

Einführende Stellungnahme von  
Dr. Thomas de Maizière MdB  
Bundesminister der Verteidigung

Verteidigungsausschuss als 2. Untersuchungsausschuss  
„Euro Hawk“

Sitzung vom 31. Juli 2013

Es gilt das gesprochene Wort.

Im Mittelpunkt der Arbeit dieses Ausschusses steht die Diskussion der letzten Monate über die Entscheidung zur Nichtbeschaffung der Euro Hawk-Serie. Diese Diskussion hat weit über den Vorgang Euro Hawk hinaus grundsätzlichen Charakter angenommen.

Wir sprechen über viele Fragen gleichzeitig. Und wir berühren dabei grundsätzliche Fragen. Ich sehe vier Themenkomplexe von grundsätzlicher Bedeutung, die ich kurz benennen will.

### **Erstens: Die militärische Nutzung von Drohnen**

Wir sprechen beim Euro Hawk über die geplante Beschaffung einer hochfliegenden Drohne zur Aufklärung.

Grundsätzlich geht es dabei um die Frage, wie wir in Deutschland mit der militärischen Nutzung der Technologie des unbemannten Fliegens umgehen wollen.

### **Zweitens: Die Strukturen und Prozesse im Rüstungsbereich**

Wir sprechen beim Euro Hawk über eine Rüstungsinvestition von Hunderten von Millionen Euro. Nach der Entscheidung zur Nichtbeschaffung der Serie diskutieren wir über einen möglichen Schaden.

Grundsätzlich geht es um die Frage, wie wir die Entwicklung und die Beschaffung der notwendigen Ausrüstung für unsere Bundeswehr effizienter gestalten und besser beaufsichtigen können.

### **Drittens: Die Information des Parlaments und damit auch der Öffentlichkeit zu geplanten und laufenden Rüstungsvorhaben**

Wir diskutieren darüber, wann und wie das Parlament zur Entwicklung des Projekts Euro Hawk informiert und eingebunden worden ist – und ob dies angemessen und ausreichend war.

Grundsätzlich geht es um die Frage, ob das Parlament bei Rüstungsvorhaben generell ausreichend über die Voraussetzungen für geplante Vorhaben und die Entwicklung von beschlossenen Beschaffungen informiert wird – auch und gerade bei Problemen.

Transparenz bei den Beschaffungen der Bundeswehr ist ein Gebot der Wirtschaftlichkeit, der Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler und der demokratischen Kontrolle.

Der enge Austausch und das dafür notwendige vertrauensvolle Arbeitsklima zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Parlament liegen mir am Herzen – als verantwortlicher Minister und als Abgeordneter des Deutschen Bundestags.

Die Information und die Kommunikation zwischen dem BMVg und dem Parlament zu diesen Themen können und müssen verbessert werden. Hier sehe ich auch mein Haus in der Pflicht.

#### **Viertens: Meine Befassung mit dem Entwicklungsprojekt Euro Hawk**

Wir diskutieren in der Öffentlichkeit über meine Kenntnis der Probleme beim Euro Hawk und meine Einbindung in die Entscheidung zur Nichtbeschaffung der Serie.

Grundsätzlich geht es für viele um die Frage, wie ich die Öffentlichkeit darüber informiert habe. Darüber hinaus besteht ein weiteres öffentliches Interesse daran, wann und wie ich als verantwortlicher Minister durch mein Haus über Probleme bei Rüstungsprojekten informiert werde und was in Zukunft zu tun ist, wenn über Probleme nicht angemessen berichtet wird.

Meine Damen und Herren,

die politische Auseinandersetzung mit all diesen Fragen – konkret zum Euro Hawk und grundsätzlich darüber hinaus – sollte trotz der anstehenden Wahlen konstruktiv geführt werden und mit dem Blick darauf, was wir lernen können für die Zukunft. Ich will meinerseits vortragen, was ich gelernt habe und in Zukunft besser machen möchte.

Mir ist bewusst, dass die Frage nach meiner Beteiligung und meinen bisherigen Angaben dazu für manchen Beobachter *die* zentrale Frage ist. Sie gehört auch zum Untersuchungsgegenstand und ich werde am Ende meiner Stellungnahme dazu klar Position beziehen.

Der Ausschuss hat sich jedoch zu Recht einen weitergehenden Auftrag gegeben. Zu diesen weiteren Fragen jenseits meiner Person will ich als verantwortlicher Minister auch etwas sagen – und zwar zuerst.

Manches haben Sie bereits in meiner Bewertung des Berichts der Ad-Hoc-Arbeitsgruppe in der Sitzung des Verteidigungsausschusses vom 5. Juni 2013 gehört. Einiges davon will ich hier ausführlicher erläutern.

Ich sehe *fünf zentrale Punkte* in der Entwicklung des Projekts Euro Hawk. Sie hängen miteinander zusammen:

- Die große **Bedeutung der Fähigkeit** zur Signal erfassenden, luftgestützten und weiträumigen Überwachung und Aufklärung für die Bundeswehr,
- die grundsätzliche **Entscheidung für ein unbemanntes Luftfahrzeug**,
- die Konzeption des Euro Hawk als **Entwicklungsprojekt**,
- der **Vertragsschluss** und
- der **Projektverlauf**.

Zunächst zur **Fähigkeit und ihrer Bedeutung für die Bundeswehr**: Am Anfang des Projektes Euro Hawk – zu Beginn des letzten Jahrzehnts – stand eine absehbare Lücke im Fähigkeitsspektrum der Bundeswehr.

Die Fähigkeit zur Signal erfassenden, luftgestützten und weiträumigen Überwachung und Aufklärung sollte mit Blick auf die geplante Außerdienststellung des bisher dafür eingesetzten Flugzeugtyps Breguet Atlantic dauerhaft sichergestellt werden.

Ich muss allerdings darauf hinweisen, dass die Planungen und der Projektverlauf dazu führten, dass nach Außerdienststellung der letzten Breguet Atlantic im Jahr 2010 die Fähigkeitslücke eingetreten ist.

Nicht zuletzt auch auf Empfehlung des Bundesrechnungshofs wurde aus wirtschaftlichen Gründen und wegen der fraglichen Versorgbarkeit der alten Flotte die Entwicklung eines neuen Systems ins Auge gefasst.

