

### **Beschaffungsprojekte der Bundeswehr: Deutschland trägt mit neuen schweren Transporthelikoptern zu Europas strategischer Autonomie bei**

Mölling, Christian; Schütz, Torben

Veröffentlichungsversion / Published Version

Arbeitspapier / working paper

#### **Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:**

Mölling, C., & Schütz, T. (2018). *Beschaffungsprojekte der Bundeswehr: Deutschland trägt mit neuen schweren Transporthelikoptern zu Europas strategischer Autonomie bei*. (DGAP kompakt, 24). Berlin: Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e.V.. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-60246-4>

#### **Nutzungsbedingungen:**

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

#### **Terms of use:**

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

## Beschaffungsprojekte der Bundeswehr: **Deutschland trägt mit neuen schweren Transporthelikoptern zu Europas strate- gischer Autonomie bei**

*Christian Mölling, Torben Schütz*

Deutschland unterstützt das EU-Ziel nach größerer strategischer Autonomie. Das setzt neben militärischen Fähigkeiten auch eine rüstungstechnologische und -industrielle Basis voraus. Von besonderer Bedeutung sind dabei schwere Transporthelikopter, von denen Deutschland knapp ein Drittel in Europa stellt. Jetzt sollen neue Großgeräte angeschafft werden: Allerdings sind nur die USA fähig, diese zu produzieren. Deutschland muss deshalb bei der Beschaffung politische, militärische und industrielle Interessen in Einklang bringen.

### **Strategische Autonomie braucht industrielle Versorgungssicherheit**

Mit der Veröffentlichung der Globalen Strategie für die Außen- und Sicherheitspolitik der Europäischen Union (EUGS) im Juni 2016 ist der Begriff der „strategischen Autonomie“ auf die europäische Bühne getreten. Die genaue Bedeutung des Begriffes bleibt umstritten. Das von der EU vorgegebene und auch von Deutschland unterstützte Ziel heißt jedoch, in der Außen- und Sicherheitspolitik die Abhängigkeit von Partnern zu reduzieren und damit auch durch mehr eigene militärische Beiträge zur Entlastung der USA beizutragen. Aber dafür gibt es Voraussetzungen: Wer autonom handlungsfähig sein will, braucht hinreichende militärische Fähigkeiten. Das militärische Gerät für diese Fähigkeiten kann zuverlässig nur über eine eigene verteidigungstechnologische und -industrielle Basis bereitgestellt und versorgt werden.

Diese Versorgungssicherheit mit militärischen Gütern und Dienstleistungen ist der Hauptanreiz für Staaten oder Staatengruppen, eine eigene verteidigungsindustrielle Basis zu beherbergen oder einen Zugang sicherzustellen. So können sie politische Risiken, welche die Versorgungssicherheit bedrohen (ein anderer Staat blockiert die

Lieferung von Rüstungsgütern) und industrielle Risiken (ausländische Unternehmen bieten keine Versorgung mehr an) mindern. Deshalb unterstreichen sowohl das Weißbuch der deutschen Bundesregierung als auch die EUGS die zentrale Rolle der Verteidigungsindustrie für den Erhalt und die Verbesserung militärischer Fähigkeiten. Zentrale Ziele beider Dokumente sind: eine verstärkte europäische Integration auf der einen sowie Erhalt und Ausbau von Innovationsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Industrie auf der anderen Seite.

Gerade mit Blick auf die USA spiegeln sich in diesem Beschaffungsprojekt die Realitäten der transatlantischen Beziehungen wider. Einerseits erscheinen sie instabiler als lange zuvor. Deshalb wächst der Wunsch, eine zu ausgeprägte industrielle Abhängigkeit von US-Herstellern zu vermeiden, um die Versorgungssicherheit des eigenen Militärs gewährleisten zu können. Zugleich sind die US-amerikanischen Hersteller unverzichtbarer Partner bei der Bereitstellung dieser wichtigen militärischen Fähigkeit – nur sie bieten dieses System an und sind bereit, es

mit den Europäern zu teilen. Das Ziel von Parlament, Regierung und Beschaffungsbehörden sollte daher sein, eine Balance zwischen deutschen, europäischen und transatlantischen Interessen herzustellen – auf politischer, militärischer und industrieller Ebene.

## Kriterien für deutsche Beschaffungsprojekte

Für Deutschland stehen in den nächsten Jahren eine Reihe von Entscheidungen für militärische Beschaffungen an: Kampfflugzeuge, Luftabwehrsysteme, Landsysteme und Helikopter. Vor allem die größeren und technologieintensiven Projekte bestimmen den Beitrag Deutschlands für den Erhalt und Ausbau der europäischen Autonomie, wie auch sein Gewicht bei der Ausgestaltung dessen, was Autonomie konkret bedeutet. Die Bedeutung der relevanten Projekte sollte deshalb systematisch nach folgenden Kriterien eingeschätzt werden: Welchen Beitrag kann Deutschland leisten, um im europäischen Kontext

- kritische militärische Fähigkeiten bereitzustellen,
- kritische technologische und industrielle Kompetenzen zu erhalten oder aufzubauen,
- verteidigungsökonomische Effizienzgewinne zu erzielen und
- Kooperationen zu ermöglichen, die diese militärischen, industriell-technologischen oder ökonomischen Ziele unterstützen.

## 1. Neuer Transporthelikopter ist strukturbildend für Europas strategische Autonomie

Die Beschaffung eines neuen schweren Transporthelikopters (STH) für die Bundeswehr ist eines der größten (circa vier Milliarden Euro) und in der europäischen Rüstungsindustrie strukturbildenden Projekte. Dieser neue Helikoptertyp ersetzt die alternden CH-53, die nach 50 Jahren außer Dienst gestellt werden, und sichert eine wichtige militärische Fähigkeit der Bundeswehr für die kommenden Jahrzehnte.

### Militärische Handlungsfähigkeit erfordert taktische Mobilität

Taktische Mobilität ist die Fähigkeit von Landstreitkräften, schnell unter widrigen Bedingungen und in schwierigem Gelände ihre Position verändern zu können. Das Mittel der Wahl dafür ist seit langem der Helikopter. Nahezu alle europäischen Armeen haben bis heute Defizite im Bereich taktischer Mobilität, weil ihnen die ausreichende Anzahl an Plattformen, sprich Helikoptern, fehlt. Dabei ist die schnelle Verlegung von Truppen und

Material als Herausforderung in den jüngsten Operationen allgegenwärtig gewesen: vor allem in großen, dünn besiedelten Einsatzgebieten mit schlechter Infrastruktur wie Afghanistan oder Mali.

Transporthelikopter bedeuten hier möglichst große operative Freiheit, also zu entscheiden, welche Aktionen zu welchem Zeitpunkt mit welcher Stärke und welchem Material durchgeführt werden sollen. Zudem dienen sie der Verteilung von Personal und Gerät von größeren Feldlagern mit Start- und Landebahnen zu kleineren Forward Operating Bases (FOBs). In beiden Missionen war es jedoch wiederholt schwierig, eine hinreichende Anzahl an Helikoptern bereitzustellen. In Afghanistan mussten deshalb alte russische Modelle vom Typ Mi-8 angemietet werden.

Schwere Transporthelikopter sind eine besondere Untergruppe der militärischen Helikopter. Sie spielen sowohl im Krisenmanagement als auch im Rahmen der Bündnisverteidigung eine wichtige Rolle. Sie können eine große Zahl an Soldaten und schweres Material wie Fahrzeuge transportieren. So sind fünf deutsche CH-53 seit Jahren in Afghanistan stationiert und wurden bei größeren Offensivoperationen gegen die Taliban genutzt, um Fallschirmjäger nahe ihrer Einsatzziele abzusetzen. Zeitnah braucht die Bundeswehr die Helikopter auch näher der Heimat für die Landes- und Bündnisverteidigung. Dringender Bedarf ergibt sich für die Bereitstellung der schnellen Eingreiftruppe der NATO (Very High Readiness Joint Task Force, VJTF), an der sich Deutschland 2023 federführend beteiligt.

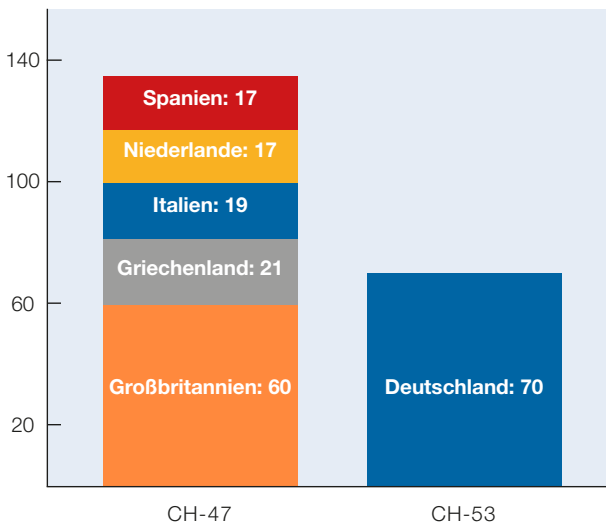
### Deutschland stellt Großteil von Transporthubschraubern in Europa

Drei Faktoren bestimmen die sogenannte Kritikalität einer Fähigkeit. Fähigkeiten sind um so kritischer, je weniger sie verfügbar sind, je weniger Länder die Fähigkeit bereitstellen und je ungleichmäßiger sie unter den bereitstellenden Staaten verteilt ist. Schwere Transporthelikopter sind militärisch wichtig, aber auch sehr selten in Europa. Deutschland stellt etwa ein Drittel dieser Plattformen bereit und befindet sich deshalb in einer Schlüsselposition.

Während die 28 EU-Staaten insgesamt über etwa 700 leichte und rund 600 mittlere Transporthubschrauber verfügen, betreiben sie nur gut 200 schwere Helikopter. Davon finden sich 31 Prozent in deutschen Diensten (70 Stück) und weitere 27 Prozent im Arsenal der britischen Armee (60 Stück). Frankreich, Griechenland, Italien, die Niederlande und Spanien stellen jeweils acht bis neun Prozent des Bestandes in EU-Ländern (zwischen 17 und 21 Stück). Sollte Deutschland also ausfallen, würde dies die

Autonomie im militärischen Bereich erheblich einschränken. In Europa werden drei Typen schwerer Transporthelikopter genutzt: Boeings CH-47 (60 Prozent der schweren Transporthelikopter), Sikorskys CH-53 (30 Prozent, in Deutschland genutzt) sowie der Airbus H225<sup>1</sup> (neun Prozent der europäischen Flotte, nur in Frankreich genutzt).

**Abb. 1: Deutschlands Bestand an schweren Transporthelikoptern im EU-Vergleich**



Quelle: IISS Military Balance 2018

### Industrielle Kompetenzen entscheiden über die tatsächliche militärische Verfügbarkeit

Die Verbindung zwischen den militärischen und industriellen Fähigkeiten wird im Alltag deutlich: Die Möglichkeit, tatsächlich Beiträge zu leisten, hängt von der Einsatzbereitschaft ab. Schon heute sind viel weniger Systeme für den Einsatz verfügbar als offiziell im Bestand gemeldet. Einer der Gründe für diese geringe Einsatzbereitschaft ist, dass die Maschinen sehr intensiv genutzt werden und zugleich sehr alt und wartungsintensiv sind. Durchschnittlich waren 2017 von den 70 deutschen Maschinen gerade einmal 16 einsatzbereit. Zudem steigen die Unterhaltskosten, um eine Flugstunde für so altes Gerät bereitstellen zu können. Gleichzeitig stößt die Technologie, trotz regelmäßiger Auf- und Umrüstungen, an ihre Grenzen.

### Europa bleibt trotz eigener Kompetenzen von den USA abhängig

Europa verfügt über eine umfangreiche industrielle und technologische Kompetenz bei Helikoptern und dafür erforderlichen Technologien. Militärische Helikopter als Gesamtsysteme werden in Europa von den Unternehmen Airbus und Leonardo produziert. Schwere Transport-

helikopter kann jedoch keines dieser Unternehmen als Gesamtsystem herstellen, selbst wenn die Kompetenzen für einzelne Technologien vorhanden sind. Letzte Entwicklungsversuche in Europa wie der „Heavy Transport Helicopter“ aus den frühen 2000er Jahren fielen Sparkursen zum Opfer. Demensprechend sind alle Europäer heute abhängig von den USA, wenn es um die Beschaffung schwerer Transporthelikopter geht.

Unterhalb dieser Systemebene hat die Bundeswehr und die für sie tätige Industrie einen gewissen Grad an industrieller und operativer Souveränität. Da die US-amerikanischen Unternehmen – vertraglich bestimmt – umfangreiche technische Informationen über den momentan genutzten CH-53 weitergegeben mussten, können Truppe und Industrie die Systeme eigenständig warten, verbessern und umbauen. Diese Fähigkeit schließt auch deutsche und europäische Zulieferer mit ein, die sowohl Ersatzteile, als auch neue und weiterentwickelte Komponenten für die Instandsetzung und Modernisierung der deutschen CH-53 geliefert haben.

Bei allen anderen Hubschraubertypen und relevanten Technologien ist die deutsche bzw. europäische Industrie unabhängig von anderen Akteuren oder Zulieferungen. Zur industriellen Infrastruktur, die in die Herstellung, Weiterentwicklung und Wartung der Hubschrauber eingebunden ist, gehören einige Hundert Firmen in Europa. Die Spannweite reicht von großen Industrieunternehmen, für die das Hubschraubergeschäft nur einen geringen Anteil am Umsatz darstellt, bis zu KMUs, die sich auf die Herstellung bestimmter Teile spezialisiert haben.

## 2. Auswirkungen und Optionen bei der Beschaffung neuer Helikopter

Die Kritikalität der militärischen Fähigkeit und die daraus resultierende Schlüsselposition Deutschlands in diesem Bereich ist ein wesentlicher Grund, um die industriellen Fähigkeiten im Bereich schwerer Transporthelikopter im europäischen Kontext mindestens zu erhalten. Da die Luftfahrtindustrie in Europa weitgehend konsolidiert ist, betrifft die deutsche Entscheidung nicht nur die nationalen industriellen Fähigkeiten, sondern ebenso die europäischen.

Die Bundesregierung hat im Strategiepapier zur Verteidigungsindustrie aus dem Jahr 2015 die Helikopterbeschaffung als europäisierbar bzw. internationalisierbar gekennzeichnet. Demensprechend ist die Beschaffung von US-Produkten konsequent – gleichzeitig ist das auch die einzige realistische Möglichkeit. Zudem wird diese Fähigkeit nicht nur im EU-, sondern im NATO-Kontext gebraucht, sie entlastet also die USA. Bei der Beschaffung

sollte Deutschland daher von Beginn an die US-Regierung und -Industrie bei der Suche nach Lösungsoptionen einbinden.

### **Deutsche und europäische Versorgungsbasis muss erhalten bleiben**

Bislang ist im Detail unklar, welche Effekte die Beschaffung eines neuen STH auf die Aufrechterhaltung der generellen Versorgungskette im Hubschrauberbereich hat. Deutschland sollte diese Auswirkungen prüfen und gegenüberstellen, welche der betroffenen Unternehmen zukünftig für die Versorgung mit industriellen Leistungen systemrelevant sind. Diese sollten von der neuen Beschaffung ökonomisch und technologisch profitieren. Sollte ihre Beteiligung nicht hinreichend sein, kann es passieren, dass diese Zulieferer auch für zukünftige – deutsche wie europäische – militärische Programme wie für leichte oder mittlere Transporthelikopter oder Kampfhelikopter nicht mehr zur Verfügung stehen.

Eine Teilhabe an Technologie- und Prozesswissen europäischer Akteure kann ein wichtiges Instrument in der Ausschreibung für den STH werden, um die langfristige Abhängigkeit vom US-amerikanischen Systemhersteller mit der Möglichkeit auszubalancieren, die Systeme im Alltag eigenständig zu betreiben und zu warten. Hinzu kommt, dass ohne das Wissen um die Technologien sowohl den Streitkräften als auch der Industrie analytische und selbstständige Bewertungsmöglichkeiten dafür abhandeln können, was erforderlich ist, um die Systeme an neue Bedingungen anzupassen. Anpassungen an spezifische operative Bedürfnisse dürften dann wesentlich teurer, langwieriger oder gar nicht umsetzbar sein.

### **Die Bundeswehr sollte alternative Beschaffungsmodelle testen und evaluieren**

In der vergangenen Legislaturperiode hat das Verteidigungsministerium versucht, Neuerungen bei Beschaffung und Betrieb durchzusetzen. Das Mehrzweckkampfschiff MKS 180 wurde europäisch ausgeschrieben. Eine Leasinglösung wurde bei den schweren Drohnen angewendet. Beim schweren Transporthelikopter gibt es Überlegungen, Beschaffung und Service zusammen zu vergeben.

Jede Option hat Vor- und Nachteile: Eine Bündelung von Beschaffung und Service könnte das Abstimmungsverfahren und die Lieferung der Systeme an die Bundeswehr beschleunigen. Sie kann aber auch negative Konsequenzen für die heimische Helikopter- und Zuliefererindustrie haben, wenn sie nicht in die Wertschöpfungskette integriert wird. Zudem muss wahrscheinlich jeder Entwicklungsschritt der US-Streitkräfte mitgegangen werden, auch wenn er für das nationale Missionsprofil gar

nicht erforderlich ist. Spezielle Entwicklungen für eigene Zwecke wären dabei ebenfalls unmöglich.

Umgekehrt hat aber die nachträgliche „Nationalisierung“ der Hubschrauber Rückwirkungen auf die gemeinsame Wartungsfähigkeit. Dies treibt die Kosten wieder in die Höhe. Ein Leasingvertrag würde dem Zeitdruck bei der Beschaffung entgegenkommen. Er schafft jedoch große operative Abhängigkeiten von dem oder den Unternehmen, die das Gerät bereitstellen. Die getrennte Behandlung von Gerätekauf und Wartung des alten Beschaffungsmodells hat zu einem Transfer von Know-how geführt und die Fähigkeiten der deutschen Industrie gestärkt, könnte aber höhere Kosten und längere Zeitläufe (durch höheren Abstimmungsaufwand) nach sich ziehen.

Das oben skizzierte Beschaffungs- und Betriebsdilemma lässt sich nicht lösen, aber minimieren. Um herauszufinden, welche Wege wirklich effizienter sind, vorgegebene Zeitlinien halten, bessere Produkte liefern oder die chronischen Sorgen um die Einsatzbereitschaft des Geräts verringern, sollte die Bundeswehr bereits jetzt ein vergleichbares Monitoring der Lebenszeitkosten und Verfügbarkeiten bei unterschiedlichen Beschaffungsformen erarbeiten. Diese Analysen können die nächsten Beschaffungs- und Betriebsentscheidungen informieren. So wird zumindest klarer, was die Folgen der unterschiedlichen Modelle und Entscheidungen wären.

### **Europäische Kooperation bietet mehr Einheitlichkeit und Effizienz**

Welches Helikoptermodell gewählt wird, hat auch Auswirkungen auf die Optionen zukünftiger europäischer operativer und logistischer Kooperation. So wird das Modell CH-47, wenn auch nicht in identischer Konfiguration, von fünf europäischen NATO-Partnern genutzt, z.B. den Niederlanden. Geht man davon aus, dass die Europäer die CH-47 ähnlich lange nutzen werden wie die USA, werden sich bis zur geplanten Außerdienststellung um 2050 herum noch Gelegenheiten bieten, durch Upgrades, Vereinheitlichung und eine eventuelle Kooperation bei Training und Wartung in Europa herzustellen. Solche Maßnahmen können sowohl Einsparungen als auch operative Vorteile erzielen. Sie vereinfachen eine engere Integration von europäischen militärischen Einheiten, die das gleiche Gerät nutzen.

### **Ein (Leasing-)Pool steigert militärische Fähigkeiten für ganz Europa**

Unabhängig vom Hubschraubertyp besteht wahrscheinlich auch in Zukunft ein erheblicher Bedarf an der militärischen Fähigkeit, Truppen durch Helikopter eine größere taktische Mobilität zu verschaffen. Zugleich ist dieser

Bedarf in vielen Nationen zu gering, um eine eigene Flotte zu kaufen. Deutschland könnte helfen, den Bedarf zu decken und gleichzeitig seine eigenen Partner in EU und NATO ertüchtigen, wenn es neben der nationalen Flotte einen multinationalen Pool schwerer Transporthelikopter aufbaut und betreibt. Es eröffnete so den Partnern die Möglichkeit des Zugriffs oder des Leasings aus diesem Pool. Dies könnte Teil der rüstungsindustriellen Dimension des Rahmennationenkonzeptes sein, wie es in der „Konzeption der Bundeswehr“ angedacht ist.

So würde Deutschland ermöglichen, dass jene Staaten, mit denen es gemeinsam Streitkräftestrukturen aufbaut, sich auch beim Material und deren Wartung auf Deutschland abstützen können. Auch die Nutzung durch andere Streitkräfte wäre denkbar. Dann würde die Industrie lediglich die Einsatzbereitschaft gewährleisten – fliegen würden Piloten aus Partnernationen. Dies wäre Teil einer ohnehin immer „multilateralen“ Streitkräftestruktur, wie etwa die multinationalen Divisionen, die bis 2031 aufgebaut werden sollen.

Neben dem Zugewinn an militärischer Fähigkeit würde die Wartung einfacher und günstiger: Denn es würde das

gleiche Hubschraubermuster verwendet und gewartet. Deutschland würde beim Zukauf weiterer Maschinen und durch langfristige Betriebsvereinbarungen ökonomische Skaleneffekte erzielen. Die selbstverständlich anfallenden Kosten für die zusätzlichen Maschinen wären eine wie im Weißbuch 2016 vorgesehene, notwendige Vorleistung, um besser mit Partnern kooperieren zu können. Die Partner fragen verstärkt nach einer solchen Rolle Deutschlands beim effizienten Erhalt der rüstungsindustriellen Basis für die militärischen Fähigkeiten. Bei Hubschraubern fände dies alles in einem Fähigkeits- und Rüstungsbereich statt, der politisch und militärisch nicht kontrovers ist.

---

**Dr. Christian Mölling** ist Stellvertretender Direktor des Forschungsinstituts der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e.V. (DGAP) und Leiter des Programms Sicherheit, Verteidigung und Rüstung.

**Torben Schütz** ist Associate Fellow im Programm Sicherheit, Verteidigung und Rüstung der DGAP.

## Anmerkungen

1 Der H225M wird aufgrund seines maximalen Startgewichts von knapp über elf Tonnen noch zu den schweren Transporthelikoptern gezählt,

kommt aber aufgrund seiner geringen Standardnutzlast – nur knapp die Hälfte derjenigen

moderner CH-53 und CH-47 Varianten – nicht für die Bundeswehr in Frage.

DGAPkompakt / Nr. 24 / Oktober 2018



Dieses Werk ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitungen 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/) Lizenz. This work is licensed under a [Creative Commons Attribution – NonCommercial – NoDerivatives 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/) License.



Deutsche Gesellschaft  
für Auswärtige Politik  
German Council on  
Foreign Relations

Die DGAP trägt mit wissenschaftlichen Untersuchungen und Veröffentlichungen zur Bewertung internationaler Entwicklungen und zur Diskussion hierüber bei. Die in den Veröffentlichungen geäußerten Meinungen sind die der Autoren.

Rauchstraße 17/18 · 10787 Berlin  
Tel. +49 (0)30 25 42 31 -0 / Fax -16  
info@dgap.org · www.dgap.org

**Herausgeber**  
Deutsche Gesellschaft für  
Auswärtige Politik e.V.  
ISSN 2198-5936

**Redaktion** Eva-Maria McCormack,  
Susann Kreuzmann  
**Layout/Satz** Reiner Quirin  
**Designkonzept** Carolyn Steinbeck · Gestaltung