



- 1680015-V321 -

Bundesministerium der Verteidigung, 11055 Berlin

Präsidenten
des Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert, MdB
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Thomas Kossendey

Parlamentarischer Staatssekretär
Mitglied des Deutschen Bundestages

HAUSANSCHRIFT Stauffenbergstraße 18, 10785 Berlin

POSTANSCHRIFT 11055 Berlin

TEL +49 (0)30-18-24-8060

FAX +49 (0)30-18-24-8088

E-MAIL BMVgBueroParlStsKossendey@bmvg.bund.de

BETREFF **Kleine Anfrage der Abgeordneten Homburger, Hoff u.a. sowie der Fraktion der FDP vom 22.01.2008
BT-Drucksache 16/7884 vom 23.01.2008
Klarstand beim Transporthubschrauber CH-53 (Nachfrage zu Bundestagsdrucksache 16/7724)**
ANLAGE Antwort der Bundesregierung auf die oben genannte Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken für die Fraktionen
des Deutschen Bundestages)
DATUM Berlin, ~~20~~ Februar 2008

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

beigefügt übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben genannte Kleine
Anfrage.

Mit freundlichem Gruß

Thomas Kossendey

Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Homburger, Hoff u.a. sowie der Fraktion der FDP vom 22.01.2008

BT-Drucksache 16/7884 vom 23.01.2008

Klarstand beim Transporthubschrauber CH-53 (Nachfrage zu Bundestagsdrucksache 16/7724)

Zu 1.:

Nach derzeitiger Planung wird die Zielstruktur von 80 Luftfahrzeugen (Lfz) CH-53 im Heer Ende 2012 eingenommen sein.

Zu 2.:

Nach dem Unfall in Kabul im Dezember 2002 wurde ein Lfz von der 45. Kalenderwoche 2003 bis zur 42. Kalenderwoche 2006 bei der Industrie im Rahmen des Mustereinbaus für das Programm „Sicherstellung der Einsatzbereitschaft (SdE)“ zum Lfz CH-53 GS¹ umgerüstet. Das umgerüstete Luftfahrzeug wurde der Truppe in der 44. Kalenderwoche 2006 übergeben.

Zu 3.:

Grundsätzlich erfolgt für den Einsatz keine Flugstundenzuweisung im Sinne einer fest vorgegebenen Obergrenze. Im Rahmen der flottenweiten Instandsetzungsplanung werden lediglich Flugstundenplanungen für die Verbände vorgenommen.

In 2002 erfolgte keine Flugstundenplanung für ISAF. In 2003 wurden 840 Stunden, in 2004 1.320 Stunden und ab 2005 wurden durchgängig 1.600 Stunden für ISAF eingeplant.

Zu 4.:

Die Lfz CH-53 GS in Mazar-e Sharif werden etwa alle 9 Monate ausgetauscht.

Zu 5.:

Bei der Erfassung des Klarstands der Lfz CH-53 wird nicht zwischen den Baureihen G² und GS unterschieden. Der durchschnittliche Klarstand der Lfz CH-53 Flotte lag 2005 bei 47,2%, 2006 bei 49,2% und 2007 bei 47,2%.

Da Lfz bei ISAF mit Vorrang versorgt werden, kann hier ein im Vergleich zur Gesamtflotte deutlich höherer Klarstand erreicht werden. Dieser lag in 2005 bei 73,9%, 2006 bei 80,2% und 2007 bei 74,2%.

Dies wurde als insgesamt nicht befriedigend bewertet. Mit dem langfristigen Ziel der Erhöhung des Klarstandes wurde u.a. mit einem umfangreichen Programm zur „Sicherstellung der Einsatzbereitschaft (SdE)“ für geplante rund 197 Millionen Euro begonnen. Diese Maßnahme befindet sich derzeit in der Umsetzung.

Zu 6.:

Da bei der Erfassung des Klarstands Lfz CH-53 nicht zwischen den Baureihen G und GS unterschieden wird, kann für Auswertungen zur Baureihe GS nur auf Zahlen aus dem Einsatz ISAF zurückgegriffen werden.

In den letzten Jahren lag der Klarstand bei ISAF – jeweils als Monatsschnitt ermittelt – bei maximal 91,6% in 2005 und minimal 55,0% im Dezember 2007. Der besonders niedrige Wert im Dezember 2007 ist durch eine Vordringliche Technische Anweisung (VTA) begründet, die zur vorübergehenden Sperrung der gesamten Flotte führte.