Die Notwendigkeit für ein *dauerhaft* leistungsfähiges Nachfolge-System war fraktionsübergreifend weitgehend unumstritten. Es ging und geht darum, über ein zutreffendes Lagebild im Interessengebiet und die Aufklärung der Führungs-, Informations- und Kommunikationssysteme eines Gegners zu verfügen.

Auch die Bundeswehr braucht diese Fähigkeit – im Sinne ihrer Einsatzfähigkeit, im Sinne ihrer Bündnisfähigkeit und im Sinne des besseren Schutzes unserer Soldatinnen und Soldaten in den Auslandseinsätzen.

Zur Schließung dieser Fähigkeitslücke wurden vor mehr als zehn Jahren in diversen Studien unterschiedliche denkbare Systeme – bemannt und unbemannt – auf ihre technische und finanzielle Machbarkeit hin untersucht.

In den Unterlagen für den Ausschuss finden sich vielfältige Hinweise darauf, dass die damalige militärische Führung und die damalige politische Leitung schon sehr früh eine Präferenz für eine **unbemannte Lösung** entwickelten.

Bereits im Sommer 2000 wurde mit Blick auf eine mögliche Nutzung der US-amerikanischen Global Hawk-Plattform eine – ich zitiere – *„Harmonisierung der Planungen zu AGS, SIGINT-Nachfolge und HALE-UAV“* sowie eine – ich zitiere noch einmal – *„Standardisierung für Trägerplattform, Sensoren und Datenübertragung und Auswertung“* angestrebt.

So ist es dem von Staatssekretär Stützle und Generalinspekteur Kujat gebilligten Ergebnisprotokoll einer „Priorisierungssitzung“ zu entnehmen, in der im August 2000 über künftige Investitionen beraten wurde.

Die sich daraus ergebenden Herausforderungen waren bereits zu diesem Zeitpunkt umfassend bekannt. Zum Stichwort „SIGINT-Nachfolge“ heißt es etwa: *„Für unbemannte Trägerplattformen sind wesentliche Flugsicherheitsfragen zu klären.“* Zitat Ende. Man kann davon ausgehen, dass damit auch die Frage der Zulassung gemeint war.

Doch trotz dieses Vorbehalts wurde als Entscheidungsvorschlag formuliert: *„Energisches Vorantreiben der UAV-basierten Aufklärungssysteme mit 1. Priorität beim HALE-UAV“.*

Schon in diesem frühen Planungsstadium, noch lange vor Erarbeitung und Billigung der für den weiteren Beschaffungsprozess entscheidenden und hier bereits diskutierten Grundlagen-Dokumente – der Systemfähigkeitsforderung (SFF) aus dem Jahr 2002 und der Abschließenden funktionalen Forderung (AF) aus dem Jahr 2004 – waren diejenigen Probleme bekannt, die heute ein

Grund für die deutliche Verteuerung der Muster-Zulassung des Euro Hawk sind – und damit für den Nichteinstieg in die Serie.

Das zeigt auch der weitere Beratungsgang. Bereits am 12. Februar 2001 wies der Generalinspekteur in einer Vorlage zum Thema „*Unbemanntes Fluggerät zur weitreichenden Aufklärung HALE UAV*“ den zuständigen Staatssekretär darauf hin, dass – ich zitiere – „*neben der Trägerplattform weitere, teilweise erheblich risikobehaftete Systemelemente*“ zu berücksichtigen seien.

Seinen Hinweis, dass hier auch die „*US-Position zur Technologiefreigabe im Rahmen einer möglichen Kooperation*“ von Bedeutung sei, können wir heute gut einordnen: Die Einschränkungen durch die restriktiven US-amerikanischen Rüstungsexportregeln haben im Zusammenhang mit dem Projekt Euro Hawk viel Zeit und Geld gekostet.

Zur Zulassung heißt es beim Generalinspekteur im Februar 2001: „*Bezüglich der Zulassung zum Fliegen im kontrollierten Luftraum besteht vor einer Realisierung unbemannter fliegender Plattformen unabhängig vom angestrebten Trägersystem umfangreicher Handlungsbedarf.*“

Fest steht: eine unbemannte Lösung wurde weiter favorisiert. Man war optimistisch. Man wollte mit der Teilnahme von unbemannten Luftfahrzeugen am allgemeinen Flugverkehr einen technologischen Modernitätsschub erreichen und die großen Vorteile des unbemannten Fliegens militärisch nutzbar machen.



Man wollte den ganz großen Wurf wagen. Das war mutig, aber eben von Anfang an risiko- und problembehaftet.

Die größeren Vorteile dieser neuen Technologie waren nur um den Preis größerer Risiken zu erreichen. Mit der Entscheidung für eine unbemannte Lösung war folgerichtig die **Entscheidung für ein Entwicklungsprojekt** verbunden.

Die Zulassung unbemannter Luftfahrzeuge und ihre Integration in den Luftverkehr waren dabei nur zwei der *zahlreichen offenen* Fragen, die mit Entwicklungsprojekten immer einhergehen. Wenn man eine solche Entwicklung startet, muss man das Risiko des Scheiterns eingehen.

Der damals gültige Beschaffungsprozess, genannt CPM 2001, sah vor, zur Verringerung der Risiken wo möglich auf marktverfügbare Systeme zurück zu greifen und vor Anschaffung der Serie die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems an einem Prototyp zu testen. Auch beim Euro Hawk wurde nach diesem Ansatz verfahren. Richtigerweise, denn andernfalls wären wir heute wohl faktisch gezwungen, die Muster-Zulassung der Serie um jeden Preis zu erwirken.

Das System Global Hawk war das einzige marktverfügbare unbemannte Luftfahrzeug, das in der von den Streitkräften geforderten großen Flughöhe – rund 20.000 Meter über der Erde – fliegen konnte.

Die Marktverfügbarkeit war jedoch insofern eingeschränkt, als dass das System durch die US-Streitkräfte fortlaufend weiter entwickelt werden sollte und selbst in den USA keine US-amerikanische Muster-Zulassung vorlag, die man – wie etwa beim Phantom-Jagdbomber viele Jahre zuvor – als Grundlage für eine deutsche Zulassung hätte nutzen können.

