

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Dr. Alexander S. Neu, Heike Hänsel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/3329 –**

Betrieb von Drohnen der Luftwaffe auf dem israelischen Flughafen Tel Nof

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat die Beschaffung bewaffnungsfähiger Drohnen beschlossen. Nur einen Tag, nachdem der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages am 13. Juni 2018 einem Vertragsschluss zugestimmt hatte, unterzeichneten Airbus als Hauptauftragnehmer und das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr den Betreibervertrag für das Leasing von Drohnen des Typs „Heron TP“ (<http://gleft.de/2jW>). Der Vertrag läuft über neun Jahre (zweijährige Aufbauphase, siebenjährige Nutzung) und beinhaltet fünf Luftfahrzeuge, die Airbus wie beim Vorgängermodell „Heron 1“ von der Israel Aerospace Industries Ltd (IAI) beschafft und nach Ablauf der Vertragsdauer an diese zurückgibt (<http://gleft.de/2jT>). Es handelt sich dabei um eine Übergangslösung; bis zum Jahr 2025 wollen die Regierungen von Deutschland, Frankreich, Italien und Spanien unter Führung von Airbus eine bewaffnungsfähige „Eurodrohne“ entwickeln (Bundestagsdrucksache 19/1082).

Die „Heron TP“ ist laut dem Hersteller mit einer Spannweite von 26 Metern die „strategische Variante“ der „Heron 1“, die von der Bundeswehr bereits seit 2010 in Afghanistan und seit 2016 in Mali geflogen wird (<http://gleft.de/2jY>). Ihre Reichweite wird mit 30 Stunden angegeben, die maximale Flughöhe beträgt 14 Kilometer, die Höchstgeschwindigkeit 407 km/h (<http://gleft.de/2jZ>). Die von einem Turboprop-Triebwerk angetriebene Drohne kann 2,7 Tonnen Nutzlast befördern, darunter verschiedene optische und radarbasierte Sensoren, außerdem Anlagen zur elektronischen Aufklärung

Die fünf deutschen Luftfahrzeuge werden bei der israelischen Luftwaffe (IAF) auf dem Flughafen Tel Nof bei Tel Aviv stationiert. Zur Begründung schreibt das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg), die Stationierung in Israel vereinfache Trainings- und Übungsflüge (Bundestagsdrucksache 18/9857, Antwort zu Frage 3). Die hierfür nötige Freigabe von Luftraumgebieten wird durch die IAF „bedarfsgerecht koordiniert“. Airbus erhielt außerdem den Auftrag für vier Bodensegmente mit Kommunikationsanlagen zur Flug- und Missionssteuerung, einem die Redundanz erhöhenden Notlandesystem, Stromaggregaten,

Bodendienst- und Prüfgeräten, Werkzeugsätzen sowie einer Schnittstelle zur Anbindung an die Datenverteil- und Auswerteanlage. Dabei handelt es sich um einen Server der Firma M4Com und eine „National Shared Database“ zur Datenhaltung, die derzeit im Einsatz in Afghanistan benutzt wird.

Schließlich ist Airbus auch mit der Einrichtung von Ausbildungs- und Trainingsumgebungen, zwei Simulatoren in Jagel/Schleswig-Holstein und Tel Nof sowie allen anderen für den Betrieb der Systeme notwendigen Leistungen beauftragt. Hierzu gehören „u. a. die Vor- und Nachfluginspektionen, die Durchführung der Wartungs- und Instandsetzungstätigkeiten (mit Ausnahme der Depotinstandsetzung) sowie die Materialbewirtschaftung und Ersatzteilversorgung“. Der nahe beim Drohnenhersteller IAI befindliche Stationierungsort erlaube laut dem BMVg „eine rasche und ressourcenschonende technische Unterstützung“ (Bundestagsdrucksache 18/9857, Antwort zu Frage 3). Jedoch würden für die Trainingsflüge keine ortsfesten Relaisstationen von IAI oder der IAF genutzt (Bundestagsdrucksache 18/13086, Antwort zu Frage 8).

Starts und Landungen in Israel werden von Bundeswehrpersonal durchgeführt (Bundestagsdrucksache 18/9857, Antwort zu Frage 11). Die „Verantwortung im Falle einer Fehlfunktion“ liegt jedoch laut dem BMVg bei Airbus und „geht bei einer Höhe von 1 000 Fuß über Grund auf die Bundeswehr über“. Auch die Besatzung der einzelnen Bodenstationen für eine Mission (eine für den Betrieb, eine für die Redundanz) wird mit einem Piloten, einem Luftbildauswerter und einem Nutzlastoperator durch die Bundeswehr gestellt (Bundestagsdrucksache 18/13346, Antwort zu Frage 11).

Die Drohnen sind mit Elektrooptik- und Infrarot-Sensoren der israelischen Firmen ELTA Systems Ltd., die zum IAI-Konzern gehört, und Elbit Systems Ltd. ausgerüstet. Ebenfalls beschaffte abbildende Radarsysteme sollen „als Module realisiert werden, mit denen die Luftfahrzeuge bedarfsgerecht ausgerüstet werden können“ (Bundestagsdrucksache 18/9857, Antwort zu Frage 5). Auch die Satellitenkommunikation wird von Airbus übernommen, zur „Wahrung nationaler Souveränität“ besorgt der Konzern außerdem den Einbau eines vom deutschen Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik zugelassenen Daten- und Sprach-Verschlüsselungssystems (Bundestagsdrucksache 18/9857, Antwort zu Frage 18).

Die „Heron TP“ verfügt über kein Kollisionsvermeidungssystem, Airbus verspricht jedoch die Integration von „Kollisionsvermeidungsfähigkeiten“ und einem „Wetterradar“. Zum Auftrag gehört die militärische Zulassung gemäß des NATO-Standards STANAG 4671, wonach der weltweite Einsatz der Drohnen ermöglicht werden soll.

Für die Nutzung der Infrastruktur des israelischen Stützpunkts für Flugbetrieb und Ausbildung, für die Ausbildung in Israel sowie für die Schaffung technischer Voraussetzungen für die Bewaffnungsfähigkeit hat die Bundesregierung eine Regierungsvereinbarung mit dem israelischen Verteidigungsministerium geschlossen. Insgesamt sollen 78 Besatzungen ausgebildet werden, eine „Erstausbildung“ ist für 60 Besatzungen geplant. Sofern die Besatzungen über Erfahrungen mit der „Heron 1“ verfügen, dauert die Ausbildung 40 Arbeitstage (Bundestagsdrucksache 18/13346, Antwort zu Frage 13).

Insgesamt soll die Ausrüstung mit bewaffnungsfähigen Drohnen 895 Mio. Euro kosten, von denen die israelische Regierung 177 Mio. Euro und Airbus 718 Mio. Euro erhalten (<http://gleft.de/2jS>). Darin enthalten ist die technische Ausrüstung für die zu einem späteren Zeitpunkt ins Auge gefasste Bewaffnung mit 50 Mio. Euro. Ein Einsatz der Drohnen außerhalb vom Übungsgelände in Israel in einem ersten Einsatzland (Mali) ist als „Option“ mit einem „zusätzlichen Finanzbedarf in Höhe von rund 100 Mio. Euro verbunden“. Die Verlegung

in ein zweites Einsatzgebiet (Afghanistan) soll zusätzliche 210 Mio. Euro kosten. Vor Vertragsschluss hatte die Bundesregierung noch von Mehrkosten in Höhe von „ca. 30 Mio. Euro je nach Flugstundenanzahl pro Einsatzgebiet“ gesprochen (Plenarprotokoll 18/242, Anlage 22). Im Falle des Einsatzes in einem zweiten Einsatzgebiet sollten demnach „zwei zusätzliche HERON TP und zwei zusätzliche Bodensegmente“ für den Ausbildungsbetrieb in Israel bereitgestellt werden.

Die Bundesregierung hat die taktische Waffenausbildung von Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr sowie den Kauf von Munition angeblich auf einen späteren Zeitpunkt verschoben (<http://gleft.de/2jS>). Erst nach „ausführlicher völkerrechtlicher, verfassungsrechtlicher und ethischer Würdigung“ soll das Parlament auf der Grundlage einer gesonderten Vorlage entscheiden. Es ist aber unklar, wie diese „Würdigung“ ausgestaltet sein, wann sie stattfinden soll und warum von der Regierungskoalition bislang keinerlei Anstoß für eine solche Debatte ausging. Bereits im Koalitionsvertrag von 2013 hatte es geheißen, CDU, CSU und SPD wollten vor der Beschaffung bewaffnungsfähiger Drohnen „alle damit im Zusammenhang stehenden völker- und verfassungsrechtlichen, sicherheitspolitischen und ethischen Fragen sorgfältig prüfen“. Die im Koalitionsvertrag ebenfalls angekündigte „gesellschaftliche Debatte“ war jedoch auf eine mehrstündige Anhörung im Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages beschränkt (Bundestagsdrucksache 18/2684).

Der israelische Premierminister Benjamin Netanjahu dankte der Bundeskanzlerin für den „Parlamentsbeschluss“ und lobte den Vertragsschluss als „Stärkung der bilateralen Sicherheitsbeziehungen“, der die israelische Verteidigungsindustrie ankurbeln (<http://gleft.de/2jT>). Gegen Premierminister Benjamin Netanjahu wird derzeit in Israel wegen mehrerer Korruptionsfälle ermittelt, darunter zur Ausfuhr von drei U-Booten des Rüstungskonzerns ThyssenKrupp Marine Systems nach Israel (Bundestagsdrucksachen 18/13511, 19/278). Ein weiterer Korruptionsfall, in den mehrere Likud-Mitglieder sowie der Sohn des israelischen Wohlfahrtsministers Haim Katz verwickelt sind, betrifft die Drohnen-Firma IAI. Mindestens 13 Personen wurden bereits verhaftet und unter Hausarrest gestellt (<http://gleft.de/2jU>). Dabei geht es unter anderem um die Firma DruzNet, die Teile für die Drohne „Heron TP“ liefert (<http://gleft.de/2jV>).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt die Vorbemerkung der Fragesteller zur Kenntnis. Sie stimmt weder den darin enthaltenen Wertungen zu, noch bestätigt sie die darin enthaltenen Feststellungen oder dargestellten Sachverhalte. Die nachfolgenden Antworten geben den Sachstand zum 16. Juli 2018 wieder.

1. Wie viele „Heron TP“ sollen laut dem Vertrag mit Airbus beschafft werden und welche Änderungen oder Optionen enthält der Vertrag im Falle eines Betriebs der Drohnen in bis zu zwei Einsatzgebieten?
 - a) Wie erklärt die Bundesregierung die Steigerung der Kosten bei einem Betrieb in zwei Einsatzgebieten, der nach früheren Angaben „ca. 30 Mio. Euro je nach Flugstundenanzahl pro Einsatzgebiet“ kosten sollte (Plenarprotokoll 18/242, Anlage 22), laut dem geschlossenen Vertrag aber mit einem „zusätzlichen Finanzbedarf“ von 100 Mio. Euro für ein Einsatzgebiet sowie zusätzlichen 210 Mio. Euro für ein weiteres kosten soll?
 - b) Welche jährlichen Zusatzkosten werden für den Betrieb in einem oder zwei Einsatzgebieten veranschlagt, und wofür entstehen diese?
 - c) Handelt es sich bei dem Kostenansatz von 100 Mio. Euro für ein erstes Einsatzgebiet bzw. 310 Mio. Euro für zwei Einsatzgebiete um einen Pauschalpreis, der auch mehrjährige Auslandseinsätze umfänglich abdeckt, beziehen sich die 100 Mio. Euro bzw. 310 Mio. Euro auf eine bestimmte, nach Monaten oder Jahren bestimmte Betriebsdauer im Einsatzgebiet, oder handelt es sich um regelmäßig, z. B. jährlich, wiederkehrende Kosten?
 - d) Sofern im Fall des Einsatzes in einem zweiten Einsatzgebiet zusätzliche „Heron TP“ für den Ausbildungsbetrieb in Israel beschafft werden sollen, inwiefern trifft dies auch auf weitere Anlagen (etwa Bodensegmente) zu?

Der Fragenkomplex zu Frage 1 wird zusammen beantwortet.

Auf die VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestufte Anlage wird verwiesen. Die Einstufung erfolgt, da die Antwort detaillierte Zahlen über vertraglich vereinbarte Vergütungen enthält, welche aus Gründen des Sicherheitsinteresses der Bundesrepublik Deutschland eingestuft sind.*

2. Über welche Reichweite, maximale Flughöhe und Höchstgeschwindigkeit verfügt das von der Bundeswehr geflogene Modell der „Heron TP“, und wie viel Nutzlast kann die Drohne befördern?

Auf die VS–NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestufte Anlage wird verwiesen. Die Einstufung erfolgt aus Gründen des Sicherheitsinteresses der Bundesrepublik Deutschland, da die Antwort Angaben zur Leistungsfähigkeit des Systems enthält.*

3. Welche Sensoren zur Aufklärung und Steuerung welcher Hersteller sind in der von der Bundeswehr beschafften „Heron TP“ fest verbaut, und welche weiteren sollen modular eingerüstet werden können (bitte konkrete Angaben zu Spezifikationen machen, und die jeweiligen Hersteller der mitgeführten elektrooptischen Sensoren im visuellen und infraroten Spektralbereich, der Radarsensoren sowie zum Peripheriegerät nennen)?

Hersteller der elektrooptischen Sensoren ist die Firma Elbit. Hersteller des SAR¹ ist die Firma ELTA Systems Ltd. Der SAR-Sensor kann modular eingerüstet werden. Darüber hinaus wird auf die VS–NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestufte Anlage verwiesen. Die Einstufung erfolgt, da die weitere Antwort detaillierte Zahlen über Sensorleistungsdaten enthält, welche aus Gründen des Sicherheitsinteresses der Bundesrepublik Deutschland eingestuft sind.*

* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antwort als „VS - Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft.

Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

¹ Synthetic Aperture Radar

- a) Welche Erläuterungen kann die Bundesregierung zur Nachweisführung der Leistungsfähigkeit der Sensoren machen, und wann soll diese abgeschlossen sein?

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit und der Eignung der Sensoren für den vorgesehenen Verwendungszweck erfolgt im Rahmen der Integrierten Nachweisführung bzw. der Einsatzprüfung. Die Einsatzprüfung beginnt, nachdem der Auftragnehmer IOC²-Bereitschaft erklärt hat, und dauert ca. drei Monate.

- b) Welche der Sensoren sind geeignet, bei der Überwachung von Boden- oder Luftaktivitäten auch eine Mustererkennung vorzunehmen und auf Signaturen von Fahrzeugen in Datenbanken zurückzugreifen, um eigenes und gegnerisches militärisches Gerät automatisiert zu erkennen?

Eine Mustererkennung zur automatisierten Erkennung von eigenem oder gegnerischem militärischen Gerät, d. h. eine hierfür notwendige Datenverarbeitung, ist nicht implementiert.

4. Über welche „Kollisionsvermeidungsfähigkeiten“ verfügen die von der Bundeswehr beschafften „Heron TP“ (<http://gleft.de/2jW>), und wie unterscheiden sich diese von einem Kollisionsvermeidungssystem?

Der G-HERON TP verfügt über ein TCAS³ II. Dieses System warnt vor Kollisionen und gibt vertikale Ausweichempfehlungen (steigen/sinken). Darüber hinaus ist ADSB-out⁴ integriert. Dadurch werden Position und andere Flugdaten, wie Geschwindigkeit, Flughöhe und Kurs, kontinuierlich gesendet. Ein automatisiertes Ausweichmanöver des Luftfahrzeuges wird bei einer erkannten Kollisionsgefahr nicht eingeleitet. Das Manöver wird durch den RPA⁵-Führer durchgeführt.

