

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birgit Homburger, Elke Hoff, Dr. Rainer Stinner, Dr. Karl Ad-dicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Jörg van Essen, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Heinz-Peter Haustein, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Chris-toph Waitz, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Klarstand bei CH-53

Laut FAZ vom 15. August 2007 hat Bundesverteidigungsminister Franz Josef Jung eine Nato-Anfrage abgelehnt, Transporthubschrauber für den Einsatz im Süden Afghanistans zur Verfügung zu stellen. Der Bundesverteidigungsminister begründete die Ablehnung damit, dass die Bundeswehr mit ihren sechs Hubschraubern vom Typ CH-53 die Durchhaltefähigkeit im Norden sicherstellen müsse. Von insgesamt 20 CH-53 in der geschützten und leistungsgesteigerten Version, wie sie in Afghanistan benötigt wird, stünden als Klarstand nur zwölf zur Verfügung. Davon würde laut Auskunft des Verteidigungsministeriums die Hälfte für Ausbildung und Einsatzvorbereitung in Deutschland benötigt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Über wie viele CH-53 verfügt die Bundeswehr derzeit insgesamt?
2. Wie viele CH-53 davon sind geschützt?
3. Wie viele geschützte CH-53GS befinden sich derzeit im Auslandseinsatz und wo?
4. Wie viele CH-53GS befinden sich derzeit in der bundeswehreigenen Instandhaltung/ -setzung bzw. zur Wartung bei der Industrie?
5. Wie viele CH-53GS werden derzeit für Ausbildungszwecke genutzt bzw. für den EvakOp-Verband vorgehalten und stehen somit nicht für den Auslandseinsatz zur Verfügung?
6. Inwiefern müssen durch die intensive Nutzung der CH-53GS durch das ISAF-Kontingent und dem damit zusammenhängenden höheren Instandhaltungsbedarf bei der Ausbildung von Spezialkräften und spezialisierten Kräften Einschränkungen hingenommen werden?
7. Kann durch die überplanmäßige Nutzung der CH-53GS im Rahmen von ISAF die bisherige Nutzungsplanung (Ablösung ab 2020) aufrechterhalten werden? Wenn nein, welche Alternativen werden derzeit geprüft?

8. Wie viele ungeschützte CH-53G befinden sich derzeit in der bundeswehreigenen Instandhaltung/-setzung bzw. bei der Industrie zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft bzw. zur Produktverbesserung (CH-53GA)?
9. Wie viele ungeschützte CH-53G befinden sich derzeit im Auslandseinsatz und wo?
10. Wie viele ungeschützte CH-53G werden derzeit für Ausbildungszwecke genutzt?
11. Wie viele ungeschützte CH-53G stehen derzeit – neben den bereits im Ausland eingesetzten Exemplaren – für den Auslandseinsatz zur Verfügung?
12. Wie viele CH-53G und CH-53GS sind derzeit wegen Ersatzteilmangels stillgelegt?
13. Warum ist die Beschaffung des 3. Loses verbesserter Triebwerke für den CH-53 (Typ 64-100) nicht für 2008 vorgesehen?
14. Welche Auswirkungen hat dies auf die Lufttransportkapazitäten der Bundeswehr?

Berlin, den 11. Dezember 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion