



NATIONALE BETREUUNGSFÄHIGKEIT

9/2022

POSITION DER DEUTSCHEN VERTEIDIGUNGSINDUSTRIE IM BDLI



Mehr erfahren:



BDLI 

Bundesverband der Deutschen
Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.



AUSGANGSLAGE

Das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) beabsichtigt die zeitnahe Beschaffung fliegender Waffensysteme in erheblichem finanziellen Umfang - oder hat dies bereits realisiert.

Aktuelles Beispiel ist die Nachfolge (vorerst Interimslösung) Seefernaufklärer Boeing P8-A via FMS (Foreign Military Sales) über die US-Regierung. Auch den Schweren Transporthubschrauber (STH) und anteilig Nachfolge WaSys Tornado beabsichtigt der öAG im Rahmen des FMS-Verfahrens zu beschaffen.

Gemeinsam ist allen Beschaffungsabsichten, dass hierbei auf marktverfügbare Systeme von US-Herstellern zurückgegriffen werden soll, was auch der Intention des Koalitionsvertrages der Bundesregierung entspricht.

PROBLEMSTELLUNG

Eine vertragliche Einbindung der deutschen überwiegend mittelständisch geprägten Ausrüstungs- und Betreuungsindustrie, welche teilweise als nationale Schlüsseltechnologie eingestuft ist, ist seitens des öAG nach derzeitigem Stand nicht vorgesehen. Das BMVg überlässt es vielmehr dem US-OEM, ob und wenn ja in welchem Umfang eine Einbindung der heimischen Betreuungslandschaft in der Erst- und Folgeversorgung des WaSys stattfinden wird.

KONSEQUENZ

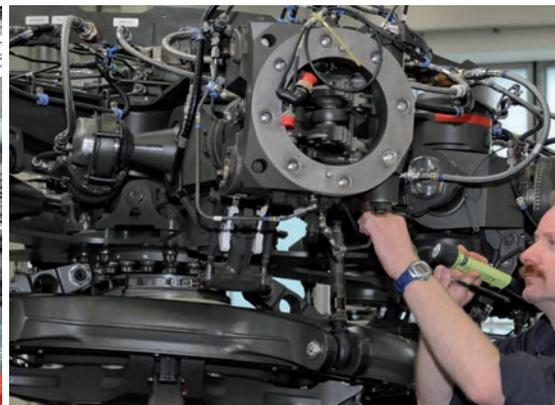
Die Beschaffung ausländischer Plattformen ohne parallele vertragliche Einbindung der nationalen Ausrüstungs- und Betreuungsindustrie wird mit erheblichen Herausforderungen in der Nutzungsphase verbunden sein.

1. Politische Souveränität und Handlungsfähigkeit gewährleisten

Politische Souveränität und Handlungsautonomie setzen ein Höchstmaß an Unabhängigkeit voraus. Hierfür ist es notwendig, einseitige Abhängigkeiten gegenüber Dritten möglichst dauerhaft zu minimieren. Gerade bei der langfristig angelegten Betreuung und Folgeversorgung von Luftfahrzeugen von mehr als 30 Jahren birgt eine Abhängigkeit von Dritten erhebliche Risiken für die nationale Souveränität und Handlungsautonomie. Um das zu vermeiden, steht die deutsche Ausrüstungs- und Betreuungsindustrie mit ihrer Expertise und Erfahrung zur Verfügung.



