

Was will die Bundeswehr mit EuroHawk-Spionagedrohnen, die für den weltweiten Einsatz gedacht sind?

**LUFTPOST**

Friedenspolitische Mitteilungen aus der  
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein  
LP 243/09 – 04.11.09

## EuroHawk-Drohnen für den globalen Einsatz

Von Joe Pappalardo

POPULAR MECHANICS, 19.10.09

( [http://www.origin.popularmechanics.com/technology/military\\_law/4334395.html](http://www.origin.popularmechanics.com/technology/military_law/4334395.html) )

Kann ein einzelnes Unmanned Aerial Vehicle / UAV (ein einzelnes unbemanntes Luftfahrzeug) das NATO-Bündnis retten? **Letzte Woche enthüllten hochrangige deutsche Militärs und Repräsentanten des US-Flugzeugherstellers Northrop Grumman den EuroHawk (den Euro-Habicht), ein UAV, das lang andauernde Spionageflüge in mehr als 50.000 Fuß (15.240 m) Höhe durchführen kann.** [Der EuroHawk ist ein modifizierter Global Hawk, den die US-Air Force bereits einsetzt und der das bemannte Spionageflugzeug U-2 ersetzen soll.] Mit viel Getöse und 300 Gästen wurde das Ereignis auf der Edwards Air Base ziemlich aufwändig gefeiert, obwohl es sich nur um den Verkauf einer einzigen Drohne handelte. Wenn alles gut geht, könnte Deutschland 2011 noch vier weitere EuroHawks erwerben. Warum werden an den Kauf dieses einzelnen Flugkörpers so viele Hoffnungen geknüpft? Das hängt mit drängenden Verteidigungs-Problemen zusammen, die Europa, die NATO und die Vereinigten Staaten betreffen.



Erste EuroHawk-Drohne der Bundeswehr (Foto: Popular Mechanics)

**Der (Kauf des) EuroHawk ist ein Symbol dafür, dass Europa seine Streitkräfte endlich mit der modernen Ausrüstung ausstattet, die helfen könnte, die Kluft innerhalb der NATO zu überbrücken.** Die europäischen Staaten haben bisher nur zugeschaut, als die Vereinigten Staaten viel Geld in eine Reihe neuer Systeme gesteckt haben, die in Afghanistan und im Irak zum Einsatz kommen. Dazu gehören neue Sensoren, verbesserte Aufklärungs-Instrumente und Geräte, mit denen Bodentruppen und Kommandeure Echtzeit-Videobilder anfordern können. UAVs (Aufklärungsdrohnen) waren und sind das Herzstück dieser Systeme. Zur gleichen Zeit wurden die Verteidigungsausgaben europäischer Staaten reduziert, und die deshalb entstandene Technologielücke zwischen den NATO-Verbündeten erschwert die Zusammenarbeit, besonders bei schwierigen Kampfhandlungen, wie sie NATO in Afghanistan durchzuführen hat; dabei ist der Austausch von Informationen wichtiger als das Schießen. "Da es Europa an einem entsprechenden System mangelt, muss sich die NATO bei der Spionage, bei der Aufklärung und bei der Überwachung auf die Vereinigten Staaten verlassen," sagte Guy Ben-Ari, ein Mitarbeiter des Center for Strategic and International Studies (des Zentrums für strategische und internationale Stu-

dien). "Dabei sind das entscheidende Voraussetzungen für das Agieren auf dem Schlachtfeld." (Infos zum Center for Strategic and International Studies s. <http://csis.org/> )

Das Ausmaß des Rückstandes der Deutschen lässt sich daran ermessen, dass der EuroHawk die Breguet Atlantik ersetzen soll, ein 12-Personen-Flugzeug, das 1972 gebaut wurde (Informationen dazu unter [http://de.wikipedia.org/wiki/Breguet\\_Atlantic](http://de.wikipedia.org/wiki/Breguet_Atlantic) und [http://de.wikipedia.org/wiki/BR\\_1150\\_M](http://de.wikipedia.org/wiki/BR_1150_M) ). Die Bundeswehr setzt nur noch ein Flugzeug dieses Typs (nicht zwei, wie angegeben) für elektronische Messflüge ein. Mit dem als "SIGINT" bezeichneten System werden Fernmeldenetze überwacht und elektronische Aufklärungsflüge durchgeführt. **Da der EuroHawk sehr lange in der Luft bleiben kann – bis zu 30 Stunden bei einem Flug – können mit ihm mehr Aufklärungsergebnisse gesammelt werden, als mit jedem bemannten Flugzeug.** Das sind gute Nachrichten für Deutschland und den Rest der NATO. Nach einer NATO-Vereinbarung ist die Bundesrepublik für SIGINT zuständig, und mit dem EuroHawk wird sie ihre Verpflichtung erfüllen können, wenn die veralteten Breguets ausgemustert werden.

