

Da diese Angaben seitens der NATO als Verschlussache „NATO RESTRICTED“ eingestuft sind, ist die Anlage als „VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH“ einzustufen.\* Die Gesamtzahlen der NATO-Alarmstarts für den Zeitraum 2004 bis 2014 liegen dem Bundesministerium der Verteidigung nicht vor.

Die Anzahl der in den zurückliegenden Jahren erforderlich gewordenen Einsatzflüge belegt die durchgängig hohe Relevanz der Fähigkeiten im Rahmen Air Policing Baltikum.

Aus Sicht des Bundesministeriums der Verteidigung ist die Teilnahme an der „(Verstärkung) Air Policing Baltikum“ unter diesen Voraussetzungen auch in Zukunft notwendig.

47. Abgeordnete **Katja Keul**  
(BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN)
- Wie oft wurden die mit der Industrie vereinbarten Fristen für die Instandsetzung von Bundeswehrfahrzeugen bzw. Panzern nicht eingehalten, und in welcher Höhe wurde Schadensersatz in solchen Fällen durch das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung in der Bundeswehr (BAAINBw) gegenüber der Industrie geltend gemacht (bitte begründen)?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Thomas Silberhorn vom 15. Mai 2019**

Die Fragestellung wurde in Abstimmung mit Ihrem Büro wie folgt konkretisiert:

„Wie oft wurden zwischen 2013 und 2018 die mit der Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG und der Rheinmetall AG sowie etwaiger Tochtergesellschaften der beiden vereinbarten Fristen für die Instandsetzung von Panzern bzw. gepanzerten Fahrzeugen nicht eingehalten und in welcher Höhe wurde Schadensersatz in solchen Fällen durch das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung in der Bundeswehr (BAINBW) gegenüber der Industrie geltend gemacht, und wenn nein, warum nicht?“

Als Panzer bzw. gepanzerte Fahrzeuge im Sinne der Fragestellung gelten in diesem Zusammenhang:

Kampfpanzer LEOPARD 2, Schützenpanzer MARDER, Geschütztes Transport-Kraftfahrzeug (GTK) BOXER inklusive des schweren geschützten Sanitäts-Kfz und Spähwagen FENNEK.

Grundsätzlich werden die planbaren Instandsetzungen der vorgenannten gepanzerten Bundeswehrfahrzeuge durch die HIL Heeresinstandsetzungslogistik GmbH (HIL GmbH) gesteuert, soweit die jeweiligen Fahrzeuge in die Instandsetzungsverantwortung der HIL GmbH migriert

\* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antwort als „VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

wurden. Die Gesellschaft hat die Aufgabe, die Instandsetzung der Fahrzeuge auszuschreiben und zu überwachen. Hierzu gehört insbesondere auch, zu prüfen, ob die festgelegten Durchlaufzeiten eingehalten werden.

Die Instandsetzung von Fahrzeugen, die nicht unter den Grundsatz der Planbarkeit fällt, wird durch die jeweilige Projektleitung im Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) gesteuert. Dabei ist es unerheblich, ob die jeweiligen Fahrzeuge in der Instandsetzungsverantwortung der HIL GmbH sind.

Hiervon betroffen sind u. a. Fahrzeuge, die aus mandatierten Einsätzen zurückgeführt werden („Auslandsheimkehrer“) und/oder Unfallfahrzeuge sind. Für diese wird durch die Bundeswehr (BAAINBw) eine Bedarfsinstandsetzung bei der Industrie beauftragt. Der in solchen Fällen erforderliche Instandsetzungsumfang wird im Rahmen einer Befundung ermittelt; es gibt keine standardisierten, im Vorhinein festgesetzten Durchlaufzeiten für die Instandsetzung. Die Überwachung der mittels Befundung veranschlagten Instandsetzungszeit obliegt den jeweiligen Güteprüfstellen des Bundes.

Im Einzelnen ergibt sich für das Jahr 2018 folgender Sachstand:

Beim Schützenpanzer MARDER und Spähwagen FENNEK wurden keine Instandsetzungen durch den jeweiligen Projektleiter veranlasst.

Beim GTK BOXER beauftragte die Bundeswehr die Instandsetzung von zwei Fahrzeugen bei der Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG und der Rheinmetall AG. Es kam zu keinen Verzögerungen.

Beim Kampfpanzer LEOPARD 2 wurden keine ausschließlichen Instandsetzungen durch den Projektleiter veranlasst. Die Instandsetzung der Panzer erfolgt aktuell im Rahmen der Umrüstung der Fahrzeuge auf den Rüststand A7V. Hierzu wurden insgesamt zwölf Kampfpanzer an die Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG abgegeben.

Für die Jahre 2013 bis 2017 ergibt sich folgender Sachstand:

Für die Varianten des GTK BOXER und des Spähwagens FENNEK sind keine Überschreitungen der Fristen bzw. Liefertermine bekannt und demzufolge auch keine Schadensersatzansprüche seitens des BAAINBw geltend gemacht worden.

Beim Schützenpanzer MARDER wurden im genannten Zeitraum insgesamt zehn Fahrzeuge zur Werksinstandsetzung zur Firma Rheinmetall Landsysteme GmbH (RLS) gesteuert. Hierbei handelte es sich um die Fahrzeuge, die nach der Rückkehr aus dem ISAF-Einsatz einer grundlegenden Instandsetzung bedurften. Hierfür war durch die RLS eine Dauer von 17 Wochen geplant. Bei der notwendigen Bedarfsinstandsetzung wurden auch erforderliche Nachrüstmaßnahmen durchgeführt, um eine mehrfache Zerlegung der Fahrzeuge zu vermeiden und damit Kosten zu reduzieren. Für diese kombinierten Maßnahmen betrug die tatsächliche durchschnittliche Laufzeit 37 Wochen. Es lässt sich anhand der vorliegenden Daten keine Trennung zwischen Instandsetzung und Nachrüstung herbeiführen. Daher wurden seitens des BAAINBw keine Schadensersatzansprüche geltend gemacht.

Beim Kampfpanzer LEOPARD 2 ergibt sich folgende Übersicht:

	2013	2014	2015	2016	2017
Anzahl der zur Instandsetzung gesteuerten Fahrzeuge	14	21	20	6	10
dabei Terminsetzung nicht eingehalten	2	5	2	0	0

Die Nichteinhaltung der in der Tabelle gelisteten neun Termine war dabei ausschließlich durch fehlende Beistellteile der Bundeswehr veranlasst. Somit lässt sich daraus kein Schadensersatzanspruch ableiten.

### Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft

48. Abgeordnete  
**Lisa Badum**  
(BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN)

Wie beurteilt die Bundesregierung die Meldung des Deutschen Wetterdienstes, welcher warnt, dass sich 2019 eine Dürre wie im vergangenen Jahr wiederholen oder sogar übertroffen werden könnte ([www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20190423\\_niederschlagsdefizite\\_2018\\_news.html?nn=495078](http://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20190423_niederschlagsdefizite_2018_news.html?nn=495078)), und welche politischen Vorsorgemaßnahmen und Strategien hat die Bundesregierung zur Bekämpfung der drohenden Dürre getroffen oder wird sie treffen, um die gesamtgesellschaftlichen Schäden aus dem letzten Jahr möglichst zu vermeiden?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Michael Stübgen vom 13. Mai 2019**

Durch den Klimawandel ist die Land- und Forstwirtschaft mit den Folgewirkungen zunehmender Wetterextreme konfrontiert. Für weitergehende Informationen im Hinblick auf die Vulnerabilität Deutschlands gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels wird auf den Fortschrittsbericht der Bundesregierung zur Deutschen Anpassungsstrategie (Bundestagsdrucksache 18/7111) verwiesen.

Das extreme Niederschlagsdefizit aus dem Jahre 2018 konnte trotz teilweise überdurchschnittlicher Niederschläge der vergangenen Monate in vielen Regionen Deutschlands nicht ausgeglichen werden. Der Bodenspeicher ist vielfach geringer gefüllt als im Durchschnitt der Jahre. Allerdings ist eine gesicherte Prognose über einen längeren Zeitraum hinweg nicht möglich. Die in der Pressemitteilung des Deutschen Wetterdienstes getroffene Aussage, dass sich die Dürre des Jahres 2018 wiederholen oder sogar übertroffen werden könnte, wurde ausdrücklich daran geknüpft, dass das Szenario der „trockenen Witterung“ in den