(c) 2022 Airbus Defence and Space



(c) 2022 Airbus Helicopters Deutschland

2. Hohe Flottenverfügbarkeit dauerhaft sicherstellen

Der Rückgriff auf eine innovative, leistungs- und wettbewerbsfähige Sicherheits- und Verteidigungsindustrie in Deutschland, mit entsprechend hochqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, stellt eine Facette dar, um eine hohe materielle Einsatzbereitschaft der fliegenden Waffensysteme und damit eine hohe Verfügbarkeit der Flotte zu gewährleisten. Die Integration in den DEMAR-Regelungsraum, die Einbindung in das logistische System der Bundeswehr (LogSysBw) und eine resiliente Lieferkette mit direktem Zugriff sind elementare Voraussetzungen für eine hohe materielle Einsatzbereitschaft. Der Verbund aus einer nationalen systembetreuenden Firma mit einer etablierten Betreuungslandschaft bietet hierfür eine ideale Möglichkeit. Bei einer vollumfänglichen Abhängigkeit abgeschlossener Systeme und Betriebskonzepte ohne Möglichkeit der Anpassung besteht das erhebliche Risiko, dass die Wirkkette – hohe Flottenverfügbarkeit – einsatzbereite Streitkräfte – politische Handlungsfähigkeit – abreißt. Zudem steht die deutsche Ausrüstungs- und Betreuungsindustrie bereit, sollte der US-Hersteller das Waffensystem zuerst nur in der Konfiguration „Initial Operation Capability, IOC“ ausliefern können. Über die zu erwerbenden Nutzungsrechte hinaus kann die nationale Industrie einen Beitrag zur finalen Konfiguration („Final Operation Capability, FOC“) leisten.



(c) 2022 Airbus Defence and Space

3. Nationaler Fähigkeitserhalt und Ausbau des industriellen/technologischen Know-how

Der modernen und innovativen deutschen Ausrüstungs- und Betreuungsindustrie, welche über die letzten Jahrzehnte strategisch aufgebaut und in Teilen als nationale Schlüsseltechnologie definiert wurde, droht ein erheblicher Verlust an technologischem und personellem Know-how.

Die bis dato nicht vorgesehene Einbindung dieser hochspezialisierten Branche würde eine Anpassung der Ressourcen zur Folge haben, welche in erster Linie den Mittelstand – das technologische Rückgrat der Branche – treffen würde.

Da die duale Ausrichtung (zivil/militärisch) der Betreuungsindustrie ein Wesensmerkmal der Branche ist, hätte der Kompetenzverlust auch Auswirkungen auf den zivilen Bereich der Unternehmen und damit unmittelbar auf den Industrie- und Luftfahrtstandort Deutschland.

Andersherum bietet die Integration der nationalen Betreuungsindustrie die Möglichkeit, von der Expertise der US-Plattformhersteller zu partizipieren, eigenes Know-how aufzubauen und dieses kontinuierlich, wenn notwendig, auszubauen.



Zusätzlich kann dadurch über die Nutzungsphase auch das Risiko einer hohen Abhängigkeit reduziert werden.

4. Zukünftige Beitragsfähigkeit gewährleisten

Nur mit einer modernen und leistungsfähigen Ausrüstungs- und Betreuungsindustrie kann Deutschland an zukünftigen Gemeinschaftsprojekten wie einem Next Generation Weapon System in einem FCAS-Verbund oder an einem Next Generation Rotary Aircraft nachhaltig partizipieren. Die Einbindung des technologischen Know-hows von heute, sichert die Teilnahme an Kooperationsvorhaben der Zukunft. Mit den existierenden Exzellenz-, Kooperations- und Kompetenzzentren der Luftfahrtindustrie bestehen Strukturen, welche relevante Arbeitspakete für Deutschland strategisch gewinnbringend integrieren und für den Steuerzahler wertausgleichend absorbieren können.

5. Weiterentwicklung verschiedener in Nutzung befindlicher Plattformen absichern

Zur Erreichung eines hohen Wirkungsgrads eines Mischverbands von aus- und inländischen Plattformen bedarf es der Sicherstellung einer bestmöglichen Kompatibilität und Interoperabilität der beteiligten Waffensysteme. Im Idealfall erfolgt dies im Rahmen einer abgestimmten, gegenseitigen Anpassentwicklung, kann jedoch auch mittels einer einseitigen Anpassung der bereits in Nutzung befindlichen, inländischen Systeme sichergestellt werden. Voraussetzung hierfür ist, dass der systembetreuenden nationalen Industrie die notwendigen technischen Informationen aller beteiligten Plattformen vorliegen.

LÖSUNGSVORSCHLAG

Der Rückgriff auf bewährte nationale Betreuungsstrukturen für fliegende Waffensysteme stellt ein Element für die Sicherstellung eines Höchstmaßes an materieller Einsatzbereitschaft dar. Die deutsche Ausrüstungs- und Betreuungsindustrie steht bereit, um ihren Beitrag zum Ziel einer langfristigen Versorgungssicherheit bis zum jeweilig avisierten Nutzungsdauerende sowie der notwendigen Kompatibilität und Interoperabilität aller national in Nutzung befindlichen Plattformen zu leisten.

Durch den Erhalt nationaler Kapazitäten in der technisch-logistischen Betreuung sowie einer etwaigen Weiterentwicklung hochkomplexer Waffensysteme kann somit nicht nur die Einsatzbereitschaft sowie der operationelle Wirkungsgrad der Gesamtflotte gesteigert, sondern auch ein bruchfreier Übergang zum Nachfolgeprodukt geschaffen werden. Aus Sicht des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie sollte das BMVg dies bei den Verhandlungen zu den geplanten FMS-Cases stärker berücksichtigen.

Dafür ist es zielführend, dass das BMVg in den Verhandlungen zum Foreign Military Sale die Forderung aufstellt, dass die Betreuung und Versorgung aus Deutschland heraus von der nationalen Betreuungsindustrie wahrgenommen wird. Dass eine solche Verhandlung erfolgreich sein kann, zeigt das Beispiel der Schweiz, die sich im Zuge des Kaufs der F-35 ein umfangreiches Betreuungspaket durch die eigene Industrie gesichert hat – ganz analog sollte Deutschland bei den vorgesehenen Beschaffungen vorgehen. Um das gewährleisten zu können, sollte BMVg mit der Beschaffung der Systeme Nutzungsrechte (user rights) erwerben, die den Nutzer in die Lage versetzen, Wartung und Instandsetzung sowie gegebenenfalls Modernisierungen und bei Bedarf nationale Anpassungen (bestimmter Komponenten bzw. Subsysteme inklusive Integration) und die nationale Betreuung für die fliegenden Waffensysteme eigenständig und damit autonom vom US-Hersteller zu beauftragen und durchführen zu lassen. Die Nutzungsrechte verbleiben beim BMVg/BAAINBw und dienen dem ausschließlichen Zweck, wie Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, Modernisierungen und Umsetzung nationaler Bedarfe an der deutschen Flotte vornehmen zu lassen. Die Leistungen sind, wenn erforderlich, im Wettbewerb zu beauftragen, wobei jedoch bestehende Kooperationen zwischen Bundeswehr und (betreuender) Industrie und plattformübergreifende Synergien und Kompetenzen genutzt werden sollten. Mit dem Erwerb von Nutzungsrechten (nicht geistiges Eigentum = IP-Rechte) für die deutsche Flotte ist es möglich, Tätigkeiten schnell und unverzüglich an den Standorten oder bei der heimischen Industrie durchführen zu lassen, ohne dabei von anderen Ländern, deren Administration und Kooperationswillen abhängig zu sein.

Der grundsätzliche Gedanke der möglichst autonomen nationalen Betreuungsfähigkeit zur Erhöhung der Flottenverfügbarkeit und zukünftigen Beitragsfähigkeit der deutschen Industrie könnte damit realisiert werden.

Auch kann die frühzeitig eingebundene deutsche Industrie zugleich als Risk Sharing Partner zwischen dem Nutzer und dem US-OEM agieren. Über den gesamten Lebenszyklus der Luftfahrzeuge werden diverse kommerzielle, logistische und rechtliche Aspekte zu bewerten sein, die durch die nationale Industrie in Teilen übernommen werden können.

Um in Zukunft auch kurzfristig auftretenden Fähigkeitsforderungen der Bundeswehr nachkommen zu können und dabei keine unerwünschten (weil im Widerspruch zu den Zielen einer industriepolitischen Strategie stehenden) dauerhaften Abhängigkeiten durch Beschaffungen ausländischer Plattformen einzugehen, bedarf es eines kohärenten und konsistenten Ansatzes. Aufbauend auf einer langfristigen F&T/F&E-Planung und der Berücksichtigung von nationalen Schlüsseltechnologiefeldern sowie durch eine langfristige abgesicherte Finanzplanung ist es möglich, der Bundeswehr die geforderten Fähigkeiten durch Systeme aus nationaler Fertigung zur Verfügung zu stellen. Nur dies ermöglicht die Nutzung deutscher Steuergelder zur Erarbeitung technologischer Vorteile auch im zivilen Bereich.

NATIONALE BETREUUNGSFÄHIGKEIT

	Zelle / Elektrik	Triebwerk	Getriebe (H/C)
Was	Instandhaltung inkl. Reparaturfähigkeit sowie Systemkenntnis	Erhalt MRO-Fähigkeit für Tw in DEU	Dynamische Komponenten Erhalt MRO-Fähigkeit in DEU
Warum	<ul style="list-style-type: none"> • Resilienz • Schnelle Instandsetzung • Erhöhung Verfügbarkeit • Voraussetzung für Modifikation, Upgrades, nat. Anpassungen, Integration im Bereich Avionik und Missionsausstattung 	<ul style="list-style-type: none"> • Nat. Anpassung, Modifikation • Versorgungssicherheit • Reduzierung Kreislaufreserve • Verkürzung turn-around-time • Resilienz 	<ul style="list-style-type: none"> • Versorgungssicherheit • Reduzierung Kreislaufreserve • Zugriff auf Supply Chain • Resilienz
Querschnittsfähigkeiten	Zulassung/Betrieb (DEMAR, Erhalt Lufttüchtigkeit, Integration in LogSysBw)		
	Nutzungsdaten/Datengenerierung/-nutzung souveräner nationaler Zugriff (Souveränität/Hoheit, Systemverbesserung, Modifikation, Predictive Maintenance)		
	Materialmanagement (ET-/AT-Management, Instandhaltung)		
	Bodendienstprüfgeräte (Teststände, Werkzeuge, Equipment)		
	bestehende Kooperationen Industrie-Bundeswehr zur Befähigung Einsatzpersonal nutzen/ausbauen		
	Ausbildung, Training, Simulation (in DEU, Wartungspersonal)		

	Avionik	Missionsausstattung	Weitere Grundausstattung
Was	Modifikation, Upgrades, Entwicklungen, Integration • Kommunikation/Krypto Navigation	Integration / Instandhaltung / Retrofit • MedEvac-Kit, Rettungswinde • Rettungs-/Truppensitz • Elektro-optische Systeme • Bewaffnung/ASW • missionstaktischer Arbeitsplatz	Instandhaltung • Fahrwerk, Hydraulik • Tankanlage • Rotorblätter
Warum	<ul style="list-style-type: none"> • Anzeigeeinstrumente, Cockpit • Selbstschutz-Suite/EloKa 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt nat. Schlüsselfähigkeiten • national eyes only • Anpassung auf nat. Verfahren/Standards • Kurze Entwicklungszyklen 	<ul style="list-style-type: none"> • Versorgungssicherheit • Zugriff auf Supply Chain, Resilienz • Nationale Bedarfe • Reduzierung Kreislaufreserve • Verkürzung turn-around-time
Querschnittsfähigkeiten	Zulassung/Betrieb (DEMAR, Erhalt Lufttüchtigkeit, Integration in LogSysBw)		
	Nutzungsdaten/Datengenerierung/-nutzung souveräner nationaler Zugriff (Souveränität/Hoheit, Systemverbesserung, Modifikation, Predictive Maintenance)		
	Materialmanagement (ET-/AT-Management, Instandhaltung)		
	Bodendienstprüfgeräte (Teststände, Werkzeuge, Equipment)		
	bestehende Kooperationen Industrie-Bundeswehr zur Befähigung Einsatzpersonal nutzen/ausbauen		
	Ausbildung, Training, Simulation (in DEU, Wartungspersonal)		



Dr. Michael Schöllhorn
BDLI Präsident
CEO Airbus Defence & Space



Michael Schreyögg
BDLI Vizepräsident Verteidigung & Sicherheit
Vorstand Programme MTU Aero Engines



Martin Kroell
BDLI Mittelstandsbeauftragter
Geschäftsführender Gesellschafter AUTOFLUG



**Bundesverband der Deutschen Luft- und
Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI)**

Tel.: +49 (0)30 206140-0

kontakt@bdli.de

www.bdli.de

September 2022