

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Tobias Pflüger,
Heike Hänsel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/6655 –**

Entwicklung, Beschaffung und Anfangsflugbetrieb der bewaffnungsfähigen „Eurodrohne“

Vorbemerkung der Fragesteller

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, Antwort zu 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, Antwort zu 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 Rüstungskoooperation (OCCAR) beauftragt. Die OCCAR hat hierfür eine Programmabteilung in Hallbergmoos eingerichtet (Bundestagsdrucksache 18/13346, Antwort zu 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, Antwort zu 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.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 29. Januar 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Im Jahr 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 Dienstposten angewachsen ist (Bundestagsdrucksache 19/5204, Antwort zu 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 (I-ABG) 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, Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 65 des Abgeordneten Andrej Hunko). 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, Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 47 der Abgeordneten Agnieszka Brugger). Dem wurde am 19. November 2018 entsprochen (www.consilium.europa.eu/media/37028/table-pesco-projects.pdf).

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 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?

Im Januar 2018 haben die Partnernationen

- beschlossen, einen Vertrag zu schließen, der die Entwicklung, die Beschaffung und den Anfangsflugbetrieb der Eurodrohne umfasst (Global Contract).
- die Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement (OCCAR) beauftragt, einen Vertrag, der die Entwicklung, die Beschaffung und den Anfangsflugbetrieb der Eurodrohne umfasst, auszugestalten.
- beschlossen, nur eine finale Fertigungsstraße für die Eurodrohne einzurichten.
- die OCCAR beauftragt, einen Zeitplan zu erstellen, der das Ziel berücksichtigt, einen Global Contract im Jahr 2019 zu unterzeichnen.
- die OCCAR beauftragt, gemeinsam mit der Industrie die Möglichkeiten einer Förderung durch den europäischen Verteidigungsfonds auszuloten.
- Deutschland beauftragt, die Möglichkeit der Aufnahme der Eurodrohne in die Ständige Strukturierte Zusammenarbeit (SSZ/PESCO) zu eruieren.
- beschlossen, den zwischen den Nationen vereinbarten Finanzierungsschlüssel beizubehalten.
- den angedachten Beschaffungsumfang an Systemen jeder Nation festgehalten.

Der Abschluss des Realisierungsvertrages wird für Ende des Jahres 2019 angestrebt.

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“?

Die Bundesregierung geht unverändert davon aus, dass die Entwicklung eines serienreifen Systems bis zum Jahr 2025 abgeschlossen sein wird. Ein belastbares Angebot des zukünftigen Generalunternehmers Airbus Defence & Space GmbH mit einem detaillierten Programmplan wird im April 2019 erwartet, über das mit der OCCAR und den Nationen im Anschluss verhandelt wird.

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)?

Die Tschechische Republik ist nicht dem viernationalen Entwicklungs- und Beschaffungsprojekt „European MALE RPAS“ („Eurodrohne“) beigetreten, sondern dem SSZ-/PESCO-Projekt „European MALE RPAS“. Zur Abgrenzung wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

4. Wie verteilen sich die Kosten für die Definitionsstudie nach dem Beitritt der Tschechischen Republik auf die beteiligten Regierungen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

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?

Operationell ist der Flugbetrieb bei Tag und Nacht, unter Bedingungen des elektronischen Kampfes und auch unter widrigen Witterungsbedingungen einschließlich vorhergesagter bzw. gemeldeter moderater Vereisung, moderaten Turbulenzen sowie Flügen in Gewitternähe in mindestens zwei räumlich getrennten Einsatzgebieten gefordert. Mit einer Stehzeit einzelner Eurodrohnen von mindestens 20 Stunden und dem überlappenden Einsatz mehrerer Systeme soll eine bis zu fünf Tage durchgehende Aufklärung gewährleistet werden. Die Koordinierung und Harmonisierung der Nutzeranforderungen beteiligter Nationen ist Bestandteil der durchgeführten Definitionsstudie und bis zum Vertragsschluss des Global Contract ein laufender Prozess.

- 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)?

Es ist nicht geplant, dass die Eurodrohne den Schwarm- oder Verbandsflug mit bemannten Luftfahrzeugen ermöglichen soll.

- b) Welche stationären und beweglichen „Einzelziele“ soll die „Eurodrohne“ bekämpfen können (Bundestagsdrucksache 18/13593, Antwort zu Frage 2)?

Die Eurodrohne ist ein Aufklärungsmittel. Im Rahmen der Definitionsstudie werden keine Effektoren für die Eurodrohne entwickelt, sondern Integrationsaspekte untersucht.