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden fortlaufenden Entwicklung machte eine umfassende Muster-Zulassung der einzelnen Versionen aus Sicht der US Air Force tatsächlich nur bedingt Sinn. Dennoch ging man damals im BMVg weiter vom Gegenteil aus. Heute wissen wir: In der fortlaufenden Weiterentwicklung der Global Hawk-Plattform ohne US Muster-Zulassung liegt ein weiterer Grundstein für die späteren Probleme bei der Zulassung des Euro Hawk.

Die von der US Air Force und US Navy heute betriebenen oder für die Zukunft bestellten Global Hawk-Systeme sind technisch gesehen weiter entwickelt als die Systeme der Block 20-Reihe, auf denen der Euro Hawk basieren sollte.

Ein wichtiger Grund für die heutige Nichtbeschaffung der Euro Hawk-Serie sind daher die absehbar hohen Kosten zur Materialerhaltung angesichts der nun eintretenden Ausphasung der Global Hawk Block 20 in der US Air Force.

Wie zentral eine verlässliche und beständige Rüstungskooperation von Anfang an für das Projekt war, zeigt sich in einem Gedankenpapier des Führungsstabs Luftwaffe für den Antrittsbesuch des neuen Generalinspektors Schneiderhan im Juni 2002. Dort heißt es zu den kurz zuvor verschobenen Testflügen des

Global Hawk in Nordholz: *„Ein glaubhafter Nachweis der grundsätzlichen Machbarkeit ist wegen der bei uns nicht vorliegenden Erfahrungen und der vorhandenen Widerstände gegen diesen Lösungsansatz erforderlich.“*

Und weiter: *„Es ist alles daran zu setzen, um einer nicht auszuschließenden einseitigen Vorgehensweise der US-Seite entgegen zu wirken und einen Rückschlag für das Vorhaben zu verhindern, um die ohnehin vorhandenen Zweifel an der Möglichkeit transatlantischer Rüstungskooperation in diesem Bereich abzubauen.“*

Die Zweifel waren berechtigt und sie blieben berechtigt. Das Thema blieb virulent. Im Februar 2004 wurde in einer Vorbereitung für eine USA-Reise des damaligen Bundeskanzlers Gerhard Schröder die Bereitschaft der US-Regierung zu einem – ich zitiere – *„offenen und fairen Technologie-Austausch zum beiderseitigen Nutzen“* als *„kritischer Meilenstein für die Realisierung des Euro Hawk-Projekts“* bezeichnet.

In der damaligen politischen Lage von einem so weitgehenden Austausch in einem so sensiblen militärischen Hochtechnologie-Bereich auszugehen, muss wohl auch im Nachhinein als zu optimistisch angesehen werden.

Es gibt in den Unterlagen des Ausschusses noch viele weitere Belege, die darauf hinweisen, dass die schwierige Entwicklung beim Euro Hawk früh hätte vorhergesehen werden können, ja vielleicht sogar müssen. All die Risikofaktoren für das Projekt Euro Hawk waren von Anfang an bekannt, ebenso wie

die Komplexität des Unterfangens insgesamt. Aber sie wurden zu Beginn und auch im Projektverlauf unterschätzt.

Man entschied sich im weiteren Verlauf für die unbemannte Plattform, aus heute immer noch nachvollziehbaren Gründen: die höhere Stehzeit, die größere Reichweite, die erweiterten Einsatzmöglichkeiten, die höhere Sicherheit für die Besatzung und die über die Lebenslaufzeit niedrigeren Materialerhaltungskosten.

Es gab den militärischen Wunsch und den politischen Willen. Aber es war ein wirtschaftliches Wagnis und technologisches Neuland. Zudem gab es keine Erfahrungen. Vor diesem Hintergrund ist der heutige Erkenntnisgewinn, den verschiedene Zeugen vor mir angeführt haben, hoch einzuschätzen, wenn auch aus meiner Sicht nicht mit einem konkreten Geldwert abzubilden oder zu verbuchen.

Die Probleme waren identifizierbar und identifiziert. In Vorbereitung der Systemfähigkeitsforderung etwa werden in einem Ergebnisbericht der „Arbeitsgruppe Systemkonzeptstudie“ vom Juli 2002 zur Prüfung der offen favorisierten unbemannten Option exakt zwei Punkte als Handlungsbedarf aufgeführt: Die Frage der Muster-Zulassung und das Verfahren zur Teilnahme am allgemeinen Luftverkehr.

Obwohl es keine Regeln für den Flugbetrieb eines unbemannten Flugzeuges gab, forderte die beim Generalinspekteur, seinerzeit General Schneiderhan, angesiedelte Integrierte Arbeitsgruppe Fähigkeitsanalyse des BMVg schließlich

im Sommer 2002: *„Der Träger muss sich in die vorhandenen und militärischen Luftraumstrukturen einordnen können und mit den dafür erforderlichen technischen Einrichtungen versehen sein.“*

2004 wurde diese Forderung in der Abschließenden funktionalen Forderung des Generalinspektors, gebilligt durch den zuständigen Staatssekretär, Herrn Staatssekretär Eickenboom, bereits abgeschwächt. Aus dem „müssen“ wurde für die Zulassung der Serie eine Soll-Vorschrift und für den Prototyp eine Kann-Vorschrift.

Gleichzeitig war man im BMVg zu dieser Zeit überzeugt, dass die deutschen Aktivitäten zur Integration von unbemannten Luftfahrzeugen in den kontrollierten Luftraum von amerikanischer Seite *„mit hoher Aufmerksamkeit“* verfolgt würden. Zumindest in der Entwicklung des Euro Hawk fand diese vermutete Aufgeschlossenheit der USA aber keinen konkreten Niederschlag. Die Probleme nahmen in den Jahren danach eher zu.

Schon weit vor Abschluss des Vertrags im Januar 2007 zeigte sich damit bereits in den Grundlagen-Dokumenten die Tendenz zur fortdauernden Absenkung der Anforderungen an die Teilnahme am allgemeinen Luftverkehr, die sich – zumindest nach dem Verständnis der Auftragnehmer – durch den Abschluss des Vertrags hindurch fortsetzte und im Februar 2010 darin mündete, dass von der Forderung nach einer Muster-Zulassung des Prototyps ganz abgesehen und die Muster-Zulassung auf die Serie verschoben wurde.

Diese weitreichende Entscheidung wurde – trotz der von mir genannten Vorgeschichte – allein durch das Beschaffungsamt auf Vorschlag der Industrie entschieden.

Das Problem wurde schlicht auf später verschoben, das Ergebnis ist bekannt: Wir haben bis heute weder eine Muster-Zulassung für den Prototyp noch Aussichten auf eine Muster-Zulassung für die Serie zu vertretbaren Kosten.

Der Euro Hawk ist dabei bei weitem nicht das einzige Entwicklungsprojekt, das trotz erfolgreicher *technischer* Entwicklung nicht in einen Beschaffungsvorgang mündet.

Andere Beispiele – national wie international – lassen sich anführen:

- Bei den schwimmenden Systemen das Sonar-System LFTAS, auf dessen Beschaffung 2005 nach erfolgreicher Entwicklung aus finanziellen Gründen verzichtet wurde;
- beim Heer das Radarsystem BÜR, auf dessen Beschaffung 2011 nach erfolgreicher Entwicklung ebenfalls aufgrund mangelnder finanzieller Kapazitäten verzichtet wurde;
- bei den fliegenden Systemen das Senkrechtstarter-Transportflugzeug Dornier 31, das in den 1970er Jahren nach erfolgreicher Entwicklung aufgrund einer veränderten Lage-Analyse nicht mehr beschafft worden ist.

Im Übrigen gilt: Jedes Entwicklungsprojekt kann scheitern. Und jeder Entwicklungsvertrag ist geprägt durch das Spannungsverhältnis von Bemühen

und Leistung. In diesem Sinne werden nun auch Fragen an den **Vertrag zwischen der Bundeswehr und den beteiligten Unternehmen** gestellt.

Der Vertrag zwischen dem damaligen Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung der Bundeswehr (BWB) und der Euro Hawk GmbH von Januar 2007 war ein Entwicklungsvertrag und eben kein Beschaffungsvertrag. Mit Blick auf die Zulassung wurden Managementpflichten festgelegt, die sich auf die Lieferung von Daten und Dokumentationen beziehen.

Es ist nun im Verteidigungsausschuss umstritten, welche Teile des Vertrags eine Dienstleistung beschreiben und welche eine Werkleistung.

Deshalb habe ich eine Rechtsanwaltskanzlei mit der entsprechenden Prüfung beauftragt, damit sie bei einem eventuellen Gerichtsverfahren die Interessen des Bundes vertreten kann.

Meine Damen und Herren,

ich ziehe ein Zwischenfazit: Die Notwendigkeit einer Fähigkeit der Bundeswehr zur signalerfassenden Überwachung und Aufklärung war unumstritten. Die Grundentscheidung für eine Drohne als Trägersystem betrat Neuland. Sie war nach meiner Meinung richtig, aber risikobehaftet. Das Vorgehen mit einem Entwicklungsvertrag war deshalb angemessen. Aber die Probleme wurden zu Beginn des Projekts unterschätzt und im Projektverlauf von Beginn an nicht angemessen bearbeitet.

Hier liegt der Geburtsfehler des Euro Hawk. Man kann das mit einem anderen Begriff versehen. Mit Blick auf den langen Vorlauf könnte man vielleicht auch von einem genetischen Fehler sprechen. Nach meiner Bewertung hätte die Dimension der Probleme bereits nach ihrer Identifikation ernster genommen werden müssen.

Der Euro Hawk ist nicht das erste und einzige Rüstungsprojekt der Bundeswehr, das vor seinem ersten Einsatz erst einmal mit der Zulassung zu kämpfen hat.

Zulassungsfragen spielen bei nahezu allen Rüstungsvorhaben eine wichtige Rolle, insbesondere jedoch bei Luftfahrzeugen. Das gilt im Übrigen ebenso für zivile Entwicklungsprojekte in diesem Bereich. Zulassungsfragen führen oft zu Problemen und zu Zeitverzögerungen. Es kommt dann immer darauf an, ob und wie solche Probleme lösbar sind.

Ich habe die Bedeutung des Themas Zulassung bei einem Besuch der Wehrtechnischen Dienststelle 91 in Meppen im Sommer 2011 kennengelernt. Dort ging es seinerzeit um Munition. Auch in diesem Bereich gibt es unterschiedliche nationale Zulassungsverfahren und -anforderungen, obwohl wir in der EU und in der NATO oft den gleichen Typ von Munition verschießen. Seither spreche ich regelmäßig mit meinen Amtskollegen in der EU und im NATO-Bündnis über Zulassungsfragen. So wie bisher können wir nicht weitermachen, wenn wir die Initiativen „smart defence“ und „pooling and sharing“ ernst meinen. Das kann nur mit einer Harmonisierung der Zulassungsanforderungen funktionieren.



Entgegen dem öffentlich verbreiteten Eindruck geht es bei der Frage der Zulassung um mehr als ein bloß formales Erfordernis.

Die Muster-Zulassung hat große technologische Bedeutung: Nur mit ihr ist zum Beispiel die Teilnahme unbemannter Luftfahrzeuge am allgemeinen Luftverkehr möglich, und damit der seinerzeit erhoffte Quantensprung.

Die Muster-Zulassung berührt zudem Fragen der Sicherheit: Nur auf dieser Grundlage kann etwa die Verkehrssicherheit eines Luftfahrzeugtyps abschließend bestätigt werden.

Die Muster-Zulassung ist auch eine Frage der nachhaltigen Investition: Angesichts der für den Kauf der Systeme aufgewandten Mittel ist es nur angemessen, dass die Bundeswehr als Käufer und Betreiber wissen will, welche Materialien mit welchen Test-Ergebnissen im Luftfahrzeug verbaut sind. Genau das wollen aber manche Hersteller nicht oder nur zögernd herausgeben.

