

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Alexander Müller, Dr. Marcus Faber, Alexander Graf Lambsdorff, Grigorios Aggelidis, Jens Beeck, Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Daniel Föst, Reginald Hanke, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Zukunft der signalerfassenden luftgestützten weiträumigen Überwachung und Aufklärung

Die Bundesregierung hat der NATO zugesagt, bis zum Jahr 2025 die Fähigkeitslücke „Signalerfassende luftgestützte weiträumige Überwachung und Aufklärung (SLWÜA)“ zu schließen. Aufgrund der absehbaren Außerdienststellung der Breguet Atlantic im Jahr 2010, die diese Fähigkeitslücke eröffnete, reichen die Planungen für ein Nachfolgesystem bis in die frühen 2000er Jahre zurück. 2013 scheiterte jedoch die Vorbereitung der Drohne „Euro Hawk“ für diese Fähigkeit. Der Generalinspekteur der Bundeswehr wählte 2017 eine Kombination des Aufklärungssystems ISIS und der Trägerplattform MQ-4C Triton für die SLWÜA aus (<https://esut.de/2019/08/fachbeitraege/streitkraefte-fachbeitraege/14142/die-pegasus-story/>; <https://augengeradeaus.net/2020/01/dronewatch-bundeswehr-setzt-auf-menschen-statt-aufklaerungsdrohnen-zusammenfassung/comment-page-1/>).

Bei diesen Überwachungsmaßnahmen werden Trägersysteme benötigt, die Sensorik und sog. POD-Module zur Signalerfassung in bestimmte Räume bringen können und sich dort zur Signalerfassung aufhalten. Für die Auswahl eines Trägersystems sind viele Kriterien maßgeblich. Zu den grundlegenden technischen Eigenschaften gehören die mögliche Einsatzdauer (sog. Stehzeit) und Flughöhe sowie die Reichweite der Systeme. Für die Praktikabilität und die ordnungsgemäße Aufgabenerfüllung sind die Möglichkeit der Aufklärung durch Gegner (Radarsignatur) und die Frage der Zulassung der Trägersysteme im zivilen Luftraum (Kollisionsschutzsysteme, Sekundärradar-Erkennbarkeit, ATC-Funksprech-Erreichbarkeit) entscheidend. Heute gibt es zahlreiche unbemannte Luftfahrzeuge, die als militärische Trägersysteme eingesetzt werden. Daher sollte auch die Frage, ob Personal an Bord des Trägersystems benötigt und damit zwangsweise auch gefährdet wird, in der Auswahlentscheidung eine wichtige Rolle spielen.

Aus den Medien (<https://esut.de/2020/01/meldungen/ruestung2/18161/aufklaerungssystem-pegasus-mit-global-6000/>) ist nun zu erfahren, dass die Bundesregierung eine Vorentscheidung zugunsten des Trägersystems „Bombardier Global 6000“ getroffen hat. Demnach gab das Bundesministerium der Verteidi-

gung im Januar 2020 bekannt, von dem unbemannten Luftfahrzeug MQ-4C Triton auf das Geschäftsreiseflugzeug Global 6000 als Trägersystem umzuschwenken. Begründet wurde diese Entscheidung mit einer Realisierbarkeit bis 2025 und der wirtschaftlichen Vertretbarkeit.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung daraus, erneut nach dem Scheitern des „Euro Hawk-Debakel“ die Planungen für eine unbemannte Plattform für die SLWÜA verwerfen zu müssen (<https://www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-euro-hawk-debakel-kostet-weitere-300-millionen-a-1095050.html>)?
2. Wann wurde die Auswahlentscheidung (AWE) des Generalinspektors (GI) der Bundeswehr vom 6. März 2017 aufgehoben?
3. Wann und in welchen Schritten kam es zur Kostensteigerung für eine mögliche Beschaffung der MQ-4C Triton?
4. Wann stellte die Bundesregierung zwischen dem Bekanntwerden der geschätzten Kosten im Frühjahr 2018 und dem Abbruch der Planung zur Beschaffung der MQ-4C Triton fest (<https://www.flugrevue.de/militaer/ruestungsprojekt-pegasus-jetzt-mit-global-6000-keine-triton-fuer-die-bundeswehr/>), dass das Projekt nicht finanzierbar ist?
5. Wann kommunizierte die Bundesregierung den beteiligten Akteuren (US-Regierung, Industriepartner etc.), dass das Projekt nicht finanzierbar ist?
6. Mit welchen zwei „Quality Gates“ und vier Auflagen war diese AWE des GI verbunden und wurden diese Bedingungen verfehlt?
7. Welche bemannten und unbemannten Alternativen wurden vor der AWE des GI vom 6. März 2017 betrachtet, und anhand welcher Kriterien wurden die MQ-4C Triton im direkten Vergleich ausgewählt?
8. Welche bemannten und unbemannten Systeme hat die Bundesregierung nach dem Verwerfen der ursprünglichen Präferenz für MQ-4C Triton bei ihrer Marktanalyse in Erwägung gezogen?
9. Welche konkreten Gründe führten zur Vorentscheidung für die Global 6000?
10. Wo soll der Umbau der Systeme Global 6000 für die Zwecke der SLWÜA erfolgen?
Wann werden die Systeme nach heutiger Planung einsatzbereit sein?
11. Mit welchen Nutzungs- und Wartungskosten (Instandsetzung, Upgrades, Treibstoff etc.) pro System und Jahr oder pro System und Betriebsstunde werden derzeit für die Global 6000 kalkuliert?
Welche Höhe hätten diese Kosten voraussichtlich für ein unbemanntes System?
12. Inwiefern ist die Integration von ISIS, die aufgrund der identischen Integrationsbedingungen von Euro Hawk auf MQ-4C Triton problemlos war, nun für die Global 6000 zu erreichen, und
 - a) zu welchen Kosten,
 - b) mit welchem Arbeits- und Zeitaufwand,
 - c) mit welchen Risiken?
13. Inwiefern entstehen logistische, technische und ausbildungsrelevante Synergieeffekte für die Bundeswehr bei der Anschaffung der Global 6000?