- c) Wie viele Waffeneinsätze soll eine bewaffnungsfähige „Eurodrohne“ täglich fliegen können?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

6. Inwiefern arbeiten der Rüstungskonzern Airbus und die Bundeswehr nach Kenntnis der Bundesregierung bereits an einem Entwurf des Luftfahrzeugdesigns?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18b auf Bundestagsdrucksache 18/13346 verwiesen: „In der Entwurfsphase wird von den an der Definitionsstudie beteiligten Unternehmen ADAS, Dassault Aviation und Leonardo ein Entwurf des Luftfahrzeugdesigns erstellt.“

- a) Wann sollen die operationellen Forderungen von den Partnerationen gemeinsam gebilligt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 18/13593 verwiesen. In der Konzeptphase der Definitionsstudie wurden die abgestimmten Fähigkeitsforderungen der Nationen durch die beauftragte Industrie analysiert und Zielkonfliktuntersuchungen unterzogen. Die Konzeptphase schloss mit dem „System Requirements Review“ ab, welches im ersten Quartal 2018 von den Nationen gebilligt wurde. Bestandteil des „System Requirements Review“ waren unter anderem abgestimmte systembezogene, operationelle Forderungen.

- b) Wann soll die Entwurfsphase nach gegenwärtigem Stand beginnen und enden?

Die Entwurfsphase folgte unmittelbar der Konzeptphase im ersten Quartal 2018. Sie fand ihren Abschluss im „System Preliminary Design Review“, das im vierten Quartal 2018 von den beteiligten Nationen gebilligt wurde.

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?

Das Kommando Luftwaffe, das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw), 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 waren durch Bereitstellung von fachlicher Expertise unterstützend tätig. Diese umfasste das Ergebnismonitoring, die Erarbeitung nationaler fachtechnischer und operationeller Positionen und die Vorbereitung von Entscheidungen sowie nationale Eigenvalidierungen während der Laufzeit der Definitionsstudie. Darüber hinaus wurden die so erarbeiteten, nationalen fachtechnischen und operationellen Positionen vom Kommando Luftwaffe und vom LufABw in die ihnen von der Projektleitung zugewiesenen multinationalen Expertengremien eingebracht.

8. Welche einzelnen Aufgaben übernahm das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum (DLR) im Rahmen der Definitionsstudie?

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) unterstützte das LufABw bei der Erarbeitung von nationalen zulassungsrelevanten Positionen. Die Tätigkeiten erstreckten sich dabei auf eine Unterstützung und Zuarbeit für alle grundsätzlich im Bereich der Musterprüfung anfallenden Aufgaben. Im Einzelnen waren dies,

- das Erstellen von Sachstandsberichten für das LufABw,
- die Mitwirkung am Musterprüfrahmenprogramm und an relevanten Prüfprogrammen und fachlichen Fragestellungen u. a. bei Special Conditions/MCRIs und Zulassungsplänen (Certification Plans),
- die Unterbreitung von Vorschlägen zum weiteren Vorgehen an das LufABw,
- die Analyse und fachliche Mitwirkung und Unterbreitung von Vorschlägen von/bei Special Conditions/MCRIs und Zulassungsplänen (Certification Plans),
- die Teilnahme an Besprechungen und fachliche Beiträge,
- die Vertretung des LufABw in den Fachpanels als „Assistant Specialist“ oder Member,
- die Durchführung von zum Teil mehrtägigen Dienstreisen,
- die Teilnahme an Panelsitzungen,
- die Rücksprache und Abstimmung mit Vertretern von Firmen und Organisationen,
- der intensive Austausch mit dem zuständigen Musterprüfer des LufABw.

9. Welche Entscheidungen bezüglich der „Eurodrohne“ wurden von der Firma Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) vorbereitet (Bundestagsdrucksache 19/317, Antwort auf die Schriftliche Frage 65)?

Auf die Antwort zu Frage 65 auf Bundestagsdrucksache 19/317 wird verwiesen. Die Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) unterstützte bei der nationalen Entscheidungsfindung in den dort genannten Themenfeldern durch Bereitstellung von ingenieurmäßiger Unterstützung sowohl bei der Definition der operationellen und daraus abgeleiteten technischen Anforderungen als auch in der Bewertung des vorgeschlagenen vorläufigen Systemdesigns. Die Erstellung der Lösungs-/Designvorschläge zu einzelnen Teilsystemen und Problemstellungen oblag dem Auftragnehmer des Studienvertrages. Diese Vorschläge wurden durch die beteiligten Nationen, vertreten durch die OCCAR, gewertet und gebilligt. Die Entscheidung, die weiteren Designarbeiten mit einem zweistrahligen Turbopropeller-Antrieb fortzuführen, erfolgte ebenfalls auf der Basis der Vorbereitungen durch die IABG.