Im **Verlauf des Projektes** Euro Hawk kam es zwischen Bundeswehr und Eurohawk GmbH nicht mehr zu einer wirklichen Harmonisierung der unterschiedlichen Vorstellungen über die Anforderungen und Leistungen, die nötig sind, damit der Euro Hawk im deutschen Luftraum fliegen darf. Weitergehende Missverständnisse und Auseinandersetzungen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer waren eher die Regel.

Die zuständigen Mitarbeiter im Projektmanagement des BWB hatten den Unterlagen zufolge zwar immer wieder die Hoffnung, die Probleme mit der Zeit lösen zu können. In ihren Händen lag die andauernde Abwägung zwischen dem Risiko des Scheiterns an den Kosten für die Zulassung und dem Potential der Erprobung im Hinblick auf die Schließung der zentralen Fähigkeitslücke.

Diese Abwägung fiel immer zu Gunsten des mit Euro Hawk verbundenen Potentials aus – bis zur geschätzten Kostensteigerung für die Muster-Zulassung für die Serie um 500 bis 600 Millionen Euro oder gar mehr. Bis dahin galt: Die Anforderungen werden runter geschraubt und der Geldhahn wird aufgedreht. Die fortwährende Verteuerung des Projekts bei gleichbleibend schlechten Aussichten auf eine Muster-Zulassung spricht für sich.

Der zunehmend negativen Neigung der schiefen Bahn im Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Trägersystems stand allerdings die bisher erfolgreiche Erprobung des Missionssystems ISIS entgegen. Nur die Erprobung mit dem Prototyp auf der Grundlage einer vorläufigen Verkehrszulassung seit Januar dieses Jahres ermöglicht die bisherige Qualifizierung des Aufklärungssystems ISIS.

Vor diesem Hintergrund ist der Ansatz der Projektleitung vor Ort in der WTD 61 und im BWB, das Projekt so weit wie möglich voran zu treiben und einmal getätigte Investitionen nicht allzu leichtfertig aufs Spiel zu setzen, zu verstehen.

Dennoch hätte das Ministerium als Fachaufsicht führende Behörde und die Leitung des Ministeriums früher informiert und in maßgebliche Entscheidungen eingebunden werden müssen.

Dies gilt – wie gesagt – etwa für den Schritt im Februar 2010, auf Vorschlag der Industrie die Muster-Zulassung auf die Serie zu verschieben. Dieses flexible Vorgehen war in der Sache zwar lösungsorientierte Verwaltungsarbeit, ging jedoch mit Blick auf die möglichen finanziellen Folgen über das durch ein Projektmanagement zu verantwortende Maß hinaus.

Ich komme zu einem **Fazit**:

Ich halte nach alledem die **Entscheidung**, den Prototyp zur Erprobung des Aufklärungssystems zu nutzen, aber die Serie des Euro Hawk nicht zu beschaffen, für richtig.

Es gab trotz umfangreicher Prüfung sowohl durch das Amt als auch dann durch mein Haus keine Chance mehr für eine Muster-Zulassung der Serie zu vertretbaren Kosten.

Die Industrie schätzt Kosten tendenziell immer zu niedrig ein. Wir haben für den Bericht der ad-hoc-Arbeitsgruppe die Schätzung des Amtes und des Ministeriums überprüfen lassen. Das beauftragte Institut (IABG) bestätigt die 500 bis 600 Mio Euro und hält die industrielle Schätzung für viel zu niedrig.

Hinzu kommt: Die Entscheidung in den USA, die älteren Versionen des Euro Hawk (Block 20 und 30) aus dem Dienst zu nehmen, hätte die Ersatzteilversorgung der Serie erschwert und zu erheblich höheren Betriebskosten geführt. Die langfristige Versorgbarkeit der Serie war zudem gefährdet.

Schließlich war eine eigenständige nationale Missionsplanung bis mindestens 2017 nicht gegeben. Jede Missionsplanung, auch zu Test- und Erprobungsflügen, hätte von den USA aus durchgeführt werden müssen. Eine Exportversion des US-amerikanischen Missionsplanungssystems war erst für die Zeit nach 2017 *in Aussicht gestellt*. Mehr auch nicht.

Es ist nicht sinnvoll, eine Serie von unbemannten Luftfahrzeugen zu beschaffen, für deren Muster-Zulassung allein hunderte Millionen Euro zusätzlich aufzubringen sind, so viel wie für den Kauf des Gesamtsystems. Und: der Betrieb würde erheblich teurer als geplant und eine nationale Missionsplanung ist auf absehbare Zeit nicht möglich.

Gleichwohl ist es sinnvoll, mit dem Prototyp auf der Grundlage einer vorläufigen Verkehrszulassung zu erarbeiten und mindestens das Aufklärungssystem ISIS zu Ende zu erproben und zur Einsatzreife zu bringen.

Nach meiner Bewertung war auch der **Zeitpunkt der Entscheidung** nicht zu spät.

Ob man schon 2009, wie der Rechnungshof sagt, das Projekt hätte grundsätzlich neu bewerten sollen und was das heißt, das will ich nicht im Nachhinein bewerten.

Grundsätzlich gilt meiner Meinung nach: Es ist richtig, erst alle vertretbaren Möglichkeiten auszuloten und auszuschöpfen, um zu einer Lösung des Problems zu kommen, bevor man ein Projekt stoppt.

Noch Ende Oktober 2012 wurde der zuständige Staatssekretär informiert, dass eine vorläufige Verkehrszulassung zur Aufnahme des Testbetriebes bis Dezember 2012 erreicht werden könne und dass eine belastbare Aussage über einen alternativen Zulassungsweg für die Serienflugzeuge frühestens Ende 2012 vorliegen werde. Damit war keine vernünftige Grundlage für einen Abbruch des Projekts im Jahr 2011 gegeben.

Ein früherer Abbruch hätte vor allem die Erprobung des Aufklärungssystems ISIS verhindert. Auf die Prüfung der Tauglichkeit dieses Systems unter Einsatzbedingungen kam und kommt es aber für die Fähigkeit zur Aufklärung aus großer Höhe gerade an.