Aber die NATO erwartet von ihren Mitgliedern mehr als die Erfüllung ihrer finanziellen Verpflichtungen. Der EuroHawk wird als Wegbereiter für ein neues fliegendes Radarsystem der Nato angesehen, welches das alte ersetzen soll; das wird das erste größere Beschaffungsprogramm der Allianz seit mehr als 30 Jahren sein.

**Seit 1992 ist die NATO auf der Suche nach einem neuen Flugzeug mit verbesserter Technologie, das eine bessere Aufklärung von Situationen am Boden ermöglicht. 2002 wurde dazu ein Gemeinschaftsvorhaben beschlossen, das Alliance Ground Surveillance Program / AGS (das Bodenüberwachungsprogramm der Allianz).** Das Programm litt von Anfang an unter politischen Rücksichtnahmen. Die anfängliche Idee war, das Radar auf bemannten Flugzeugen zu installieren, nach sehr langen Debatten entschloss sich die NATO aber 2007 dazu, nur unbemannte Flugkörper für das AGS-Programm zu kaufen. Aber die Debatten und der politische Zwist hörten nicht auf. "Es war ein frustrierendes Unterfangen," sagte Ben-Ari. Nationalstolz, Budgetprobleme, Versuche, die Produktion für die jeweilige nationale Industrie an Land zu ziehen, und die Notwendigkeit, zu einer Einigung zwischen den 15 an dem Programm beteiligten Staaten zu kommen, behinderten die Entwicklung des AGS-Programms noch immer, meinte er. Die Hardware (der Flugkörper) sollte bis 2010 fliegen; letzte Woche veröffentlichte die NATO eine Erklärung, in der optimistisch behauptet wurde, AGS sei 2012 verfügbar.

**Der EuroHawk setze ein Zeichen des Fortschritts in dieser schleppenden Entwicklung, erklärte Ed Walby, der Entwicklungsdirektor der Firma Grumman für Aufklärungssysteme aus großen Höhen. "Der EuroHawk könnte bahnbrechend für Europa werden," sagt Walby. Der Erwerb des EuroHawk wird Deutschland zwingen, Standards und Verfahren zu entwickeln, mit denen unbemannte Flugkörper in Europa und darüber hinaus eingesetzt werden können. Das schließt auch Pläne ein, Personal für neue Positionen einzustellen, die das System in die bestehenden Planungsstrukturen integrieren, die Bedienungsmannschaften ausbilden und Luftraum-Probleme bewältigen. Weil der europäische Luftraum sehr viel belebter als der US-Luftraum ist, sind (die Deutschen) begierig, zu erfahren, wie die Fähigkeit des EuroHawk zu automatisiertem Starten und Landen in Europa genutzt werden kann. Der EuroHawk soll bis 2011 einsetzbar sein. Da die Staaten der Europäischen Union die für den EuroHawk entwickelten Standards übernehmen können, wird er auch den Weg für den unbemannten AGS-Flugkörper ebnen, der für 2012 versprochen ist.**

Grumman hat mit dem EuroHawk ein zusätzliches Eisen im Feuer. Die UAV-Lösung, für die sich die NATO 2007 entschieden hat, sah vor, das AGS-System auf der Basis eines

weiterentwickelten GlobalHawk Block 40 aufzubauen (Informationen dazu sind aufzurufen unter [http://www.aviationweek.com/aw/generic/story\\_generic.jsp?channel=aerospacedaily&id=news/GHAWK062609.xml](http://www.aviationweek.com/aw/generic/story_generic.jsp?channel=aerospacedaily&id=news/GHAWK062609.xml) ). Grumman hat darauf gehofft, dass es trotz der internen Streitigkeiten zum Verkauf (eines EuroHawk) kommt. Kein Wunder, dass die Firma den Kauf eines einzigen UAV durch Deutschland so gefeiert hat.