- a) Welche Vorschläge hat die IABG zur Zertifizierung und Qualifizierung der Drohne gemacht, und welches Lösungskonzept mit welchen Handlungsempfehlungen wurde schließlich übernommen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

- b) Welche Vorschläge hat die IABG zur Wahl des Antriebs gemacht, und aus welchen Erwägungen ist dieser nun als Turboprop-Triebwerk zweistrahlig?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

10. Auf welche Weise arbeitet die IABG mit der von der OCCAR eingerichteten gemeinsamen Zulassungsorganisation mit allen nationalen militärischen Zulassungsstellen zusammen?

Die IABG unterstützte vertragsgemäß die deutsche Amtsseite – wie in der Antwort zu Frage 9 aufgeführt – durch ingenieurmäßige Fachexpertise im Bereich Antrieb.

- a) Welche Vorschläge hat die IABG zur geplanten Integration in den europäischen Luftraum, und welches Lösungskonzept mit welchen Handlungsempfehlungen wurde schließlich übernommen?

Die IABG hat vorgeschlagen, die Designanforderungen bzgl. der geplanten Integration in den europäischen Luftraum entlang international anerkannter Leitlinien für die Entwicklung von Luftfahrzeugen und in enger Abstimmung mit den verantwortlichen Dienstleistern und Aufsichtsbehörden abzuleiten. Dabei sollten der Ausgangspunkt der Arbeit die aktuell gültigen europäischen Regelungen sein. Seitens der Bundeswehr wurde diesem Vorschlag gefolgt.

- 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?

Seitens der IABG wurden verschiedene Möglichkeiten für die Umsetzung von systemseitigen Ausweichverfahren untersucht. Diese umfassen:

- Ausstattung des Systems mit derzeit marktverfügbarer Technologie und in Analogie zur bemannten Luftfahrt,
- Übernahme amerikanischer Standards für Europa und Entwicklung einer darauf basierenden Technologie,
- Einführung amerikanischer Technologie,
- Neuentwicklung eines Detect-and-Avoid-Systems parallel zur Erstellung diesbezüglicher europäischer Standards.

Aufgrund der dynamischen Entwicklung von Technologien und Regelungen in diesem Bereich ist es aus Sicht der Bundesregierung nicht zweckmäßig, zum gegenwärtigen Zeitpunkt für dieses Projekt eine konkrete Lösungsmöglichkeit festzulegen.

Die unterschiedlichen Ausstattungsmöglichkeiten und andere Alternativen werden während der Entwicklungsphase weiter konkretisiert.

11. Welche Kostenmodelle haben die beteiligten Rüstungskonzerne zur Entwicklung der „Eurodrohne“ beschrieben, und welche „deutsche Positionen“ hat die IABG hierzu erarbeitet?

Die beteiligten Rüstungskonzerne haben gemäß Auftrag in der Definitionsstudie gemeinsame Kostenschätzungen gemäß dem Fortschritt in der Definitionsstudie geliefert.

Zur Validierung und Detaillierung der von der Industrie vorgelegten Kostenschätzungen wurden durch die deutsche Amtsseite mit Unterstützung der IABG nationale Kostenschätzungen gemäß dem Fortschritt der Definitionsstudie erstellt und mit diesen verglichen.

12. In welchen Lufträumen soll die „Eurodrohne“ fliegen können, und unter welchen Umständen könnte diese auch gleichberechtigt mit der zivilen Luftfahrt verkehren?

Auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage wird verwiesen. Die Einstufung ist erforderlich, da die Antwort einem entsprechend eingestuften Dokument entnommen wurde und die Kenntnis durch Unbefugte für die Interessen der Bundesrepublik Deutschland nachteilig sein kann.*

13. Welche Grundlagen für die militärische Musterzulassung der „Eurodrohne“ einschließlich möglicher zusätzlicher „Sonderbedingungen“ hat die Zulassungsorganisation bislang definiert (Bundestagsdrucksache 19/317, Antwort auf die Schriftliche Frage 65)?

Die Zulassungsorganisation erarbeitet derzeit Entwürfe für „Military Certification Review Items“ und harmonisiert die Positionen der Nationen auf der Grundlage der zwischen den Nationen zur vereinbarten Zulassungsvorschrift STANAG 4671 Ed3 sowie zu Fragen der Anwendung der „European Military Airworthiness Requirements EMAR 21“. Die Erarbeitung detaillierter Grundlagen für die militärische Musterzulassung und ggf. von Sonderbedingungen erfolgt prozesskonform zu einem späteren Zeitpunkt.