Ein Wort zum **Schaden**: Durch die Entscheidung im Mai 2013 ist kein zusätzlicher Schaden entstanden, sondern im Gegenteil zusätzlicher Schaden verhindert worden:

Ursprünglich waren bei Vertragsschluss in 2007 als Gesamtfinanzierungsbedarf 371 Millionen Euro für das Trägersystem und das

Aufklärungssystem geplant. Durch viele Änderungsverträge und Verzögerungen ist inzwischen ein Betrag von etwas über 660 Millionen Euro vertraglich untersetzt, von dem rund 100 Millionen Euro noch offen sind.

Am Ende des 1. Quartals 2011, also mit meinem Amtsantritt, waren bereits rund 565 Millionen Euro entweder ausgegeben oder bereits gebunden. Das sind über 85 Prozent der Gesamtsumme, über die wir heute sprechen. Und damals waren der Leitung des Ministeriums keine Probleme bekannt.

Als die Leitung des BMVg dann im Februar 2012 zum ersten Mal über Probleme unterrichtet worden ist, waren bereits rund 613 Millionen Euro ausgegeben oder gebunden. Das sind rund 93 Prozent der Gesamtsumme.

Kurzum: Als die Leitung des Ministeriums hätte handeln können, war das meiste Geld entweder bereits ausgegeben oder gebunden.

Vom genannten Gesamtbetrag sind rund 360 Millionen Euro für die Entwicklung und Erprobung des Aufklärungssystems ISIS voraussichtlich sinnvoll investiert. Das gilt auch für die weitere Investition bis zur Vollendung des Testbetriebes.

Wären hingegen die Arbeiten am Demonstrator früher abgebrochen worden, wären die Entwicklungskosten für das Aufklärungssystem ISIS weitgehend vergeblich gewesen.

Zum Schaden, der sich aus der Investition in den Demonstrator ergeben könnte, kann man noch nichts Abschließendes sagen, weil er Gegenstand der laufenden Prüfung von möglichen Alternativen zur Schließung der Fähigkeitslücke ist.

Die Investitionen für die Infrastruktur am geplanten Stationierungsort und für die Ausbildung sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht alle verausgabt und weitgehend auch für andere Systeme nutzbar zu machen.

**Mit Blick auf den Schaden und den Zeitpunkt der Entscheidung will ich es noch einmal klipp und klar sagen: Bei meinem Amtsantritt waren rund 565 Mio Euro, über 85 Prozent der Gesamtsumme des Projekts bereits verausgabt oder gebunden.**

Das Projekt war bereits auf der schiefen Bahn. Die Fachebene hat sich verstärkt um vertretbare Lösungswege und Schadensbegrenzung – finanziell und mit Blick auf die militärische Fähigkeitslücke – bemüht.

Was können wir lernen aus diesem Vorgang? Was haben wir gelernt?

Entwicklungsvorhaben im technologischen Neuland sind nötig. Sie können scheitern, weil sie risikobehaftet sind. Umso mehr brauchen wir ein besonders aufmerksames Projektmanagement.

Bei Entwicklungsvorhaben sind Zulassungsfragen stets besonders schwierig. Die technologische Zugeknöpftheit der Auftragnehmer und das Maß der

Zulassungsanforderungen müssen beide Seiten von Anfang an realistisch einschätzen.

Wir sollten nicht um jeden Preis jede Kostensteigerung nachfinanzieren, auch wenn eine Fähigkeit strategische Bedeutung hat. Das spielte der Industrie in die Hände. Wenn das Missverhältnis zwischen Leistung und dem vereinbarten Preis zu groß wird, muss man auch mal „nein“ sagen.

Und: Im Fall des Euro Hawk war das Projektmanagement, das Projektcontrolling und das Verhalten der Fachaufsicht kritikwürdig.

Probleme bei der Rüstungsbeschaffung gibt es aber oft. Das war zu Beginn meiner Amtszeit klar, auch durch die Vorarbeit der Weise-Kommission. Deshalb ist Teil der Neuausrichtung der Bundeswehr ein ganz neues Beschaffungsverfahren und die Neuaufstellung des Amtes für Beschaffung, IT und Nutzung.

Zuerst zum Amt: Wir haben die Beschaffung und die Materialverantwortung im Rahmen der Nutzung in einem zentralen Amt zusammengeführt. Damit ist die Verantwortung für Produkte und Dienstleistungen über den gesamten Lebenszyklus eines Systems hin in einem einzigen – zivil-militärisch durchmischten – Organisationsbereich zusammengefasst. Das neue Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) habe ich zum 1. Oktober 2012, und damit drei Monate früher als ursprünglich geplant, aufgestellt. Wir wollten und wollen die Verbesserungen in der Beschaffung so schnell wie möglich zur Wirkung bringen.



Zum neuen Beschaffungsprozess: Der neue Beschaffungsprozess (CPM nov.) zeichnet sich gegenüber dem bisher gültigen CPM durch vielfältige Verbesserungen aus, einige davon sind bereits hier im Ausschuss zur Sprache gekommen:

- Wir haben Verantwortlichkeiten Entscheidungskompetenzen klarer definiert und Schnittstellen reduziert.
- Wir haben den Prozessablauf von bislang vier auf drei Phasen verschlankt und die Analysephase, in der Risiken ermittelt und bewertet werden, vertieft.
- Wir arbeiten mit der Ämterebene durch Zielvereinbarung und trennen klar zwischen ministeriellen Steuerungs- und ämterseitigen Durchführungsaufgaben.
- Wir haben Integrierte Projektteams (IPT) eingerichtet, in denen die erforderliche Expertise unter einheitlicher Führung gebündelt und die Kommunikation deutlich verbessert wird.
- Wir haben die Transparenz erhöht und die Entscheidungsgrundlagen verbessert, durch die Forderung nach Erarbeitung alternativer Lösungsvorschläge mit abgestuftem Erfüllungsgrad der Fähigkeitsforderungen, unter Berücksichtigung der Lebenswegkosten.
- Und es gibt ein neues Projektcontrolling.

Künftig erhält der Generalinspekteur der Bundeswehr erstmals die Möglichkeit zur Auswahl zwischen mehreren abgestuften Lösungsvorschlägen, in denen der Grad der Erfüllung der Fähigkeitsforderungen mit den zu erwartenden Risiken und Kosten zusammen gesehen wird.

