

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrej Hunko, Tobias Pflüger, Heike Hänsel, Christine Buchholz, Niema Movassat, Thomas Nord, Martina Renner, Dr. Kirsten Tackmann, Alexander Ulrich, Kathrin Vogler und der Fraktion DIE LINKE.

Entwicklung, Beschaffung und Anfangsflugbetrieb der bewaffnungsfähigen „Eurodrohne“

Unter dem Titel „European MALE RPAS“ (kurz: „Eurodrohne“) beteiligt sich die Bundesregierung mit den Regierungen Frankreichs, Spaniens und Italiens an der Entwicklung einer bewaffnungsfähigen Drohne (Bundestagsdrucksache 19/5204). Sie soll „stationäre und bewegliche Einzelziele“ bekämpfen können und „Luftnahunterstützung“ besorgen (Bundestagsdrucksache 18/13593, Frage 2).

Inzwischen ist auch die Tschechische Republik dem Konsortium beigetreten (www.consilium.europa.eu/media/37028/table-pesco-projects.pdf). Das zu entwickelnde System soll ab dem Jahr 2025 zur Verfügung stehen. Zur Vorbereitung der Realisierungsphase wurde am 5. September 2016 nach parlamentarischer Billigung der 25 Mio. Euro-Vorlage eine „viernationale Definitionsstudie“ über einen Zeitraum von zwei Jahren beauftragt (Bundestagsdrucksache 18/13346, Frage 18). Durchführende sind die Rüstungskonzerne Airbus (Deutschland), Dassault Aviation (Frankreich) und Leonardo (Italien) unter finanzieller Beteiligung der spanischen Regierung.

Mit dem Management der Definitionsstudie haben teilnehmenden Nationen die multilaterale Gemeinsame Organisation für Rüstungsk Kooperation (OCCAR) beauftragt. Die OCCAR hat hierfür eine Programmabteilung in Hallbergmoos eingerichtet (Bundestagsdrucksache 18/13346, Frage 18). Die Gesamtkosten der Definitionsstudie gab die Bundesregierung mit 82,29 Mio. Euro an, nach neueren Angaben soll die Definitionsstudie nach derzeitigem Sachstand 85,79 Mio. Euro kosten (Bundestagsdrucksache 19/5204, Frage 6).

Die Definitionsstudie besteht aus einer Konzept- und Entwurfsphase und dient der Vorbereitung der Entwicklung der „Eurodrohne“. In der Konzeptphase „harmonisiert“ die Bundeswehr ihre operationellen Forderungen mit jenen der am Projekt beteiligten Regierungen. Diese abgestimmten operationellen Forderungen werden am Ende der Konzeptphase von den Partnernationen gemeinsam gebilligt. In der Entwurfsphase wird von den an der Definitionsstudie beteiligten Rüstungskonzernen ein Entwurf des Luftfahrzeugdesigns erstellt. Auch dieser wird am Ende der Entwurfsphase von den Regierungen gemeinsam gebilligt.

In 2016 hatte das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr für die Entwicklung der „Eurodrohne“ eine Gruppe „Projekt Management Organisation 3“ (PMO 3) eingerichtet, die mittlerweile auf 14 Dienst-