¹ CH 53 GS – GS = German Special, leistungsgesteigerte Version CH-53 G (u.a. Außenzusatztanks zur Reichweitenerhöhung, autonome Navigationsausstattung, ballistischer Teilschutz)

² CH 53 G – G = German – „Urzustand“

Zu 7.:

Im Jahr 2007 war einmal für einen Zeitraum von drei Tagen kein Lfz CH-53 GS einsatzbereit. Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

Zu 8.:

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

Seit Juni 2002 (Aufnahme des Einsatzflugbetriebes in Kabul) gab es insgesamt sieben VTA mit Auswirkungen auf den Flugbetrieb (jeweils Sperrung der gesamten Flotte mit anschließender Freigabe in Abhängigkeit der jeweils durchzuführenden Maßnahmen). In der Regel konnten die Lfz nach einer entsprechenden Sonderkontrolle kurzfristig wieder für den Flugbetrieb freigegeben werden. Eine Abmeldung der MEDEVAC-Bereitschaft aus anderen, als den in Antwort 7 dargelegten Gründen innerhalb der letzten zwei Jahre ist nicht bekannt. Eine Abmeldung der MEDEVAC-Bereitschaft aus Wettergründen ist jahreszeitlich bedingt unabhängig von der technischen Lage jederzeit möglich. Grundsätzlich gilt, dass die Wettervorhersage für den gesamten Einsatzraum einen Flug im Rahmen der vorgeschriebenen Wetterminima ermöglichen muss. Diese Minima sind, beispielsweise für Nachtflugplanungen, auf Grund der vorhandenen Lichtverhältnisse nur in ca. 1/3 aller Nächte vorhanden.

Zu 9.:

Zur technischen Verfügbarkeit der Lfz bei ISAF wird auf die Antwort zu Frage 6 und 7 verwiesen.

Grundsätzlich ist Lufttransport immer eine knappe Ressource. Mit den sechs verfügbaren Lfz ist bei dem bereits aufgezeigten Klarstand die Bereitstellung einer MEDEVAC-Rotte und einer zusätzlichen Rotte für Transportaufgaben planerisch möglich. Dieses wird grundsätzlich als ausreichend erachtet. Eine Abdeckung des gesamten Einsatzraumes RC North mit diesen begrenzten Mitteln ist allerdings unrealistisch. Es muss also in jedem Fall eine Priorisierung möglicher Einsatzaufträge durch die verantwortlichen Führer vor Ort erfolgen.

Zu 10.:

In der Klasse der Mittleren Transporthubschrauber (MTH) existieren neben den Baureihen der Lfz CH-53 des Herstellers Sikorsky Aircraft Corporation USA die Baureihen des Hubschraubers CH-47 des Herstellers Boeing USA.

Zu 11.:

Nein.

Der aus der Konzeption der Bundeswehr (KdB) abgeleitete Auftrag lässt sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Personal und Haushaltsmittel) mit den für die Zielstruktur des Heeres in 2012 vorgesehenen 80 Lfz CH-53 der Baureihen G (20), GS (20) und GA³ (40) hinreichend erfüllen.

Mit der in 2007 beauftragten Produktverbesserung der Lfz CH-53 wird das Heer ab 2014 über 40 Lfz CH-53 in der Baureihe GA im Verbund mit dem Transporthubschrauber NH90 einsetzen können. Dies bedeutet einen erheblichen Fähigkeitszugewinn im Bereich des luftbeweglichen Transportraums des Heeres und damit auch der Bundeswehr insgesamt.

Zu 12.:

Nein.

³ CH 53 GA – GA = German Advanced, Modernisierungsmaßnahmen von der Version "G" auf die Version "GA" (u.a. qualitative Verbesserung der Avionik-Ausrüstung); Zulauf der produktverbesserten Version CH-53GA ab 2011

Potenzielle Alternativen wie z.B. das Lfz CH-47 unterliegen denselben Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Personal und Haushaltsmittel) für den Einsatz, Betrieb und Materialerhaltung in der Bundeswehr wie die Lfz CH-53 und würden deshalb keine Verbesserung darstellen.

Zu 13.:

Zur Vorbereitung auf die Einsätze im Rahmen ISAF sind die Lfz insgesamt etwa 4 Wochen gebunden. Diese Zeit wird für Aufrüstarbeiten, Anbau und Funktionsprüfung der „Engine Air Particle Separator (EAPS)“, eine Triebwerkleistungsprüfung, die Vorbereitung der Verladung, die Verlegung ins Einsatzland, die Aufbauarbeiten und den Nachprüfflug nach einem Lufttransport benötigt.

Zur Nachbereitung aus dem Einsatz muss etwa eine Woche mit Abrüstarbeiten und Verladung für den Rücktransport veranschlagt werden. Dazu kommt die Überführung des Lfz vom Ankunftsflughafen zur Instandsetzungseinrichtung im Straßentransport. Die anschließenden Wartungs-/Instandsetzungsarbeiten in der Instandsetzungseinrichtung dauern knapp 6 Monate. Sie beinhalten u.a. grundsätzlich die umfangreiche Inspektion nach 200 Flugstunden.

Zu 14.:

Von den 20 Lfz CH-53 GS sind derzeit sechs ständig im Einsatz. Die restlichen 14 Lfz werden zur technischen Vor- bzw. Nachbereitung (im Sinne einer Kreislaufreserve) sowie der Aus- und Weiterbildung des Personals verwendet.

Zu 15.:

Es sind keine Lfz CH-53 GS durch Erprobungsaufgaben gebunden. Für die Erprobungsaufgaben im Rahmen der Einrüstung des Maschinengewehrs M3M wurde eines der beiden Lfz der Baureihe CH-53 G der Wehrtechnischen Dienststelle (WTD) 61 verwendet.

Zu 16.:

Das Jahresflugstundenprogramm der Einsatzverbände in Deutschland im Rahmen der Aus- und Weiterbildung im Jahre 2007 für Lfz CH-53 GS betrug ca. 1.000 Flugstunden.

Zu 17.:

Nein.

Grundsätzlich besteht das Kräftedispositiv für Evakuierungsoperationen derzeit aus 5 Lfz CH-53 (davon ein MEDEVAC Hubschrauber) und 5 Lfz UH-1D. Eine Festlegung auf das Waffensystem GS gibt es nicht. Eine Entscheidung über den Einsatz von CH-53 GS ist dabei jeweils abhängig von Lage und Verfügbarkeit.

Zu 18.:

Jan	Febr	März	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
7-8	6	6	4	5	5-6	3-4	5-6	5-6	6	6	7-8

Verfügbarkeit am 1. Januar 2008: 8 Lfz.

Zu 19.:

Jan	Febr	März	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
8	8-9	7-8	6-7	6-7	7	6-8	8	6-7	6	8	8-9

Alle Zahlen nach derzeitigem Planungsstand.

Zu 20.:

Nein.

Grundsätzlich gibt es keine konkrete Zuordnung von Lfz zu Aufträgen. Diese werden lageabhängig aus dem verfügbaren Bestand bereit gestellt. In der ersten Stufe des Aufbaus dieser Kräfte kann es sich demnach um Lfz CH 53 G oder Lfz CH-53 GS handeln, ab ca. 2011 auch um Lfz CH-53 GA.

Zu 21.:

Für spezielle Ausbildungsanteile müssen Lfz im entsprechenden Rüstzustand bereitgestellt werden. Die Bereitstellung dieser Lfz unterliegt Einschränkungen in der Verfügbarkeit. Im Falle konkurrierender Aufträge erfolgt eine Priorisierung.

Grundsätzlich kann ein großer Ausbildungsanteil ohne Abstriche auch mit anderen Lfz durchgeführt werden.

Zu 22.:

Zurzeit verfügt die Division Luftbewegliche Operationen (DLO) lediglich über zwei Luftfahrzeugführer (LFF) mit der Qualifikation Fluglehrer/BIV⁴/Gebirge. Mit diesem Ausbilderkern werden innerhalb der Verbände diese Fähigkeiten aufgebaut. Im ISAF-Einsatz kann diese Fähigkeit jedoch noch nicht durchhaltefähig bereitgestellt werden.

Im Bereich der einsatzvorbereitenden Ausbildung ist die Besatzungsweiterbildung zur Erlangung der Fähigkeit BIV-Gebirge angelaufen. Absicht DLO ist es, ab April 2008 durchhaltefähig eine ausgebildete Besatzung für ISAF stellen zu können.

