

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Christine Buchholz, Annette Groth, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/11829 –**

### **Beschaffung der hochfliegenden Spionagedrohne „Triton“ durch die Bundeswehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Generalinspekteur der Bundeswehr entschied am 6. März 2017, die hochfliegende Drohne des Typs „Triton“ für die Beförderung des Spionagesystems ISIS zu beschaffen (bundeswehr.de vom 8. März 2017, „Bundeswehr soll Aufklärungsdrohne Triton erhalten“). Insgesamt sollen drei Systeme „Triton/ISIS“ gekauft werden. Mit der vom Airbus-Konzern gefertigten fliegenden Abhöranlage kann jede funkgebundene Kommunikation abgehört werden. Außerdem spürt die Anlage elektromagnetische Strahlung auch kleinerer Geräte auf (netzpolitik.org vom 31. Januar 2014, „Das von EADS gebaute und für den „Euro Hawk“ konzipierte Spionagesystem ISIS fliegt bald wieder“).

Die für die US-Marine entwickelten „Triton“ sollen die ursprünglich zur deutschen Beschaffung geplanten „Euro Hawk“ ersetzen. Beide Modelle des US-Herstellers Northrop Grumman basieren auf der Drohne „Global Hawk“, wobei die „Euro Hawk“ auf der inzwischen veralteten Baureihe „Block 20“ basiert. Die Bundeswehr hatte für die Beschaffung der Drohne „Euro Hawk“ zunächst einen Prototyp („Full Scale Demonstrator“) gekauft, der jedoch keine Musterzulassung erhielt. Nach Abbruch des Projekts im Jahr 2013 lagert die Drohne in Manching ein. Der Skandal um die dabei allein für das Trägersystem verlustig gegangenen über 600 Millionen Euro hatte unter anderem einen Untersuchungsausschuss beschäftigt. Die Zulassungswahrscheinlichkeit der „Triton“ wird nun höher eingeschätzt, da die Drohne über einen Blitzschutz sowie einen Schutz vor Hagel und Vogelschlag verfügt. Ebenfalls integriert seien ein Vereisungsschutzsystem sowie eine „Wetterradarfunktionalität“ (Bundestagsdrucksache 18/8004). Außerdem hatte der Hersteller in den letzten Jahren ein Ausweichsystem entwickelt. Schließlich habe Northrop Grumman zugesichert, diesmal Dokumente für das Zulassungsverfahren herauszugeben, die beim „Euro Hawk“ von der US-Regierung als geheim eingestuft wurden. Für die Zulassbarkeit der „Triton“ ist das neu geschaffene Luftfahrtamt der Bundeswehr zuständig, das bereits eine erste positive Prognose hierzu erstellt hat (Plenarprotokoll 18/195, Anlage 28). Hierbei könne das deutsche Militär von der US-Marine profitieren, die „enorme Ressourcen für den Zulassungsprozess in den USA mobilisiert“ hat.

Neu war die Mitteilung der Bundeswehr, dass für die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Spionagesystems ISIS keine weiteren Flüge mehr notwendig sind (bundeswehr.de vom 8. März 2017, „Bundeswehr soll Aufklärungsdrohne Triton erhalten“). Die ursprünglich geplanten Stufen 2 und 3 für die Wiederinbetriebnahme entfallen dadurch. Hintergrund ist eine Einigung der EuroHawk GmbH (Northrop Grumman und Airbus) mit dem Bundesministerium der Verteidigung im Streit um die Auflösung des früheren Entwicklungsvertrages. Die Bundeswehr erhält nun Zugang zu einem neuen Laborsystem, in dem die bereits vorhandenen Flugdaten unter Laborbedingungen deutlich verbessert ausgewertet werden können. Entsprechende „Labortests und die abgeschlossene Auswertung der mit dem Eurohawk erfliegenen Daten“ hätten laut der Bundeswehr „überzeugt“, dass das ISIS „mit hoher Wahrscheinlichkeit erfolgreich in den Triton integriert werden“ kann. Die nicht weiter verfolgte Wiederinbetriebnahme (Stufe 1) des „Euro Hawk“ hat bis heute weitere 23 Mio. Euro verschlungen.

### 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.

1. Welche Gesamtkosten sind dem Bundesverteidigungsministerium für die Beschaffung, die Testflüge und die abgebrochene Wiederinbetriebnahme des „Euro Hawk“ FSD bis heute entstanden?

Für die Entwicklung und Beschaffung des EURO HAWK FSD, einschließlich ISIS, die Durchführung von sieben Testflügen und Beschaffung von Ersatzteilen sind seit 2007 rund 681 Mio. Euro verausgabt worden; für die Maßnahmen zur Vorbereitung der temporären Wiederaufnahme der EURO-HAWK-FSD-ISIS-Testflüge rund 23,6 Mio. Euro.

2. Auf welche „zahlreiche[n] Tests“ beruft sich die Bundesregierung bezüglich der „Triton“, wodurch die Bundeswehr der Drohne eine „hohe Zulassungswahrscheinlichkeit“ attestiert (bundeswehr.de vom 8. März 2017, „Häufige Fragen zum Aufklärungssystem Triton/ISIS“)?

Im Rahmen eines sog. Foreign Military Sales (FMS)-Planning Case hat die US Marine (U.S. Navy) dem Luftfahrtamt der Bundeswehr die eigene Zulassungsbasis für den TRITON und darüber hinaus die Nachweisdokumente, die die Erfüllung der Anforderungen der Zulassungsbasis dokumentieren, bereitgestellt.

Auf der Grundlage dieser umfangreichen Dokumente konnte die Erfüllbarkeit einer deutschen militärischen Zulassungsbasis bewertet werden.

Im Ergebnis führte dies zu einer positiven Zulassbarkeits- und Nutzbarkeitsprognose des TRITON. Diese Prognose wurde gemäß dem Regelwerk der „Dauerhaften Flugfreigabe“ erstellt. Damit ist das Erreichen einer Zulassung des TRITON belastbar und vorbehaltlich der weiteren Realisierung im Projekt sehr wahrscheinlich.

Im Rahmen der bisherigen Entwicklung und Erprobung des MQ-4C-TRITON-Systems für die U.S. Navy wurden nach Aussagen der U.S. Navy Bodentests in einem Umfang von 1 115 Stunden sowie 721 Stunden Flugerprobung durchgeführt (Stand: Februar 2017).

3. Welche „technisch-funktionalen Verbesserungen“ der „Triton“ sind der Bundesregierung bekannt, wozu die US-Marine nach eigenen Angaben rund 1 Milliarde US-Dollar investiert hat?

Das unbemannte Luftfahrzeug des MQ-4C-TRITON-Systems wird gegenüber bisherigen GLOBAL-HAWK-Mustern folgende wesentlichen technisch-funktionalen Verbesserungen aufweisen: Blitzschutz, Enteisungsanlage, Hagel- und Vogelschlagschutz, Verstärkung der Struktur der Tragfläche und Verbesserung der Software.

4. Welche technischen Funktionalitäten, Produktbezeichnungen und Hersteller sind dem Bundesverteidigungsministerium zu Systemen der „Triton“ für
  - a) Blitzschutz,
  - b) Schutz vor Hagel und Vogelschlag,
  - c) ein Vereisungsschutzsystem,
  - d) eine Wetterradarfunktionalität,
  - e) die Verschlüsselung der Kommunikation (zur Steuerung sowie Übertragung erhobener Daten)bekannt?

Die Fragen 4a bis 4e werden zusammen beantwortet.

Die grundsätzlichen Funktionalitäten zu den Punkten a, b, c und e der von der U.S. Navy vorgesehenen Vorkehrungen sind dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) bekannt. Weitere technische Details sowie Informationen zu konkreten Produktbezeichnungen und Herstellern der genannten Subsysteme werden im weiteren Projektverlauf in Zusammenarbeit mit der U.S. Navy betrachtet. TRITON verfügt gegenwärtig über keine Wetterradarfunktionalität.

5. Über welche (auch rudimentären) Systeme zum Erkennen und Ausweichen anderer Luftfahrzeuge („Sense bzw. Detect & Avoid Technologien“) verfügt die „Triton“ nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die genaue technische Auslegung des MQ-4C-TRITON-Systems für die U.S. Navy im Hinblick auf „Sense bzw. Detect and Avoid“ befindet sich noch in der Abstimmung zwischen der U.S. Navy und den zuständigen US-Behörden.

6. Aufgrund welcher Gesamtabschätzung kam das Bundesverteidigungsministerium bereits im Jahr 2014 zu dem Schluss, dass die Kombination „Triton/ISIS“ das „ausgewogenste Gesamtpaket“ darstellt?

