

1	Inhaltsverzeichnis	
2	A. Sondervotum der Fraktionen SPD und BÜNDNIS	
3	90/DIE GRÜNEN.....	3
4	I. Erwidern der Fraktionen SPD und BÜNDNIS	
5	90/DIE GRÜNEN zu den Anmerkungen der	
6	Ausschussmehrheit.....	3
7	II. Anlass und Ergebnis des	
8	Untersuchungsausschusses	5
9	1. Der Anlass: Parlament und Öffentlichkeit werden	
10	falsch informiert	9
11	a) Überraschende Bruchlandung.....	9
12	b) Mehrwöchige Untersuchung „führt hinter die	
13	Fichte“	11
14	c) Wer weiß was von wem – und wer ist	
15	verantwortlich?	12
16	2. Weitere und zukünftige Rüstungsprojekte: Die	
17	Verpflichtung der Bundeswehr als	
18	Parlamentsarmee	14
19	a) Dauerbrenner Rüstung.....	15
20	b) Parlamentarische Kontrolle	16
21	III. Wesentliche Erkenntnisse des	
22	Untersuchungsausschusses	18
23	1. Kein „Geburtsfehler“ vor oder bei Abschluss des	
24	Vertrages Anfang 2007	18
25	a) Fähigkeitslücke, Risikoanalyse und -abwägung.....	19
26	b) Vertragsgestaltung: Wer trägt das	
27	Realisierungsrisiko?	21
28	c) Redliches Bemühen ausreichend?	22
29	d) Geld zurück? Oder: Die Show mit den	
30	Rechtsanwälten	24
31	e) Zulassung, Kat. 2 & 3 und CPM	25
32	2. Unzureichende Begleitung des Projekts und	
33	offenkundiges Desinteresse der Leitung des	
34	BMVg.....	27
35	a) Wesentliche Ereignisse	28
36	aa) 3. Februar 2010: Verzicht auf die	
37	Musterzulassung	28
38	bb) 20./21. Juli 2011: Überführungsflug nach	
39	Deutschland	31
40	cc) Herbst 2011: Beschaffung der	
41	Langläuferbauteile wird angehalten,	
42	Serienbeschaffung fraglich.....	32
43	dd) Januar 2012: Information der Spitze des	
44	Hauses.....	34

1	ee) 1. März 2012: Rüstungsklausur.....	35
2	ff) 26. Juni 2012: Gespräch mit Abgeordneten	
3	der Koalition	37
4	gg) September 2012: Irreführende	
5	Informationen des BMVg gegenüber dem	
6	Parlament zur Bestellung von	
7	Langläuferbauteilen.....	38
8	hh) 18. Oktober 2012: Parlamentarischer	
9	Abend des BDSV	40
10	ii) 10. Dezember 2012: Besuch des Ministers	
11	in Manching.....	41
12	b) Fehler der Fachebene als	
13	Organisationsverschulden der Leitung	43
14	c) Minister kommt seiner Informationspflicht nicht	
15	nach.....	50
16	aa) AGS und die Parallelen zu Euro Hawk.....	51
17	bb) Fähigkeitslücke war seit 2010 offen und	
18	gegenwärtig.....	54
19	cc) Verhältnis de Maizière und Beemelmans	55
20	3. Verschwendung von Steuergeldern in dreistelliger	
21	Millionenhöhe durch zu späten Projektabbruch	57
22	a) Vermeidbarer Schaden.....	58
23	aa) Außerordentliches Kündigungsrecht	59
24	bb) Richtiger Zeitpunkt zur außerordentlichen	
25	Kündigung	59
26	aaa) Fachebene	59
27	bbb) Leitungsebene.....	60
28	b) Weiterentwicklung war falsch	61
29	aa) Luftfahrzeug	61
30	bb) Missionssystem „ISIS“	62
31	c) Weitere finanzielle Risiken	63
32	aa) Unsicherheitsfaktor „alternative	
33	Trägerplattform“	64
34	bb) NATO AGS	65
35	IV. Ausblick:.....	66
36	1. Defizite und fehlerhafte Strukturen im Ministerium	66
37	2. Reform des Beschaffungswesens	69
38	3. Personeller und struktureller Neuanfang	71
39	4. „Bermudadreieck“ aus Bedarfsträger, Amt und	
40	Industrie	72

1 **A. Sondervotum der Fraktionen SPD und BÜNDNIS**
2 **90/DIE GRÜNEN**

3 **I. Erwidernng der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE**
4 **GRÜNEN zu den Anmerkungen der Ausschuss-**
5 **mehrheit¹**

6 Der Untersuchungsausschuss hat bis heute Aktenmaterial im
7 Umfang von über 1.500 Aktenordnern sichten können. 18 Zeu-
8 gen wurden in sechs Sitzungen des Ausschusses intensiv ver-
9 nommen.

10 In ihrer Bewertung wollen Union und FDP den Eindruck erwe-
11 cken, der Minister hätte erst am 13. Mai 2013 von den Zulas-
12 sungsproblemen erfahren. Die Mehrheit ignoriert damit die Ak-
13 tenlage und macht sich vollends unglaubwürdig.

14 Die Beweisaufnahme hat klipp und klar ergeben, dass Minister
15 de Maizière vor dem 13. Mai 2013 mittels zahlreicher Unterla-
16 gen und bei verschiedenen Terminen über das Projekt Euro
17 Hawk und Probleme u.a. bei der Zulassung informiert worden
18 war. Er selbst hat bei seiner Zeugenaussage im Untersu-
19 chungsausschuss allein acht Gelegenheiten aufgezählt, zu de-
20 nen er mit den Problemen bei der Zulassung konfrontiert wor-
21 den ist. Es ist deshalb geradezu grotesk zur Verteidigung weiter
22 an einer Unterscheidung von „lösbaren“ und „unlösbaren“ Prob-
23 lemen festzuhalten. Die unlösbaren Probleme seien die schwie-
24 rigsten, so Dr. Thomas de Maizière vor dem Ausschuss.² Wäh-
25 renddessen hat sein Haus seit März 2012 im Stakkatotakt Sit-
26 zungen einberufen, über Probleme und etwaige Lösungsansät-
27 ze beratschlagt, um dem Desaster Euro Hawk Herr zu werden.
28 Und von all dem will der Minister nichts mitbekommen haben?

¹ Bewertungsteil der Mehrheit.

² Zeuge de Maizière, Protokoll der 8. Sitzung vom 31.7.2013, S. 58.

1 Das ist unglaublich und spricht nicht für das penible Verhält-
2 nis zur Aktenlage, das dem Minister bisher nachgesagt wurde.
3 Bereits während der Zeugenbefragungen hatten Vertreter der
4 Ausschussmehrheit sachwidrig immer wieder behauptet, der
5 Euro Hawk sei in Wirklichkeit daran gescheitert, dass man vor
6 Vertragsschluss die Anforderungen zur Teilnahme am Luftver-
7 kehr beschränkt habe. Sie erklärt: „*Dies stellte eine erhebliche*
8 *Relativierung der ursprünglichen Entwicklungsziele dar und*
9 *nahm im Wesentlichen die Verschiebung der Musterzulassung*
10 *aus der Entwicklung hin zur Serie bereits vorweg, bzw. machte*
11 *diese zumindest möglich.*“³ Das ist schon denklogisch falsch. Je
12 niedriger die Anforderungen für eine Teilnahme am Luftverkehr
13 gestaltet werden, umso leichter lässt sich eine Musterzulassung
14 für diese Anforderung erreichen. Wenn die Mehrheit hier keine
15 vorsätzliche Irreführung betreibt, so offenbart sie ihren Dilettan-
16 tismus bei der Untersuchung.

17 Eine Irreführung ist es auch, von den schweren Fehlern auf Lei-
18 tungs- und Fachebene mit dem Verweis auf novellierte Verwal-
19 tungsvorschriften ablenken zu wollen. Nicht der alte CPM 2001
20 ist die Ursache für die begangenen Fehler. Das stellt bereits der
21 Bericht des Bundesrechnungshofes⁴ fest. Die Vorgaben des
22 CPM 2001 wurden einfach ignoriert. Eine Neuregelung, wie sie
23 mit dem CPM nov. vorgenommen worden ist, ändert daran
24 nichts, wenn Strukturen und Leitung kollektiv versagen.

25 Es ist ein unglaubliches und durchschaubares Manöver, die
26 Ursachen für das Scheitern des Euro Hawk weit in die Zeit vor
27 Vertragsschluss zu schieben. Es ist aber auch ein klassischer
28 Fall einer misslungenen Schutzbehauptung, bei der die Vertei-
29 digung von de Maizière wichtiger ist als Aufklärung im Sinne der
30 Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Die politische Führung

³ Bewertungsteil der Mehrheit, S. 12, Zeile 20-24.

⁴ Vgl. Bundesrechnungshof, Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haus-
haltsausschuss des Deutschen Bundestages zur Entwicklung des Eu-
ro Hawk Systems, 3. Juni 2013, MAT 17-4 zu BB 17-90, S. 1ff.

1 des BMVg hätte spätestens ab Juli 2011 eingreifen müssen, als
2 der Euro Hawk nach Deutschland überführt worden ist. Ab die-
3 sem Zeitpunkt waren die Auswirkungen der Zulassungsproble-
4 me nicht mehr zu ignorieren. Der Minister hätte informiert wer-
5 den und sich zugleich aktiv um dieses strategisch und politisch
6 herausragende Rüstungsvorhaben kümmern müssen.
7 Die Beweisaufnahme hat keinen Hinweis darauf ergeben, dass
8 die Neugestaltung des Beschaffungsbereichs durch Thomas de
9 Maizière zu positiven Effekten geführt hätte. Das BAAINBw
10 entpuppt sich als noch größerer Bürokratie-Dschungel als das
11 alte BwB. Verantwortungsdiffusion wird weiterhin großge-
12 schrieben. Der Minister ist hier trotz großspuriger Ankündigun-
13 gen, den Beschaffungsprozess neu ordnen zu wollen, umfas-
14 send gescheitert.