*(Wir haben den Artikel komplett übersetzt und mit Anmerkungen in runden Klammern und Hervorhebungen versehen. Mit dem Kauf der weltweit einsetzbaren Spionage-Drohne EuroHawk wird erneut gegen Artikel 87 a des Grundgesetzes verstoßen. Dort ist festgelegt, dass die Bundeswehr nur zur Verteidigung aufgestellt wurde und nur eingesetzt werden darf, "soweit dieses Grundgesetz es ausdrücklich zulässt". Hat der Bundestag dem Kauf dieser und weiterer Drohnen zugestimmt, deren weltweiter Einsatz eindeutig verfassungswidrig wäre?)*

---

## Popular Mechanics

### EuroHawk UAV Finally Goes Global

By Joe Pappalardo

Published on: October 19, 2009

Can a single unmanned aerial vehicle save the NATO alliance? Last week, German military brass and Northrop Grumman officials unveiled the EuroHawk, a UAV that performs long-endurance signal intelligence missions at more than 50,000 feet. (EuroHawk is an adapted Global Hawk, which the U.S. Air Force flies and plans to use to replace the U2 manned spy plane.) There were 300 guests and a lot of fanfare at Edwards Air Force Base during the event—especially considering the sale was for a single aircraft. If all goes well, Germany might buy four more EuroHawks in 2011. Why are hopes so high for the limited purchase of this aircraft? The reasons strike at the heart of some pressing defense issues facing Europe, NATO and the United States.

EuroHawk is a symbol that Europe is finally equipping its military with modern equipment, which might help bridge a chasm within NATO. European countries watched as the United States poured money into a host of new systems for use in Afghanistan and Iraq. These included new sensors, intelligence-gathering equipment and devices used by ground troops and commanders that could get real-time video imagery on demand. UAVs were, and remain, at the heart of the effort. At the same time, European defense spending languished, and the subsequent technology gulf between NATO allies is making it difficult for them to work together—especially during a challenging fight such as NATO faces in Afghanistan, where information is more critical than bullets. "The lack of a European platform means NATO relies on the United States for its intelligence, surveillance and reconnaissance," says Guy Ben-Ari, a fellow at the Center for Strategic and International Studies. "This is a crucial capability for battle-space management."

For a sense of how far behind the Germans are lagging, take a look at what the EuroHawk is replacing: the Breguet Atlantic, a 12-person airplane that was built in 1972. Only two Breguet Atlantics still serve in the German military, both of them wired for signals intelligence missions. (Known as "SIGINT," meaning snooping on communications and other electromagnetic emissions.) Since EuroHawk can stay overhead for long periods of time—more than 30 hours at a stretch—it can conduct more intelligence missions than any manned platform. That's good news for Germany and the rest of NATO. The treaty requires that Germany pony up a SIGINT platform, and EuroHawk will fill that membership require-

ment after the aged Breguets retire.

But NATO has higher hopes than just having its members pay their dues. The EuroHawk is considered a trailblazer for a languishing NATO flying-radar program—the alliance's first big joint procurement in more than 30 years.

Since 1992, NATO has been seeking a new aircraft that took advantage of improving technology to get a clearer picture of the situations on the ground. By 2002 they finally formed a joint venture, the Alliance Ground Surveillance program. Political considerations almost immediately beset the program. The initial idea was to mount the radar on manned airplanes but after lengthy debate in 2007, NATO decided to buy unmanned aircraft only for AGS. The debate and political dithering also took a toll. "It's been an exercise in frustration," Ben-Ari says. National pride, budgets, lobbying for roles for each nation's industrial base and the overall need for total consensus between the 15 nations involved in the program continue to hamper AGS's development, he says. The hardware was supposed to be flying by 2010; last week NATO released a statement optimistically projecting that AGS could be available by 2012.

EuroHawk is a sign of progress amid this foot-dragging, according to Ed Walby, Grumman's business development director for high-altitude systems. "EuroHawk is a pathfinder for Europe," Walby says. EuroHawk's adoption will force Germany to create standards and ways to operate unmanned aircraft in Europe and beyond. This includes plans for hiring personnel for new positions, integrating the system into mission planning, training staff and settling airspace issues. (European airspace is more crowded than U.S. airspace, so they are eager to figure out how to employ the automatic takeoff and landing abilities that are instilled in the EuroHawk.) Since European Union nations share these standards, EuroHawk—which is scheduled to be operational in 2011, a full year before AGS's most recent estimate—will pave the way for the unmanned AGS aircraft.

Grumman has an added stake in EuroHawk's success: NATO's 2007 UAV-only solution specified that the AGS would be based on an upgraded GlobalHawk Block 40. Grumman has been waiting to make an actual sale from all these international machinations. No wonder they felt like celebrating the purchase of a single UAV by Germany.

[www.luftpost-kl.de](http://www.luftpost-kl.de)

**VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern**