SWP-Aktuell
NR. 80 OKTOBER 2020

Zum Vergabestopp für den Schweren Transporthubschrauber

Was ein Verlust von Hubschrauberkapazitäten für die Einsatzfähigkeit der Bundeswehr bedeutet

Florian Schöne

Das Vergabeverfahren zur Beschaffung eines neuen Transporthubschraubers wurde gestoppt. Ein bruchloser Übergang zwischen dem in die Jahre gekommenen Mittleren Transporthubschrauber (MTH) und seinem Nachfolger ist nun möglicherweise nicht mehr zu gewährleisten. Auf die Beschaffung eines Schweren Transporthubschraubers (STH) als Ablösung zu verzichten würde die militärische Handlungsfähigkeit der Bundeswehr einschränken. Dies gilt für den Einsatz im internationalen Krisenmanagement (IKM), bei Hilfeleistungen im In- und Ausland und in der Landes- und Bündnisverteidigung (LV/BV).

Seit über zwei Jahren wird ein Nachfolger für den Mittleren Transporthubschrauber gesucht. 2018 wurden dafür 5,6 Milliarden Euro im Haushalt eingestellt. Da diese Summe nicht ausreicht, um die Beschaffung zu realisieren, wurde das Vergabeverfahren eingestellt. Als Grund gab das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) an, dass zu hohe Kosten das Projekt unwirtschaftlich machen würden. Als wichtiger Faktor gilt die vom Haushaltsausschuss geforderte Einbeziehung der deutschen Industrie, die zu einem nicht unerheblichen Teil (Betrieb, Wartung, Instandhaltung, Anpassung und Weiterentwicklung) das geistige Eigentum erhalten soll. Unterschriftsreif hätte der Vertrag nächstes Jahr sein sollen.

Großer Bedarf, ungewisse Haushaltsmittel

Die Mittleren Transporthubschrauber (MTH) vom Typ CH-53 müssen dringend ersetzt werden. Seit seiner Beschaffung 1972 war der MTH ein wesentlicher Bestandteil der militärischen Handlungsfähigkeit der Bundeswehr. Sein Einsatzspektrum reicht vom Personal- und Materialtransport, besonders in den Einsätzen der Bundeswehr, bis zu Löschoperationen, sowohl im In- als auch im Ausland.

Mittlerweile häufen sich Ausfallerscheinungen. Zwischen Juni 2019 und Juni 2020 mussten 24 Sicherheitslandungen durchgeführt werden. 22 erfolgten in der Bundesrepublik und sind insofern weniger kritisch zu betrachten als die restlichen zwei im Aus-

Stiftung Wissenschaft und Politik
Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit

landseinsatz. Dass die Verfügbarkeit (Klarstand) der Hubschrauber geheim gehalten wird, ist militärisch sinnvoll, verschleiert aber den Bedarf einer schnellen Nachfolge. Beim US-amerikanischen Unternehmen Sikorsky wurden Ersatzteile bestellt, die eine Nutzungsdauer bis mindestens 2030 sicherstellen sollen. Diese Bestellung ist ein weiterer Indikator dafür, dass der Handlungsdruck größer wird.

Die Diskussion über einen Ersatz zieht sich seit mehreren Jahren hin. Dabei war festgelegt worden, dass es sich nicht um eine Neuentwicklung handeln sollte. Zuletzt wurden amerikanische Typen von Boeing und Sikorsky in Betracht gezogen. Weiterhin sollten die Mittleren durch Schwere Transporthubschrauber ersetzt werden. Dies erhöht die Transportkapazität, ohne dass zwangsläufig eine größere Flotte unterhalten werden muss. Unter den gegebenen personellen, infrastrukturellen wie finanziellen Rahmenbedingungen ist das sinnvoll.

Jede Verzögerung bei Auswahl und Beschaffung birgt Risiken für die militärische Handlungsfähigkeit. Je später die Entscheidung getroffen wird, umso später werden Anpassungsprozesse angestoßen. Abgesehen davon drohen weitere Verzögerungen etwa im Bau von Infrastruktur oder in der Beschaffung von Trainingsmaterial. Der Stopp des Vergabeverfahrens, verbunden mit möglichen Einschränkungen des Haushalts aufgrund der finanziellen Belastungen durch Covid, hat eine noch nicht verlässlich zu kalkulierende Verzögerung zur Folge, die eher länger als kürzer sein dürfte.

Einsatzbereitschaft braucht Zeit

Neben den Luftfahrzeugen werden zur Erreichung der Einsatzbereitschaft Techniker, Piloten, bordtechnisches Personal und solches zur Bordsicherung benötigt. Die sehr hohen Standards, die für die Sicherheit im Luftraum gelten, erfordern lange Ausbildungszeiten und eine Vielzahl von Spezialisierungen. Personal lässt sich umschulen, doch sind solche Schulungsmaßnahmen in der Übergangszeit eine Herausforderung.

Technisches Personal durchläuft eine äußerst differenzierte Ausbildung. Militärisch vorteilhaft ist es, Soldatinnen und Soldaten zu schulen und sich nicht ausschließlich auf die Industrie zu stützen. Die Basis-Ausbildung zum Fluggerätemechaniker dauert bereits 3,5 Jahre, Weiterbildungen nicht einbegriffen.

Neue Piloten brauchen ebenfalls circa drei Jahre, bis sie ihre Maschine fliegen können. Das umfasst aber noch nicht die Berechtigung, im Einsatzland zu fliegen. Die Ausbildungszeit genau zu bemessen ist schwierig, da sie insbesondere davon abhängig ist, wie viele Flugstunden in den Verbänden zur Verfügung stehen. Neue Maschinen sind weniger störanfällig, sind in höherem Maße verfügbar und erlauben daher eine größere Zahl an Flugstunden. Piloten in der Einsatzvorbereitung genießen den Vorzug bei der Zuweisung der vorhandenen Flugzeit. Ein geringer Klarstand bedeutet dementsprechend weniger Zeit zum Fliegen. Die Folge kann eine Schieflage zwischen erfahrenen und jungen Piloten sein: Letztere erhalten nicht genug Flugstunden, um in den Einsatz gehen zu können. Deshalb muss das erfahrene Personal häufiger rotieren. Dies kann im Extremfall dazu führen, dass es auf beiden Seiten Soldaten gibt, die den Dienst quittieren wollen. Geeignetes Personal ist aber schwer zu finden und erfahrenes unentbehrlich.

Die Einführung eines neuen Luftfahrzeugs erfordert auch den Aufbau eines Ausbildungssystems. Dazu müssen Lehrer ausgebildet und Simulatoren angeschafft werden; das bedeutet mitunter, dass die Infrastruktur anzupassen ist. Dies verursacht Kosten, braucht aber vor allem Zeit. Auch ohne Verzögerungen sind dafür bis zu sieben Jahre zu veranschlagen.

Schließlich muss die Truppe mit der neuen Maschine üben können. So gilt es etwa das Zusammenspiel mit Infanteriekräften und im Verbund mit anderen Hubschraubern zu üben. Für den Materialtransport sind Konzepte zu erstellen und abzunehmen.

Als Folge all dessen könnte sich eine zeitliche Lücke auftun, in der das neue Modell noch nicht und das alte Modell nicht mehr oder lediglich sehr eingeschränkt zur Verfügung steht. Je näher diese Zäsur rückt und je länger eine Nachfolge aufgeschoben wird, umso wahrscheinlicher wird der Verlust der Fähigkeiten, die das aktuelle Modell und Schwere Transporthubschrauber bieten.

Herausforderungen nach Aufgabenspektrum

Hubschrauber sind aufgrund ihrer vielfältigen Einsatzmöglichkeiten häufig eine Mangelressource. Ihr Einsatz muss daher präzise geplant werden. Das Aufgabenspektrum des CH-53 ist breit. Diese Maschinen sind aber nicht die einzigen Transporthubschrauber der Bundeswehr. Mit dem NH90 verfügt sie über ein weiteres Mittel zum Transport und zur Ausführung medizinischer Evakuierungsoperationen. Im Personentransport zum Beispiel wäre jedoch die dreifache Menge an Luftfahrzeugen oder die dreifache Zeit nötig, um die gleiche Zahl an Menschen zu verbringen. Bestimmte Güter lassen sich indes gar nicht transportieren, weil ihr Gewicht die Leistungsfähigkeit der kleineren Maschine überfordert.