5. Worin besteht das „Notlandesystem“ der „Heron TP“ (Bundestagsdrucksache 18/9857, Antwort zu Frage 16)?

Der G-HERON TP verfügt über ein „Autonomous Take-Off and Landing System (ATOL)“. Dieses ermöglicht es dem Luftfahrzeug, selbständig zu landen. Primäre Landehilfe ist ein Differential Global Positioning System (DGPS). Ein radarbasiertes System wird als Notlandesystem verwendet.

6. Inwiefern ist mit der Implementierung des „Wetterradars“ eine Einsatzfähigkeit der „Heron TP“ unter (welchen) unterschiedlichen klimatischen Bedingungen verbunden, und wie nahe kommt das System damit einer Allwetterfähigkeit?

Das Wetterradar des G-HERON TP dient dem frühzeitigen Erkennen von Gewitterzellen, um ein rechtzeitiges Ausweichen zu ermöglichen und damit eine Gefährdung des Luftfahrzeuges zu verhindern. Dieses Radar erhöht die Verkehrssicherheit des Systems und erlaubt somit Einsätze auch in schwierigen Wetterbedingungen.

² IOC: Initial Operational Capability – Anfängliche Einsatzbereitschaft

³ TCAS: Traffic Alert and Collision Avoidance System

⁴ Automatic Dependent Surveillance – Broadcast

⁵ Remotely Piloted Aircraft

7. Wie viele (auch redundante) Bodensegmente mit Kommunikationsanlagen zur Flug- und Missionssteuerung sollen beschafft werden?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

8. Welche konkretisierenden Programmabsprachen (PA) enthält die Regierungsvereinbarung mit der Regierung Israels für die Bereiche Infrastruktur, Ausbildung und Training sowie Bewaffnung?

Die Einzelheiten der Kooperation mit Israel einschließlich der notwendigen Kostenvereinbarungen werden in den drei Programmabsprachen (PA) festgelegt. Diese regeln die durch die israelische Amtsseite zu erbringenden Leistungen wie die Unterstützung bei der Ausbildung des Personals, die Bereitstellung von Infrastruktur für die deutschen Streitkräfte, die Stationierung der Luftfahrzeuge auf dem israelischen Luftwaffenstützpunkt Tel Nof sowie die Herstellung der technischen Bewaffnungsfähigkeit des Systems G-HERON TP.

- a) Wie viele Besatzungen sollen nach gegenwärtigem Stand in welchem Zeitplan ausgebildet werden und wie lange dauert eine „Erstausbildung“ (Bundestagsdrucksache 18/13346, Antwort zu Frage 13; bitte auch für Luftbildauswerter und Nutzlastoperateur angeben)?

Es ist die Erstausbildung von 60 Besatzungen vorgesehen. Darüber hinausgehende Besatzungen würden nach Bedarf ausgebildet. Es wird grundsätzlich auf erfahrene HERON 1 Besatzungen zurückgegriffen. Eine Besatzung besteht aus einem RPA-Führer und einem Tactical Operator (TacOp/Nutzlastoperateur). Luftbildauswerter sind nicht Bestandteil der Besatzung. Die Ausbildung von Luftbildauswertern findet daher nicht im Rahmen der Regierungsvereinbarung statt.

Für die Ausbildung am G-HERON TP sind 40 Arbeitstage für Besatzungen mit HERON 1 Erfahrung veranschlagt.

- b) Wie viele Piloten, Luftbildauswerter oder Nutzlastoperateur werden von welchen bestehenden Systemen („Tornado“ und „Heron 1“) übernommen?

Hierzu wurde noch keine Festlegung getroffen.

- c) Welche Einsatzprofile oder Einsatzszenarien sind Gegenstand der Ausbildung?

Die Ausbildung beinhaltet die sichere Handhabung des Luftfahrzeuges und der Sensorik. Dabei werden alle für die Durchführung der Aufklärungs- und Überwachungsaufgabe erforderlichen Verfahren, Prozeduren und Einsatzprofile abgebildet.

9. Inwiefern sind die Existenz von in die „Heron TP“ potentiell integrierter Bewaffnung bzw. der spätere Einsatz von Bewaffnung jetzt schon Thema der Ausbildung?

Ausbildung im Zusammenhang mit Bewaffnung ist kein Gegenstand der Programmvereinbarung und findet nicht statt.

- a) Inwieweit ermöglichen zur Ausbildung und zum Training eingesetzte Simulatoren einen simulierten Einsatz von Bewaffnung?

Technisch ist in dem bereits in Israel vorhandenen Simulator die Möglichkeit zum simulierten Einsatz der Bewaffnung enthalten. Der für Deutschland vorgesehene Simulator besitzt diese Simulationsmöglichkeit nicht.

- b) Durch welche nicht überwind- oder umgeharen Software- oder Hardware-Vorrichtungen wird gewährleistet, dass Programme oder Programmbestandteile der Simulatoren, die einen simulierten Einsatz von Bewaffnung betreffen, im Kontext ihrer Nutzung zu Ausbildungs- oder Trainingszwecken für Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr nicht aktiviert oder genutzt werden können?

Es sind keine derartigen Vorrichtungen vorhanden. Der simulierte Einsatz der Bewaffnung ist nicht Gegenstand der Ausbildung. Durch organisatorische Maßnahmen wird während der Ausbildung an dem in Israel stationierten Simulator sichergestellt, dass eine Ausbildung des Einsatzes von Bewaffnung nicht erfolgt.