posten angewachsen ist (Bundestagsdrucksache 19/5204, Frage 6). Für die „amtsseitigen Beiträge“ zur Definitionsstudie steuert die gesamte Bundeswehr „Fachexpertise“ bei. Auf „Expertenebene“ sind das Kommando Luftwaffe, das Luftfahrtamt der Bundeswehr, die Wehrtechnischen Dienststellen 61 (Manching) und 81 (Greding), das Planungsamt der Bundeswehr, das Kommando Heer, das Kommando Cyber- und Informationsraum und das Zentrum für Geoinformationswesen der Bundeswehr „unterstützend tätig“. Studienbegleitend wurde die Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) und das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum (DLR) beauftragt. Beide Partner erhalten dafür 7,3 Mio. Euro. Die IABG wurde beauftragt, die Bundeswehr bei der Durchführung der Definitionsstudie zu unterstützen, außerdem beim „Ergebnismonitoring, der Erarbeitung nationaler fachtechnischer Positionen und der Vorbereitung von Entscheidungen sowie nationalen Eigenvalidierungen“ (Bundestagsdrucksache 19/317, Frage 65). Dies umfasste Aufgaben der Vorbereitung der deutschen Position zur Zertifizierung und Qualifizierung der Drohne, zur Wahl des Antriebs sowie zur geplanten Integration in den europäischen Luftraum. Im Bereich des „Systems Engineering“ ist die IABG mit „Zielkonfliktanalysen, Kostenabschätzung und Forderungscontrolling“ beauftragt. Die Firma schreibt Sitzungsprotokolle und fachliche Stellungnahmen „zu technisch-wirtschaftlichen Aspekten“ und „Bewertungen und Handlungsempfehlungen“. Dies betrifft auch Lösungskonzepte für Ausweichverfahren, ohne die eine Integration in den europäischen Luftraum nicht möglich ist. Schließlich erarbeitet die IABG „deutsche Positionen zu Kostenmodellen der Industrie“.

Die Beauftragung der OCCAR schließt die Vorbereitung einer sich anschließenden Realisierungsphase ein. Ein Vertrag über die Realisierungsphase ist für Ende des Jahres 2019 geplant. Im Rahmen der Definitionsstudie hat die OCCAR eine gemeinsame Zulassungsorganisation mit allen nationalen militärischen Zulassungsstellen der an der Definitionsstudie beteiligten Nationen eingerichtet. Sie besteht aus einem gemeinsamen Zulassungsausschuss und einem „integrierten Team von nationalen Fachleuten“. Die gemeinsame Zulassungsorganisation soll die Grundlagen für die militärische Musterzulassung der „Eurodrohne“, „einschließlich möglicher zusätzlicher Sonderbedingungen“, einheitlich festlegen und die durch die Industrie vorgeschlagenen Verfahren auf Übereinstimmung mit den Vorgaben prüfen.

Die teilnehmenden Regierungen haben im Januar des Jahres 2018 beschlossen, einen Vertrag über die Entwicklung, Beschaffung und den Anfangsflugbetrieb zu schließen. Der dadurch gestiegene Aufwand der Vertragsverhandlungen für diesen sogenannten Global Contract führt zu Verwaltungsmehrkosten bei der OCCAR in Höhe von insgesamt rund 2,5 Mio. Euro. Auf Deutschland entfallen davon rund 0,8 Mio. Euro.

Inzwischen haben die beteiligten Regierungen Angaben zu den von ihnen ab dem Jahr 2025 beabsichtigten Beschaffungen einer serienreif entwickelten „Eurodrohne“ gemacht. Die Bundesregierung will sieben Systeme (21 Luftfahrzeuge und 16 Bodenkontrollstationen) kaufen (Bundestagsdrucksache 19/5204). Die spanische Luftwaffe beabsichtigt den Kauf von 15 Systemen, die Lieferung werde 2026 erwartet („Spain sets out European MALE RPAS procurement plan“, janes.com vom 8. November 2018).