Insgesamt 31 Besatzungen der DLO haben derzeit eine „Mission-Qualifikation“ für den Einsatz in Afghanistan, dieses schließt eine Befähigung für Staublandungen ein. Im Bereich des Simulatorzentrums an der Heeresfliegerwaffenschule befindet sich ein sogenanntes „Brown-Out“ Modul in der Einführung. Hierdurch wird in der Einsatzvorbereitenden Ausbildung eine weitere Möglichkeit für ein angemessenes Besatzungstraining geschaffen.

Zu 23.:

Die Ermittlung der Flugstunden nach Jahr und Lfz der 20 CH-53 GS ist nur durch die Truppe (auch im Einsatz) vor Ort mit umfangreicher manueller Auswertung der Lebenslaufakte möglich. Erfasst werden aber die Flugstunden seit Umrüstung zum Lfz CH-53 GS (s. Tabelle). Durchschnittlich werden pro Lfz CH-53 GS pro Jahr 134 Stunden geflogen.

Kennz	Umrüst- zeitraum	Bemerkungen	Flugstunden als Lfz CH-53 GS geflogen	Volle Jahre Flugbetrieb als Lfz CH-53 GS	ca. Flg-Std pro Jahr
84+08	06/98 - 08/99	Jan 2000 verunfallt			
84+15	09/97 - 02/00		834	7	119
85+12	03/99 - 12/99		1.074	8	134
84+52	04/99 - 03/00		1.002	7	143
84+25	06/99 - 10/00		779	7	111
85+09	09/99 - 07/00	Dez 2002 verunfallt			
84+42	10/99 - 09/00		633	7	90
84+66	12/99 - 11/01		749	6	125
84+45	02/00 - 01/01		907	6	151
84+85	03/00 - 02/01		823	6	137

⁴ BIV - Bildverstärker

84+67	07/00 - 07/01		755	6	126
84+64	08/00 - 07/01		756	6	126
85+00	07/99 - 12/01		547	6	91
85+07	09/00 - 09/01		517	6	86
85+10	03/01 - 02/02		899	5	180
84+98	02/01 - 05/02		739	5	148
84+79	12/00 - 01/02		847	5	169
84+30	11/00 - 01/02		597	5	119
84+51	06/01 - 05/02		688	5	138
84+91	10/01 - 09/02		794	5	159
85+05	45/03 - 42/06	Nachbau für 85+09	121	1	121
85+01	44/05 - 48/06	Nachbau für 84+08	196	1	196
				Durchschnitt	134

Zu 24.:

6.000 Flugstunden ohne, 10.000 Flugstunden mit Maßnahmen des Programms „Überschreitung 6.000 h Safe-Life Zelle“.

Zu 25.:

Bei der geplanten Nutzung von etwa 135 Stunden pro Jahr und Lfz wird die Grenze von 10.000 Flugstunden für die ältesten Lfz in rund 30 Jahren erreicht.

Zu 26.:

Insgesamt ist ein Klarstand von 50% unbefriedigend. Der Klarstand der Flotte Ende der 80er Jahre lag durchschnittlich etwas höher, bei ca. 57%. Allerdings waren die Anforderungen an Material und Personal vor der Ausweitung der Einsätze niedriger. Mit Beginn der Auslandseinsätze für Lfz CH-53 im Jahr 1991 sank der Klarstand und pendelte sich ab Mitte der 90er Jahre auf ca. 50% ein.

Zu 27.:

Diese Luftfahrzeuge befinden sich in den MTH-Verbänden des Heeres und werden dort zur Aus- und Weiterbildung eingesetzt. Darüber hinaus wird mit diesen Lfz im Wesentlichen der Lufttransportbedarf der Bundeswehr gedeckt. Hilfeleistungen des Bundes (Beispiel: Waldbrandkatastrophe Griechenland/G8 Gipfel) werden ebenfalls aus diesem Bestand sichergestellt.

Zu 28.:

Die Unterbrechung von Instandsetzungsarbeiten wegen Ersatzteilmangels ist bezogen auf die jeweilige Fachgruppe (z.B.: Avionik, Triebwerk, Flugwerk) zu betrachten. Wird der Gesamtfortschritt der Arbeiten durch fehlende Ersatzteile gefährdet, wird ein gesteuerter Ausbau des fehlenden Teiles aus einem anderen Lfz durchgeführt, welches absehbar/geplant noch längere Zeit in einer planbaren Materialerhaltungsmaßnahme sein wird.