- c) Wann erfolgt die Ausbildung zum Waffeneinsatz, und welche Vorkehrungen wird die Bundesregierung, falls mit Ausbildung und Training der Steuerung bewaffneter „Heron TP“ sowie des Waffeneinsatzes erst nach der förmlichen Entscheidung zur Bewaffnung begonnen werden soll, treffen, um Verzögerungen zu vermeiden?

Die Ausbildung erfolgt erst, nachdem der Deutsche Bundestag die Bewaffnung des Systems G-HERON TP beschlossen hat.

- d) Wurden am Stützpunkt Tel Nof oder an irgendeinem anderen Ort bereits technische, bauliche oder sonstige infrastrukturelle Maßnahmen getroffen, um im Fall einer Bewaffnung einen sicheren Betrieb zu gewährleisten?

Sind diese Maßnahmen bereits von dem Finanzansatz für die Infrastrukturnutzung in Israel umfasst, und wie hoch ist der Anteil der Aufwendungen hierfür?

Die von Deutschland genutzte Infrastruktur enthält keine derartigen baulichen Maßnahmen, diese würden dann mit der neu zu verhandelnden Programmabsprache vereinbart.

10. Wie viele Flugstunden stellt Airbus im Grundbetrieb zur Verfügung, und wie verteilen sich diese auf die Ausbildung, die Inübunghaltung und die Regenerationsausbildung des Bundeswehrpersonals?

Vertraglich sind für den Grundbetrieb im Falle eines parallel stattfindenden Einsatzes 80 Flugstunden pro Monat vereinbart. Findet kein Einsatz statt, sind 133 Flugstunden pro Monat vereinbart. Eine feste Aufteilung der Flugstunden nach Ausbildung, Inübunghaltung und Regenerationsausbildung erfolgt nicht. Vielmehr erfolgt die Aufteilung nach den jeweiligen Erfordernissen.

- a) Nach welcher Maßgabe werden die Trainings- und Übungsflüge durch die israelische Luftwaffe koordiniert, und welche Bedingungen stellt diese für die Anmeldung der Flüge?

Die Flüge werden auf monatlicher Basis vorgeplant. Die Fluganmeldung muss mindestens eine Woche vorab erfolgen.

- b) Wo in Israel oder auf Hoher See sollen diese Trainings- und Übungsflüge stattfinden?

Der Luftraum in Israel ist vollständig militärisch kontrolliert. Die bedarfsgerechte Freigabe von Luftraumgebieten obliegt später dem israelischen Militär.

- c) Wer startet und landet die Drohnen bei den Trainings- und Übungsflügen?

Start und Landung werden durch das auszubildende Personal vorgenommen.

- d) Inwiefern ist es weiterhin Bestandteil des Vertrages mit Airbus, dass die „Verantwortung im Falle einer Fehlfunktion“ auch bei Starts und Landungen bei Airbus liegt und erst „bei einer Höhe von 1 000 Fuß über Grund auf die Bundeswehr über[geht]“ (Bundestagsdrucksache 18/13346)?

Die Verantwortung für Start und Landung liegt beim Bundeswehrpersonal, welches die Starts und Landungen durchführt. Die Durchführung von Nachprüfflügen liegt in der Verantwortung des Auftragnehmers.

- e) Wie viele Flugstunden stellt Airbus im Einsatzgebiet zur Verfügung?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

11. Welche SATCOM-Anlagen und welche ortsfesten oder mobilen Relaisstationen werden für die Trainings- und Übungsflüge bzw. für die Flug- und Missionssteuerung in Israel genutzt (bitte die Hersteller nennen)?

Im Ausbildungsbetrieb wird fast ausschließlich terrestrischer Richtfunk genutzt. Der SATCOM-Betrieb im Rahmen der Ausbildung erfolgt direkt über die im Bodensegment enthaltene Hardware. Es gibt daher keine ortsfesten oder mobilen SATCOM Relaisstationen.

- a) Welche SATCOM-Anlagen und welche ortsfesten oder mobilen Relaisstationen werden für die Flug- und Missionssteuerung in den Einsatzgebieten genutzt (bitte die Hersteller nennen)?

Für die Satellitenkommunikationseinrichtungen wird eine Anlage des Herstellers RAFAEL verwendet. Es werden keine ortsfesten oder mobilen Relaisstationen im Einsatz verwendet.

- b) Wie viele Drohnen können die „Datenverteiler- und Auswerteanlage“ der Firma M4Com gleichzeitig nutzen?

Es können bis zu zehn HERON TP angebunden werden.

12. Welche Besatzung ist für die einzelnen Bodenstationen bei Trainings- und Übungsflügen oder für eine Mission vorgesehen (bitte auch für die jeweils genutzte redundante Station ausführen)?

Eine Bodenkontrollstation (BKS) führt grundsätzlich ein Luftfahrzeug, d. h. zur Führung eines zweiten Luftfahrzeuges wird eine weitere BKS genutzt. Jede BKS ist für eine Besatzung ausgelegt. Je nach Dauer einer Mission führen mehrere Besatzungen in einer festgelegten Abfolge ein Luftfahrzeug.

13. Inwiefern soll während der Ausbildung des deutschen Personals nicht nur ein Offizier der israelischen Luftwaffe in eine Bodenkontrollstation entsandt werden, sondern ein weiterer in die zur Redundanz genutzte Anlage, damit dieser dort die Einhaltung der entsprechenden Flugwege überwacht und sicherstellt (Plenarprotokoll 18/242, Anlage 22)?

