching Area durchquert.

23. Welchen Fortgang nahm das Angebot der Diehl BGT Defence GmbH & Co. KG „zur Realisierung des Projekts SAATEG VTOL“, welche Abteilungen der Bundeswehr oder des Bundesverteidigungsministeriums waren damit befasst, und wann ist mit einer Beschaffungsentscheidung zu rechnen (vgl. Bundestagsdrucksache 17/14652)?

In einem abteilungsübergreifenden Entscheidungsprozess im BMVg wurde entschieden, die Fähigkeitslücke der Korvette K130 zur Entdeckung und Identifizierung von Überwasserseezielen im Rahmen des neuen Beschaffungsverfahrens CPM (nov.) zu schließen. Dazu wird zunächst das CPM-Dokument „Fähigkeitslücke und Funktionale Forderung“ (FFF) erstellt.

Auf dieser Basis werden Lösungsvorschläge erarbeitet. Eine Auswahlentscheidung des Generalinspektors der Bundeswehr soll nach derzeitiger Planung Anfang 2015 erfolgen.

24. Wann haben im Zeitraum ab 27. Juni 2013 (vgl. Bundestagsdrucksache 17/14483) auch anderweitige Gespräche zwischen Personen aus der Leitungsebene des Bundesministeriums der Verteidigung und Vertretern des Rüstungskonzerns EADS bzw. deren Tochter- und Beteiligungsfirmen stattgefunden, und was waren jeweils die Gesprächsthemen (bitte Datum, teilnehmende Personen und Gesprächsthemen auflisten)?

Die Leitungsebene des BMVg kommuniziert regelmäßig mit Vertretern der Industrie. Vornehmlich werden aktuelle Themen diskutiert. Es ist auch nach dem 27. Juni 2013 zu solchen Gesprächen gekommen. Über Inhalte und Ergebnisse

werden in der Regel keine umfänglichen Aufzeichnungen angefertigt. Daher können im Nachgang keine näheren Angaben gemacht werden. Grundsätzlich werden aber bei solchen Gesprächen keine technischen Inhalte wie z. B. Nutzlast und konstruktive Lösungen erörtert.

25. Sofern es sich um „Luftfahrtthemen“ handelte, inwiefern und mit welchem Inhalt betrafen diese auch Drohnen oder deren mitzuführende Nutzlast (bitte das jeweils besprochene Projekt benennen)?

Auf die Antwort zu Frage 24 wird verwiesen.

26. Welche neueren Details sind der Bundesregierung zu geplanten Probeflügen eines Prototypen der Kampfdrohne „SAGITTA“ in Deutschland bekannt, die der EADS kürzlich ankündigte (<http://tinyurl.com/obekckr>), wo sollen diese stattfinden, und welche Behörden der Bundesregierung sind hierzu mit welchen Aufgaben betraut bzw. beteiligt (vgl. Bundestagsdrucksache 17/14652)?

Auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/14652 wird verwiesen.

27. Inwiefern treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Berichte zu, wonach „SAGITTA“ im Jahr 2015 erste Testflüge unternehmen soll (Defense Update, 17. November 2013)?

Hierzu hat die Bundesregierung keine Kenntnisse.

28. Inwiefern ist EADS inzwischen erneut „im Zusammenhang mit der Suche nach geeigneten Start- und Landefeldern für diesen Technologieträger“ an das BMVg herangetreten (vgl. Bundestagsdrucksache 17/14652), und welche „konkreten Unterstützungsleistungen des BMVg“ ergaben sich aus diesem Kontakt?

Gegenüber der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/14652 hat sich kein neuer Sachstand ergeben.

29. Wo werden die Tests nach Kenntnis der Bundesregierung vorbereitet, wie ist die Bundesregierung daran beteiligt, und welche Rolle spielen entsprechende Dienststellen in Manching?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis darüber, wo die Tests vorbereitet werden. Die Bundesregierung ist daran nicht beteiligt.

30. Wo, und von wem werden nach Kenntnis der Bundesregierung entsprechende Teile für den Demonstrator gefertigt?

Hierzu hat die Bundesregierung keine Kenntnisse.

31. Inwiefern trifft es zu, dass bereits Tests mit Modellen erfolgreich verlaufen sind, und wer nahm diese vor?

Hierzu hat die Bundesregierung keine Kenntnisse.

32. Wann könnte nach Einschätzung der Bundesregierung mit ersten Überlegungen sowie Entscheidungen zu Flugzeugmuster und Ausrüstung deutscher Beistellungen zum NATO-Projekt „Alliance Ground Surveillance“ zu rechnen sein, und wann würden dann Firmen mit der Einreichung von Angeboten beauftragt (vgl. Bundestagsdrucksache 17/14052)?

Deutschland hat gegenüber der NATO eine zusätzliche Beistellung von nationalen Trägerluftfahrzeugen zum NATO-AGS in Aussicht gestellt. Eine Realisierung ist derzeit nach dem Jahr 2023 vorgesehen. Eine Festlegung auf ein bestimmtes System ist nicht erfolgt. Ein Einreichen von Angeboten durch Firmen erfolgt in der Regel erst auf der Grundlage eines durch den Generalinspekteur der Bundeswehr gebilligten Forderungsdokumentes. Die Forderungen werden etwa fünf Jahre vor der geplanten Verfügbarkeit zu erstellen sein.

33. Wann haben welche Flüge von Drohnen der Bundeswehr auf dem Gelände bzw. unter Mitwirkung des Joint Multinational Training Command (JMTC) in Vilseck stattgefunden?

Auf dem Truppenübungsplatz Grafenwöhr wurden neun Ausbildungsflüge vom 7. bis 13. September 2012 mit dem UAS Kleinfluggerät Zielortung (KZO) und 18 Ausbildungsflüge vom 19. bis 28. Juni 2012 mit dem UAS Luftgestützte unbemannte Nahaufklärungsausrüstung (LUNA) durchgeführt. Das JMTC übernahm dabei die Luftraumkoordinierung auf dem Truppenübungsplatz Grafenwöhr. Es fanden dabei keine gemeinsamen Operationen statt.

34. Welche neueren Details kann die Bundesregierung zur „zentralen Genehmigungs- und Aufsichtsorganisation“ für Militärflugzeuge und Drohnen mitteilen?

Ende November 2013 hat die zur Feinausplanung des Luftfahrtamtes der Bundeswehr eingerichtete ministerielle Arbeitsgruppe einen Zwischenbericht vorgelegt, in dem sie der Leitung des BMVg wesentliche Eckpunkte zu Organisation und Arbeitsabläufen in dem neu aufzustellenden Amt vorschlägt.

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr wird als unabhängige Bundesbehörde unterhalb des Bundesministeriums direkt dem Generalinspekteur der Bundeswehr unterstellt werden. Die derzeitigen Planungen sehen eine Größenordnung von ca. 400 Dienstposten zur Erfüllung der Aufgaben vor. Die Arbeitsgruppe wird der Leitung des BMVg bis zum 31. März 2014 ihren Abschlussbericht zur Billigung vorlegen. Mit Billigung des Berichtes liegt dann das Gesamtergebnis der Feinausplanung vor.

35. Wie viele Dienststellen soll die Behörde umfassen, und auf welche Standorte sollen diese verteilt werden?

Das Grobkonzept für eine künftige militärische Luftfahrtbehörde sieht vor, dass das gesamte Spektrum der Aufgaben und Verantwortlichkeiten in einer Organisation und unter einem Dach, also in der Zielstruktur an einem Ort, zusammengeführt wird.

Eine Stationierungsentscheidung wurde noch nicht getroffen.



36. Welche Überlegungen spielen bei der Gewichtung der Standorte Manching und Köln-Wahn eine Rolle?

Ein Stationierungsvorschlag wird auf Basis der Untersuchung aller im Besitz der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) befindlichen Liegenschaften und Einrichtungen des Bundes erfolgen.

37. Wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen?

Über die Stationierung des künftigen Luftfahrtamtes der Bundeswehr wird zeitgerecht entschieden.

38. Welche neueren Überlegungen kann die Bundesregierung zur weiteren Verwendung des Prototypen der Drohne „Euro Hawk“ mitteilen?

- a) Welche Anfragen oder Vorschläge sind vom bzw. beim Bundesverteidigungsministerium oder den zuständigen Abteilungen der Bundeswehr hierzu eingegangen, und welche davon werden weiterverfolgt?

Vor abschließenden Überlegungen zur weiteren Verwendung des Euro-Hawk-Full-Scale-Demonstrators-Systems sind zunächst die noch bestehenden Verträge formal abzuschließen.

- b) Wie ist die Drohne auf ihre vermutlich längere Standzeit vorbereitet worden?

Der Auftragnehmer hat Konservierungsmaßnahmen durchgeführt, mit denen der Erhalt des technischen Zustandes bis Mitte Juni 2014 sichergestellt ist.

- c) Inwieweit wird die Drohne auch ohne Flugbetrieb genutzt, etwa zu Ausbildungszwecken oder Materialtests?

Seit Ende des qualifizierten Abschlusses des Projektes am 30. September 2013 wird das Luftfahrzeug nicht mehr genutzt.

39. Inwiefern wurden welche Hersteller zur Einreichung von Angeboten oder sonstigen Beiträgen zur geplanten Beschaffung bewaffnungsfähiger Drohnen aufgefordert, und nach welchen Kriterien wurden diese ausgewählt?

- a) Inwiefern wurden nicht nur Hersteller von Luftfahrzeugen angeschrieben, sondern auch Konzerne, die Nutzlast, insbesondere Waffen, verkaufen?
- b) Wann wurden die Angebote bzw. Beiträge erbeten, und wann wurden sie beantwortet, bzw. welche Frist wurde hierzu vereinbart?
- c) Wer hat wann und wem gegenüber den Auftrag zum Einholen der Angebote bzw. Beiträge erteilt?
- d) Wann und von wem werden die Antworten weiter bearbeitet?
- e) Wann ist mit einem Ergebnis der Bewertung zu rechnen, und wie wird dann weiter verfahren?

Es wurden keine Hersteller zur Einreichung von Angeboten zur geplanten Beschaffung bewaffnungsfähiger Drohnen aufgefordert.

- f) Teilt die Bundesregierung die Schlussfolgerung der Fragesteller, dass die Beschaffung von Kampfdrohnen also keineswegs verschoben wurde oder ab dem Jahr 2020 in einer „europäischen Drohne“ münden soll, sondern die hier erfragten Aktivitäten vielmehr den unveränderten Willen zur Anschaffung der Waffensysteme belegen (bitte begründen)?

In der Frage unbemannter Luftfahrzeuge der Kategorie Medium Altitude Long Endurance (MALE) hat die Bundesregierung bisher weder über eine Beschaffung noch über die mögliche Bewaffnung eine Entscheidung getroffen. Vielmehr wird auf die notwendige gesellschaftliche Debatte im Hinblick auf die Ausstattung der Bundeswehr mit bewaffnungsfähigen unbemannten fliegenden Systemen verwiesen. Eine gemeinsame Entwicklung unbemannter Luftfahrzeuge der MALE-Kategorie im europäischen Rahmen ist eine von mehreren möglichen Optionen für die langfristige Ausstattung der Bundeswehr mit MALE-Systemen.



