

## I. Kostenvergleich vor und nach MoU für UH-Tiger, NH90 und Sea Lion

	Total [Mio. €]	EA	Preis/EA [Mio. €]	Kosten ohne Preisanpassung
UH_TigerT vor MoU	3.732,000	80	46,650	Stand 12/2012 incl. 19% USt
UH-Tiger nach MoU	3.401,000	57	59,667	Stand 12/2012 incl. 19% USt
NH90 vor MoU	4.589,000	122	37,615	Stand 12/2012 incl. 19% USt
NH90 nach MoU	3.781,000	82	46,110	Stand 12/2012 incl. 19% USt
18 Sea Lion (MTH) = (915 + 500) [Mio. €]	1.415,000	18	78,611	Stand 12/2013 incl. 19% USt
Sea Lion optioniert (FTH inkl. Bewaffnung für Über- & Unterwasserjagd) = (78,611 + 10,000) * 22 (Mio. €)	1.949,444	22	88,611	Stand 12/2013 incl. 19% USt
Zwischensumme NH90 + Sea Lion nach MoU	7.145,444	122	58,569	"fiktiver Durchschnitt"
Summen vor MoU	8.321,000	202	41,19	"fiktiver Durchschnitt"
Summen nach MoU	10.546,444	179	58,92	"fiktiver Durchschnitt"

Die Summe aller NH90 beträgt vor und nach dem MoU 122 EA

Man beachte die Preisunterschiede (EA in €), speziell beim SEA-LION im Vergleich zum MoU

## II. "Haushalterische Effekte" - realistisch bzw. gemäß MoU samt der 22 Optionen (nicht gem. BMF-Vorlage, welche die Optionen und Kostenerhöhungen verschweigt)

	Kosten ohne Preisanpassung in Mio. €	
Minderbedarf UH-Tiger nach MoU	331,000	Stand 12/2012 incl. 19% USt
Minderbedarf NH90 nach MoU	808,000	Stand 12/2012 incl. 19% USt
Mehrbedarf 18 SEA LION als Marine-Transporthubschrauber(MTH)	-1.415,000	Stand 03/2013 incl. 19% USt
Mehrbedarf 22 SEA LION als Fregatten-Transport- und Jagdhubschrauber (FTJH)	-1.949,444	Stand 03/2013 incl. 19% USt
<b>Saldo UH-Tiger, NH90 und 40 Sea Lion</b>	<b>-2.225,444</b>	<b>Stand 03/2013 incl. 19% USt</b>

**Die Kostenerhöhung bei den 18 Sea Lion MTH von 915 um 500 auf 1.415 Mio. € ist evident. Der Bedarf von 22 SEA LION ist keine "echte" Option, sondern unstrittig als SEA LYNX-Nachfolger! Daraus resultiert eine teure "2-Versionen-Lösung", um überhaupt noch Nutzwerte mit dem MH90 zu erreichen. Extrem kritisch ist dies nicht nur beim NTH hinsichtlich der SAR-Rolle und der Zulassung, sondern auch beim Fregatten-Transport- und -Jagdhubschrauber aufgrund dessen Bewaffnung !**

### III. Angebliche "Haushalterische Effekte bzw. Ersparnis" laut 25 Mio. € BMF-Vorlage bzw. deren Anlage (BMVg vom 12.06.2013) bzw. des "Global Deal"

	Kosten ohne Preisanpassung [Mio. €]	
Minderbedarf NH90 nach MoU	331,000	Stand 12/2012 incl. 19% USt
Minderbedarf UH Tiger nach MoU	808,000	Stand 12/2012 incl. 19% USt
Mehrbedarf 18 Sea Lion (gem. MoU 50,833 Mio. €/EA statt 78,611 Mio. €/EA)	-915,000	Stand 03/2013 incl. 19% USt
Vom BMVg "vorgelogene Ersparnis" bezogen auf 18 Sea Lion	224,000	Stand 03/2013 incl. 19% USt

Das BMVg schreibt: "Der Gesamtsaldo für UH-Tiger und NH90 ergibt eine Einsparung von +224 Mio. €. Weder in der BMF-Vorlage, noch in deren Anlage wurden die realen Kosten für 18 SEA-LION MTH mit 1.415 Mrd. € berücksichtigt, geschweige denn die 22 optionierten FregattenHubschrauber benannt, welche ein weiteres Invest von 1,949 Mrd. € darstellen! Hinzukommt, daß in beiden Versionen als NTH und FTH der SEA LION über keinerlei Aufwuchs- und Leistungsreserven verfügt. Das BMVg hat sich also nicht nur "selber in die eigene Tasche gelogen", sondern auch das Parlament und die Mitglieder des Haushaltsausschußes haben sich mangels Expertise vom BMVg belügen und um Mrd.-Beträge geradezu dummdreist prellen lassen!

### IV. Lösung: MoU verwerfen, Abnahme aller 202 geordneten HC zu Kosten vor MoU und Beschaffung von 30 GMRTH MHS S92 Multi-Role-Transporthubschrauber

(Ansatz: Invest in 30 GMRTH-MH S92 MRTH statt Invest in 40 SEA LION)

	Total	EA	Preis/EA [Mio. €]	Kosten ohne Preisanpassung
UH-Tiger vor MoU	3.732,000	80	46,650	Stand 12/2012 incl. 19% USt
NH90-TTH vor MoU	4.589,000	122	37,615	Stand 12/2012 incl. 19% USt
GMRTH MHS 92 (Ansatz aus Marinehubschrauber-Ausschreibung)	2.120,100	30	70,670	Stand 10/2011 inkl. 19% USt
Summe der Alternative "pacta sunt servanda" + 30 GMRTH MH92	<b>10.441,100</b>	<b>232</b>	<b>45,005</b>	Preis/EA = "fiktiver Durchschnitt"
Summen gemäß 'Beemelmans-MoU' inkl. 40 (18 + 22) 'nutzwertarmen' SEA LION	<b>10.546,444</b>	<b>179</b>	<b>58,919</b>	Preis/EA = "fiktiver Durchschnitt"
Ersparnis "pacta sunt servanda" + 30 MRTH MH92 zu operativen Nutzwerten von 93% !	<b>-105,344</b>	<b>53</b>	<b>-13,914</b>	Preis/EA = "fiktiver Durchschnitt"

Die Abnahme aller 80 UHT-TIGER und aller 122 NH90 und das Invest in 30 GMRTH S92 MHRT spart gegenüber dem MoU 105 Mio. €. Bei UH-TIGER & NH90 sind Klarstandsprobleme sowie die ET-Probleme samt Retrofit gelöst. Mit sukzessiven Zu-lauf der FOC-Maschinen kann weiter "kanibalisiert" werden bis 68 FOC-Tiger und 82 FOC-NH90 im Bestand sind. Ferner wäre unsere Marine mit 30 MH92 MRTH für EGV und Fregatten komplett neu, aufwuchsfähig und optimal ausgerüstet!

Mit dem MoU liegt einzig und allein eine für AIRBUS Helicopters extrem begünstigende "Milchmädchenrechnung" vor, egal, was Beemelmans und de Maizière geritten hat. Insgesamt verstößt das MoU gegen die BHO sowie gegen das Kartell-, Wettbewerbs- und Subventionsrecht. Dieser "Global Deal" erscheint schlichtweg als Betrug gegenüber dem Parlament, dem Staatssouverän und dem einzelnen Steuerzahler, weil zu vermeidbaren Lasten des Haushalts und der Einsatzbereitschaft unserer Marine und damit wider der Sicherheit und Verteidigungsbereitschaft der Bundesrepublik Deutschland gehend sowie die Schlagkraft der Truppe und Menschenleben gefährdend (vgl. § 109e StGB)!

## V. Auszug aus der BMVG-AIN- & BAANBw-Vorlage des WaSysKdo Lw vom 23.11.2012 zum NH90:

### A.

Um die durch den Bedarfsträger geforderte Seeflugfähigkeit (SAR zur Unterstützung der Marine/ Hilfe in Not- und Katastrophenfällen bzw. Einsätze von Spezialkräften/ Spezialisierten Kräften von see- gehenden Einheiten aus) abbilden zu können und aufgrund der erhöhten Überlebensfähigkeit im Einsatz (C/F- Dispenser), sollte vorrangig die Variante TGEE im Zielbetrieb erhalten bleiben.

### B.

Aufgrund nicht zeitgerechter Bereitstellung/ fehlender Ausbildungs-(hilfs-) mittel sollten weitere NH90 Hubschrauber abgestellt werden.

### C.

Der HHM- Aufwand im Rahmen des Retrofits aufgrund Bezug 2 muss a.h.S. im sehr hohen einstelligen Mio. EUR angesetzt werden. Abgesehen davon werden nicht alle Lfz trotz Retrofit den FOC- Standard erreichen können (z.B. Spantenwechsel, OWS- Einbau, Rechnerwechsel zu NG, etc.). Daher sollte aus wirtschaftlichen ein Retrofit auf wenige, ausgewählte Lfz der Bestandsflotte beschränkt bleiben.

Weiterhin sollte aus Gründen der Versorgungbarkeit ein möglichst einheitlicher Bauzustand angestrebt werden und daher vorrangig die noch zu liefernden NH90 FOC im Zielbetrieb berücksichtigt werden.

Aus den Punkten A. – C. ergibt sich folgender Lösungsvorschlag:

	Gesamtanzahl NH90	Variante TGEA (Heer)	Variante TGEE (Luftwaffe)
Vertrag	122	80	42
FOC	94	62	32
Retrofit TGEE	9	—	9
Zw.- Summe	103	62	41
<b>Überplanung bei 80 Lfz im Betrieb</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>1</b>
SAG TSLw 3	J. 2	J. 1	1
Ausphasung von IOC/ IOC+ TGEA	J. 18	J. 18	—
<b>Überplanung bei 80 Lfz im Betrieb</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>

[Stückzahlüberplanung NH90 aus A. bis C.]

. Optionen zu o.a. Lösungsvorschlag

### D.

Aus wirtschaftlichen Gründen wurde WTD61 bisher nicht mit NH90 Hubschraubern ausgerüstet. Dies wird seit 1998 unter anderem mit dem multinationalen Vorhaben NH90 und der Übernahme aller wesentlichen Erprobungsaufträge durch die Industrie begründet. H.E. ist WTD 61 für nationale Entwicklungsbegleitung und Weiterentwicklungsdurchführung zwingend mit NH90 auszurüsten. Speziell die bereits heute bekannten Defizite und die international angekündigte Haltung hierzu machen die Entwicklung nationaler Lösungen notwendig. Dies müsste mit 2 NH90 TTH aus der Überplanung zielorientiert erfolgen.

### E.

Derzeit werden dringend benötigte Ersatz- und Austauschteile durch gesteuerte Ausbauten aus in Inspektionen befindlichen Lfz gewonnen. Abgeleitet aus dem derzeitigen Programmverlauf NH90 (international) muss davon ausgegangen werden, dass sich die Verfügbarkeit von Hochwert- Ersatz- und Austauschteile mittel- bis langfristig nur unwesentlich verbessern wird.

Der Fokus im internationalen Projekt wird in den nächsten Jahren eindeutig auf der Auslieferung und vor allem in der Bedienung der zahlreichen Export- Kunden liegen.

## 5. Abschließende Bewertung

### F.

Sollte **keine** juristische Einigung zur teilweisen Kündigung des Beschaffungsvertrages erzielt werden, werden die Vorschläge unter 3A bis 3E als ein probates Mittel erachtet, den wirtschaftlichen Verlust durch die überzähligen Lfz für die Bundesrepublik Deutschland in Grenzen zu halten.

Vor dem Hintergrund des in Weisung befindlichen Einsatzes NH90 FwdAirMedEvac in AFG besteht ein erhöhtes Risiko des Verlustes an Lfz NH90.

Daher wird es als sinnvoll erachtet zu prüfen,

- überplante Lfz als Bausatz ausliefern zu lassen, und / oder
- überplante Lfz in eine (Langzeit-) Konservierung zu überführen.

Damit entfallen einerseits finanzielle Aufwände für Betriebskosten, andererseits sind Lager-/ Lagerhaltungs- und (Ent-) Konservierungskosten einzuplanen.

<b>Fortschreibung der Tabelle des WaSysKdo Lw</b>	<b>bestehender Vertrag</b>	<b>MoU bzw. German Deal</b>
<b>Vertrag vs. MoU bzw. German Deal</b>	<b>122</b>	<b>82</b>
FOC-Complement und FOC	94	29
<b>Retrofit</b>	<b>9</b>	<b>53</b>
Zwischen-Summe (max. verfügbarer Bestand, nicht Klarstand bis Abschluß der Einführung in 2021 bzw. III/2039)	103	82
Überplanung bei 82 Lfz im Einführungsbetrieb (vorübergehend gegebene Betriebsreserve IOC & IOC+ für Schulung und Retrofit-Ersatz-Maschinen, dann sukzessive Ausphasung zwecks Hochwert-Ersatzteilgewinnung	<b>21</b>	<b>0</b>
SAG TSLw3 (1 x TGEA + 1 x TGEE)	-2	-2
Ausphasung von IOC / IOC+ TGEA	-19	0
Überplanung bzw. "Unterplanung" bei 82 Lfz im Endbetrieb	0	-2 (TSLw)
<b>Lfz-Bestand mit "FOC-Complement" nach Retrofit</b>	<b>9</b>	<b>53</b>
<b>Lfz-Bestand mit "echtem" FOC</b>	<b>73</b>	<b>29</b>
<b>Planziel / Betriebs-Endbestand / Kontrollsumme</b>	<b>82</b>	<b>82</b>

Aus Tabelle 1, Blatt 1 ist zwar ersichtlich, daß bei der Abnahme von 122 NH90 TTH 4.589.000 Mio. € an Kosten anfallen, dagegen bei der Abnahme von 82 NH90 TTH "nur" 3.781.000 Mio. €. Die Differenz bzw. die Mehrkosten i.H.v. 808.000 Mio. € werden jedoch durch die folgenden Überlegenheiten und auch geringeren Risiken deutlich überkompensiert:

- 1.) Drastische Verbesserung der Verfügungs- und Klarstandsdaten und damit ein Mehr an Flugstunden (pro Einsatzbereitschaft, pro fliegendes Personal!).
- 2.) Mit Zulauf jeder FOC-Maschine sofortige progressive Verbesserung der Ersatzteillage möglich und dies langfristig (durch Hochwert-Ersatzteil-Gewinnung).
- 3.) Nur 9 statt 53 Maschinen müssen ins Retrofit, das Problem "Ersatzmaschinen" ist spätestens ab Zulauf der FOC-Maschinen lösbar!
- 4.) Es gehen nur die besten 9 IOC+ Maschinen ins Retrofit; die Chance, daß damit die Maschinen kostenpflichtig im Werk "kaputt geprüft" werden ist damit drastisch reduziert.
- 5.) Die Retrofitphase könnte bis II/2019 abgeschlossen werden, statt völlig abstrus erst in III/2039, denn dann wären die ältesten 3 Maschinen bereits knapp 33
- 6.) 89 % aller Maschinen sind "echte" FOC Maschinen gegenüber 35 %, was signifikant die Nutzwerte und den Grad der Auftragserfüllung erhöht!
- 7.) Hinsichtlich einer vergabe- und wettbewerbsrechtlich konformen Auswahl- und Beschaffungsentscheidung für die insgesamt erforderlichen 40 (2-Versionen-Lösung) bzw, 30 (Multirolle-Lösung) Marinehubschrauber bestünden keinerlei Handlungszwänge zu Gunsten AHD und NHI mehr.
- 8.) Die Option auf zeitlich schneller realisierbare 30 Multirolle-Marinehubschrauber wäre wieder offen, gegenüber der um mindestens 25% teureren, langwierigeren und bislang entwicklungs- und zulassungstechnisch noch völlig ungeklärten AHD-2-Versionenlösung, welche wie bereits in 2011 mit der "gekippten" Marinehubschrauber-Ausschreibung bewiesen, völlig unzureichende Nutzwerte, keinerlei Leistungsreserven und "Null" Aufwuchspotentiale beinhaltet! Dies wird bereits dadurch deutlich, daß gemäß KPMG-Bericht der Zulauf der 18 SEE LION für die EGV frühestens 2023 abgeschlossen werden kann und das für einen Hubschrauber mit Entwicklungs- und Zulassungsstand 1990! Erst dann folgen die 22 Fregattenhubschrauber dito!