Hinsichtlich welcher israelischen Vorgaben und Regularien ist dieser Offizier gegenüber den deutschen Soldaten weisungsbefugt?

Der Luftraum in Israel ist vollständig militärisch kontrolliert. Während der Ausbildung des deutschen Personals befindet sich daher in der BKS des G-HERON TP ständig ein Offizier der israelischen Luftwaffe, der die Einhaltung der entsprechenden Flugwege überwacht und diesbezüglich weisungsbefugt ist. Dies wäre im Bedarfsfall auch in einer weiteren BKS der Fall.

14. Welches vom deutschen Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik zugelassene Daten- und Sprach-Verschlüsselungssystem soll in die „Heron TP“ eingebaut werden (Bundestagsdrucksache 18/9857, Antwort zu Frage 18)?

Welche bereits vorhandenen Kryptierungssysteme müssen nach Kenntnis der Bundesregierung hierfür aus der Drohne ausgebaut werden?

Hierzu wurden noch keine Festlegungen getroffen. Das vorhandene Kryptosystem muss nicht ausgebaut werden.

15. Verfügt die Bundeswehr jetzt schon über Munition, die zum Einsatz mit „Heron TP“ geeignet wäre?

Die Bundeswehr verfügt über keine entsprechende Munition.

16. Welche Maßnahmen enthält der Vertrag mit Airbus sowie mit Israel zur technischen Vorbereitung für die später erfolgende Bewaffnung der „Heron TP“, für die 50 Mio. Euro veranschlagt werden (bitte auch die Anpassungen der Hard- und Software ausführen)?

Der Industrievertrag enthält keine Maßnahmen zur technischen Vorbereitung für eine Bewaffnung der G-HERON TP. Das Programme Arrangement, welches die Regierungsvereinbarung mit Israel detailliert, regelt die Unterstützung durch das israelische Verteidigungsministerium hinsichtlich der Herstellung der Bewaffnungsfähigkeit. Darunter fallen u. a. notwendige Untersuchungen und Versuche, einschließlich der erforderlichen Dokumentation. Hierzu zählen Informationen über Systemleistung und Systemsicherheit, einschließlich Arbeitsschutz, Gefahrstoffe und Umweltverträglichkeit, sowie die Aufbereitung und Weitergabe etwaiger Untersuchungs- und Versuchsergebnisse in Israel.

- a) Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, inwiefern Anlagen oder Anlagenteile zur Bewaffnung erst in die Drohnen eingebaut werden müssen oder dort bereits serienmäßig installiert sind?

Es werden keine zusätzlichen Anlagen oder Anlagenteile zur Herstellung einer Bewaffnungsfähigkeit für den G-HERON TP in den Träger integriert oder ausgebaut.

- b) Welche technischen Voraussetzungen werden zur Herstellung der Bewaffnungsfähigkeit geschaffen?

Die Herstellung der Bewaffnungsfähigkeit beinhaltet die Integration und die Zulassung der erforderlichen technischen Komponenten für das Luftfahrzeug G-HERON TP sowie die Anpassung der Bodenkontrollstation an diese Bewaffnungsfähigkeit, einschließlich der daraus resultierenden Nachweisführung im Rahmen der Musterzulassung. Teile der Untersuchungen und Versuche erfordern den Zugriff auf Gerät, Infrastruktur und Einrichtungen, die in Deutschland in der notwendigen Ausprägung nicht verfügbar sind und im Rahmen dieses Projekts weder zeitgerecht noch wirtschaftlich realisiert werden können, z. B. systemspezifische Prüfstände und verfügbarer Luftraum für die Systemerprobung. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 16a verwiesen.

- c) Welche Aufhängepunkte werden für die Bewaffnungsfähigkeit installiert?
- d) Welche Anforderungen (standardisierter) Schnittstellen erfüllen die Aufhängepunkte, und inwiefern sind diese mit den NATO-Schnittstellen für Munition kompatibel?
- e) Wie viele der fünf „Heron TP“ sollen Aufhängepunkte und damit die Möglichkeit zur späteren Bewaffnung erhalten?

Die Fragen 16c bis 16e werden zusammen beantwortet.

Alle fünf G-HERON TP verfügen serienmäßig über standardisierte Aufhängepunkte unter den Flügeln und unter dem Rumpf.

Grundsätzlich müssen fliegende, bewaffnete Plattformen mit den NATO-Schnittstellen für Munition kompatibel sein. Gegebenenfalls abweichende oder weitergehende Anforderungen sind im Rahmen der Qualifizierung und Integration der Bewaffnung abzustimmen.

17. Aus welchen (technischen, sicherheitspolitischen, ökonomischen oder sonstigen) Erwägungen heraus muss die Herstellung der technischen Bewaffnungsfähigkeit bereits jetzt in Auftrag gegeben werden, obwohl über eine Bewaffnung nach Angaben der Bundesregierung noch nicht entschieden ist?

Wird die Herstellung der technischen Bewaffnungsfähigkeit nicht während der Produktion des G-HERON TP durchgeführt, ist eine Nachrüstung der Luftfahrzeuge und Bodenkontrollstationen inklusive ergänzender Musterzulassung erforderlich. Hierfür wird ein Zeitaufwand von mindestens zwei Jahren abgeschätzt. In dieser Zeit wäre die Verfügbarkeit der Luftfahrzeuge inakzeptabel eingeschränkt.