15 **II. Anlass und Ergebnis des Untersuchungsausschusses**

16 Dieser Untersuchungsausschuss und sein Auftrag wurden am
17 24. Juni 2013 von allen Fraktionen im Konsens beschlossen.
18 Gleiches gilt für die Beweisbeschlüsse, mit denen die Doku-
19 mente beigezogen und die Zeugen geladen wurden. Es war
20 nicht nur die Opposition, die diesen Ausschuss gewollt hat.

21 Nachdem die Beweisaufnahme abgeschlossen worden ist, stel-
22 len wir fest: Dieser Untersuchungsausschuss war ein Erfolg.
23 Trotz unterschiedlicher politischer Auffassungen zum Untersu-
24 chungsgegenstand wurde er weder als Bühne missbraucht,
25 noch verlor er sich in wahlkampfaktischen Scheinmanövern.
26 Natürlich handelten die Akteure nicht unbeeinflusst vom begin-
27 nenden Wahlkampf. Aber die Beweisaufnahme wurde innerhalb
28 weniger Tage von allen Fraktionen äußerst diszipliniert, fair,
29 zügig, sachlich fundiert und immer kollegial durchgeführt. Von
30 Hektik oder Hysterie hat sich dieser Ausschuss zu keinem Zeit-
31 punkt anstecken lassen. Der in einigen Medien geäußerte Vor-

1 wurf, es sei der Opposition nicht um Aufklärung gegangen,
2 sondern um eine „Wahlkampf Bühne“⁵ zur Diskreditierung eines
3 bis dato beliebten Ministers und die ihn stützende Kanzlerin, ist
4 eindeutig widerlegt.

5 Die Einsetzung stellt hierbei ein Novum dar: Es ist der kürzeste
6 Untersuchungsausschuss in der Parlamentsgeschichte. Wäh-
7 rend die im Oktober 2011 vom Verteidigungsausschuss abge-
8 schlossene Untersuchung zur Bombardierung in Kunduz ein-
9 einhalb Jahre in Anspruch genommen hat, musste die Untersu-
10 chung zum gescheiterten Euro Hawk-Projekt bis zum Ende der
11 Legislaturperiode im Oktober abgeschlossen sein. Deshalb wa-
12 ren bereits am 24. Juni 2013 einstimmig und abschließend alle
13 Beweisanträge und Zeugenbefragungen zu beschließen.

14 Diese konzentrierte Arbeit lieferte eine Fülle von Erkenntnissen.
15 Die Wesentlichen sind aus Sicht der Fraktion der SPD und der
16 Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN:

- 17 • Verteidigungsminister Thomas de Maizière hat die
18 Mitglieder des Deutschen Bundestages und Ver-
19 teidigungsausschusses zögernd und unzurei-
20 chend informiert und schließlich seinen wahren
21 Kenntnisstand geleugnet, um die Versäumnisse
22 seiner Amtsführung zu kaschieren. Seine Behaup-
23 tung, es habe lediglich ein Missverständnis vorge-
24 legen, ändert daran nichts. Genauso kann letztlich
25 dahingestellt bleiben, welche Kenntnisse er tat-
26 sächlich im Detail über die Probleme hatte – oder
27 welche Kenntnisse er hätte haben müssen, wenn
28 er sein Amt ernst genommen hätte. Es ist für ei-
29 nen Minister nicht egal, ob man seinem Wort

⁵ Vgl. „Die Welt“ vom 01.08.2013, S. 1, Kommentar von Thorsten Jungholt,
Thema verfehlt („Auf der anderen Seite die Opposition. Sie funk-
tionierte den Ausschuss zur Wahlkampf Bühne um“).

- 1 glauben kann oder nicht. Er hat jegliches Vertrau-
2 en verloren.
- 3 • Es handelte sich beim Euro Hawk um ein leitungs-
4 relevantes und strategisch bedeutsames Projekt.
5 Zudem hatte Verteidigungsminister Thomas de
6 Maizière einen speziellen Bezug zum Thema: Er
7 hat die Ausrüstung der Bundeswehr mit Drohnen
8 an die Spitze seiner verteidigungspolitischen
9 Agenda gehoben und das AGS-Projekt der NATO
10 auf Grundlage des Global Hawk im Mai 2012 mit
11 angestoßen.
 - 12 • Umso schwerer wiegt es, dass sich der Minister
13 jeder eigenen Initiative verweigert hat. Stattdes-
14 sen ignorierte er die Probleme, soweit sie ihm be-
15 kannt wurden und offenbarte ein befremdlich for-
16 malistisches Amtsverständnis. Zugleich ist das
17 Ausmaß der Kenntnisse, die er hatte oder hätte
18 haben können, weitaus umfangreicher, als er vor
19 der Einsetzung dieses Untersuchungsausschus-
20 ses zugegeben hat.
 - 21 • Ein Minister, der nur dann führt, wenn ihm eine
22 formelle Entscheidungsvorlage präsentiert wird,
23 kann nicht das Verteidigungsministerium und die
24 Bundeswehr verantwortlich leiten. Gleiches gilt für
25 einen Minister, der mündliche Informationen und
26 Informationsvorlagen ignoriert. Thomas de Mai-
27 zière hat sich als ungeeignet für dieses Amt er-
28 wiesen.
 - 29 • Rüstungsstaatssekretär Beemelmans ließ jede Ini-
30 tiative vermissen. Er war aufgrund seiner Fixie-
31 rung auf Einhaltung des Dienstweges schlecht in-

- 1 formiert und mit der Bewältigung des Problems
2 überfordert.
- 3 • Das Projekt Euro Hawk litt nicht an einem „Ge-
4 burtsfehler“. Für die Entwicklungsanteile des Ver-
5 trages bestanden zwar Realisierungsrisiken, die
6 von Anfang an bekannt und vertraglich nicht aus-
7 zuschließen waren. Diese hätten aber durch in-
8 tensives und fortlaufendes Controlling minimiert
9 werden können.
 - 10 • Als nach drei Jahren Laufzeit im Jahre 2009, spä-
11 testens Anfang 2010 auf Fachebene entschieden
12 wurde, die Musterzulassung als ein wesentliches
13 Ziel des Vertrages nicht mehr zu verfolgen, war
14 das Projekt damit praktisch gescheitert. Die Ge-
15 schäftsgrundlage des Vertrages war entfallen. Ei-
16 ne Serienbeschaffung des Euro Hawk hätte auf-
17 grund der zusätzlichen Zulassungsaufwendungen
18 jeden Kostenrahmen gesprengt.
 - 19 • Dennoch wurde kein Moratorium veranlasst und
20 die Leitung des BMVg nicht informiert. Die Fach-
21 ebene betrieb das Projekt auf Anraten der Indust-
22 rie weiter, die damit ihre eigenen Interessen ver-
23 folgte. Controlling und Fachaufsicht im BMVg ver-
24 sagten.
 - 25 • Die Leitung des BMVg kümmerte sich nicht
26 proaktiv um das Projekt. Erst im Herbst 2011 rea-
27 lisierte sie die Probleme und war ab Anfang 2012
28 in vollem Umfang darüber informiert.
 - 29 • Obwohl die Projektentwicklung schon lange ge-
30 scheitert war, dauerte es noch einmal zusätzlich
31 eineinhalb Jahre bis 2013, bis eine Entscheidung
32 über die Zukunft des Projektes getroffen wurde.

1 Dazwischen gab es hektische Betriebsamkeit auf
2 der Fachebene und Zögern und Zaudern auf der
3 Leitungsebene, um doch noch wider Erwarten die
4 Zulassungsfrage lösen zu können.

- 5 • Die nachgeordneten Behörden im damaligen
6 BWB (heute BAAINBw) neigen zum Eigenleben.
7 Die Projektleitung ließ sich offensichtlich stark von
8 der Industrie beeinflussen und für deren Interes-
9 sen einspannen. Die Leitung des BWB/BAAINBw
10 trat als Kontrollinstanz nicht in Erscheinung.

11 **1. Der Anlass: Parlament und Öffentlichkeit werden** 12 **falsch informiert**

13 Es war die Bundesregierung, die diesen Untersuchungsaus-
14 schuss provoziert hat. Denn die Nachricht über das Aus des
15 Euro Hawk stand im Gegensatz zu allen Informationen, die man
16 aus dem BMVg bis Anfang 2013 erhalten hatte. Obwohl dort
17 das Projekt seit Ende 2011 auf der Kippe stand und die Serien-
18 beschaffung höchst unwahrscheinlich geworden war, hatte das
19 Parlament fortwährend Erfolgsmeldungen erhalten, damit die
20 Finanzierung für den Euro Hawk weiter fließen konnte. Als je-
21 doch die Verantwortlichkeit des Ministers für das finanzielle und
22 politische Desaster thematisiert wurde, wartete dieser wochen-
23 lang ab, um sich dann nachhaltig in Widersprüche zu verstri-
24 cken.

25 **a) Überraschende Bruchlandung**

26 Am 31. Januar 2007 war der Vertrag geschlossen worden, am
27 21. Juli 2011 hatte der Überführungsflug des Euro Hawk nach
28 Deutschland stattgefunden. Er wurde von der Bundeswehr mit

1 Worten wie „schneller, höher, weiter“, „Meilenstein“ und „neue
2 Ära der Luftaufklärung“ bejubelt.⁶

3 Während die Drohne in Manching getestet wurde, wurden die
4 Abgeordneten des Verteidigungsausschusses bis Frühjahr
5 2013 in dem Glauben gelassen, der Euro Hawk sei ein Er-
6 folgsmodell, das in Kürze zum Einsatz kommen würde. Erst von
7 anderer Seite musste durchsickern, dass es erhebliche Proble-
8 me gäbe. Aufgrund kritischer Sachstandsanfragen Anfang 2013
9 der Abgeordneten Dr. Lindner, Dr. Bartels und der Ausschuss-
10 vorsitzenden Dr. h. c. Kastner, über die auch öffentlich berichtet
11 wurde,⁷ erhielten die Mitglieder am 22. April 2013 einen Bericht
12 des BMVg (Ausschuss-Drs. 17(12)1185). Dieser las sich bereits
13 wie „die Ankündigung eines Desasters“.⁸ Am 24. April 2013
14 standen Vertreter des BMVg den Mitgliedern des Verteidigungs-
15 und Haushaltsausschusses für Nachfragen zur Verfügung. Es
16 wurde von massiven Flugbeschränkungen, hohen Betriebskos-
17 ten, Zulassungsproblemen und geschätzten Mehrkosten von
18 500 bis 800 Mio. € für die Beschaffung des Euro Hawk-Serie
19 berichtet.⁹ Das stand im Gegensatz zu den bisher offiziell erhal-
20 tenen Informationen, die ein gänzlich anderes Bild vermittelt
21 hatten.

22 Am 13. Mai 2013 abends in der Online-Ausgabe und am
23 14. Mai 2013 in der Druckausgabe der „FAZ“ konnten sodann
24 die Abgeordneten erfahren, dass das Ministerium „die Reißleine
25 gezogen“ habe und der Euro Hawk endgültig abgestürzt sei. Mit
26 Zustimmung des Ministers vom 13. Mai war wenige Tage zuvor
27 auf Ebene der Staatssekretäre entschieden worden, den Test-

⁶ Pressemitteilung d. Luftwaffe vom 18.08.2011.

⁷ Bspw. Frankfurter Rundschau vom 22. März 2013.

⁸ MdB Bartels, MAT 1, S. 403. Außerdem Nachfragen u.a. von Keul, Lindner, Nouripour.

⁹ MD Selhausen im Verteidigungsausschuss am 24.4.2013, vgl. MAT 17-1 zu BB 17-92, S. 408 f.

1 betrieb zum 30. September 2013 einzustellen und die Beschaf-
2 fung der Serie nicht vorzunehmen. Diese Entscheidung warf
3 eine ganze Reihe neuer Fragen auf, die in der Sitzung des Ver-
4 teidigungsausschusses am 15. Mai 2013 durch die anwesen-
5 den Vertreter des BMVg jedoch nicht geklärt werden konnten.
6 Stattdessen gab es „*mehr Verwirrung als vorher*“.¹⁰ Unbeant-
7 wortet blieben u.a. die Fragen nach den Ursachen und der Ver-
8 antwortung für das Scheitern innerhalb und außerhalb des
9 BMVg. Gleiches galt auch für die (finanziellen) Folgen der nun
10 getroffenen Entscheidung. Ungeklärt blieb auch, ob und wie
11 sich das ISIS-Aufklärungssystem zukünftig nutzen lassen könn-
12 te. Die Antwort der Regierung auf die Frage, warum der Ab-
13 bruch nicht bereits 2011 hätte erfolgen müssen, obwohl alle
14 wesentlichen Umstände bereits damals bekannt waren, blieb
15 ebenfalls nicht nachvollziehbar.¹¹

16 **b) Mehrwöchige Untersuchung „führt hinter die Fichte“**

17 Nach dreiwöchigem Aktenstudium wollte der Bundesverteidi-
18 gungsminister, Thomas de Maizière, dem Ausschuss die Ursa-
19 chen und die Verantwortlichkeit für das Drohnen-Desaster ab-
20 schließend erläutern. Es wurde ein Kommunikations-Desaster.
21 Wie unglücklich der Minister mit der Aufarbeitung des Schei-
22 terns des Euro Hawk umging, zeigte sich schon daran, dass er
23 einen der Hauptverantwortlichen des Projekts, den Abteilungs-
24 leiter AIN, mit der Leitung der Ad-hoc-Arbeitsgruppe betraute,
25 die die Projektgeschichte für den Verteidigungsausschuss re-
26 konstruieren sollte.¹²

¹⁰ MdB Nouripour, MAT 17-1 zu BB 17-92, S. 450.

¹¹ Sts Beemelmans im Verteidigungsausschuss am 15.5.2013, vgl. MAT 17-1 zu BB 17-92, S. 422 ff.

¹² Bericht der Ad-hoc Arbeitsgruppe Euro Hawk, MAT 17-8 zu BB 17-3, Ordner 1, S. 1 ff.

1 Thomas de Maizière wies dagegen alle Verantwortung von sich.
2 Hierzu – ob vorsätzlich oder fahrlässig, kann dahin gestellt blei-
3 ben – täuschte er in seiner von ihm selbst verfassten¹³ Erklä-
4 rung vor, er habe keine Kenntnis zum Problem gehabt, weil er
5 von seinen Staatssekretären nicht oder nicht ausreichend in-
6 formiert worden sei. Er rügte sie deswegen offen und drohte
7 personelle Konsequenzen an. Bis zur Entscheidungsvorlage
8 am 13. Mai 2013 sei er „*lediglich*“¹⁴ anlässlich einer „Rüstungs-
9 klausur“ am 1. März 2012, also *nur ein einziges Mal*, oberfläch-
10 lich mit Zulassungsproblemen beim Euro Hawk befasst gewe-
11 sen. Im Übrigen seien die Ursachen bei seinen Vorgängern,
12 den Fachebenen im BMVg und damaligen BWB (heute:
13 BAAINBw) und dem US-Vertragspartner zu suchen.

14 Außerdem habe der Euro Hawk bis 2013 schon deshalb weiter-
15 entwickelt werden müssen, da nur so das Aufklärungssystem
16 ISIS weiterentwickelt werden konnte, das jetzt in einer alternati-
17 ven Plattform genutzt werden könne. Ein früherer Abbruch der
18 Entwicklung hätte dagegen höhere Kosten verursacht. Diese
19 nicht belegte Behauptung des Ministers schien weder finanziell
20 noch technisch nachvollziehbar.

21 **c) Wer weiß was von wem – und wer ist verantwortlich?**

22 Hatte der Minister am 5. Juni noch den Eindruck erweckt, sein
23 Haus in relativer Unkenntnis regiert zu haben, wurde kurz da-
24 rauf ein Interview im „Donaukurier“ vom 8. Mai bekannt, das
25 den Minister deutlich besser informiert zeigte, als es seine Dar-
26 stellung im Ausschuss vermuten ließ. Gegenüber der Zeitung

¹³ Zeuge de Maizière, Protokoll vom 31. Juli 2013, S. 38.

¹⁴ Bewertungen und Konsequenzen zum Euro Hawk durch den Bundesmi-
nister der Verteidigung Dr. Thomas de Maizière anlässlich der Vorlage
des „Berichts der Ad-hoc Arbeitsgruppe Euro Hawk“ des Bundesmi-
nisteriums für Verteidigung im Verteidigungsausschuss des Deut-
schen Bundestags am 5. Juni 2013 in Berlin, MAT 17-1A zu BB 17-
92, S. 3.

1 äußert er wenige Tage vor der abschließenden Entscheidung
2 seiner Staatssekretäre die Einschätzung, die Serienbeschaf-
3 fung des Euro Hawk sei „*im Moment*“ nicht sehr wahrschein-
4 lich.¹⁵ Dabei wollte er angeblich vor dem 13. Mai überhaupt kei-
5 ne Informationen erhalten haben, die in diese Richtung deute-
6 ten.

7 Die Zweifel verschärften sich noch weiter, als eine Pressemittei-
8 lung des BMVg als Reaktion auf die Interviewaussagen vom
9 8. Mai zwar weiter den Eindruck erwecken wollte, es sei bis
10 zum 13. Mai 2013 *keine schriftliche* Information an den Minister
11 gelangt („...*zuvor keine Vorlage an ihn mit einer Beschreibung*
12 *der Zulassungsprobleme oder überhaupt zum Gesamtprob-*
13 *lem...*“¹⁶), indem unter erneuter Hervorhebung der Beratungen
14 auf der Rüstungsklausur vom 1. März 2012 suggeriert wurde,
15 dies seien *nur mündliche* Hintergrundinformationen gewesen.
16 aber dem Verweis auf den 1. März 2012 folgte – semantisch
17 versteckt und im Widerspruch zum Vorherstehenden – der An-
18 nex „*sowie auch später*“.¹⁷ Diesen Verweis auf unbestimmte
19 weitere Zeitpunkte zwischen beiden genannten Daten hatte
20 Thomas de Maizière am 5. Juni noch nicht verwendet. Dort war
21 die mündliche Besprechung als singuläres Ereignis (*nur ein*
22 *einziges Mal*) geschildert worden. Nun konnte – laut Pressestel-
23 le des BMVg – eventuell die Rüstungsklausur nur als eine von
24 mehreren mündlichen Unterrichtungen verstanden werden.

25 In den Tagen nach dem 6. Juni 2013 tauchten in schneller Ab-
26 folge weitere Informationen auf, die den Eindruck nachhaltig

¹⁵ Donau-Kurier vom 8. Mai 2013, „Die Riesen-Drohne trudelt“.

¹⁶ Bewertungen und Konsequenzen zum Euro Hawk, MAT 17-1A zu BB 17-92, S. 3.

¹⁷ Pressemitteilung des BMVg vom 06. Januar 2013 [sic!]: „Die Aussagen des Ministers gegenüber dem Donaukurier basierten auf Hintergrundinformationen zum Vorhaben EURO HAWK, wie er sie am 1. März 2012 im Rahmen einer allgemeinen Besprechung zu vielen Rüstungsvorhaben *sowie auch später [Hervorh. d. Verf.]* erhalten hat.“

1 erschüttern, der Minister sei wirklich in Unkenntnis belassen
2 worden. Sie betrafen größtenteils *schriftliche* Unterrichtungen
3 im Zeitraum zwischen der Rüstungsklausur am 1. März 2012
4 und der Entscheidung am 13. Mai 2013, in welchem der Minis-
5 ter ursprünglich völlig ahnungslos gewesen sein wollte.

6 Am 10. Juni 2013 musste er im Verteidigungsausschuss ein-
7 räumen, doch bei mehreren Gelegenheiten von Zulassungs-
8 problemen und Kostensteigerungen beim Euro Hawk erfahren
9 zu haben. Aber da sie ihm „lösbar“ erschienen, habe er nichts
10 weiter veranlasst.

11 Diese neue Verteidigungslinie – von völliger Unkenntnis hin zur
12 Unkenntnis „unlösbarer“ Probleme – beschädigt die Glaubwür-
13 digkeit des Ministers nachhaltig. Diese Linie hat er auch vor
14 dem Untersuchungsausschuss beibehalten. Das Vertrauen in
15 die Wahrhaftigkeit der Unterrichtung des Parlaments ist endgül-
16 tig erschüttert. Da nutzt auch die Beteuerung des Ministers
17 nichts, er wolle niemanden „*hinter die Fichte [...] führen*“.¹⁸ Da
18 sich die aufgeworfenen Fragen aufgrund zeitlicher Probleme in
19 der letzten Sitzung am 24. Juni 2013 nicht beantworten lassen
20 würden, zumal auch viele Dokumente des BMVg noch nicht
21 vorlagen, wurde die Konstituierung des Verteidigungsaus-
22 schusses als Untersuchungsausschuss zwingend.

23 **2. Weitere und zukünftige Rüstungsprojekte: Die Ver-** 24 **pflichtung der Bundeswehr als Parlamentsarmee**

25 Das fraktionsübergreifende Interesse an der Aufklärung des
26 Rüstungsprojekts Euro Hawk gründet in der besonderen Ver-
27 antwortung des Verteidigungsausschusses für die Bundeswehr
28 als Parlamentsarmee.¹⁹ Die auf die Streitkräfte bezogenen Re-

¹⁸ de Maizière im Verteidigungsausschuss am 10.6.2013, vgl. MAT 17-1 zu BB 17-92, Prot. vom 10.6., S. 526.

¹⁹ Vgl. hierzu grundlegend BVerfGE 90, 286 <381 f.>; 121, 135 <153 f.>.

1 gelungen des Grundgesetzes sind danach darauf angelegt, die
2 Bundeswehr nicht allein der Exekutive zu überlassen, sondern
3 sie als „Parlamentsheer“ in die demokratisch rechtsstaatliche
4 Verfassungsordnung einzufügen. Aus diesem Grund gibt es
5 nicht nur die Institution des Wehrbeauftragten des Deutschen
6 Bundestages mit umfangreichen Kontrollrechten nach Art. 45b
7 des Grundgesetzes (GG), sondern Art. 45a GG verleiht dem
8 Verteidigungsausschuss auch die Rechtsmacht eines Untersu-
9 chungsausschusses nach Art. 44 GG. Von diesem Recht hat
10 der Verteidigungsausschuss schon mehrfach Gebrauch ge-
11 macht, so zuletzt, als es um die politische und militärische Ver-
12 antwortung für den Bombeneinsatz in Kunduz/Afghanistan im
13 Jahr 2009 ging. Die Bombardierung und die nachfolgende in-
14 tensive öffentliche Debatte hatten die Soldatinnen und Soldaten
15 wie auch die Öffentlichkeit sehr verunsichert. Der Ausschuss
16 hatte in ihrem Interesse die Pflicht, Umstände und Folgen auf-
17 zuklären.

18 Gleiches gilt, wenn es um die Ausrüstung der Soldatinnen und
19 Soldaten geht. Durch das Scheitern des Euro Hawk verlängert
20 sich eine seit 2010 existierende und sich seit 2000 ankündigen-
21 de Fähigkeitslücke der Bundeswehr in der luftgestützten Aufklä-
22 rung mindestens bis 2019, realistischer betrachtet auf unab-
23 sehbarer Zeit. Dadurch sind auch ganz konkret Leib und Leben
24 der Soldatinnen und Soldaten im Einsatz betroffen. Nicht zuletzt
25 ist das Parlament zur Kontrolle verpflichtet, wenn es um hohe
26 Beträge für Rüstungsvorhaben geht, die fehlgeleitet werden.
27 Hier ist das Budgetrecht des Parlaments unmittelbar berührt.

28 **a) Dauerbrenner Rüstung**

29 Der Rüstungsbereich ist seit der Gründung der Bundeswehr ein
30 hochproblematisches Feld. Die Liste mit Skandalen und Fehlin-
31 vestitionen ist lang. Aktuell geht es allein im Bereich der flie-

1 genden Ausrüstung um zahllose Probleme bei der Entwicklung
2 und Beschaffung des Hubschraubers „NH 90“, des Kampfhub-
3 schraubers „TIGER“, des Kampfjets „Eurofighter“ und des Air-
4 bus „A400M“. Probleme gab es mit der Einsatzrüstung auch
5 wiederholt für Afghanistan, v.a. bei den gepanzerten Fahrzeu-
6 gen. Hier musste der Verteidigungsausschuss nach Unterrich-
7 tung durch den Wehrbeauftragten mehrfach intervenieren,
8 nachdem Soldatinnen und Soldaten in ungeschützten Fahrzeu-
9 gen bei Kampfhandlungen ums Leben gekommen waren.

10 Besondere Herausforderungen ergeben sich aus der historisch
11 gewachsenen Struktur der zivilen Wehrverwaltung. Hierbei ist
12 insbesondere die Dienststelle des neuorganisierten BAaINBw
13 zu nennen, die mit ihren knapp 10.000 Mitarbeitern nur schwer
14 zu kontrollieren ist.

15 Dabei können Bundesregierung und Parlament auf das Grund-
16 problem bisher nur eingeschränkt Einfluss nehmen: Es herrscht
17 nur wenig Wettbewerb, oftmals gibt es nur einen Anbieter. Neu-
18 entwicklungen finden nur statt, wenn die Nachfrageseite diese
19 beauftragt – und hierzu alle Kosten und Risiken trägt.

20 Gerade deshalb ist eine permanente Kontrolle des Verlaufs von
21 Rüstungsprojekten elementar. Hier ist der Verteidigungsaus-
22 schuss genauso in der Pflicht wie die Bundesregierung. Er
23 muss kontinuierlich und anlassbezogen – nicht nur im Rahmen
24 von 25 Mio. Euro-Vorlagen – informiert werden. Parlamentari-
25 sche Kontrolle stellt sich hier weniger als klassische Auseinan-
26 dersetzung zwischen Koalition und Opposition dar, sondern ist
27 vielmehr wichtiger Bestandteil der parlamentarischen Aufgaben.

28 **b) Parlamentarische Kontrolle**

29 Die letzten Jahrzehnte haben wiederholt gezeigt, dass die
30 Steuerung des Rüstungsbereiches für jeden Verteidigungsmi-

1 nister eine besondere Herausforderung darstellt. Der Untersu-
2 chungsausschuss Euro Hawk hat deshalb auch auf andere
3 Rüstungsvorhaben eine Wirkung über die 17. Wahlperiode hin-
4 aus. Dies gilt umso mehr, wenn – wie hier – die Beweisaufnah-
5 me vollständig unter Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt und
6 der Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit auf dem Umgang
7 der öffentlichen Hand mit Steuergeldern liegt.

8 Mit der Einsetzung des Ausschusses zeigt der Verteidigungs-
9 ausschuss, dass es ihm ernst mit der Kontrolle des Rüstungs-
10 bereiches ist. Zugleich möchte er die Exekutive zu weiteren An-
11 strengungen motivieren, diesen Bereich nachhaltig zu
12 restrukturieren, um bessere Preis-Leistungs-Relationen zu er-
13 halten und die Ausgaben kalkulierbar zu machen.

14 Dabei ist es das Wesen parlamentarischer Kontrolle, dass mit
15 ihr ein hohes Maß an öffentlicher Aufmerksamkeit einhergeht.
16 Das Licht des öffentlichen Interesses fällt hier auf eine Schnitt-
17 stelle zwischen wirtschaftlichen und verteidigungspolitischen
18 Interessen, die sich sonst mit Verweis auf militärische (Betriebs-
19)Geheimnisse und die Geheimhaltung internationaler Vereinba-
20 rungen einer öffentlichen Kontrolle entziehen. Hier kann ein
21 Untersuchungsausschuss unter Beachtung der Vorgaben der
22 Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages die Tatsa-
23 chen öffentlich machen, für deren Geheimhaltung es an Recht-
24 fertigung mangelt.

25 Ein transparenter Umgang mit Vertragsbeziehungen und er-
26 brachten Leistungen hat durchaus einen positiven Effekt für die
27 Zukunft. Die Unternehmen der Rüstungsbranche fürchten um
28 ihr Image. Gleiches gilt für die beteiligten Behördenmitarbeiter,
29 die sich der Kritik stellen müssen. Der Verteidigungsausschuss
30 ist deshalb auch mit Blick auf die nächste Wahlperiode tätig
31 geworden.

1 III. Wesentliche Erkenntnisse des Untersuchungsaus- 2 schusses

3 1. Kein „Geburtsfehler“ vor oder bei Abschluss des Ver- 4 trages Anfang 2007

5 Bundesminister de Maizière hat wiederholt vor dem Ausschuss
6 und in der Öffentlichkeit die These vertreten, nicht er trage die
7 Schuld am Scheitern des Projekts Euro Hawk: Der „*eigentliche*
8 *Geburts- und Konstruktionsfehler*“ des Entwicklungsvorhabens
9 liege in der Zeit der rot-grünen Bundesregierung in den Jahren
10 2000 bis 2005. Beide Seiten hätten vor Vertragsschluss unter-
11 schiedliche Vorstellungen entwickelt, welche Zulassungsvor-
12 aussetzungen für den Flugbetrieb des Euro Hawk in Deutsch-
13 land notwendig wären. Die Grundannahme, dass eine amerika-
14 nische Zulassung für die deutsche Zulassung nur angepasst
15 werden müsse, sei falsch gewesen. Hier läge der Keim der
16 Probleme.²⁰

17 Er suggeriert damit, es seien seine Amtsvorgänger, die Vertei-
18 digungsminister Rudolf Scharping und Peter Struck gewesen,
19 die ein zum Scheitern verurteiltes Projekt auf den Weg gebracht
20 hätten. Er, Thomas de Maizière, könne hier keine Verantwor-
21 tung tragen. Das ist nicht nur sachlich unrichtig. Sondern es ist
22 auch ein leicht durchschaubares Ablenkungsmanöver de Mai-
23 zières, um sich selbst zu entlasten.

24 In seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss hat
25 General a. D. Wolfgang Schneiderhan die These eines so ge-
26 nannten „Geburtsfehlers“ in Zweifel gezogen und gesagt:

27 *"Ich würde zur Vorsicht mahnen, in diesem*
28 *pränatalen Zustand, den wir damals hatten, mit*
29 *dem Kenntnisstand, den wir damals hatten,*
30 *schon von einem Fehler zu reden. Das ist mit*

²⁰ Bewertungen und Konsequenzen zum Euro Hawk, MAT 1A zu BB 17-92,
S. 5 f. Deutlicher noch in der Zusammenfassung auf S. 11.

1 *der Weisheit von heute vielleicht leicht möglich.*
2 *Mit der Weisheit von damals – in diesem pränata-*
3 *len Zustand noch weit von der Geburt entfernt*
4 *– konnte man das so nicht beurteilen. Insofern*
5 *hätte ich Probleme mit dieser Begrifflichkeit*
6 *[...].¹²¹*

7 Der Skandal liegt nicht darin, dass der Euro Hawk gescheitert
8 ist. Sofern sich Projekte dauerhaft nicht zeit- oder kostenge-
9 recht realisieren lassen stellt der Abbruch stets eine mögliche
10 Option dar. Vielmehr liegt der Skandal darin, dass die Spitze
11 des BMVg *erst jetzt* realisiert hat, dass das Projekt schon lange
12 gescheitert ist. Es ist unverständlich, warum Wehrverwaltung
13 und Verteidigungsministerium ein gescheitertes Projekt über
14 Jahre hinweg weiter betreiben und Gelder abrufen,²² bis alle
15 veranschlagten Finanzmittel ausgeschöpft sind, die Kosten für
16 Alternativen steigen und die Bundeswehr auf Jahre hinaus wei-
17 ter mit ihrer Fähigkeitslücke zu kämpfen hat. Dabei war – wie
18 bereits der Bundesrechnungshof festgestellt²³ und die Beweis-
19 aufnahme nunmehr bestätigt hat – bereits 2009, spätestens
20 2011, bekannt: ein wesentliches erhofftes Entwicklungsziel, die
21 Musterzulassung, würde sich nicht erreichen lassen.

22 **a) Fähigkeitslücke, Risikoanalyse und -abwägung**

23 Es war die richtige Entscheidung, das Projekt Euro Hawk 2002
24 auf den Weg zu bringen und die Chancen zu nutzen, die dieses
25 System potentiell bot. Nach gebotener Abwägung von Vor- und
26 Nachteilen hat sich das BMVg für eine besondere innovative
27 Lösung entschieden. Hätte wie erhofft die Serie von Euro
28 Hawks beschafft werden können, wäre die Bundeswehr damit

²¹ Zeuge Schneiderhan, Protokoll vom 22. Juli 2013, S. 9.

²² Zeuge Knöpfel, Protokoll vom 23. Juli 2013, S. 3, für den das Projekt sehr erfolgreich verlaufen ist.

²³ MAT 17-4 zu BB 17-90, Ordner 1, S. 13 ff.

1 in einem optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis aufgestellt gewe-
2 sen.

3 Am Anfang des Projektes Euro Hawk war die sich 2010 realisie-
4 rende Aufklärungslücke im Fähigkeitsspektrum der Bundeswehr
5 absehbar. Es ging hierbei um die Fähigkeit der luftgestützten
6 und signalerfassenden Nachrichtengewinnung und Aufklärung.
7 Sie ist zentral, weil sie die Einsatzfähigkeit der Bundeswehr im
8 Querschnitt betrifft und notwendig ist, um deren Soldatinnen
9 und Soldaten besser schützen zu können.

10 Die propellergetriebenen Flugzeuge Breguet 1150 Atlantic
11 SIGINT, die bis 2010 diese Fähigkeit bereit stellten, waren bei
12 Außerdienststellung bereits seit 40 Jahren im Einsatz. Es war
13 und ist heute noch politischer Konsens, dass diese Fähigkeits-
14 lücke geschlossen werden muss.²⁴ Hierzu schien ein unbe-
15 manntes Fluggerät aufgrund seiner Flugeigenschaften am Bes-
16 ten geeignet. In den USA hatte der Global Hawk 1998 seinen
17 Erstflug absolviert und schien nach militärischen Einsätzen
18 durch die US Air Force vielversprechend zu sein. Insbesondere
19 seine einzigartige Fähigkeit, aus einer Höhe von rund 20.000
20 Meter aufzuklären zu können, bot hervorragende Ausgangsbedin-
21 gungen.

22 Vor Vertragsabschluss wurden mehrere Studien²⁵ zu Aufklä-
23 rungsmodul und Trägerplattform eingeholt, die technische und
24 luftfahrtrechtliche Risiken thematisierten, da es seinerzeit noch
25 keine Zulassungsregeln für unbemannte Fluggeräte der Kate-
26 gorie 3 gab. Die Möglichkeiten der Integration einer Aufklä-
27 rungseinheit in einen Global Hawk wurde unter Hinweis auf die

²⁴ So die übereinstimmenden Aussagen der Zeugen Scharping (Protokoll vom 22. Juli 2013, S. 39 f.), Schneiderhan (Protokoll vom 22. Juli 2013, S. 2 ff.), Jung (Protokoll vom 22. Juli 2013, S. 55 f.) und de Maizière (Protokoll vom 31. Juli 2013, S. 6 f.).

²⁵ MAT 17-21 zu BB 17-30, Ordner 3, 5 und 6 (LWÜA), Ordner 4 (AGWOA) und Ordner 10 (ISISS).

1 Zulassungsrisiken bejaht. Die großen Vorteile gegenüber einer
2 konventionellen Lösung mit einem herkömmlichen Jet bestan-
3 den in der Flughöhe, -dauer und -sicherheit (für die Besat-
4 zung/das Personal). Diese Vorteile rechtfertigten die hohen
5 Entwicklungskosten und -risiken bei eindeutig niedrigeren
6 Stückpreis- und Lebenszeitkosten.²⁶

7 Wären die vertraglichen Möglichkeiten von Seiten des damali-
8 gen BWB konsequent angewandt worden, wäre der Schaden
9 erheblich geringer ausgefallen.

10 **b) Vertragsgestaltung: Wer trägt das Realisierungsrisi-**
11 **ko?**

12 Da der Markt für Rüstungsgüter sehr beschränkt ist, entwickelt
13 die Industrie neue Technologien nur dann, wenn sie sich hierbei
14 Vorteile verspricht.²⁷ Eine angepasste Version des Musterent-
15 wicklungsvertrag (ABEI)²⁸ sollte deshalb die Realisierungsrisi-
16 ken der Entwicklungsanteile im Vertrag angemessen auf beide
17 Vertragspartner verteilen. Die Beurteilung dessen, welche Risi-
18 ken der Bund tatsächlich zu tragen hat, steht aus. Der Vertrag
19 war jedoch jederzeit kündbar.²⁹ Der Auftraggeber hatte zudem
20 das Recht, das Entgelt zum Teil einzubehalten, falls Leistungen
21 nicht oder nicht richtig erbracht wurden. Entschlossenes Han-
22 deln vorausgesetzt hätten Fehlentwicklungen daher vom Bund
23 als Auftraggeber konsequent gestoppt werden können und mit
24 Verfehlen des elementaren Ziels „Zulassung“ das Projekt auch
25 müssen. Erst nach einer erneuten Risikoanalyse und ggf. der

²⁶ AGWOA Abschlussbericht B-WA 4403/04 vom 28.02.2003, MAT 17-21 zu BB 17-30, Ordner 4.

²⁷ Dazu: taz vom 12.8.2013, S. 12: Michael Brzoska, Von Mängeln und Milliarden. Außerdem: taz vom 15.8.2013, S. 6: Ulrike Winkelmann, US-Industrie wurde gehätschelt.

²⁸ ABEI = Allgemeine Bedingungen für Entwicklungsverträge der Industriefirmen.

²⁹ MAT 17-6 zu BB 17-1, Ordner 1_38, S. 27, § 18 des Vertrages vom 31. Januar 2007.

1 Entscheidung zur Bereitstellung neuer Finanzmittel hätte es
2 weiter geführt werden dürfen. Genau hier haben alle Ebenen
3 versagt, die Fachebene spätestens Anfang 2010, die Leitung
4 spätestens 2011.

5 Der Vertragsabschluss war dabei kein „Schnellschuss“, sondern
6 es ging ihm eine komplexe über sechsjährige Vorbereitungs-
7 und Verhandlungszeit voraus. Aus diesem Grund ist die Ver-
8 einbarung mit ihren Anlagen ein umfangreiches Vertragswerk,
9 das auf Grundlage des damaligen Kenntnisstandes auf mehre-
10 ren Ebenen verschiedenartige Leistungsformen und -ziele zu-
11 sammen fasst. Sollte es einen versteckten Dissens hinsichtlich
12 der Zulassungsvoraussetzungen zwischen den Parteien gege-
13 ben haben, dann hat das BWB durch das Einbringen der Mus-
14 terzulassungsanforderungen (ZDv 19/1) in den Vertrag und die
15 Verpflichtung zur Aufstellung eines Musterprüfrahmenpro-
16 gramms aus seiner Sicht alles Erdenklich getan, um die Zulas-
17 sungsfähigkeit zum Vertragsbestandteil zu machen. Den an
18 den Vertragsentwürfen Beteiligten kann deshalb ebenso wenig
19 ein Vorwurf gemacht werden, wie dem bei Vertragsschluss am
20 31. Januar 2007 amtierenden Verteidigungsminister Franz Jo-
21 sef Jung.³⁰ Es ist deshalb durchsichtig, wenn Minister de Mai-
22 zière und die Mitglieder der Koalition die Verantwortung mög-
23 lichst weit in die Vergangenheit schieben wollen.

24 **c) Redliches Bemühen ausreichend?**

25 Auch wenn in einem Arbeitszeugnis der Verweis auf das redli-
26 che „Bemühen“ des Arbeitnehmers de facto ein „ungenügend“
27 bedeutet, liegt die Ursache für das Scheitern des Euro Hawk

³⁰ Dessen angeblicher Einsatz für die ausdrückliche Aufnahme von Scha-
densersatz- und Mangelgewährleistungsvorschriften im Vertrag (§§ 12,
13) ist zwar löblich, aber relativ wirkungslos: Entsprechende allgemei-
ne Vorschriften wären via Anwendung der VOL/B (§ 14) Vertragsbe-
standteil geworden (§ 22 Abs. 1 des Vertrages).

1 wohl kaum in der häufig als Ursache herangezogenen
2 „Bemühensklausel“.

3 Nach Ansicht des BAAINBw galt sie grundsätzlich für die Er-
4 bringung von Dienstleistungen durch die Euro Hawk GmbH.
5 Geschuldet sein soll insoweit lediglich das „*Bemühen, das*
6 *bestmögliche Ergebnis zu erzielen*“. Die Klausel soll für risiko-
7 belastete Entwicklungsverträge typisch sein und richtet sich
8 nach den entsprechenden Musterverträgen³¹.

9 Allerdings wurde die Bemühensklausel für einzelne bedeutende
10 Leistungen ausdrücklich ausgeschlossen: Die Euro Hawk
11 GmbH schuldet konkrete „Zulassungsleistungen“, das heißt
12 Unterstützungsleistungen zum Erlangen einer Zulassung.³² Von
13 der Bemühensklausel ausgeschlossen waren auch bestimmte
14 „*Managementleistungen*“ (Leistungen für Logistik, Test, Zulas-
15 sung und Qualifikation). Dies waren z.B. Koordinierungsleistun-
16 gen für den Zertifizierungsprozess zwischen allen Beteiligten.³³

17 Letztlich ist es unerheblich, ob sich der Auftragnehmer nun
18 (nicht) richtig bemüht oder bestimmte Leistungen (nicht) erb-
19 racht hat, obwohl er dazu verpflichtet gewesen wäre. Es ist
20 nach über sechs Jahren Laufzeit und der vollständigen Bezah-
21 lung des Auftragnehmers fraglich, ob noch erfolgreich Ansprü-
22 che gegen die Euro Hawk GmbH geltend gemacht werden
23 könnten – zumal weder das BAAINBw noch das BMVg hierzu
24 ernsthafte Bemühungen an den Tag legen. Das mag auch da-
25 ran liegen, dass man die Beziehungen zur Industrie nicht über
26 Gebühr strapazieren will.

³¹ Vgl. z.B. Musterverträge in MAT 17-32 zu BB 17-13, Ordner 4; auch MAT 17-47 zu BB 17-14.

³² MAT 17-6 zu BB 17-1, Ordner 1_38, S. 28f., § 21 des Vertrages i.V.m. Anlage 18.

³³ MAT 17-6 zu BB 17-1, Ordner 1_38, S. 29, § 21 Abs. 3 des Vertrages i.V.m. Anlage 18.

1 d) Geld zurück? Oder: Die Show mit den Rechtsanwälten

2 Weder 2009 noch 2011 wurde geprüft, ob der Vertrag gekün-
3 digt werden konnte oder ob sich sonstige Ansprüche daraus
4 ableiten ließen. Zu diesem Zeitpunkt hätten sich noch erhebli-
5 che Entwicklungskosten einsparen lassen. Doch erst im Mai
6 2013 beauftragte Verteidigungsminister Thomas de Maizière
7 eine renommierte und entsprechend teure Rechtsanwaltskanz-
8 lei.³⁴ Dieser Auftrag ist reines Alibi.

9 Der Eindruck, dass hier wieder Steuergelder verschwendet
10 werden, drängt sich schon deshalb auf, weil bisher zur Rechts-
11 lage (außer einer knappen Einschätzung des BAaINBw) weder
12 die Rechtsabteilung im BMVg noch die Amtsebene gutachter-
13 lich zu etwaigen Ansprüchen oder zur Rechtslage allgemein
14 Stellung genommen haben. Ob der Auftragnehmer seinen kon-
15 kreten Pflichten laut Leistungsbeschreibung nachgekommen ist,
16 lässt sich im Detail schwer beurteilen – und noch schwerer
17 nachweisen.

18 Die teuren Anwälte werden sich deshalb vermutlich redlich –
19 aber erfolglos – bemühen: Der Euro Hawk GmbH sind zwischen
20 2007 und 2013 die meisten Arbeitspakete und „Milestones“ für
21 scheinbar korrekt erbrachte Leistungen bezahlt worden. Nur für
22 einzelne nicht oder unzureichend erbrachte Leistungen wurden
23 Gelder einbehalten.³⁵ Weil darüber hinaus auch erst noch ein
24 konkreter Schaden beziffert werden müsste, der durch etwaige
25 Pflichtverletzungen eingetreten ist, ist es fraglich, ob sich ein
26 eventuell doch bestehender Anspruch schließlich auch gericht-
27 lich oder auf dem Verhandlungswege erfolgreich durchsetzen
28 würde. Die Einschaltung der Rechtsanwälte ist daher Blend-
29 werk. Es soll in der Öffentlichkeit nur der Eindruck erweckt wer-

³⁴ Bewertungen und Konsequenzen zum Euro Hawk, MAT 17-1A zu BB 17-92, S. 13.

³⁵ Vgl. Zeuge Stein, Protokoll vom 23. Juli 2013, S. 142, 149.

1 den, der Minister beabsichtige ernsthaft mit allen rechtlichen
2 Mitteln das Geld zurückholen, das sein Ministerium zuvor so
3 bereitwillig ausgegeben hat.

4 **e) Zulassung, Kat. 2 & 3 und CPM**

5 Die technischen und vertraglichen Herausforderungen hinsicht-
6 lich der Realisierung des Projekts waren dem Auftragnehmer
7 bei Vertragsschluss Ende Januar 2007 durchaus bewusst. Das
8 Schließen der Fähigkeitslücke auf Basis des integrierten Sys-
9 tems Euro Hawk war in mehrerlei Hinsicht technologisches
10 Neuland. Umso klarer war, dass dieses Projekt von Anbeginn
11 einer engen Begleitung durch die Leitung des Bundesministeri-
12 ums der Verteidigung, allen voran des Ministers bedurfte.³⁶

13 Verteidigungsminister de Maizière hat argumentiert, das Vorha-
14 ben, die Musterzulassung für die Serie nach „Kategorie 3“ als
15 Soll-Forderung festzuschreiben und durchzuführen, sei Teil des
16 Konstruktionsfehlers des Euro Hawk-Projekts und mit Schuld
17 am späteren Scheitern. Das Nichtvorhandensein eines Sense
18 and Avoid-Systems hätte Warnung sein müssen, sich auf Kate-
19 gorie 2 für die Zulassung zu beschränken. Dieser Vorwurf ver-
20 kennt jedoch die Tatsache, dass für das Erlangen der Ver-
21 kehrssicherheit eines jeden militärischen Fluggerätes – ob nach
22 Kategorie 2 oder Kategorie 3 – die gleichen Nachweise zu er-
23 bringen sind. Dies hat der Projektleiter in seiner Vernehmung
24 vor dem Untersuchungsausschuss noch einmal bestätigt.³⁷
25 Dieser Umstand war den Verantwortlichen bei Vertragsschluss
26 ebenso bekannt wie die Tatsache, dass ein Sense and Avoid-
27 System erst noch entwickelt werden muss und ein zugelasse-
28 nes Euro Hawk-System bis dahin unter Kategorie 2 fliegen wür-

³⁶ „Projekte der Projektstufe 1 sind grundsätzlich leitungsrelevant.“ Vgl. MAT 17-31 zu BB 17-12 BMVg, AIN I, Ordner 1, S. 136.

³⁷ Vgl. Zeuge Knöpfel, Protokoll vom 23. Juli 2013, S. 13.

1 de. Im Übrigen hat sein eigenes Haus im Mai 2013 klipp und
2 klar herausgestellt, dass „*Aspekte eines fehlenden Kollisions-*
3 *warnsystems [...] keine Ausschlußkriterien für eine Zulassung*“
4 darstellten.³⁸ Danach wäre der Euro Hawk auch in Kategorie 2
5 vollumfänglich einsatzfähig und nutzbar.

6 Des weiteren ist es falsch, wenn der Minister strukturellen Prob-
7 lemen im CPM von 2001 bzw. 2004 die Schuld dafür gibt, dass
8 Projektrisiken nicht erkannt und über Jahre hinweg Probleme
9 aufgestaut wurden. Und es trifft noch weniger zu, dass mit dem
10 CPM nov. eine solche Entwicklung definitiv nicht eingetreten
11 wäre. Es ist unstrittig, dass mit dem neuen CPM Verbesserun-
12 gen im Bereich des Controlling eingeführt werden sollen, die
13 auch erkannten Problemen im bisherigen Beschaffungswesen
14 Rechnung tragen. Jedoch existiert der CPM nov. bisher nur auf
15 dem Papier und wird erst allmählich eingeführt. Auch der Bun-
16 desrechnungshof hat deutlich gemacht, dass es durchaus Me-
17 chanismen im geltenden CPM gibt wie die Veranlassung einer
18 Zwischenentscheidung, Projektstatusberichte sowie die Hol-
19 schuld der Leitung bei Projekten dieser Relevanz.³⁹ Jedoch
20 wurden diese quer durch alle Ebenen zum Schaden des Projek-
21 tes ignoriert. Verantwortung und Projektcontrolling standen da-
22 mit nur auf dem Papier.

23 Deshalb ist die Behauptung des Ministers, der novellierte CPM
24 hätte das Scheitern des Projekts verhindert, unehrlich und lenkt
25 vom eigentlichen Problem ab: der desaströsen Verantwor-
26 tungskultur an der Spitze des Ministeriums.

27 Die Leitung des Bundesverteidigungsministeriums hat es über
28 Jahre hinweg versäumt, der Tatsache Rechnung zu tragen,

³⁸ MAT 17-87 zu BB 17-57, FÜSK I, S. 194.

³⁹ Vgl. Zeugin Bauch, Protokoll vom 24. Juli 2013, S. 35.

1 dass es sich um ein Rüstungsprojekt der Projektstufe 1⁴⁰ han-
2 delte. Demnach hätten sich Minister und Staatssekretäre in be-
3 sonderer Weise um das Projekt kümmern und Informationen zu
4 Projektstand und Problemen einholen müssen. In dieser Hin-
5 sicht ist in der Amtszeit von Thomas de Maizière und seinem
6 Staatssekretär für Rüstungsvorhaben, Stéphane Beemelmans
7 nichts geschehen. Den vollmundigen Ankündigungen des Mi-
8 nisters, alle großen Rüstungsprojekte auf den Prüfstand zu stel-
9 len, waren ohne Wert.

10 **2. Unzureichende Begleitung des Projekts und offen-** 11 **kundiges Desinteresse der Leitung des BMVg**

12 Beim Ursprungsvertrag von 2007 handelt es sich um einen
13 Entwicklungsvertrag. Dieser enthält viele dienstvertragliche
14 Leistungspflichten, deren Einhaltung genauso fortlaufend zu
15 überprüfen ist wie deren Bezug zum eigentlichen Entwicklungs-
16ziel. Der Charakter eines solchen Vertrages macht eine enge
17fachliche wie politische Begleitung notwendig. Es soll gerade
18nicht „ins Blaue hinein“ entwickelt werden. Gerade bei wichtigen
19Weichenstellungen, wie der Entscheidung der Fachebene von
20BWB und BMVg Anfang Februar 2010, den Prototyp nicht als
21Muster für die Serie zu entwickeln, hätte die ministerielle Füh-
22rung, welche die politische Verantwortung für das Projekt trägt,
23eingebunden sein und sich bereits im Vorfeld aktiv einbringen
24müssen. Dass sie dies nur unzureichend tat, deutet auf ein of-
25fenkundiges Desinteresse oder Naivität hinsichtlich der Entwick-
26lung des Prototypen und der Einführung der Serie hin. Die Fä-
27higkeitslücke, die seit 2001 absehbar und seit 2010 Realität
28war, besteht damit unnötigerweise weiter fort.

⁴⁰ Im CPM 2010 werden die Projekte in Projektstufe 1 und 2 eingeteilt. Zur Projektstufe 1 heißt es u.a.: „Projekte im besonderen Fokus des BMVg [...] Projekte der Projektstufe 1 sind grundsätzlich leitungsrelevant.“ Vgl. MAT 17-31 zu BB 17-12 BMVg, AIN I, Ordner 1, S. 136.

1 a) Wesentliche Ereignisse

2 Während der Aufarbeitung der Ereignisse durch den Unters-
3 chungsausschuss wurde offenbar, dass es eine ganze Reihe
4 von Zeitpunkten gab, an denen Probleme sichtbar wurden. Hier
5 hätten sich die BMVg-Leitung und/oder die mittlere Ebenen ein-
6 schalten müssen. Es ist bei einem Projekt dieser Größenord-
7 nung völlig unglaubwürdig, dass der Minister, der die politische
8 Verantwortung trägt, nach eigener Aussage erst am 13. Mai
9 2013 mit der bereits entschiedenen Vorlage zur Nichtbeschaf-
10 fung der Serie vollständig informiert worden sein will.⁴¹ Davor
11 will er nur allgemein im Rahmen einer Rüstungsklausur am 1.
12 März 2012 Informationen zum Projekt bekommen haben. Der
13 Bundesrechnungshof stellte in seinem Bericht vom 3. Juni 2013
14 überzeugend dar, dass bereits im Jahr 2009, spätestens 2011
15 eine Neubewertung des Projekts hätte erfolgen müssen.⁴² Es
16 gibt eine ganze Reihe von Ereignissen, bei denen der Minister
17 entweder nachweislich von massiven Problemen erfuhr, sie hät-
18 te erfahren müssen oder bei denen er sich aktiv um das Projekt
19 hätte kümmern und eine enge Begleitung realisieren müssen.
20 Die „neuralgischen Punkte“ für das Projekt Euro Hawk sind:

21 aa) 3. Februar 2010: Verzicht auf die Musterzulassung

22 Ursprünglich sollte der Prototyp des Euro Hawk, der sog. Full
23 Scale Demonstrator (FSD) auf Basis der US-Zulassung ein ver-
24 einfachtes Zulassungsverfahren in Deutschland durchlaufen
25 und als Muster für die Serie fungieren. Im Laufe der Zeit wurde
26 jedoch offenbar, dass das vereinfachte Verfahren nicht durch-
27 führbar war und ein vollständiges Musterprüfungsverfahren
28 durchgeführt werden musste. Nicht vorhandene Unterlagen auf

⁴¹ Vgl. Bewertungen und Konsequenzen zum Euro Hawk, S. 3.

⁴² Vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes, MAT 17-4 zu BB 17-90, S. 41 (S. 29 des Berichts).

1 amerikanischer Seite und die Erkenntnis, dass aufgrund der
2 fortwährenden Weiterentwicklung der Global Hawks in den USA
3 die Unterschiede zwischen dem im Bau befindlichen FSD und
4 den geplanten Serienfahrzeugen zu groß werden würden, stell-
5 ten Anfang 2010 das Gesamtprojekt existentiell in Frage. Der
6 Bundesrechnungshof sieht diesen Zeitpunkt sogar noch früher,
7 im Jahre 2009, vor der Verabschiedung des
8 3. Änderungsvertrages.⁴³

9 Auf Vorschlag der Firma Northrop Grumman beschloss die Pro-
10 jektleitung mit Zustimmung eines Vertreters der Fachaufsicht
11 aus dem Referat Rü VI 2 des BMVg Anfang Februar 2010, die
12 Musterzulassung nicht weiter zu verfolgen. Stattdessen sollte
13 der FSD mit dem bestehenden Budget weiter entwickelt und
14 dann mit einer vorläufigen Verkehrszulassung (VVZ) betrieben
15 werden. Auf der Februar-Sitzung wurde dies in größerer Runde
16 offiziell beschlossen, aber bereits im Januar 2009 hatte „das
17 Umschwenken auf eine Prototypen-Prüfung für den FSD“ be-
18 gonnen.⁴⁴ Damit wurden die kaum abzuschätzenden zusätzli-
19 chen Zulassungskosten auf die noch zu beschaffende Serie
20 verschoben. Deren Kosten wären dann explodiert, sofern eine
21 Serienzulassung nach deutschen Maßstäben überhaupt zu
22 verwirklichen gewesen wäre. Das muss allen Beteiligten klar
23 gewesen sein. Aufgrund der strategischen Bedeutung des Euro
24 Hawk hätte eine solche Entscheidung von der Leitungsebene
25 gefällt werden müssen. Dies wurde jedoch weder vom Projekt-
26 leiter an den BWB-Präsidenten noch vom Vertreter der Fach-
27 aufsicht aus dem Referat Rü VI 2 an den Abteilungsleiter Rüs-
28 tung (AL Rü) berichtet. Genau so wenig wurde sie dokumen-
29 tiert. Sie findet sich auch nicht in den Quartalsberichten des

⁴³ Vgl. Zeugin Bauch, Protokoll vom 24. Juli 2013, S. 13.

⁴⁴ Vgl. E-Mail vom 19.01.2012, MAT 17-79E BMVg zu BB 17-59, WTD 61 Wolfgang Steiger, Ordner 1, Email-Eingang, S. 4; vgl. auch 17-79E BMVg zu BB 17-59, WTD 61 Wolfgang Steiger, Ordner 1, Email-Eingang, S. 9.

1 BWB zum Vorhabencontrolling.⁴⁵ Eine Erklärung hatten die
2 hierfür Verantwortlichen nicht. Der zuständige Abteilungsleiter
3 konnte dies vor dem Untersuchungsausschuss nur konstatieren
4 und dass er nicht informiert worden sei.⁴⁶ So erfuhr der AL Rü
5 erst im Herbst 2011, eineinhalb Jahre später, von dieser fatalen
6 Entscheidung und leitete entsprechende Maßnahmen ein.

7 *„Mir ist das erst richtig deutlich geworden infolge der
8 Besprechung vom 24. November 2011.“⁴⁷*

10 *„[...] diese Entscheidung hätte [...] schriftlich an
11 die Leitung, seinerzeit BWB, und auch schriftlich an das
12 BMVg, dann auch an die Leitung AIN, das heißt seinerzeit an mich als
13 Abteilungsleiter Rüstung und an den Hauptabteilungsleiter
14 [berichtet werden müssen].“⁴⁸*

16 Wäre das Scheitern der Musterzulassung für die Euro Hawk-
17 Serie der Führung im BMVg eher bekannt geworden, hätte das
18 Projekt deutlich früher umfassend auf den Prüfstand gestellt
19 werden müssen und erhebliche finanzielle Mittel hätten eingespart
20 werden können.