Bei den acht Lfz CH-53 G gab es diese fachgruppenbezogenen Unterbrechungen im Zeitraum:

- 84+36 nur am 19.12.2007,
- 84+65 von 11.10.2007 bis 14.01.2008 (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase),
- 84+06 von 22.10.2007 bis 15.01.2008 (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase),
- 84+96 von 11.10.2007 bis 07.01.2008 (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase),
- 84+50 von 06.12.2007 bis 13.01.2008 (Störung des Höhenservos),

- 84+46 von 15.11.2007 bis heute (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase),
- 84+72 von 22.08.2007 bis heute (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase),
- 84+89 von 18.12.2007 bis heute (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase).

Bei den beiden Lfz CH-53 GS erstreckt sich der Zeitraum wie folgt:

84+64 von 17.12.2007 bis 19.12.2007 (Undichtigkeiten Schlauchleitung),

84+98 von 20.09.2007 bis 19.12.2007 (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase).

Zu 29.:

Die Unterbrechung der Instandsetzungsarbeiten ist bei den beiden Lfz CH-53 GS beendet.

Bei den in Rede stehenden Lfz CH-53 G sind die Arbeiten an fünf Lfz beendet. Die Arbeiten an den restlichen drei Lfz sollen nach derzeitiger Planung am 10.02.2008, 03.03.2008 und am 15.03.2008 abgeschlossen werden.

Zu 30.:

Der verzögerte Zulauf der Ersatzteile ist hauptsächlich begründet in Lieferschwierigkeiten aus den USA. Diese setzen sich zusammen aus:

- Erhöhtem Eigenbedarf bei gemeinsamen Teilen,
- Ausführbeschränkungen aufgrund von Sicherheitseinstufung einzelner Geräte,
- nicht verwendbare Lieferungen (Fehllieferungen, unklare Hersteller /Dokumentation),
- geringe Stückzahlen,
- Obsoleszenzen (Artikel selbst nicht mehr versorgbar oder Hersteller nicht mehr vorhanden).

Als wesentliche Gegenmaßnahme wird die sogenannte "Germanisierung" angewandt, bei der für nicht mehr versorgbare Artikel deutsche Alternativhersteller gesucht und zugelassen werden. Des Weiteren werden nicht mehr versorgbare Artikel - wenn möglich - durch alternative Artikel ersetzt. Für diese Maßnahmen ist grundsätzlich die Genehmigung des Originalteileherstellers und eine Zulassung nötig. Daher sind die beide Prozesse langwierig und schaffen keine kurzfristige Abhilfe.

Zu 31.:

Mit Hilfe gesteuerter Ausbauten wird in der Regel der rechtzeitige Arbeitsbeginn/die Arbeitsfortführung sichergestellt (auf die Antwort zu Frage 28 wird verwiesen). Daher werden diese Zeiten nicht statistisch ausgewertet.

Zu 32.:

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

Zu 33.:

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

Zu 34.:

Ja.

Zu 35.:

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

Darüber hinaus wurden bisher folgende Maßnahmen eingeleitet/ durchgeführt:

- Reduzierung der Störanfälligkeit und Verbesserung der Versorgbarkeit durch vollständige Neuverkabelung und Ersatz der Relais (Maßnahmenpaket SdE, Elektrik); sieben Lfz sind bereits umgerüstet, die restlichen GS (Priorität) und G folgen,
- Reduzierung des Inspektionsaufwands am Hauptgetriebe durch Nachfertigung von Planetenplatten bei Fa. ZFL, Zulauf ab voraussichtlich II/2008,
- Reduzierung der Störanfälligkeit und Verbesserung der Versorgbarkeit sowie Erhöhung der Flugsicherheit durch Ersatz des „Aircraft Flight Control System – Verstärkers (AFCS-Amplifier)“; erste Nachweisflüge in 2008,
- langfristig Erstellung einer Initiative „AFCS-Downgrade“ zur Schaffung der Möglichkeit zur Verwendung der AFCS der Lfz CH-53 GA auf die Restflotte,
- Alternativbeschaffung von Ersatzteilen (die Antwort zu Frage 30 wird verwiesen),
- Erhöhung des Austauschteilvorrats durch Nutzung von Komponenten ausgephaster Lfz.