Die Bewertung, dass es sich bei ISIS auf TRITON um das „ausgewogenste Gesamtpaket“ handelt, wurde erst im Rahmen der Auswahlentscheidung vorgenommen. Im Jahr 2014 wurden lediglich dessen Potenzial erkannt und die erforderlichen Untersuchungen zur Zulassbarkeit und Nutzbarkeit TRITON eingeleitet. Erst nach Vorlage der positiven Ergebnisse konnte eine abschließende umfassende gesamtplanerische Bewertung vorgenommen werden. Diese basiert insbesondere darauf, dass mit ISIS auf TRITON die höchste Forderungserfüllung aller untersuchten Lösungen möglich ist, mit einer unbemannten Plattform keine Gefährdung eigener Soldaten besteht, die deutsche Schlüsseltechnologie des Sensors ISIS weiter genutzt wird und alle von Deutschland eingegangenen NATO-Verpflichtungen vollumfänglich erfüllt werden.

- a) Zu welchem Ergebnis kommen die vom Bundesverteidigungsministerium beauftragten Untersuchungen des Systems „Triton/ISIS“ hinsichtlich der Nutzbarkeit und Zulassbarkeit?

Die Zulassbarkeit des TRITON wurde als Prognose infolge des FMS-Planning-Case, der die enge Zusammenarbeit mit der Zulassungsstelle der U.S. Navy sicherte, bewertet. Ergebnis dieser Zulassbarkeits- und Nutzbarkeitsprognose ist, dass der TRITON unter Anwendung des Verfahrens der „Dauerhaften Flugfreigabe“ zulassbar und für den geplanten Verwendungszweck nutzbar wäre.

- b) Welche Ergebnisse erbrachte der Studienvertrag zur Durchführung eines Vergleichs der Zulassungsvorschriften der US-Marine mit den deutschen Zulassungsvorschriften, und werden diese vom Bundesverteidigungsministerium bewertet (Bundestagsdrucksache 18/9940)?

Der Studienvertrag beinhaltete insbesondere die Durchführung eines Vergleichs der Zulassungsvorschriften der U.S. Navy mit den deutschen Zulassungsvorschriften sowie die fachtechnische Zuarbeit in der Bewertung von Teilen der von der U.S. Navy bereitgestellten Nachweisdokumente. Die Studienergebnisse (Zuarbeiten) flossen in die Bewertung des Luftfahrtamtes der Bundeswehr (LufABw) zur Zulassbarkeit des TRITON ein.

7. Welche Schritte wird das Bundesverteidigungsministerium nun im Rahmen des Musterprüfverfahrens für die vorläufige Verkehrszulassung oder Musterzulassung der „Triton“ unternehmen?

Die Zulassbarkeits- und Nutzbarkeitsprognose liegt vor. Ihre Ergebnisse wurden durch den Generalinspekteur der Bundeswehr in der Auswahlentscheidung berücksichtigt. Resultierend aus der Zulassbarkeits- und Nutzbarkeitsprognose hat der Generalinspekteur der Bundeswehr Auflagen für das weitere Vorgehen im Projekt formuliert, die in einen möglichen Beschaffungsvertrag mit der U.S. Navy aufzunehmen sind oder das eigene Vorgehen betreffen. Sofern der Beschaffungsvertrag entsprechend geschlossen wird, sind die Voraussetzungen hergestellt, unter denen ein Musterzulassungsprozess erfolgreich durchlaufen werden kann.

8. Nach welchem Regelungsverfahren soll die „Triton“ vermutlich zugelassen werden (Plenarprotokoll 18/195, Anlage 28)?

Der TRITON soll nach der Zulassungsvorschrift „Dauerhafte Flugfreigabe“ geprüft werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8a verwiesen.

- a) Worin besteht die Überarbeitung des regulatorischen Rahmens für das Prüf- und Zulassungswesen für Luftfahrzeuge der Bundeswehr, und wodurch erleichtert es dieses Verfahren, „außereuropäische Kaufösungen“ von Drohnen dauerhaft zuzulassen?

Die Überarbeitung besteht in der Herausgabe der Zulassungsvorschrift „Dauerhafte Flugfreigabe“. Das Verfahren der „Dauerhaften Flugfreigabe“ ermöglicht in definierten Grenzen eine Ergänzung des Musterprüfverfahrens insbesondere für außereuropäische Kaufösungen.

- b) Für welche weiteren Beschaffungen von Drohnen soll dieses Verfahren angewandt werden?

Die „Dauerhafte Flugfreigabe“ stellt nach ihrer Inkraftsetzung einen grundsätzlichen Regelungsraum für die Zulassung von Luftfahrzeugen dar und ist damit nicht auf unbemannte Luftfahrzeuge beschränkt. Neben TRITON bestehen derzeit keine Projekte, auf die die Anwendung der „Dauerhaften Flugfreigabe“ beschlossen wäre.

9. Welchen Inhalt hat das „Grundlagendokument“ (bzw. der „Airworthiness Qualification Plan“), das die zukünftige Zusammenarbeit sowie die Verantwortlichkeiten und Leistungen beider Seiten beschreibt (Bundestagsdrucksache 18/8004, Antwort zu Frage 28), und wann wurde es unterzeichnet?

Im „Airworthiness Qualification Plan“ (AQP) werden die erforderlichen Strategien, Prozesse, Rollen und Verantwortlichkeiten zwischen BMVg, U.S. Navy, Northrop Grumman und AIRBUS Defence and Space geregelt, die zur Erlangung einer Zulassung und zu deren Erhalt erforderlich sind. Insbesondere sichert der AQP die erforderliche Zusammenarbeit der amerikanischen militärischen Zulassungsstelle. Der aktuelle AQP wurde am 17. Juni 2016 unterzeichnet.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Überlassung der für den Zulassungsprozess der „Triton“ notwendigen Ergebnisse und Dokumentationen der Zulassungsprozesse durch die US-Marine, und welche Defizite ergeben sich weiterhin?
- a) Welche erforderlichen Dokumente hat die US-Marine zur Analyse der Zulassbarkeit an das Bundesverteidigungsministerium übermittelt, nachdem die beiden Einrichtungen im April 2015 einen Regierungsvertrag (Foreign Military Sales – FMS – Planning Case) geschlossen haben?

Die Fragen 10 und 10a werden zusammen beantwortet.

Die U.S. Navy hat alle verfügbaren Zulassungsdokumente bereitgestellt. Dazu zählen sowohl die Unterlagen zu den Anforderungen an die Zulassung als auch die Unterlagen der Nachweise hierzu. Damit hat U.S. Navy die Zulassungssituation des MQ-4C-TRITON-Systems umfänglich transparent gemacht.

- b) Welche weiteren Bestimmungen enthält der Regierungsvertrag hinsichtlich der Beschaffung der „Triton“?

Die Inhalte dieses FMS-Vertrages zur Beschaffung des TRITON werden derzeit erarbeitet.

- c) Welche weiteren Verträge mit der US-Marine sind nun geplant?

Im Anschluss an den FMS-Beschaffungsvertrag ist ein FMS-Folgevertrag für die Nutzung des Systems notwendig. In diesem Vertrag wird dann die Unterstützung der U.S. Navy für den Betrieb des Systems, insbesondere bei dem Erhalt der Zulassung und der Materialerhaltung, geregelt.

11. Welche für den Zulassungsprozess der „Triton“ „zusätzlich nutzbare[n] Informationen“ ergeben sich aus den NATO-Manövern, in denen Drohnen auf Basis des Typs „Global Hawk“ in europäischen Lufträumen unterwegs waren (Bundestagsdrucksache 18/8004, Antwort zu Frage 29)?

Es haben sich keine zusätzlichen nutzbaren Informationen ergeben.

12. Welche Firmen oder Behörden (auch aus den Vereinigten Staaten) erhielten für die Prüfung oder Anbahnung einer Beschaffung der „Triton“ bzw. einer Integration des ISIS in die Drohne bis heute welche Gelder?

Mit der U.S. Navy wurde im März 2015 ein FMS-Planning-Case zur Unterstützung der Planungsaktivitäten für eine Beschaffung von TRITON-Systemen für die Bundeswehr in Höhe von rd. 2 Mio. US-Dollar geschlossen.

Mit der Firma EuroHawk GmbH wurde im Jahr 2014 ein Vertrag über eine Machbarkeitsuntersuchung „ISIS auf TRITON“ in Höhe von rd. 0,4 Mio. Euro geschlossen.

Mit der Firma IABG wurde im Jahr 2015 ein Vertrag zur Unterstützung des LufABw bei der Bewertung der Zulassbarkeit des TRITON in Höhe von rd. 0,65 Mio. Euro geschlossen.

13. Wann will das Bundesverteidigungsministerium mit der Ausarbeitung und Verhandlung eines Beschaffungsvertrages für die „Triton“ beginnen, und welche Studien sollen hierzu vergeben werden?

Zurzeit wird eine Regierungsanfrage an die US-Regierung für die Beschaffung von unbemannten Luftfahrzeugsystemen des Typs TRITON für die Bundeswehr vorbereitet. Zur Unterstützung wird hierzu der bereits mit der U.S. Navy bestehende FMS-Planning-Case genutzt.

Weitergehende Studien sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht vorgesehen.

14. Welche Risiken sollte Airbus aus Sicht der Bundesregierung im Rahmen der Wiederinbetriebnahme des „Euro Hawk“ FSD übernehmen, und welche „sehr hohe[n] Vergütungsforderungen“ (<http://andrej-hunko.de/component/content/article/7-beitrag/3508-haeufige-fragen-zum-aufklaerungssystem-triton-isis>) hatte die Firma hierfür gestellt?

Der Vertragspartner des BMVg im Projektanteil EURO HAWK FSD war die EuroHawk GmbH. Im Rahmen der Wiederinbetriebnahme des EURO HAWK FSD sollten vor allem die zeitlichen und somit auch finanziellen Risiken im Hinblick auf eine Genehmigung der EuroHawk GmbH als luftfahrttechnischer Betrieb und für die Erstellung der notwendigen Nachweise für eine Neuausstellung einer vorläufigen Verkehrszulassung für den EURO HAWK FSD von der Industrie getragen werden. Eine Bezifferung von Risikozuschlägen im Rahmen von Vergütungsforderungen seitens der Industrie erfolgte nicht.

- a) Welche vertraglichen Rahmenbedingungen hatte Airbus für die Bundeswehr angeboten?

In den zuletzt im Februar 2017 übermittelten vertraglichen Rahmenbedingungen der EuroHawk GmbH wurde jegliche Risikobeteiligung abgelehnt.

- b) Inwiefern strebt die EuroHawk GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin die Lizenzierung als luftfahrttechnischer Betrieb an, wozu eine Erneuerung der 2013 abgelaufenen Zulassung erforderlich ist?

Mit der Entscheidung des BMVg, die temporäre Wiederaufnahme des EURO-HAWK-FSD-Testflugbetriebs nicht weiter voranzutreiben, besteht keinerlei Notwendigkeit mehr, die EuroHawk GmbH als luftfahrttechnischen Betrieb genehmigen zu lassen.

15. Wann und mit welchen Konditionen wurden oder werden die jahrelang strittigen „Close-Out“-Verträge mit der Firma EuroHawk GmbH endgültig abgeschlossen?

Die jeweiligen Close-out-Verträge für den Contractor Logistic Support Vertrag – Teil 1 und Teil 2 (CLS-1- bzw. 2-Vertrag) – wurden am 12. Mai 2016 unterzeichnet.

Der Close-out-Vertrag für den „EURO HAWK Entwicklungsvertrag“ wurde am 30. November 2016 unterzeichnet.

- a) Welche bisher nicht durchgeführten vertraglichen Abnahmen der Drohne und des ISIS hat die Bundeswehr hierzu wie vereinbart durchgeführt (Bundestagsdrucksache 18/8004)?

Sämtliche Leistungsnachweise wurden durch Firma Airbus erbracht. Die noch ausstehenden Abnahmen der geschuldeten Lieferleistungen werden voraussichtlich im zweiten Quartal 2017 beendet sein. Sie betreffen Komponenten des ISIS-Missionssystems und den EURO HAWK FSD selbst sowie die zugehörigen Bodenstationen.

- b) Welche noch geschuldeten, aber bisher noch nicht erfüllten Leistungen erbringt oder erbrachte Airbus bzw. die Firma EuroHawk GmbH?

Die Firma EuroHawk GmbH erbringt zurzeit vertraglich noch ausstehende ISIS-Entwicklungsleistungen und Lieferleistungen für das unbemannte Luftfahrzeugsystem. Zu den Entwicklungsleistungen gehört auch die Auslieferung der jeweiligen Geräte/Systeme an den Auftraggeber nach Erbringung der Leistungsnachweise. Dies wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2017 erfolgt sein.

- c) Welche Arbeiten zur Genehmigung als luftfahrttechnischer Betrieb und für die Aufrechterhaltung der Lieferbereitschaft für die „Euro Hawk“ werden der Firma EuroHawk GmbH in welcher Höhe vergütet?

Der Industrie werden im Rahmen des Close-Out-Vertrages unter anderem für die bis September 2013 im Hinblick für die Genehmigung als luftfahrttechnischer Betrieb geleisteten Arbeiten und für die Aufrechterhaltung der Lieferbereitschaft seit Oktober 2013 Kosten in Höhe von rd. 21,3 Mio. Euro vergütet. Damit wurden hauptsächlich die Generation von Prozessdokumenten sowie der Vorhalt von Material in Lieferbereitschaft finanziert.

16. Inwiefern hat die EuroHawk GmbH vor dem Abbruch der Wiederinbetriebnahme des FSD bereits mit der Beseitigung der vom Bundesministerium der Verteidigung festgestellten Defizite („43 Einzelmaßnahmen“) begonnen, die der Neuausstellung einer Vorläufigen Verkehrszulassung entgegenstanden (Bundestagsdrucksache 18/8004, Antworten zu den Fragen 5 und 6, bitte die etwaigen Änderungen an Soft- und Hardware aufführen)?

Die Bundeswehr hat keine Mängelbeseitigung für die in der Frage angesprochenen 43 Einzelmaßnahmen beauftragt. Nach der Entscheidung, den temporären EURO-HAWK-Testflugbetrieb nicht wieder aufzunehmen, ist auch keine weitere Arbeit am EURO HAWK FSD mehr notwendig.

17. Aus welchen Anlagen (Hard- und Software) besteht nach Kenntnis der Bundesregierung das Integrations- und Verifikationslabor, in dem Airbus bzw. Northrop Grumman nunmehr neue „Leistungsdaten“ der früheren sieben Testflüge „mit eingeschaltetem ISIS-System“ gewinnen konnten (<http://andrej-hunko.de/component/content/article/7-beitrag/3508-haeufige-fragen-zum-aufklaerungssystem-triton-isis>)?

Das Integrations- und Verifikationslabor (IVL) beinhaltet ein vollständiges, analog zum Luftfahrzeug verbautes, Aufklärungssystem einschließlich Auswerteeinrichtungen und Hochfrequenzstimulatoren, um Emittierer von elektromagnetischen Wellen zu simulieren, die von dem im IVL vorhandenen Aufklärungssystem dann detektiert werden sollen.

18. Aus welchen Gründen hatte die Bundeswehr seit 2013 keinen Zugriff auf das Labor bzw. erfolgreiche Leistungsdaten, um selbst entsprechende Simulationen durchzuführen oder Dritte damit zu beauftragen, um dadurch die hohen Kosten für eine Wiederinbetriebnahme des „Euro Hawk“ zu verhindern (<http://andrej-hunko.de/component/content/article/7-beitrag/3508-haeufige-fragen-zum-aufklaerungssystem-triton-isis>)?

Erst mit der Weisung zur Wiederaufnahme des Flugbetriebs EURO HAWK FSD vom 13. Oktober 2014 und der Beauftragung des Close-out-Vertrags wurden die im Herbst 2013 abgebrochenen Abnahmen wieder aufgenommen und der Leistungstransfer von der EuroHawk GmbH zum Auftraggeber fortgeführt. Insgesamt standen erst Anfang 2016 Daten in einer nutzbaren Menge zur Verfügung und wurden umgehend der internen Analyse zugeführt.

19. Auf Basis welcher Absprachen mit der EuroHawk GmbH konnte die „Zentrale Untersuchungsstelle der Bundeswehr für Technische Aufklärung“ und die „Fraunhofer-Gesellschaft FKIE“ (FKIE – Fraunhofer-Institut für Kommunikation, Informationsverarbeitung und Ergonomie) seit Februar 2016 die Daten der ISIS-Testflüge auswerten, und wieso hatte die Bundesregierung dies in früheren Kleinen Anfragen der Fraktion DIE LINKE. zur Zukunft des „Euro Hawk“ nicht mitgeteilt (<http://andrej-hunko.de/component/content/article/7-beitrag/3508-haeufige-fragen-zum-aufklaerungssystem-triton-isis>)?

Die Daten wurden im Zuge der Abnahmen zum Close-out des Entwicklungsvertrags an den Bund übergeben und umgehend an in diesem Projekt unterstützende Dienststellen und Institute zur Analyse übergeben. Die Ergebnisse lagen vor Oktober 2016 nicht vor.