14. Inwiefern ist zum Erreichen dieser Synergieeffekte eine Stationierung am selben Standort notwendig?
15. Wo werden die Global 6000 stationiert?
16. Wie wichtig waren in der Entscheidung die Kriterien Stehzeit, Reichweite, Flughöhe und Betriebskosten?
Welche Systemwerte in den oben genannten Kriterien hat die Bundesregierung jeweils für die Systeme Global 6000 und MQ-4C Triton bei der Entscheidung zugrunde gelegt?
17. Wurden für die Lösung Global 6000 im direkten Vergleich zur MQ-4C Triton Anforderungen reduziert?
Wenn ja, welche, und mit welcher Begründung?
18. Wie bewertet die Bundesregierung das Kriterium „Schutz der Besatzung“?
19. Ist die Bundesregierung der Überzeugung, ein im Jahr 2025 in Dienst zu stellendes luftgestütztes System für Signalüberwachung noch bemannt zu müssen, insbesondere nachdem jahrelang unbemannte Systeme favorisiert wurden?
20. Welchen Schutz für die Besatzung (wie Stealth-Fähigkeit, ECCM/Passiv-Schutz etc.) soll die bevorzugte Lösung Global 6000 erhalten?
 - a) Mit welchen Kosten ist hierfür zu rechnen?
 - b) Welche weiteren Einschränkungen in Bezug auf Gewichtserhöhung, verminderte Reichweite und verminderte Einsatzdauer bedeutet dies?
21. Hat die Bundesregierung in ihrer Abwägung das zusätzliche Gefährdungspotential der Besatzung, z. B. durch Fehler des Wartungsbetriebs bei einer ähnlichen Maschine der Flugbereitschaft, die vor zwei Jahren um ein Haar abgestürzt wäre, berücksichtigt (<https://www.spiegel.de/panorama/berlin-schoenefeld-regierungs-jet-verfehlte-landebahn-bei-notlandung-a-1263693.html>)?
22. Inwiefern stellt die Limitierung der Arbeitsplätze an Bord der Global 6000 ein Problem dar (<https://esut.de/2019/08/fachbeitraege/streitkraefte-fachbeitraege/14142/die-pegasus-story/>)?
23. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine wettbewerbliche Ausschreibung zur Anschaffung der SLWÜA-Systeme durchzuführen?
24. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung aus den Demonstrationsflügen 2007 in Nordholz erhalten, und inwiefern trugen diese Erkenntnisse zur Entscheidung bei, auf eine bemannte Plattform zu wechseln (<https://esut.de/2019/08/fachbeitraege/streitkraefte-fachbeitraege/14142/die-pegasus-story/>)?
25. Existierte eine dauerhafte Flugfreigabe für die MQ-4C Triton für den deutschen und europäischen Luftraum?
Wenn nein, welche Schwierigkeiten verhinderten eine Flugfreigabe?
26. Fand eine Rücksprache mit der Europäischen Flugsicherung statt?
Wenn nein, warum nicht?
27. Inwiefern kann der Einsatz im deutschen und europäischen Luftraum für sog. Unmanned Aerial Vehicles (UAVs) erleichtert werden, damit in Zukunft Zulassungsprobleme von UAVs wie der Eurodrohne ausgeschlossen werden können?

28. Inwiefern existieren nach Ansicht der Bundesregierung funktionierende „Work Around Procedures“ für die Zulassung von UAVs im deutschen und europäischen Luftraum?
29. Inwiefern hat die Bundesregierung positive Erfahrungen der UAV-Nutzung von anderen verbündeten Nationen und der NATO für die eigene Bewertung der Flugsicherheit berücksichtigt?
30. Wie bewertet die Bundesregierung die Fähigkeit zur autonomen Flugführung von UAVs wie der MQ-4C Triton, die im Falle eines Verbindungsabbruchs der UAV zur Bodenkontrolle einspringt, hinsichtlich der Flugsicherheit von UAVs (<https://esut.de/2019/08/fachbeitraege/streitkraefte-fachbeitraege/14142/die-pegasus-story/>)?

Berlin, den 15. Juli 2020

Christian Lindner und Fraktion