- a) Mit welchem Ergebnis hat die IABG die von den Rüstungskonzernen vorgeschlagenen Verfahren auf Übereinstimmung mit den Vorgaben geprüft?

Die IABG hat im Rahmen der Unterstützung der Zulassungsaktivitäten an Vorschlägen und Kommentierungen zum Thema Triebwerk mitgearbeitet.

Eine Prüfung von vorgeschlagenen Verfahren der Rüstungskonzerne auf Übereinstimmung mit Zulassungsvorgaben erfolgte durch die IABG nicht.

- b) Welche Aufgaben übernimmt die von OCCAR eingerichtete gemeinsame Zulassungsorganisation im Rahmen der geplanten Realisierungsphase?

Aufgabe der Zulassungsorganisation ist die Durchführung von Musterprüfaktivitäten. Nach erfolgreicher Prüfung und Beendigung der in diesem Rahmen notwendigen Nachweisführung wird eine Zulassungsempfehlung an die zuständigen nationalen Zulassungsbehörden gegeben.

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 Abgeordneten Andrej Hunko zur Nachfrage auf Bundestagsdrucksache 19/4715, November 2018)

Der Kooperationsvertrag zwischen dem DLR und dem LufABw regelt allgemein die Struktur und die Verfahren einer Zusammenarbeit (Austausch von Personal, Kostentragung, Vertraulichkeit, Gewährleistung, Haftung etc.) und stellt insoweit eine Rahmenvereinbarung für mögliche Kooperationen und gegenseitige Unterstützung dar.

* 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.

Zentrales Element der Rahmenvereinbarung ist ein kontinuierlicher Informationsaustausch, sofern rechtlich zulässig.

Als allgemeine Kooperationsfelder sind in der Rahmenvereinbarung die Musterprüfung und der Flugbetrieb von Luftfahrzeugen sowie kooperationsfeldübergreifend das Thema Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) benannt.

- a) Welche Teilaspekte eines Luftraumintegrationskonzepts für unbemannte Systeme beinhaltet der Vertrag?

Bzgl. unbemannter Systeme wurde im Kooperationsvertrag zwischen dem DLR und dem LufABw allgemein eine Intensivierung des fachtechnischen und wissenschaftlichen Austauschs über die Aspekte Detect and Avoid, Autonomie, sicherheitskritische Funktionen, Risikobewertung, Koordinationsprozesse für den Betrieb im unkontrollierten Luftraum, Flugerprobung, Bewertung von Flugeigenschaften und Flugeleistungen, Gesamtsystem- und Missionsbewertung und Erarbeitung von Spezifikationen vereinbart.

Projektspezifische Zusatzvereinbarungen können getroffen werden, sind derzeit jedoch im Bereich Luftraumintegration von RPAS nicht vorgesehen.

- b) Welche Verfahren der Steuer- und Kontrollverbindung von Drohnen werden in der zivil-militärischen Kooperation auf ihre Zuverlässigkeit untersucht?

Die Zuverlässigkeitsuntersuchung von Verfahren der Steuer- und Kontrollverbindung ist Gegenstand der Musterzulassung. Die Zuständigkeit für die damit zusammenhängenden Prüfungen bzw. Nachweisführungen liegt nach derzeitiger Planung bei der gemeinsamen Zulassungsorganisation der OCCAR. Im Rahmen des Kooperationsvertrages zwischen dem DLR und dem LufABw sind die beschriebenen Untersuchungen derzeit nicht vorgesehen.

- c) Welche Simulationen führt das DLR mit welchen Luftfahrzeugen durch?

Derzeit werden keine das Projekt Eurodrohne betreffenden Simulationen im Rahmen des oben angegebenen Kooperationsvertrages durchgeführt.

- d) Welche tatsächlichen Flüge von Demonstratoren oder Versuchsflugzeugen sind im Rahmen des Projekts geplant?

Im Rahmen des Projektes Eurodrohne wird bzgl. derartiger Flüge bislang nicht auf den o. a. Kooperationsvertrag zurückgegriffen.

Inwiefern im Rahmen des Projektes solche Flüge durch das DLR durchgeführt werden sollen, ist Gegenstand der andauernden Vertragsverhandlungen und schließlich der avisierten Entwicklungsphase. Die diesbezüglichen Verhandlungen werden nicht im Rahmen des Kooperationsvertrages zwischen dem DLR und dem LufABw geführt, da die vertragschließende Organisation die OCCAR ist.

- e) Wann sollen die Ergebnisse der Forschungen vorliegen?

Im Rahmen des o. a. Kooperationsvertrages sind derzeit keine konkreten projektspezifischen Forschungen bzgl. der Eurodrohne vorgesehen.

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)

Zu einem operativen System Eurodrohne gehören zwei Bodenkontrollstationen. Aufgrund des Bedarfs von drei operativen Systemen und einem darüber hinausgehenden Bedarf für Erprobung und Nachweisführung, Systemen zur Ausbildung und Inübunghaltung, zur Nutzung als Simulatoren sowie zur Schaffung einer Remote-Split-Fähigkeit sollen für die Bundeswehr 16 Bodenkontrollstationen beschafft werden.

16. Welche Neuerungen haben sich nach Beantwortung der Schriftlichen Frage 92 des Abgeordneten Andrej Hunko auf Bundestagsdrucksache 19/5984 hinsichtlich weiterer interessierter Regierung am Programm der „Eurodrohne“ ergeben?

Der Bundesregierung liegt kein neuer Sachverhalt vor, der über die Antwort auf die Schriftliche Frage 92 auf Bundestagsdrucksache 19/5984 hinausgeht.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

- b) Welche weiteren Regierungen sollen hierzu angesprochen bzw. über entsprechende Programme zur Teilnahme an der „Eurodrohne“ bewegt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

17. Aus welchen Erwägungen hat die Bundesregierung mit den Regierungen Deutschlands, Frankreichs, Italiens und Spaniens vorgeschlagen, die „Eurodrohne“ in die Ständige Strukturierte Zusammenarbeit (SSZ, engl. PESCO) zu übernehmen (Bundestagsdrucksache 19/5643, Antwort auf die Schriftliche 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?

Das SSZ-/PESCO-Projekt „European MALE RPAS“ ist nicht identisch mit dem viernationalen Entwicklungs- und Beschaffungsprojekt für die Eurodrohne, sondern ergänzt dieses, indem es den Zeitraum des Betriebs betrachtet.

Bei diesem SSZ-/PESCO-Projekt geht es darum, eine Kooperation in den Bereichen Betrieb und Nutzung herbeizuführen, um Effizienzgewinne bei Kosten und Personal sowie eine verbesserte Interoperabilität zu erreichen.

- a) Welchen politischen Einfluss hat eine gesamteuropäische Priorisierung der „Eurodrohne“ zur europäischen Fähigkeitsentwicklung aus Sicht der Bundesregierung auf das Projekt?

Die gemeinsame Entwicklung eines zukünftigen „European MALE RPAS“ (Eurodrohne) bis hin zu einer Kooperation bei dessen Betrieb und Nutzung schließt gemäß EU Capability Development Plan identifizierte Fähigkeitslücken der EU-Mitgliedsstaaten im Bereich luftgestützter Aufklärungsplattformen.

Die geplante Umsetzung der Aspekte Betrieb und Nutzung durch eine Kooperation im Rahmen der SSZ/PESCO verdeutlicht den über den Rüstungsaspekt hinausgehenden Kooperationswillen der Projektteilnehmerstaaten für einen abgestimmten, effizienteren Mittel- und Ressourceneinsatz bei gemeinsamer Entwicklung und Bereitstellung eigenständiger EU-Krisenmanagementfähigkeiten. Eine Teilnahme an diesem Kooperationsprojekt trägt zur Erfüllung der 20 PESCO-Verpflichtungen und insofern zum Erfolg der SSZ/PESCO bei und erhöht dadurch u. a. die Bindungswirkung im Gesamtrahmen von Entwicklung, Beschaffung sowie Betrieb und Nutzung.

- b) Welche neuen Finanzierungsmöglichkeiten ergeben sich durch die Übernahme in die SSZ?

Derzeit bestehen im Rahmen der SSZ/PESCO keine SSZ-/PESCO-eigenen Finanzierungsmöglichkeiten. SSZ-/PESCO-Projekte können, soweit geeignet und zur Förderung aufgenommen, durch den Europäischen Verteidigungsfond mit einem PESCO-Aufschlag von zehn Prozent gefördert werden.

- c) Welche Möglichkeiten der „synergetische[n] Zusammenarbeit“ ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung für den „Lebenszyklus dieser Fähigkeit“?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

- d) Kann die Bundesregierung erläutern, inwiefern die Übernahme der „Eurodrohne“ in die SSZ eine Verbesserung der Interoperabilität zwischen den Projektnationen ermöglichen soll?

Aus einer Kooperation bei Betrieb und Nutzung können z. B. schneller und gezielter Prozesse und Verfahren standardisiert und etwaige Problemstellungen gemeinsam und effizienter gelöst werden.