Die Einführung dieses neuen Verfahrens kann nur schrittweise erfolgen.

Ich bin überzeugt, dass wir sagen können: Mit dem neuen CPM wäre der Fall Euro Hawk anders und besser gelaufen. Insofern habe ich, haben wir für die Zukunft bereits gehandelt.

Wie im Bericht des Bundesrechnungshofs nachzulesen ist, gilt dies für die Leitung des Ministeriums auch im Fall Euro Hawk: Sie hat gehandelt, sobald sie Anfang 2012 informiert worden ist.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich nun zu **meiner Befassung** mit dem Entwicklungsprojekt Euro Hawk kommen.

Ich habe am 5. Juni 2013 im Verteidigungsausschuss dazu Folgendes gesagt:  
*„Ich wurde am 13. Mai 2013 nach der auf Ebene der Staatssekretäre Wolf am 8. Mai 2013 und Beemelmans am 10. Mai 2013 getroffenen Entscheidung hierüber in Kenntnis gesetzt. Ich habe diese Entscheidung am selben Tag gebilligt. Es gab zuvor keine Vorlage an den Minister mit einer Beschreibung der Zulassungsprobleme oder überhaupt zum Gesamtproblem. Es gab lediglich am 20. März 2012 eine Informationsvorlage an mich zu rechtlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit dem sogenannten G-10-Gesetz. Von Zulassungsproblemen habe ich erstmals im Rahmen einer allgemeinen*

*Besprechung zu vielen Rüstungsvorhaben am 1. März 2012 gehört. Sie wurden mir gegenüber in dieser Besprechung als lösbar dargestellt.“*

Nach dieser Aussage ist in der öffentlichen Diskussion der unzutreffende Eindruck entstanden, ich sei zwischen der Rüstungsklausur im März 2012 und dem 13. Mai 2013 nie über Probleme beim Euro Hawk unterrichtet worden.

Nachdem dieser nicht zutreffende Eindruck entstanden war, habe ich im Verteidigungsausschuss und in öffentlichen Einlassungen bereits klar gestellt, dass ich durchaus über Probleme unterrichtet wurde, diese aber stets als lösbar dargestellt wurden.

Im Rückblick sage ich heute: Ich bedaure, dass ich mich am 5. Juni nicht klarer ausgedrückt habe. Den Eindruck, ich hätte nie „etwas“ gewusst, wollte ich ganz sicher nicht hervorrufen.

Ich habe diesen Eindruck korrigiert, in dem ich klargestellt habe, dass ich über lösbare Probleme durchaus unterrichtet war.

Und genauso war es auch: In verschiedenen Hintergrund-Informationen und Anlagen zu Gesprächsvorbereitungen wurden Probleme beschrieben, jedoch immer mit dem Hinweis, dass an einer Lösung gearbeitet werde und eine Entscheidung vorbereitet werde.

Mein Terminplan verweist hier auf folgende Termine, in deren Vorbereitungsunterlagen – meist zu vielen Themen – entsprechende Aussagen

auch zum Euro Hawk enthalten sind; nicht nur solche Termine, die in den Medien bereits Erwähnung fanden:

- ein Gespräch mit den Herren Gallois und Enders (EADS) am 31. August 2011 wurde, zu dem mir noch aufgeschrieben wurde, dass das Projekt Euro Hawk „zu unserer Zufriedenheit voranschreite“,
- die Rüstungsklausur am 1. März 2012,
- den Jour Fixe (Gespräch des Ministers mit den Fachsprechern der Koalition) am 26. Juni 2012,
- ein Gespräch mit Herrn Enders am 10. September 2012,
- den Cassidian-Besuch am 10. Dezember 2012,
- das Gespräch mit den Haushaltsberichterstattern der Koalition am 14. März 2013,
- den Jour Fixe am 26. April 2013.

Diese Hinweise auf die andauernde Arbeit an einer Lösung hinterließen bei mir den Eindruck, dass es sich um *lösbar* Probleme handle. Lösbar bedeutet für mich in diesem Kontext: Das Projekt kann im dazu entschiedenen Kostenrahmen realisiert werden; Varianten werden untersucht; die zuständigen Stellen sind am Ball.

Dies änderte sich mit der Entscheidungsvorlage, die mir am 13. Mai 2013 vorlag. Nach Erhärtung der Kostenschätzung für die Muster-Zulassung der Serie und nach Ausschluss alternativer Zulassungswege waren die Probleme mit Blick auf den gegebenen Kostenrahmen nicht mehr lösbar. An dieser Vorlage hatten alle Beteiligten mitgearbeitet. Sie war mehrfach zurückgegeben und geändert worden. Beide Staatssekretäre und der Generalinspekteur hatten

an ihr gearbeitet und sie abschließend mitgezeichnet. Diese abschließende Einschätzung und die breite Beteiligung aller veranlassten mich, die Entscheidung meiner Staatssekretäre am 13. Mai 2013 als belastbare Entscheidungsgrundlage zu billigen.

Natürlich kann der Minister jederzeit einen Vorgang oder ein Projekt an sich ziehen. Das entspricht seiner Position in der Hierarchie des Ministeriums. Ich verfare selbst so, jedoch dann, wenn dafür die notwendige substantielle Grundlage gegeben ist oder wenn ich den Eindruck habe, dass Probleme gar nicht behandelt oder nicht einer ordentlichen Lösung zugeführt werden.

Dies war hier gerade nicht der Fall: Zum einen wurde an einer Lösung gearbeitet und eine Entscheidungsvorlage jeweils mit einem konkreten Zieldatum angekündigt. Zum anderen konnte die für eine Entscheidung vorauszusetzende Prüfung von Alternativen – sei es nun beim Zulassungsweg oder mit Blick auf eine andere Plattform – nur im Fachbereich vorgenommen werden. Daran wurde gearbeitet, auch von der Leitung des Ministeriums, sobald sie unterrichtet worden war.