- a) Inwiefern unterscheidet sich die so konstruierte Version der „Heron TP“ von dem Ursprungsmodell, an dem die zusätzlichen technischen Vorkehrungen zur Herstellung der Bewaffnungsfähigkeit getroffen werden?

Es existiert kein Ursprungsmodell des Heron TP ohne eine technische Bewaffnungsfähigkeit. In den G-HERON TP werden im Wesentlichen Wetterradar, Entscheidungsfunktionalität, TCAS, ADS-B sowie eine deutsche Sprachverschlüsselung eingerüstet und eine Anpassung der Bodenstation vorgenommen.

- b) Inwiefern ist dieses Ursprungsmodell der „Heron TP“ ohne technische Einrichtungen zur Bewaffnungsfähigkeit flugfähig, und inwiefern ist eine Nutzung der Flug- und Aufklärungs-Sensorik im Betrieb möglich oder ausgeschlossen?

Es existiert kein Ursprungsmodell des Heron TP ohne eine technische Bewaffnungsfähigkeit, insofern kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

18. Inwiefern ist das Integrierte Projektteam (IPT) unter Leitung des Planungsamtes der Bundeswehr (PlgABw) weiterhin mit der Definition von Forderungen, Anforderungen und Fähigkeiten der Bewaffnung der Drohnen befasst (Bundestagsdrucksache 18/9857, Antwort zu Frage 19)?

Mit Abschluss der Analysephase wurden die Forderungen abschließend festgelegt. Insofern ist das Integrierte Projektteam (IPT) nicht mehr mit der Definition von Forderungen, Anforderungen und Fähigkeiten der Bewaffnung der Drohnen befasst.

19. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung zu der „ausführlichen völkerrechtlichen, verfassungsrechtlichen und ethischen Würdigung“, die vor der geplanten Bewaffnung erfolgen soll, und wie soll diese ausgestaltet werden (<http://gleft.de/2jS>)?

Über die Beschaffung der Bewaffnung von unbemannten Luftfahrzeugen wird gemäß Koalitionsvertrag der Deutsche Bundestag nach ausführlicher völkerrechtlicher, verfassungsrechtlicher und ethischer Würdigung gesondert entscheiden. Die Debatte wird anlässlich der entsprechenden Beschaffungsvorlage (25 Mio. Euro-Vorlage) zu führen sein.

20. Inwiefern ist das BMVg mit dem israelischen Verteidigungsministerium und der israelischen Luftwaffe weiterhin zu einer „zeit- und bedarfsgerechten Bewaffnungsfähigkeit“ der „Heron TP“ im Gespräch (Bundestagsdrucksache 18/9857, Antwort zu Frage 21)?

Derzeit finden keine Gespräche zu diesem Thema statt.

21. Nach welchem Verfahren würde die Bewaffnung der favorisierten „Heron TP“ lizenziert, und welche Schritte dieses Verfahrens könnten sich auch auf Drohnen stützen, die von der israelischen Luftwaffe geflogen werden und ein israelisches Hoheitszeichen tragen?

Die als Bewaffnung vorgesehene Munition muss den für die Bundeswehr geltenden Vorschriften entsprechend auf ihre Sicherheit und Funktion überprüft werden. Hierzu würden vorhandene, amtliche oder amtlich anerkannte Erprobungsberichte herangezogen und durch eigene Experten bewertet werden. Soweit sich

Abweichungen zur geltenden Vorschriftenlage ergeben sollten, würden zusätzlich sicherheitskritische Komponenten und ggf. auch leistungsbestimmende Komponenten untersucht werden. Die Qualifikation der Bewaffnung durch die Bundeswehr ist unabhängig vom Träger.

22. Welche Maßnahmen wurden für das Musterprüfrahmenprogramm und das Musterprüfprogramm mit der deutschen und israelischen Industrie abgestimmt, und wann soll die Musterprüfung beendet sein?

Die abgestimmten Maßnahmen entsprechen den in der Luftfahrt gängigen Praktiken zum Nachweis der Verkehrssicherheit eines Luftfahrzeugmusters. Die geplante Dauer der Musterprüfung beträgt 24 Monate.

23. Welche Zulassung soll die „Heron TP“ erhalten, und welche militärischen und zivilen Zulassungsanforderungen aus der bemannten Luftfahrt sollen nachgewiesen werden?

Das für die Bundeswehr vorgesehene Muster des HERON TP (G-HERON TP) soll eine deutsche militärische Musterzulassung auf Basis des STANAG 4671 erhalten.

- a) Welche Maßnahmen sind für die deutsche Muster- und Verkehrszulassung erforderlich?

Die erforderlichen Maßnahmen sind im vertraglich vereinbarten Musterprüfrahmenprogramm und Musterprüfprogramm festgelegt.

- b) Welche Forderungen des NATO-Standards STANAG 4671 können Airbus und IAI nach derzeitigem Stand nicht erfüllen?

Nach derzeitigem Stand gibt es keine anzuwendende Forderung des STANAG 4671, die nicht in ausreichender bzw. vergleichbarer Weise erfüllt werden kann.

24. Welche Unterauftragnehmerleistungen sind bei dem mit Airbus geschlossenen Dienstleistungsvertrag vorgesehen?

- a) Welche Leistungen umfasst der von Airbus selbst zu erbringende Anteil bei diesem Dienstleistungsvertrag?

Die Airbus DS Airborne Solutions GmbH (Airbus) ist als Generalauftragnehmer tätig. Da Israel Aerospace Industries als Hersteller des Systems G-HERON TP und der Simulatoren als Hauptunterauftragnehmer tätig wird, erbringt Airbus schwerpunktmäßig Leistungen im Bereich Projektmanagement, Engineering, Bereitstellung der technisch-logistischen Betreuung, Materialbewirtschaftung und Instandhaltung des Systems, Erstellung von Nachweisdokumenten für die Musterzulassung und Training sowie für die Zurverfügungstellung von Flugstunden.

b) Welche Unterauftragnehmer gibt es?

In den Verträgen sind Bestimmungen zur Vertraulichkeit der Informationen aufgenommen worden, sodass die Inhalte nicht ohne Einwilligung des Vertragspartners der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden dürfen. Hierzu wird auf die als VS –NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestufte Anlage verwiesen.*

c) In welchem Umfang soll welcher Unterauftragnehmer für welche Vergütung welche Leistungen erbringen?

Die Angaben detaillierter Zahlen im Vertrag (hier Vergütung) sind aus Gründen des Sicherheitsinteresses der Bundesrepublik Deutschland eingestuft. Auf die als VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestufte Anlage wird verwiesen.*

d) Welcher Vergütungsanteil verbleibt Airbus?

Auf die Antwort zu Frage 24c wird verwiesen.

25. Bezüglich welcher erbrachten und/oder nicht abgerufenen Leistungsanteile, welcher Investitionen oder welcher entgangenen Gewinnerwartung trifft der Vertrag mit Airbus Vereinbarungen, aufgrund derer Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer im Falle einer außerordentlichen Kündigung der Auftraggeber (Ausgleichs-)Zahlungen als Restabgeltung beanspruchen können sollen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9431, Antwort zu Frage 1c)?

Bei optionalen Leistungen, die vom Auftraggeber nicht abgerufen werden, besteht weder die Notwendigkeit einer Kündigung, noch eine Restabgeltung. Eine Restabgeltung erfolgt nur im Hinblick auf zu dem Zeitpunkt der außerordentlichen Kündigung beauftragten Leistungen, sofern der Auftragnehmer die zur Kündigung führenden Umstände nicht oder nur einfach fahrlässig zu vertreten hat.

26. In welcher Höhe und welchem prozentualen Anteil des Vertragspreises sollen derartige Forderungen geltend gemacht werden können, und um welche Größenordnung der Beträge geht es dabei jeweils für die einzelnen Phasen der Vertragsabwicklung?

Hat der Auftragnehmer die zur Kündigung führenden Gründe nicht zu vertreten, so hat er einen Anspruch auf Restabgeltung. Dieser beinhaltet die durch die Beauftragung bedingten unvermeidbaren Kosten zuzüglich des auf diese Kosten entfallenen Gewinns. Hat der Auftragnehmer die zur außerordentlichen Kündigung führenden Umstände fahrlässig zu vertreten, besteht kein Anspruch auf den anteiligen Gewinn. Die Restabgeltung ist jedenfalls auf den Betrag beschränkt, auf den der Auftragnehmer bei Erfüllung der zum Zeitpunkt der Kündigung beauftragten Leistungen einen Anspruch hätte.

Hat der Auftragnehmer die zur Kündigung führenden Gründe grob fahrlässig oder vorsätzlich verursacht, besteht kein Anspruch auf Restabgeltung.

Eine prozentuale Vergütung oder einen Bezug zu einzelnen Phasen ist im Rahmen der Restabgeltung nicht vorgesehen. Es kommt allein auf die vom Auftragnehmer im Einzelfall unvermeidbaren und nachgewiesenen Kosten an.

* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antwort als „VS - Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

27. Zu welchem Zweck sollen die „Heron TP“ beschafft werden?

Gibt es neben dem Schutz eigener Kräfte am Boden noch weitergehende Überlegungen, etwa bzgl. der Unterstützung der Kräfte anderer Staaten oder mit Blick auf NATO-Planungsziele?

Das System G-HERON TP wird zur abbildenden Aufklärung und Überwachung im Einsatzgebiet eingesetzt und trägt damit zum Schutz eigener und verbündeter Kräfte am Boden sowie zur Lagebilderstellung bei.

Über die NATO-Planungsziele werden dem System G-HERON TP die Fähigkeiten aktive und passive bildgebende Aufklärung zugeordnet. Damit können diese Fähigkeiten verbündeten Kräften, in Abhängigkeit nationaler Vorgaben und nach Billigung des Deutschen Bundestages für den jeweiligen Einsatz, zur Verfügung gestellt werden.

28. Inwiefern enthält der mit Israel geschlossene Regierungsvertrag Angaben zur Frage, wie sichergestellt wird, dass deutsche Abgeordnete in jedem Fall und auch im Falle bilateraler Spannungen (etwa wenn die israelische Regierung der Bundesregierung entgegengesetzte militärtaktische oder einsatzpolitische Erwägungen verfolgt) die Drohnenbasis in Tel Nof inspizieren dürfen, bzw. inwiefern wurden mit Israel sonstige Vereinbarungen getroffen, um das sicherzustellen?

Die völkerrechtlich nicht bindende Absprache zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Verteidigungsministerium des Staates Israel über das Projekt MALE HERON TP (G-HERON TP MoU – Memorandum of Understanding) beinhaltet hierzu keine Angaben.