20. Welche fehlenden Leistungen hat die EuroHawk GmbH aus dem „Close-Out“-Vertrag zum ISIS mittlerweile erbracht?

Es wurden Leistungen erbracht, die bereits 2007 vertraglich als Erfolg geschuldet vereinbart waren und ab 2013 jedoch aufgrund des „qualifizierten“ Abbruchs zunächst nicht weitergeführt wurden. Hierzu gehören im Sinne des Close-out-Vertrages die Fertigerwicklung, die erfolgreiche Laborerprobung und die Auslieferung einiger bisher noch nicht ausgelieferter ISIS-Komponenten.

21. Auf welche Weise wird das ISIS nunmehr „serienreif gemacht“ (<http://andrej-hunko.de/component/content/article/7-beitrag/3508-haeufige-fragen-zum-aufklaerungssystem-triton-isis>), und welche Obsoleszenzen des möglicherweise technisch veralteten Spionagesystems muss Airbus hierzu beseitigen, bzw. welche Obsoleszenzvorsorge muss der Rüstungskonzern erbringen (bitte etwaige Einzelmaßnahmen und Prüfpunkte benennen)?

Im Rahmen der geplant bis Mitte 2019 in Auftrag zu gebenden ISIS-Weiterentwicklung hin zur Zielbefähigung (Serie) werden sowohl Forderungen, die bereits 2005 bestanden haben aber nicht Bestandteil des EURO-HAWK-Entwicklungsvertrages waren, als auch in der Zwischenzeit aufgrund des technischen Fortschritts modifizierte Forderungen realisiert sowie mittlerweile eingetretene Obsoleszenzen beseitigt. Die Obsoleszenzen betreffen sowohl die Betriebssystemsoftware als auch verschiedene elektronische Bauelemente, die von den jeweiligen Herstellern nicht mehr lieferbar sind.

22. Welche Gesamtkosten erwartet die Bundesregierung derzeit für die Entwicklung der ISIS-Prototypen (inklusive Tests und Laborumgebung) sowie der späteren, serienreifen Systeme (bitte, sofern möglich, den Stückpreis angeben)?

Die Entwicklung des serienreifen ISIS inklusive der Herstellung des ersten einbaufähigen ISIS-Systems wird aktuell (Preisstand 2017) mit 275,7 Mio. Euro geschätzt. Die Beschaffung zweier weiterer Seriensysteme zur Einrüstung in die Luftfahrzeuge wird aktuell mit 28,6 Mio. Euro pro Stück geschätzt.

23. Welche Pläne hat die Bundesregierung für die Weiterverwendung oder den Verbleib des „Euro Hawk“ FSD in Manching?

Derzeit werden verschiedene Optionen für die Verwertung des EURO-HAWK-FSD-Gesamtsystems bzw. einzelner Komponenten, Baugruppen und Ersatzteile untersucht.

- a) Welche vorgeschriebenen Prüfungen bzw. gemäß Vorschriften anstehenden Wartungsarbeiten an Systemanteilen haben die beiden Rüstungskonzerne Northrop Grumman und Airbus bzw. deren Subunternehmer in den letzten sechs Monaten am „Euro Hawk“ FSD in Manching durchgeführt?

Am 31. Juli 2016 endete der Leistungszeitraum für die Risk-Reduction-Phase und damit die vertragliche Grundlage für die Wartung des Luftfahrzeugs durch die Firma EuroHawk GmbH. Das bedeutet, dass ab diesem Zeitpunkt keine Wartungsmaßnahmen mehr am Luftfahrzeug durchgeführt wurden.

b) Welche Kosten entstanden dabei, und wie wurden diese übernommen?

Seit Anfang August 2016 sind der Bundeswehr keine Kosten mehr für Wartungsmaßnahmen des Luftfahrzeugs entstanden.

c) Welche Ersatzteile wurden für den „Euro Hawk“ FSD seit Außerdienststellung der Drohne im Jahr 2013 aus den USA beschafft?

Auf Grundlage der in den Jahren 2007 (Entwicklungsvertrag), 2009 (CLS 1-Vertrag) und 2011 (CLS 2-Vertrag) geschlossenen Verträge wurden Ersatzteile für den EURO HAWK FSD vertragskonform ausgeliefert. Nach 2013 wurden keine Ersatzteile in Auftrag gegeben.