Für die einzelnen Aufgaben der Bundeswehr sollte Folgendes beachtet werden:

1. Landes- und Bündnisverteidigung: Hier kommt Transporthubschraubern neben dem Materialtransport und der Rettung von Personal insbesondere die Rolle als Transportraum für luftbewegliche Operationen zu. Im Zusammenspiel von Hubschraubern und befähigter Infanterie (z. B. Fallschirmjägern) können in der Tiefe des Einsatzraums Brückenköpfe errichtet oder Ziele angegriffen werden. Ein Wegfall von Transportkapazität in der Dimension eines Mittleren Transporters würde erhebliche Einschränkungen bedeuten, weil sie sich durch leichtere Maschinen kaum auffangen lässt. Eine Verbringung in mehreren Wellen ist zudem zeitintensiv und bietet dem Gegner mehr Reaktionsmöglichkeiten.

Auch in der Flexibilität der Versorgung wären größere Einschränkungen hinzunehmen. Hubschrauber können die Versorgung wirksam unterstützen und Material zielgenau und verhältnismäßig schnell liefern. Neue Schwere Transporthubschrauber wären in der Lage, größere Mengen schneller an mehr Orte zu verbringen. Insofern bringen sie in diesem Szenario eine Leistungssteigerung mit sich. Neue elektronische Abwehrsysteme steigern gleichzeitig die Überlebensfähigkeit des Hubschraubers.

2. Internationales Krisenmanagement: Im Einsatz bieten Transporthubschrauber eine Anzahl an Optionen, eigene oder verbündete Kräfte zu unterstützen. Sie machen die Truppe vor Ort hochbeweglich, vergrößern den Einsatzradius und stellen die Notfallversorgung sicher, etwa durch medizinische Evakuierungsoperationen. Dies macht sie interessant als politische Verhandlungsmasse bei Einsätzen im Rahmen von Nato-, EU- oder VN-Missionen. Sie können außerdem dazu beitragen, Missionen abzusichern, bei denen die Gefahr der Verwundung eigener Kräfte groß ist. Die Mission in Mali, aber insbesondere jene in Afghanistan zeigen den Wert dieser Fähigkeiten klar auf. Diese Aufgaben können grundsätzlich auch leichtere Transporthubschrauber wie der NH90 erfüllen. Der Wegfall der CH-53 bedeutet aber, dass die Bundeswehr insgesamt weniger Transporthubschrauber und Personal verfügbar hätte, was sich auf die Einsätze negativ auswirken würde. Zudem lassen sich noch weniger Menschen und Güter transportieren, wenn, wie in Afghanistan, in großer Höhe operiert werden muss.

Hubschrauberfähigkeiten könnten theoretisch auch von Verbündeten bereitgestellt werden. Die Erfahrung zeigt aber, dass Hubschrauber in den Einsätzen eine stark nachgefragte Mangelressource sind. Nur mit eigenen Fähigkeiten kann verlässlich geplant werden.

Auch beim internationalen Krisenmanagement zeigen sich die Vorteile, die ein neuer Schwerer Transporthubschrauber bieten würde: mehr Transportkapazität, geringere Verwundbarkeit. Steht er auch den Verbün-

deten zur Verfügung, könnte dies das Ansehen der Bundeswehr und der Bundesrepublik heben.

3. Heimatschutz, nationales Risiko- und Krisenmanagement, subsidiäre Unterstützungsleistungen sowie Humanitäre Not- und Katastrophenhilfe: Hubschrauber können in diesen Feldern eine Vielzahl von Aufgaben erfüllen. Sie transportieren Material, verbringen Sandsäcke in Flutkatastrophengebiete, löschen Großbrände, wie in Thüringen und Niedersachsen (2019), evakuieren Menschen aus Notlagen und können eine große Zahl von Verletzten aufnehmen. Aber nicht nur in Deutschland wäre ein Verlust dieser Hilfsleistungen spürbar, denn sie wurden auch bereits in anderen Ländern erbracht, etwa bei Bränden in Griechenland (2007) oder bei einem Erdrutsch in Pakistan (2005).

Ein Schwerer Transporthubschrauber wäre in der Lage, mehr Sandsäcke an eine größere Anzahl gefährdeter Stellen zu bringen oder eine größere Menge Wasser zu transportieren; Gleiches gilt für Hilfsgüter.

Fazit

Die Ablösung des Mittleren durch einen Schweren Transporthubschrauber ist sicherheitspolitisch geboten. Die Nachfolge muss schnellstmöglich erneut angeschoben werden, um einen gänzlichen oder zeitweiligen Verlust dieser Fähigkeiten zu vermeiden. Dabei ist auf die Zukunftsfähigkeit der Systeme und auf das Potential zu achten, sie weiterzuentwickeln. Es ist besser, jetzt schlechter ausgestattete Maschinen zu kaufen und diese später nachzurüsten, als auf perfekte zu warten. Übergangslösungen und Ersatzteilbestellungen dienen nur als Notpflaster. Das dafür verwendete Geld wäre in einer Neubeschaffung besser angelegt.

Dringlich ist die Entscheidung, welches Modell beschafft werden soll. Zunächst könnte ein Leasing von Luftfahrzeugen als Übergangslösung in Betracht gezogen werden. Auch ein Kauf über das US-Verteidigungsministerium im Rahmen des »Foreign Military Sales«-Programms sollte geprüft werden. Da beide im Auswahlprozess erwogenen Maschinen beim US-Militär vorhanden sind, wäre ein günstigerer Kauf denkbar. Dies würde dem Ansatz entsprechen, marktverfügbar zu kaufen. Eine Neuentwicklung als Ersatz der CH-53 sollte angesichts der langen Dauer nicht verfolgt werden. Im Anschluss an die Auswahl wären Modelle für die Kooperation und Ausbildung im Rahmen von Nato und EU mit Partnern vorstellbar, die die gleichen Maschinen nutzen.

Die Einbindung der deutschen Industrie folgt dem Resilienz-Gedanken und ist daher zu begrüßen. Sie darf bei der Beschaffungsentscheidung zunächst aber nicht schwerer wiegen als der Fähigkeitsverlust. Hier sollte gemeinsam mit der Industrie über Übergangslösungen nachgedacht werden, welche die Verantwortung für Betrieb, Wartung, Instandsetzung, Anpassungen und Weiterentwicklungen regeln. Den europäischen Markt dabei zu unterstützen, in diesem Segment langfristig zukunftsfähig zu werden, könnte eine Verhandlungsgrundlage sein.

Im Zuge der Refokussierung der Bundeswehr auf die Landes- und Bündnisverteidigung gilt es auch, die Wichtigkeit von Hubschraubern neu zu erkennen. Sie bieten vielfältige Optionen, in der Logistik und für den Kampf. Was sie leisten können und im Rahmen von Auslandseinsätzen geleistet haben, unterstreicht ihren Wert zusätzlich.

Die Mittleren Transporthubschrauber sind schon jetzt außen- und sicherheitspolitisch wertvoll. Eine regenerierte Flotte Schwerer Transporthubschrauber würde die momentane Leistungsfähigkeit übertreffen. Sie böte der Bundesrepublik vielfältige Möglichkeiten, im In- und Ausland Hilfe zu leisten, ebenso auch in Einsätzen im Rahmen der Vereinten Nationen, der Nato und der EU und in der Landes- und Bündnisverteidigung. Die Einführung neuer Hubschrauber sollte daher schnellstmöglich erfolgen.

Dr. Florian Schöne ist Wissenschaftler in der Forschungsgruppe Sicherheitspolitik.

© Stiftung Wissenschaft und Politik, 2020
Alle Rechte vorbehalten

Das Aktuell gibt die Auffassung des Autors wieder.

In der Online-Version dieser Publikation sind Verweise auf SWP-Schriften und wichtige Quellen anklickbar.

SWP-Aktuells werden intern einem Begutachtungsverfahren, einem Faktencheck und einem Lektorat unterzogen. Weitere Informationen zur Qualitätssicherung der SWP finden Sie auf der SWP-Website unter https://www.swp-berlin.org/ueber-uns/qualitaetssicherung/

SWP
Stiftung Wissenschaft und Politik
Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit

Ludwigkirchplatz 3—4
10719 Berlin
Telefon +49 30 880 07-0
Fax +49 30 880 07-100
www.swp-berlin.org
swp@swp-berlin.org

ISSN 1611-6364
doi: 10.18449/2020A80