Wir alle wissen, dass politische Führung auf fachlicher Expertise aufbauen muss, zumal bei einem so komplexen Thema wie Rüstungsprojekten, noch einmal mehr bei Zulassungsfragen. Ich halte es nicht für sinnvoll, dass der Minister die Prüfung von alternativen technischen Wegen zur Zulassung eines komplexen militärischen Luftfahrzeugs an sich zieht oder durch politischen Druck vielleicht sogar verfälscht.

Es ist nicht gut für das Arbeitsklima eines Ministeriums, wenn der Minister den Ergebnissen einer Prüfung durch die Fachaufsicht vorgreift. Ich setze auf die fachliche Arbeit der Mitarbeiter meines Hauses.

Meine Damen und Herren!

Wie stellen wir in Zukunft sicher, dass sich etwas Derartiges nicht wiederholt?  
Was sollten wir lernen? Was habe ich gelernt und veranlasst?

Zunächst **zur nachhaltigen Schließung der Fähigkeitslücke**: Die Bundeswehr braucht die Fähigkeit zur Signal erfassenden, weiträumigen und luftgestützten Überwachung und Aufklärung, die sie allerdings seit Juni 2010 nicht mehr hat. Bis Ende dieses Jahres 2013 werden alle Varianten geprüft, die geeignet sind. Das Aufklärungssystem ISIS soll dabei Verwendung finden. Auch die Nutzung des Prototyps wird als eine Option betrachtet. Als Kostenrahmen stehen die geplanten, aber nicht ausgegebenen Mittel für die Beschaffung der Serie des Euro Hawk zur Verfügung.

**Zur erfolgreichen Planung anderer Drohnen-Projekte**: Bei einer Beschaffungsentscheidung über eine Drohne mittlerer Höhe (MALE) muss das, was die deutsche Seite an Zulassungsvoraussetzungen verlangt, von Anfang an geklärt sein, technisch zu vertretbaren Kosten möglich sein und im Vertrag festgeschrieben werden. Mittel- und langfristig müssen wir die deutschen und europäischen Kompetenzen und Kapazitäten im Bereich unbemannter Systeme ausbauen.

**Zur geregelten Teilnahme von Drohnen am Luftverkehr:** Wir brauchen ein klares Regelwerk für die Teilnahme ziviler und militärisch genutzter unbemannter Luftfahrzeuge am Luftverkehr, und zwar für den europäischen Luftraum. Hierzu habe ich die Initiative ergriffen, gegenüber meinen Kollegen in der EU und gegenüber Lady Ashton in der EU-Kommission.

**Zur Zentralisierung von militärischen Zulassungsfragen in Deutschland:** Für Deutschland schaffen wir eine militärische Luftfahrtbehörde, die für alle militärischen Luftfahrzeuge die Zulassungsfragen entscheidet. Der Aufbaustab ist bereits eingerichtet, die Behörde soll sobald wie möglich im kommenden Jahr ihre Arbeit aufnehmen.

**Zur Harmonisierung von Zulassungsfragen in Europa:** Auf europäischer Ebene habe ich bereits entsprechende Initiativen gestartet. Die Harmonisierung der Zulassungsverfahren und –anforderungen steht nun auf der Agenda des Steering Committee der Europäischen Verteidigungsagentur im September. Ich freue mich sehr, dass die EU-Kommission diesen Punkt in der letzten Woche auf den Arbeitsplan für den Europäischen Rats zur Sicherheits- und Verteidigungspolitik im Dezember dieses Jahres aufgenommen hat.

**Zu NATO AGS:** Den bereits von mir initiierten Informationsaustausch über die Konsequenzen aus der Nichtbeschaffung des Euro Hawk für NATO AGS werden wir weiterführen.

**Zur Evaluierung der Beschaffungsverfahren und –strukturen:** Durch die Einführung des von mir im Rahmen der Neuausrichtung entschiedenen neuen

Beschaffungsverfahrens (CPM nov.) sollte sich ein solcher Vorgang wie beim Euro Hawk eigentlich nicht wiederholen. Die integrierten Projektteams mit allen Beteiligten an einem Projekt sowie die neue Form des Projektcontrollings müssten dies verhindern. Dennoch lasse ich auch das neue CPM-Verfahren im Hinblick auf seine Frühwarnfunktionen bei der Entstehung und Bearbeitung von Problemen größerer Rüstungsvorhaben überprüfen. Hierzu gehört auch eine kritische Betrachtung des Verhaltens der eigentlichen Leistungserbringer, nämlich der Industrie.

**Zur Verbesserung der Fachaufsicht im Rüstungsbereich:** Eine von mir eingesetzte Task Force wird mir einen Bericht mit Vorschlägen unterbreiten, wie die Berichtspflichten und die Fachaufsicht vor dem Hintergrund der beim Euro Hawk zu Tage getretenen Verfahrensmängel zukünftig geregelt werden sollten. Die vom Rechnungshof über viele Jahre festgestellten Mängel in der Fachaufsicht müssen dauerhaft abgestellt werden.

**Zur Einbindung der Leitung in Rüstungsfragen:** Für größere Rüstungsvorhaben – alte wie neue – habe ich einen regelmäßigen Statusbericht angefordert, in dem nicht Wünsche und Absichten, sondern die Realität und Probleme dargelegt werden. In diesen Statusberichten sind Lösungsmöglichkeiten für aufgetretene Probleme vorzuschlagen. Künftig soll sich die gesamte Leitung des BMVg im Rahmen von Besprechungen (Rüstungsboard) unter Vorsitz des Ministers in regelmäßigen Abständen mit diesen Statusberichten befassen. Es kommt dabei darauf an, die richtigen Kriterien zu finden für solche Rüstungsvorhaben, die nicht ohnehin schon im



Fokus stehen oder deren Probleme nicht ohnehin schon bekannt sind und abgearbeitet werden.

**Zur Information des Parlaments:** Einen entsprechenden Bericht zu aufgetretenen Problemen möchte ich ohne Anlass periodisch dem Haushalts- und Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages zur Verfügung stellen. Einen entsprechenden Beschluss haben der Haushalts- und der Verteidigungsausschuss ja auch bereits vor der Sommerpause gefasst.

In diesem Geist, mit den neuen Verfahren und Strukturen sollten wir die wahrlich großen Probleme bei der Rüstungsbeschaffung gemeinsam angehen.