

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Jan van Aken,  
Christine Buchholz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/5309 –**

### **Entscheidung zu Typ und Bewaffnung von Kampfdrohnen noch im Jahr 2015**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Bereits Ende des Jahres 2015 könnte das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) festlegen, mit welchem Typ einer Kampfdrohne (Bundesregierung: „bewaffnungsfähige Drohne“) die Bundeswehr für die nächsten Jahre ausgerüstet wird (Bundestagsdrucksache 18/5022). Anvisiert ist, dass der Generalinspekteur der Bundeswehr bis zum vierten Quartal 2015 eine Übersicht über entsprechende Vorschläge erhält. Zunächst geht es um die sogenannte Überbrückungslösung. Danach soll ein „multilaterales Drohnenprojekt“ folgen, wozu die Bundesregierung, Frankreich und Italien bei den Rüstungsunternehmen Airbus, Dassault Aviation und Alenia Aermacchi eine Studie beauftragt hat. Ziel ist die Entwicklung einer bewaffneten Drohne der MALE-Klasse (Medium Altitude Long Endurance), die statt Raketen auch Überwachungssensorik befördern kann. Laut der Bundesregierung wollen sich andere Länder in einer späteren Entwicklungsphase ebenfalls an dem Projekt beteiligen.

Als Termin für die Verfügbarkeit der „europäischen Drohne“ gilt das Jahr 2025. Bis dahin will die Bundeswehr Drohnen anderer Hersteller per Leasingvertrag beschaffen. Nach derzeitigem Stand stehen für die „Überbrückungslösung“ zwei Modelle zur Debatte: die „Predator B“ (auch „Reaper“ genannt) des US-Herstellers General Atomics oder die „Heron TP“ vom israelischen Rüstungskonzern IAI. Die Antwort der Bundesregierung beschreibt einen weit fortgeschrittenen Verhandlungsstand mit General Atomics. Demnach haben etliche Treffen der Luftwaffe und anderen zuständigen Bundeswehr-Dienststellen mit der US Air Force stattgefunden. Auch die deutsche Botschaft und das BMVg waren beteiligt. Mehrere Studien sowohl zur „Heron TP“ als auch zur „Predator B“ hätten nach Auskunft der Bundesregierung gezeigt, dass beide Drohnen in bestimmten Bereichen mit den in Deutschland zugrunde gelegten Zulassungsvorschriften nicht übereinstimmen (Schriftliche Frage 5/103 des Abgeordneten Andrej Hunko vom 19. Mai 2015, Antwort vom 9. Juni 2015). Eine solche „Gap“-Analyse wurde für die „Predator“ auch durch die US Air Force durchgeführt.

Die Bundesregierung schreibt nicht, wer als etwaiger Vertragspartner für den Leasingvertrag zwischen Bundeswehr und General Atomics verantwortlich

wäre. Vermutlich würde dies über den Schweizer Rüstungskonzern RUAG Holding AG übernommen. Beide Firmen gingen eine Partnerschaft zur Vermarktung der „Predator“ in Europa ein. Die Beschaffung der ebenfalls in den USA gefertigten Riesendrohne „Euro Hawk“ scheiterte vor zwei Jahren an Fragen der Zulassbarkeit. Damit sich dieses Desaster nicht wiederholt, möchte das BMVg die RUAG Holding AG zu einer sogenannten Musterprüfleitstelle ernennen. Die Firma begleitet den Prozess der Zulassung dann bis zum Ende. Mit einem Prototyp der „Predator“ würden dann entsprechende Tests vorgenommen. Auch mit dem israelischen Verteidigungsministerium führte die Bundeswehr „Abstimmungsgespräche zu Zulassungsaspekten“ der Drohne „Heron“. Der Hersteller hat sich mit Airbus ebenfalls einen europäischen Partner für die etwaige Vermarktung und Zulassung in Deutschland gesucht.

Erstmals macht die Bundesregierung Angaben über die mögliche Bewaffnung der „bewaffnungsfähigen Drohne“. Demnach soll diese mit „angetriebenen und nicht angetriebenen Luft-Boden-Effektoren“ bestückt werden. Auch Zielbeleuchtungsgeräte könnten montiert werden. Eine hierzu in Auftrag gegebene Studie soll entsprechende Anforderungen der Bundeswehr definieren. Auch die anvisierte „europäische Drohne“ wird Waffen tragen können. Zu den Anforderungen heißt es, die Drohne solle über Aufhängepunkte für „Luft-Boden-Lenkflugkörper und Präzisionsbewaffnung“ verfügen. Die Waffen werden vage als „Effektortypen“ bezeichnet, früher sprach die Bundesregierung auch von „Wirkmitteln“. Würde die „Predator“ mit einer europäischen Rakete bestückt, könnte sich die Bundeswehr für den „Brimstone“ („Zitronenfalter“, „Schwefel“) der Rüstungsschmiede MBDA entscheiden. Laut dem Hersteller zeichnet sich die Rakete durch „geringe Kollateralschäden“ aus. Die Angriffswaffe wurde bereits an „Predator“ getestet.

1. Auf welche Weise und mit welchen Abteilungen halten das BMVg und die Bundeswehr hinsichtlich der Vorstudie über ein „multilaterales Drohnenprojekt“ Kontakt zu den Auftragnehmern Airbus, Dassault Aviation und Alenia Aermacchi (Bundestagsdrucksache 18/5022)?

Ob die genannten Unternehmen Auftragnehmer einer MALE-UAS-Studie (UAS – Unmanned Aerial Systems) werden, ist noch nicht entschieden. Vertreter der genannten Firmen waren bei verschiedenen Besprechungen im nationalen und internationalen Rahmen anwesend und trugen zu ihrem Angebot zu einer möglichen Definitionsstudie und anschließender Entwicklung aus Firmensicht vor. Das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) war durch die Abteilungen Planung sowie Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung vertreten, darüber hinaus waren auch das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), das Kommando Luftwaffe (KdoLw), das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) und das Planungsamt der Bundeswehr (PlgABw) beteiligt.

2. Wann, wo und durch wen wurden die „amtsinternen Untersuchungen“ zur Zulassbarkeit der „Heron TP“ durchgeführt, und wie belastbar sind die Ergebnisse?

Der Systemhersteller, Israel Aerospace Industries Ltd. (IAI) hat mit Unterstützung der Firma Cassidian Airborne Solutions (CAS), jetzt Airbus D&S Airborne Solutions (ADAS), im Jahr 2014 die Zulassbarkeit des HERON TP firmenintern untersucht. Die Studie wurde mit administrativer Unterstützung der Wehrtechnischen Dienststelle 61/Musterprüfwesen für Luftfahrtgerät der Bundeswehr (WTD 61/ML) in Manching im Rahmen mehrerer „Workshops“ durchgeführt. Vertreter der WTD 61/ML waren nicht aktiv an der Studie beteiligt, wurden jedoch informativ eingebunden. Das Ergebnis der firmeninternen Studie wurde

dem BAAINBw übermittelt und von den zuständigen Stellen (LufABw, BAAINBw) bewertet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2f verwiesen.

- a) Welche geltenden Zulassungsvorschriften wurden hierfür zugrunde gelegt?

Grundlage der firmeninternen Untersuchung waren u. a. folgende Zulassungsspezifikationen:

- STANAG 4671 Ed. 3 UAV System Airworthiness Requirements;
- RTCA/DO-178C Software Considerations in Airborne Systems and Equipment Certification;
- RTCA/DO-254: Design assurance guidance for airborne electronic hardware.

- b) Welche konkreten Bereiche wurden „identifiziert, die mit den in Deutschland zugrunde gelegten Zulassungsvorschriften nicht übereinstimmen“?

Nach Firmenangaben wurden bei ca. 10 Prozent der Forderungen der STANAG 4671 Abweichungen festgestellt sowie ein Aufwand bei der Entwicklung komplexer Hard- und Softwaresysteme nach DO-254 und DO-178C identifiziert. Der Nachweis der elektromagnetischen Verträglichkeit steht noch aus. Die Zulassung einer deutschen Firma als Musterprüfleitstelle wurde in der Studie nicht thematisiert.

- c) Welche Vorschläge werden von den Durchführenden zur Behebung dieser Defizite gemacht?

Festlegungen zur Behebung der festgestellten Defizite müssten bei Verhandlungen zu einem Musterprüfprogramm im Rahmen eines Vertrages erfolgen.

- d) Inwiefern haben Bundesbehörden mit dem Hersteller der „Heron TP“, der israelischen Regierung oder der Firma Airbus bereits (wie mit der Firma RUAG Holding AG) über die etwaige spätere Überlassung eines Prototyps für Zulassungsverfahren gesprochen, und welche Verabredungen wurden getroffen?

Aus vergaberechtlichen Gründen wurden keine Verhandlungen mit dem Hersteller, der israelischen Regierung und der Fa. ADAS geführt. Als Folge gibt es auch keine Absprachen zur Überlassung eines Prototyps.

- e) Aus welchem Grund wurden die Untersuchungen anders als bei der „Predator B“ amtsintern durchgeführt und nicht an einen externen Auftragnehmer vergeben?

Aus vergaberechtlichen Gründen und wegen der Regularien des FMS-Verfahrens (FMS – Foreign Military Sales) im Zusammenhang mit dem System PREDATOR B konnte eine externe Prüfung des Systems HERON TP nicht beauftragt werden. Um dennoch einen größtmöglichen Erkenntnisgewinn zu generieren, wurde die vom Hersteller des HERON TP zur Verfügung gestellte Studie als Grundlage für eine amtsinterne Bewertung herangezogen.

- f) Inwiefern hält die Bundesregierung die Ergebnisse der Untersuchung dennoch für vergleichbar mit jenen der RUAG Holding AG und der US Air Force?

Ansatz und Tiefe der herstellerseitigen Studie wurden Bundeswehr-intern durch das LufABw analysiert und als hinreichend aussagekräftig bewertet. Die Bewertung der Studie ergab, dass aufgrund der dargestellten Ergebnisse keine Erkenntnisse vorliegen, die eine vorschriftenkonforme Zulassung ausschließen. Abschließend kann das Erreichen einer Musterzulassung jedoch erst nach Abschluss des Musterprüfprozesses festgestellt werden.

3. Aus welchen Gründen ist die „Predator B“ in der Version „Block 1“ laut einem Gutachten der Firma RUAG Holding AG in Deutschland nicht zulassbar?

Nach Analyse der Firma RUAG wäre das Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) PREDATOR B Block 1 grundsätzlich vorschriftenkonform, mit entsprechenden Auflagen, in Deutschland zulassbar. Die bundeswehrinterne Bewertung der RUAG-Studie ergab, dass das RPAS PREDATOR B Block 1 einer umfassenden Nach- bzw. Neuentwicklung bedürfte, um den Anforderungen der STANAG 4671 und anderer Zulassungsvorschriften zu genügen.

- a) Welche Vorschläge werden von der RUAG Holding AG zur Behebung dieser Defizite gemacht?

Die von der Firma RUAG gemachten Vorschläge zur Behebung der Defizite wurden nicht weiter verfolgt, nachdem die Firma General Atomics angekündigt hatte, eine zulassbare Version des PREDATOR B (Certifiable Predator B [CPB]) zu entwickeln.

- b) Welche Zulassungsvorschriften wurden hierfür zugrunde gelegt?

Folgende Zulassungsvorschriften und Regularien wurden für die damalige Studie zugrunde gelegt:

- Das Prüf- und Zulassungswesen für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät der Bundeswehr, ZDv 19/1, vom Juli 2009;
- Sonderbestimmungen bei Prüfung und Zulassung unbemannter Luftfahrzeuge der Bundeswehr, LTF 1550 001;
- Musterprüfung/-zulassung, Stückprüfung, Nachprüfung von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät der Bundeswehr (BEK-Papier), Stand 16. Mai 2008;
- STANAG 4671 – UNMANNED AERIAL VEHICLES SYSTEMS AIR-WORTHINESS REQUIREMENTS (USAR);
- DO-178B – „Software Considerations in Airborne Systems and Equipment Certification“;
- RTCA/DO-254: Design assurance guidance for airborne electronic hardware.

4. Welche weiteren Verhandlungen mit der Firma RUAG Holding AG sind aus Sicht der Bundesregierung nach der Prüfung einer „Leistungsbeschreibung mit Angebotsaufforderung“ für die vertragliche Umsetzung des durch das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr verfolgten „Risikominimierungsansatzes“ zur Zulassung einer US-Drohne in Deutschland erforderlich?

Im BMVg wurde entschieden, das FMS-Verfahren im Zusammenhang mit dem System PREDATOR B abzubrechen. Insofern sind dazu keine weiteren Verhandlungen notwendig.

5. Wann, durch wen und auf welcher vertraglichen Grundlage wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die „Gap“-Analyse der US Air Force beauftragt und durchgeführt?
  - a) Welche geltenden Zulassungsvorschriften wurden hierfür zugrunde gelegt?
  - b) Welche konkreten Bereiche wurden „identifiziert, die mit den in Deutschland zugrunde gelegten Zulassungsvorschriften nicht übereinstimmen“?
  - c) Welche Vorschläge werden von der RUAG Holding AG zur Behebung dieser Defizite gemacht?

Die Fragen 5a bis 5c werden zusammenhängend beantwortet.

Die „Gap“-Analyse wurde durch die Firma General Atomics im Auftrag der US Air Force im Zeitraum August 2011 bis August 2012 im Rahmen des FMS-Verfahrens durchgeführt. Die Firma RUAG war an der Studie nicht beteiligt. In der Studie wurden die Anforderungen der STANAG 4671 mit denen des MIL HB-516 und den daraus abgeleiteten Zulassungsforderungen (Tailored Air Worthiness Certification Criteria, TACC) des PREDATOR B Block 1 verglichen. Neben einem Vergleich der Vorschriften STANAG 4671 und MIL HB-516 erhält man eine eher quantitative Aussage zu offenen Punkten.

Die Studienergebnisse wurden mit Ankündigung der Firma General Atomics zur Entwicklung des CPB nicht weiter verfolgt.

6. Was ist der Bundesregierung über weitere Baureihen der „Predator B“ hinsichtlich der Weiterentwicklung der „Block 1“ bekannt?

Nach Firmenangaben sind als Weiterentwicklungen der PREDATOR B Block 5 und der Certifiable PREDATOR B (CPB) geplant.

- a) Worin bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung wesentliche Unterschiede?

Der PREDATOR B Block 5 stellt eine verbesserte Version für die US Air Force dar. Änderungen beziehen sich hauptsächlich auf eine Leistungssteigerung der Energieversorgung sowie der Anpassung des Fahrwerkes. Weiterhin soll eine nicht bewaffnungsfähige Version PREDATOR B ER entwickelt werden, die für den nichteuropäischen Export vorgesehen ist. Bei dem CPB handelt es sich um eine weitgehende Neu- bzw. Nachentwicklung. Der CPB soll die Forderungen gemäß STANAG 4671, DO-178C und DO-254 erfüllen und weist daher weitgehende Abweichungen zur Version PREDATOR B Block 1 auf.

- b) Welche dieser technischen Neuerungen könnten aus Sicht der Bundesregierung die in den Untersuchungen zutage geförderten Defizite beheben?

Der PREDATOR B CPB befindet sich in der Entwicklung. Sollte der CPB die Zulassungsforderungen gemäß STANAG 4671, DO-178C und DO-254 erfüllen, besäße dieses Luftfahrzeug gute technische Voraussetzungen für eine deutsche luftfahrtrechtliche Zulassung. Neben den technischen Voraussetzungen müssten weiterhin organisatorische Forderungen gemäß ZDv A-1525/1 (vormals ZDv 19/1) für eine vorschriftenkonforme Zulassung umgesetzt werden.

- c) Inwiefern wäre es aus Sicht der Bundesregierung möglich, diese Defizite teilweise durch den Einbau eines durch die Bundeswehr und die NATO zertifizierten Kommunikationsgerätes der Firma ROHDE & SCHWARZ GmbH & Co. KG zu beheben (Bundestagsdrucksache 18/4911)?

Die Musterzulassung bestätigt die Verkehrssicherheit des Luftfahrzeug-Musters bei bestimmungsgemäßem Gebrauch. Ausrüstungsgegenstände, die keinen direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben, werden hinsichtlich ihrer Lufttüchtigkeit bzw. Verträglichkeit geprüft. Kommunikationsgeräte wurden vor dem Hintergrund des Erreichens einer Musterzulassung bisher nicht thematisiert.

7. Was ist der Bundesregierung aus Gesprächen des BMVg, der Luftwaffe, der Bundeswehr oder der Deutschen Botschaft mit US-Behörden bzw. US-Firmen über Investitionen und Programme von General Atomics zur Zertifizierung der „Predator“ gemäß europäischen oder NATO-Standards bekannt?

Die Firma General Atomics unternimmt ein firmenintern finanziertes Programm zur Weiterentwicklung des PREDATOR B hin zum CPB. Damit sollen die technischen Voraussetzungen für eine Zulassung gemäß STANAG 4671, DO-178C, DO-254 und anderer Zulassungsvorschriften geschaffen werden. Entsprechende Qualifikationsnachweise sollen erstellt werden. Zu den firmeninternen Investitionen sowie der Absicht einer US-amerikanischen Zertifizierung liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

- a) Die Einhaltung welcher dieser in einer Pressemitteilung von General Atomics vom 15. Juni 2015 aufgeführten Standards (<http://media.ga.com/2015/06/15/certifiable-predator-b-completes-critical-design-review/>) wären aus Sicht der Bundesregierung erforderlich, um die „Predator“ in Deutschland zuzulassen?

Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen 6a und 6b verwiesen.

- b) Welche Anforderungen an Systeme zum „Detect and Avoid“ und zur Vermeidung von Kollisionen müssten für eine zivile und militärische Zulassung in Deutschland erfüllt werden?

Gültige Prüf- und Zulassungsvorschriften für ein „Detect and Avoid System“ als derzeit anerkannte Voraussetzung zur unbeschränkten Teilnahme am allgemeinen Luftverkehr liegen noch nicht vor. Damit können zurzeit auch keine Spezifikationen an die betrachteten MALE-Systeme definiert werden.

- c) Welche Tests der „Predator“ sind nach Kenntnis der Bundesregierung hierfür in den USA vorgesehen, und inwiefern sollen Bundesbehörden (etwa als Beobachter) hieran teilnehmen?
- d) Wann könnten die Tests laut Aussage von General Atomics beendet sein, und wann wäre mit der frühestmöglichen Auslieferung einer entsprechenden zertifizierten „Predator“ in der Version „B“ zu rechnen?
- e) Inwiefern wären hiervon auch Standards bzw. Zertifikate für den Betrieb der „Predator“ im zivilen Luftraum erfasst?

Die Fragen 7c bis 7e werden zusammenhängend beantwortet.

Nachweistests werden bei einer Musterprüfung nach deutschen Vorschriften im Musterprüfprogramm festgelegt. Ein Musterprüfprogramm wird im Rahmen eines Vertrages festgelegt. Zu firmeninternen Nachweiserprobungen liegen keine Erkenntnisse vor.

- 8. Wie viele Drohnen der US-Streitkräfte befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland (bitte wie auf Bundestagsdrucksache 17/14401 unter Angabe der jeweiligen Stützpunkte und Drohnentypen auflisten)?

US Air Forces in Europe:

Standort	System
Spangdahlem	12 RAVEN
Ramstein	6 RAVEN
Vilseck	1 RAVEN

US Army Europe

Standort	System
Vilseck	60 RAVEN 4 SHADOW
Hohenfels	9 RAVEN
Vilseck	60 RAVEN 3 SHADOW
Vilseck	30 RAVEN
Hohenfels	3 RAVEN 3 PUMA
Illesheim	3 RAVEN

- 9. Was ist der Bundesregierung über die Zahl des Bedienungspersonals für die Drohnen bekannt, und inwiefern hat sich diese Zahl für das Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr erhöht oder verringert?

Bei den US Air Forces in Europe sind insgesamt 22 Personen als Bedienerpersonal ausgebildet. Dieses Bedienerpersonal nimmt die Aufgabe in zusätzlicher Funktion wahr. Die Zahlen variieren nicht.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse zu den Zahlen über das Bedienerpersonal der US Army Europe vor.

10. Was ist der Bundesregierung über den Ausbau von Anlagen zur Unterbringung von US-Soldaten bekannt?

Nach den Auftragsbautengrundsätzen (ABG) 1975 werden die Programme zur Deckung des Infrastrukturbedarfs der US-Streitkräfte jährlich mit dem Bundesministerium für Umweltschutz, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit und dem BMVg abgestimmt.

Ziel der Abstimmung ist die Koordination aller Baumaßnahmen sowohl des Bundes als auch der US-Streitkräfte hinsichtlich der verfügbaren Kapazitäten der Bauverwaltungen der Länder.

Im weiteren ABG-Verfahren werden die einzelnen Baumaßnahmen durch die US-Streitkräfte baufachlich spezifiziert.

Aussagen zur Nutzung von baulichen Anlagen sieht das ABG-Verfahren nicht vor.

11. Was ist der Bundesregierung über den derzeitigen Neubau bzw. Ausbau flugbetrieblicher Anlagen in Grafenwöhr bekannt, und inwiefern steht dieser im Kontext der Nutzung durch Drohnen?

Über beabsichtigte Bauvorhaben (Neubau und bzw. oder Ausbau) der Gaststreitkräfte wird die Bundesregierung regelmäßig im Rahmen des Verfahrens über die ABG in Kenntnis gesetzt.

Zu einem Infrastrukturbedarf der US-Streitkräfte (Neubau bzw. Ausbau flugbetrieblicher Anlagen in Grafenwöhr) liegen der Bundesregierung derzeit keine Erkenntnisse vor.

12. In welchem Zeitraum werden welche Manöver von US-Streitkräften in den Jahren 2015 und 2016 in Grafenwöhr und Hohenfels abgehalten, und welche Flugzeuge sollen dabei in welchem Umfang zum Einsatz kommen?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse zu der Planung von Übungen der US-Streitkräfte in den Jahren 2015 und 2016 in Grafenwöhr und Hohenfels vor.

Übungen werden grundsätzlich innerhalb der Grenzen der Truppenübungsplätze und deren Flugbeschränkungsgebiete unter Beteiligung von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen durchgeführt.

13. Inwiefern geht die Bundesregierung weiterhin davon aus, dass sich ein US-Kontrollzentrum zur Steuerung bzw. Auswertung der Daten von Drohnenangriffen nicht in Ramstein, sondern „außerhalb der Bundesrepublik Deutschland befindet, da die Baubeschreibung lediglich die Errichtung einer Station zur Weiterleitung von Daten über Satelliten (SATCOM-Relay) spezifiziert“ (Bundestagsdrucksache 17/14401)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine anderweitigen Erkenntnisse vor.

14. Mit welchen weiteren „interessierten Ländern“ fanden Gespräche über eine mögliche Beteiligung an einem „unbemannten Aufklärungsflugzeug das auch bewaffnet werden kann“ statt (Bundestagsdrucksache 18/5022)?

Spanien ist an einer Beteiligung am deutsch-französisch-italienischen MALE-UAS-Entwicklungsvorhaben interessiert.

- a) Wer hat diese Gespräche geführt?

Mit Spanien bestehen Kontakte auf Arbeitsebene der Ministerien. Auf Staatssekretärebene bestehen vereinzelte Kontakte.

- b) Welche Länder haben zu einer späteren „Einbindung“ welche Aussage gemacht?

Ein Interesse liegt bisher von Seiten Spaniens vor, das um Beteiligung am deutsch-französisch-italienischen MALE-UAS-Entwicklungsvorhaben gebeten hat.

- c) Welche Dienstreisen haben Angehörige des BMVg und der für eine Zulassung von Luftfahrtgerät zuständigen Bereiche der Bundeswehr bereits zu welchen Herstellern eines „unbemannten Aufklärungsflugzeug[s], das auch bewaffnet werden kann“ durchgeführt, um die Zulassbarkeit des jeweils betreffenden Systems in Deutschland zu ermitteln (bitte jeweils den Zeitpunkt der Reisen angeben)?

Es wurden Dienstreisen zu Besprechungen mit Beteiligung WTD 61/ML bzw. LufABw mit dem Inhalt einer luftrechtlichen Zulassung für das UAV CPB zur Firma General Atomics, USA, durchgeführt:

- 29.01.–01.02.2013: Besprechung u. a. zu Zulassbarkeit Predator B,
- 03.12.–05.12.2013: Besprechung zu MQ-9 Predator B,
- 01.04.–07.04.2014: Besprechung bezüglich Zulassungsgrundlagen und Anwendung STANAG 4671,
- 17.06.–19.06.2014: Besprechung zu Concept of Operations (CONOPS) und zulassungsseitigen Auswirkungen auf Luftraumintegration,
- 17.11.–19.11.2014: Vorstellung der Ergebnisse des Preliminary Design Review Certifiable Predator B,
- 17.05.–19.05.2015: Vorstellung der Ergebnisse des Critical Design Reviews (CDR) Certifiable Predator B.

Es wurden Dienstreisen zu Besprechungen mit Beteiligung WTD 61/ML bzw. LufABw mit dem Inhalt einer luftrechtlichen Zulassung für das WS HERON TP zur Firma IAI, Israel, durchgeführt:

- 09.11.–11.11.2011: Operationelle Aspekte und Zulassung (IMOD – israelisches Verteidigungsministerium/IAI),
- 11.12.–13.12.2011: Besprechung zur Zulassbarkeit HERON TP (IAI),
- 24.07.–26.07.2012: Besprechung zur Zulassbarkeit HERON TP (IAI),
- 16.09.–23.09.2014: Industriestudie zur Zulassbarkeit des HERON TP (CAS und IAI).

- d) Welchen Inhalt bzw. welche Ergebnisse haben die „Abstimmungsgespräche“ zu „Zulassungsaspekten von unbemannten Luftfahrzeugen“ mit dem israelischen Verteidigungsministerium?

Die Abstimmungsgespräche hatten die anzuwendenden Standards (z. B. STANAG 4671) auf das System HERON TP zum Inhalt. Dabei wurde das Ergebnis einer industrieeigenen Studie zum Erfüllungsgrad dieser Standards vorgestellt.

15. Welche bewaffnungsfähigen Drohnen hält die Bundesregierung derzeit als Übergangslösung für grundsätzlich geeignet, „die Funktionalen Forderungen der ‚FFF MALE UAS Überbrückungslösung‘ zu erfüllen“ (Bundestagsdrucksache 18/5022)?

Im Hinblick auf eine Erfüllung der FFF MALE UAS Überbrückungslösung werden derzeit die Systeme PREDATOR B, HERON TP, sowie mit Einschränkung im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit auch HERON 1 betrachtet.

16. Welche Angaben enthält der Letter of Acceptance sowie dessen „Anpassung nach Unterzeichnung“ (Bundestagsdrucksache 18/5022) zur Festlegung der durch Deutschland geforderten möglichen Bewaffnung einer Drohne von General Atomics (bitte angeben, welcher Art die Bewaffnung mit „Luft-Boden-Effektoren“ sein soll)?

Die deutsche Anfrage zum Kauf eines PREDATOR B bezog sich bisher ausschließlich auf eine unbewaffnete Variante. Der vorliegende Letter of Offer and Acceptance (LOA) enthält keine Angaben zur möglichen Bewaffnung.

17. Was ist der Bundesregierung über Einzelheiten zu Plänen Italiens hinsichtlich der Einrichtung eines „Center of Excellence“ für Drohnen in Italien bekannt (Bundestagsdrucksache 18/5022)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

18. Was ist der Bundesregierung aus gemeinsamen Drohnen-Arbeitsgruppen darüber bekannt, inwiefern Frankreich ebenfalls in Erwägung zieht, Drohnen des Typs „Predator“ zu beschaffen, und inwiefern ist beabsichtigt, Verfahren zur Zertifizierung oder Zulassung gemeinsam mit deutschen Behörden zu betreiben (Onlineausgabe der Libération vom 14. Juni 2015)?

Wie aus öffentlichen Quellen bekannt ist, hat Frankreich bereits drei PREDATOR B beschafft und setzt diese auch im Einsatz ein.

Gemeinsame Zulassungsaktivitäten sind derzeit nicht geplant.

19. Was ist der Bundesregierung aus gemeinsamen Drohnen-Arbeitsgruppen darüber bekannt, inwiefern ein vom Hersteller der „Predator“ an Italien gelieferter Simulator auch von Streitkräften anderer Länder (mithin auch der Bundeswehr) genutzt werden könnte, und welche Angabe haben italienische Militärs hierzu gemacht (Onlineausgabe Defense World.net vom 16. Juni 2015)?

Grundsätzlich wäre die Nutzung eines PREDATOR-B-Simulators für Streitkräfte, die den PREDATOR B nutzen, möglich.

Über die in der Presse veröffentlichten Informationen zu den italienischen Beschaffungsabsichten hinaus liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

20. Inwiefern haben auch Angehörige der Bundeswehr bereits Simulatoren der „Predator“ getestet oder diese sogar für Ausbildungszwecke genutzt, und um welche Anlagen handelte es sich dabei?

Es wurden bisher keine PREDATOR-Simulatoren durch Angehörige der Bundeswehr getestet oder für Ausbildungszwecke genutzt.

21. Inwiefern wurde bei Gesprächen des BMVg, der Luftwaffe, der Bundeswehr oder der Deutschen Botschaft mit US-Behörden bzw. General Atomics für den Fall einer deutschen Beschaffung der „Predator“ auch über die mögliche Beschaffung bzw. Nutzung von Simulatoren verhandelt, und welche Angaben kann die Bundesregierung zu entsprechenden Vorschlägen machen?

Verhandlungen über Beschaffung oder Nutzung von PREDATOR-Simulatoren haben bisher nicht stattgefunden.

22. Welche „angetriebenen und nicht angetriebenen Luft-Boden-Effektoren“ (beispielsweise Bordkanonen, Luft-Luft-Lenkflugkörper, Luft-Boden-Lenkflugkörper, Präzisionsbomben, Mehrzweckbomben, Submunitionsbekälter oder Kernwaffen), die an bemannte militärische Luftfahrzeuge montiert werden können, nutzt die Bundeswehr zurzeit (bitte kategorisieren und mit Typenbezeichnung sowie Herstellern angeben)?
23. Welche „Präzisionsbewaffnung“, die an bemannte militärische Luftfahrzeuge montiert werden kann, nutzt die Bundeswehr (bitte kategorisieren und mit Typenbezeichnung sowie Herstellern angeben)?

Die Fragen 22 und 23 werden zusammenhängend beantwortet.

Der Bundeswehr stehen zurzeit folgende Luft-Boden-Effektoren, also Bewaffnung, die aus der Luft gegen Ziele am Boden verwendet wird, für den Einsatz zur Verfügung:

- Ungelenkte Bomben des Typs 25E von der ehem. französischen Firma Matra sowie der Typen Mk-82, Mk-83, Mk-84 und BLU-109B. Bei letzteren handelt es sich um standardisierte Bomben, die von unterschiedlichen Firmen hergestellt werden. Die Bestände der Bundeswehr wurden überwiegend über Foreign Military Sales in den Vereinigten Staaten von Amerika beschafft. In jüngerer Vergangenheit erfolgte die Nachbeschaffung beim spanischen Hersteller EXPAL.
- Gelenkte Bomben der Typen GBU-24 und GBU-54, deren Lenk- und Steuer- teile von den US-amerikanischen Firmen Raytheon bzw. Boeing stammen.
- Ungelenkte 70 mm-Raketen des Typs FZ209 von der belgischen Firma Forges de Zeebrugge.
- Luft-Boden-Lenkflugkörper der Baureihen HOT 2 und HOT 3 von der ehem. deutsch-französischen Firma Euromissile, die Modulare Abstandswaffe TAURUS von der deutsch-schwedischen Firma TAURUS Systems GmbH sowie AGM-88B HARM von der US-amerikanischen Firma Raytheon.
- Rohraffen im Kaliber 12,7 mm von der belgischen Firma FN Herstal und im Kaliber 27 mm von der deutschen Firma Rheinmetall, ehem. Mauser, die jeweils mit unterschiedlicher Munition verwendet werden.

Aus dieser Aufzählung verfügen Raketen und Lenkflugkörper über einen eigenen Antrieb; die höchste Präzision erreichen Lenkflugkörper und gelenkte Bomben.

24. Welche dieser „angetriebenen und nicht angetriebenen Luft-Boden-Effektoren“ bzw. welche Typen der der „Präzisionsbewaffnung“ wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von den Herstellern bereits an Drohnen getestet, und was ist der Bundesregierung über entsprechende Ergebnisse dieser Tests bekannt?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, ob die Hersteller der o. a. Luft-Boden-Effektoren und mit welchen Testergebnissen sie ihre Bewaffnungen bereits an unbemannten Luftfahrzeugen getestet haben.

25. Welche Prüfungsvorgänge hat der Bundesanwalt zur Rolle des US-Stützpunktes Ramstein im US-Drohnenkrieg angelegt, und wann wurden diese jeweils begonnen oder beendet (SPIEGEL ONLINE vom 29. Mai 2015)?

Der Generalbundesanwalt beim Bundesgerichtshof hat im Juni 2013 einen sog. Beobachtungsvorgang im Zusammenhang mit etwaigen von Deutschland aus geplanten, gesteuerten oder überwachten Drohneneinsätzen angelegt. Dabei prüft er laufend anhand offen verfügbarer Informationen, ob es Anhaltspunkte für in seine Verfolgungszuständigkeit fallende Straftaten gibt. Die Prüfung dauert an.

Auf eine Strafanzeige von Mitgliedern der Fraktion DIE LINKE. vom 30. August 2013 gegen Mitglieder der Bundesregierung wegen mutmaßlicher Unterstützung eines Einsatzes von Kampfdrohnen durch die USA hin wurde ein weiterer Prüfungsvorgang angelegt, der mangels Anfangsverdachts eines strafbaren Verhaltens der angezeigten Personen am 24. September 2013 gemäß § 152 Absatz 2 der Strafprozessordnung beendet wurde. Einer Gegenvorstellung der Anzeigersteller vom 28. November 2013 wurde mit Bescheid vom 7. März 2014 keine Folge gegeben.