Die Regierungen Deutschlands, Frankreichs, Italiens und Spaniens haben vorgeschlagen, die „Eurodrohne“ in die Ständige Strukturierte Zusammenarbeit (SSZ, engl. PESCO) zu übernehmen (Bundestagsdrucksache 19/5643, Frage 47). Dem wurde am 19. November 2018 entsprochen (www.consilium.europa.eu/media/37028/table-pesco-projects.pdf).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche weiteren, konkreten Angaben enthält der im Januar des Jahres 2018 getroffene Beschluss, einen Vertrag über die Entwicklung, Beschaffung und den Anfangsflugbetrieb der „Eurodrohne“ (Bundestagsdrucksache 19/5204) zu schließen, und welcher Zeitplan ist hierfür anvisiert?
2. Inwiefern geht die Bundesregierung weiterhin davon aus, dass ein bewaffnungsfähiges „European MALE RPAS“ (kurz: „Eurodrohne“) bis 2025 serienreif entwickelt werden kann bzw. welcher neue Zeitplan existiert für die Entwicklung, Beschaffung und den Anfangsflugbetrieb der „Eurodrohne“?
3. Aus welchen Erwägungen ist auch die Tschechische Republik dem Konsortium zur Entwicklung der bewaffnungsfähigen „Eurodrohne“ beigetreten und wo wurde dies von den bis dahin am Projekt beteiligten Regierungen entschieden (www.consilium.europa.eu/media/37028/table-pesco-projects.pdf)?
4. Wie verteilen sich die Kosten für die Definitionsstudie nach dem Beitritt der Tschechischen Republik auf die beteiligten Regierungen?
5. Welche operationellen Forderungen hat die Bundeswehr nach derzeitigem Stand an die „Eurodrohne“ und inwiefern werden diese bereits mit den übrigen beteiligten Regierungen bzw. Militärs abgestimmt?
 - a) Inwiefern soll die „Eurodrohne“ auch den Schwarm- bzw. Formationsflug mit der bemannten Luftfahrt ermöglichen und welchen Modus des gemeinsamen Teamflugs soll die „Eurodrohne“ diesbezüglich fliegen können (etwa Pairing Modus, Wegpunktmodus, relative Navigation, Korridormodus)?
 - b) Welche stationären und beweglichen „Einzelziele“ soll die „Eurodrohne“ bekämpfen können (Bundestagsdrucksache 18/13593, Frage 2)?
 - c) Wie viele Waffeneinsätze soll eine bewaffnungsfähige „Eurodrohne“ täglich fliegen können?
6. Inwiefern arbeiten der Rüstungskonzern Airbus und die Bundeswehr nach Kenntnis der Bundesregierung bereits an einem Entwurf des Luftfahrzeugdesigns?
 - a) Wann sollen die operationellen Forderungen von den Partnernationen gemeinsam gebilligt werden?
 - b) Wann soll die Entwurfsphase nach gegenwärtigem Stand beginnen und enden?
7. Welche Beiträge haben das Kommando Luftwaffe, das Luftfahrtamt der Bundeswehr, die Wehrtechnischen Dienststellen 61 (Manching) und 81 (Greding), das Planungsamt der Bundeswehr, das Kommando Heer, das Kommando Cyber- und Informationsraum und das Zentrum für Geoinformationswesen der Bundeswehr zur Definitionsstudie beigesteuert?
8. Welche einzelnen Aufgaben übernahm das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum (DLR) im Rahmen der Definitionsstudie?

9. Welche Entscheidungen bezüglich der „Eurodrohne“ wurden von der Firma Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) vorbereitet (Bundestagsdrucksache 19/317, Frage 65)?
 - a) Welche Vorschläge hat die IABG zur Zertifizierung und Qualifizierung der Drohne gemacht und welches Lösungskonzept mit welchen Handlungsempfehlungen wurde schließlich übernommen?
 - b) Welche Vorschläge hat die IABG zur Wahl des Antriebs gemacht und aus welchen Erwägungen ist dieser nun als Turboprop-Triebwerk zweistrahlig?
10. Auf welche Weise arbeitet die IABG mit der von der OCCAR eingerichteten gemeinsamen Zulassungsorganisation mit allen nationalen militärischen Zulassungsstellen zusammen?
 - a) Welche Vorschläge hat die IABG zur geplanten Integration in den europäischen Luftraum und welches Lösungskonzept mit welchen Handlungsempfehlungen wurde schließlich übernommen?
 - b) Welche Vorschläge hat die IABG für Ausweichverfahren gemacht, ohne die eine Integration in den europäischen Luftraum nicht möglich ist, und welches Lösungskonzept mit welchen Handlungsempfehlungen wurde schließlich übernommen?
11. Welche Kostenmodelle haben die beteiligten Rüstungskonzerne zur Entwicklung der „Eurodrohne“ beschrieben und welche „deutsche Positionen“ hat die IABG hierzu erarbeitet?
12. In welchen Lufträumen soll die „Eurodrohne“ fliegen können und unter welchen Umständen könnte diese auch gleichberechtigt mit der zivilen Luftfahrt verkehren?
13. Welche Grundlagen für die militärische Musterzulassung der „Eurodrohne“ einschließlich möglicher zusätzlicher „Sonderbedingungen“ hat die Zulassungsorganisation bislang definiert (Bundestagsdrucksache 19/317, Frage 65)?
 - a) Mit welchem Ergebnis hat die IABG die von den Rüstungskonzernen vorgeschlagenen Verfahren auf Übereinstimmung mit den Vorgaben geprüft?
 - b) Welche Aufgaben übernimmt die von OCCAR eingerichtete gemeinsame Zulassungsorganisation im Rahmen der geplanten Realisierungsphase?
14. Welche Zusammenarbeit haben das Luftfahrtamt der Bundeswehr und das DLR in einem am 19. September 2017 geschlossenen Kooperationsvertrag vereinbart und welche Kooperationsfelder umfasst dieser (Schreiben des Parlaments- und Kabinettsreferats an den MdB Andrej Hunko zur Nachfrage zur Bundestagsdrucksache 19/4715, November 2018)
 - a) Welche Teilaspekte eines Luftraumintegrationskonzepts für unbemannte Systeme beinhaltet der Vertrag?
 - b) Welche Verfahren der Steuer- und Kontrollverbindung von Drohnen werden in der zivil-militärischen Kooperation auf ihre Zuverlässigkeit untersucht?
 - c) Welche Simulationen führt das DLR mit welchen Luftfahrzeugen durch?
 - d) Welche tatsächlichen Flüge von Demonstratoren oder Versuchsflugzeugen sind im Rahmen des Projekts geplant?
 - e) Wann sollen die Ergebnisse der Forschungen vorliegen?

15. Welche Angaben kann die Bundesregierung dazu machen, wie viele Bodenkontrollstationen zu einem System der „Eurodrohne“ gehören und aus welchem Grund 16 solcher Stationen beschafft werden sollen (Bundestagsdrucksache 19/5204)
16. Welche Neuerungen haben sich nach Beantwortung der Schriftlichen Frage 11/157 des Abgeordneten Andrej Hunko vom 10. November 2018 hinsichtlich weiterer interessierter Regierung am Programm der „Eurodrohne“ ergeben?
 - a) Inwiefern haben sich die in der eingestuften Antwort genannten Regierungen nunmehr für eine Teilnahme entschieden bzw. was steht dem nach Kenntnis der Bundesregierung entgegen?
 - b) Welche weiteren Regierungen sollen hierzu angesprochen bzw. über entsprechende Programme zur Teilnahme an der „Eurodrohne“ bewegt werden?
17. Aus welchen Erwägungen hat die Bundesregierung mit den Regierungen Deutschlands, Frankreichs, Italiens und Spaniens haben vorgeschlagen, die „Eurodrohne“ in die Ständige Strukturierte Zusammenarbeit (SSZ, engl. PESCO) zu übernehmen (Bundestagsdrucksache 19/5643, Frage 47) bzw. welchen Mehrwert bietet die Übernahme in PESCO gegenüber dem Vertrag über die Entwicklung, Beschaffung und den Anfangsflugbetrieb der „Eurodrohne“, der den teilnehmenden Mitgliedstaaten ebenfalls einen Rahmen zur Umsetzung des Projektes eröffnet?
 - a) Welchen politischen Einfluss hat eine gesamteuropäische Priorisierung der „Eurodrohne“ zur europäischen Fähigkeitsentwicklung aus Sicht der Bundesregierung auf das Projekt?
 - b) Welche neuen Finanzierungsmöglichkeiten ergeben sich durch die Übernahme in die SSZ?
 - c) Welche Möglichkeiten der „synergetische[n] Zusammenarbeit“ ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung für den „Lebenszyklus dieser Fähigkeit“?
 - d) Kann die Bundesregierung erläutern, inwiefern die Übernahme der „Eurodrohne“ in die SSZ eine Verbesserung der Interoperabilität zwischen den Projektationen ermöglichen soll?

Berlin, den 28. November 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