21 Zwar fällt diese Entscheidung noch in die Amtszeit von de Maizières
22 Vorgänger Karl-Theodor zu Guttenberg. Allerspätestens mit dem Antritt
23 von Thomas de Maizière als Minister und Stéphane Beemelmans als
24 Rüstungsstaatsekretär im März 2011 sollten alle wichtigen Rüstungsprojekte
25 einer Überprüfung unterzogen werden. So hatte es Minister de Maizière
26 kurz nach seinem Amtsantritt angekündigt.⁴⁹ Ineffektives Controlling
27 und die offene Missachtung der für das BWB und das BMVg geltenden
28 Verfahrensbestimmungen im Customer Product Manage-
29

⁴⁵ Vgl. Zeuge Knöpfel, Protokoll vom 23. Juli 2013, S. 10.

⁴⁶ Vgl. Zeuge Selhausen, Protokoll vom 24. Juli 2013, S. 67.

⁴⁷ Zeuge Selhausen, Protokoll vom 24. Juli 2013, S. 74.

⁴⁸ Zeuge Selhausen, Protokoll vom 24. Juli 2013, S. 78.

⁴⁹ Vgl. Äußerungen von Thomas de Maizière beim Parlamentarischen Abend des Bundesverbandes der Deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie (BDSV) am 6. September 2011.

1 ment (CPM) haben dies ebenso vereitelt wie das Auseinander-
2 klaffen von Anspruch und Realität der Ankündigungen des Mi-
3 nisters und seines Staatssekretärs⁵⁰.

4 **bb) 20./21. Juli 2011: Überführungsflug nach Deutschland**

5 Vom 20. auf den 21. Juli fand der Überführungsflug des FSD
6 von der Edwards Air Force Base in Kalifornien zum Testgelän-
7 de der Dienststelle WTD 61 nach Manching in Bayern statt. Der
8 FSD flog zwar mit einer deutschen vorläufigen Verkehrszulas-
9 sung, durfte aber mangels US-Genehmigung nicht wie ur-
10 sprünglich geplant über US-amerikanisches Territorium fliegen,
11 sondern wurde an der Westküste entlang über Kanada nach
12 Europa geleitet. Während des Fluges „*trat wiederholt der kom-
13 plette Verlust der Steuerungsfähigkeit ein*“. „*Der EURO HAWK
14 veränderte wiederholt und unplanmäßig die Flughöhe. Das
15 Verhalten des ULfz [unbemannten Luftfahrzeug] war nicht vor-
16 hersehbar*“.⁵¹

17 Trotz dieser offensichtlich massiven Probleme wurde der Euro
18 Hawk von Staatssekretär Beemelmans Mitte Oktober 2011 vol-
19 ler Stolz der Öffentlichkeit vorgestellt. Dabei hätte vermutlich
20 schon der Flug der Drohne in den deutschen Luftraum nicht
21 stattfinden dürfen, da die eingesetzten deutschen Prüfer bei der
22 begleitenden Bauprüfung im Sommer 2009 keine Prüfberechti-
23 gung hatten.⁵² Zudem fehlten notwendige Unterlagen seitens
24 des Unterauftragnehmers Northrop Grumman und der US Air
25 Force. Die Musterprüfstelle WTD 61/ML kam zu dem Schluss,

⁵⁰ Vgl. Äußerungen von Stéphane Beemelmans vor der Deutschen Gesell-
schaft für Auswärtige Politik (DGAP) am 13. September 2011.

⁵¹ Vgl. Präsentation der Luftwaffe für das Treffen der Airspace Coordination
Working Group Anfang September 2011, MAT 17-91 zu BB 17-65
FüSK I 2_Ordner 2, S. 206ff., hier S. 214.

⁵² Vgl. Bericht TRAR Michael Ruhe vom 21. August 2009, MAT 17-48 zu BB
17-17, S. 11ff.

1 „dass die Nachweisführung für eine mögliche spätere Serie
2 praktisch der einer Neuentwicklung gleichkommen würde“.⁵³

3 „Dass hier möglicherweise ein richtig funda-
4 mentales Problem auftauche, sei das erste Mal
5 bewusst geworden, als der EURO HAWK von
6 den USA nach Deutschland überführt worden
7 sei“,

8 so der Abteilungsleiter Rüstung in der Sitzung des Verteidi-
9 gungsausschusses am 24. April 2013.⁵⁴

10 Doch offenbar hat niemand in der Leitungsebene die Relevanz
11 dieses „fundamentalen Problems“ erkannt oder sich dafür we-
12 nigstens interessiert. Der wenige Monate zuvor ins Amt ge-
13 kommene Minister de Maizière hatte zwar angekündigt, alle
14 Rüstungsprojekte auf den Prüfstand stellen zu wollen. Das Euro
15 Hawk-Projekt wurde jedoch weder vor noch nach dem Flug
16 nach Deutschland einer Neubewertung unterworfen. Der Über-
17 führungsflug des Prototypen hätte verschoben werden müssen,
18 um zunächst die bestehenden Probleme auszuräumen. Aber
19 eine Überprüfung des Gesamtprojekts fand nicht statt.

20 **cc) Herbst 2011: Beschaffung der Langläuferbauteile wird**
21 **angehalten, Serienbeschaffung fraglich**

22 Obwohl bereits auf Fachebene beschlossen worden war, den
23 FSD nicht als Muster für die Serie zu qualifizieren (s.o.) und die
24 Beschaffung der Serie insgesamt fraglich geworden war, wurde
25 das Entwicklungsprogramm ungerührt fortgesetzt. Noch im Ok-
26 tober 2011 erreichten die BMVg-Spitze eine Vorlage zur Be-
27 schaffung sogenannter „Langläuferbauteile“ und ein Entschei-

⁵³ Vgl. Bundesministerium der Verteidigung, Bericht der Ad-hoc Arbeitsgrup-
pe EURO HAWK, 5. Juni 2013, MAT 17-8 zu BB 17-3 Ordner 1, S. 32.

⁵⁴ Vgl. Deutscher Bundestag, 17. WP, Kurzprotokoll der 139. Sitzung des
Verteidigungsausschusses, 24. April 2013, MAT 17-1 zu BB 17-92, S.
408.

1 dungs-vorschlag zur beschleunigten Beschaffung der Serie.⁵⁵
2 Die Bestellung dieser Langläuferbauteile hätte bereits die Be-
3 schaffung der Serienfahrzeuge eingeleitet, für die noch gar kein
4 Muster entwickelt worden war. Einen Monat später ging eine
5 weitere Vorlage mit konkretisierten Angaben zum Ablauf der
6 Beschaffung bei den Staatssekretären ein.⁵⁶ Allerdings hatte
7 zeitgleich, am 24. November 2011, ein Treffen beim Abteilungs-
8 leiter Rüstung Selhausen stattgefunden, in dessen Verlauf er
9 von der fundamentalen Entscheidung vom 3. Februar 2010
10 Kenntnis erhielt. Auf der Entscheidungsvorlage vermerkte er die
11 Bitte, vor einer Bestellung weitere notwendige Informationen
12 abzuwarten. In einer im Nachgang zu der Besprechung gefor-
13 derten Informationsvorlage mit Datum vom 5. Dezember 2011
14 heißt es:

15 *„Die Gesamtheit aller zusätzlich erforderlichen*
16 *Maßnahmen zur Erreichung einer Musterzulas-*
17 *sung könnte sich zu einem hohen zweistelligen*
18 *Mio. € Betrag summieren.“⁵⁷*

19 Wieder zeigt sich hier das BMVg als eine Organisation in einem
20 desolaten Zustand. Über eineinhalb Jahre lang wurde eine es-
21 sentielle Entscheidung der Fachebene, die sie aufgrund der
22 Tragweite gar nicht hätte treffen dürfen, nicht an die Spitze des
23 Hauses weitergegeben. Dabei wäre es durch die Bestellung der
24 Langläuferbauteile noch zu weiteren unnötigen Kostensteige-
25 rungen gekommen, wenn der zuständige Abteilungsleiter Rüs-
26 tung nicht zufällig durch ein informelles Gespräch mit dem Pro-
27 jektleiter vom wahren Stand des Projekts erfahren hätte. Ob-
28 wohl der für Rüstung zuständige Staatssekretär Beemelmans
29 mit der Vorlage vom 22. November 2011 von der Entwicklung

⁵⁵ Vgl. Entscheidungsvorlage vom 10.10.2011, MAT 17-50 zu BB 17-31 Ordner 2, S. 291ff.

⁵⁶ Vgl. Informations- und Entscheidungsvorlage vom 22.11.2011, MAT 17-50 zu BB 17-31 Ordner 2, S. 329ff.

⁵⁷ Vgl. Informationsvorlage vom 5.12.2011, MAT 17-50 zu BB 17-31 Ordner 2, S. 335. (VS-NfD)

1 informiert wurde, ging die weitere Initiative vom AL Rü aus. Zu-
2 dem ließ der Staatssekretär den Minister in Unkenntnis ob der
3 neuen Entwicklungen. Dabei ist die Entwicklung des Euro Hawk
4 nach dem seit Juni 2010 gültigen CPM ein Projekt der Stufe 1
5 und damit „*grundsätzlich leitungsrelevant*“⁵⁸. Hier wurden also
6 sowohl die Vorgaben des CPM ignoriert als auch die politisch
7 Verantwortlichen in Unkenntnis über diese richtungsweisende
8 Entscheidung gelassen.

9 **dd) Januar 2012: Information der Spitze des Hauses**

10 Im Verlauf der Entscheidung, die Langläuferbauteile zunächst
11 nicht zu bestellen, beauftragte der AL Rü das BWB darzustel-
12 len, wie ein Betrieb des FSD und eine Zulassung der Serie in-
13 nerhalb des bestehenden Vertrages erreicht werden könnten.
14 Zunächst wurde von der Abteilung Luft im BWB für die Serien-
15 beschaffung ein Mehrbedarf von 100 Mio. Euro geschätzt;⁵⁹
16 dabei wurden vom Vizepräsidenten des BWB bereits im April
17 2010 erhebliche Kostensteigerungen von 333 Mio. Euro für Pro-
18 jektierung und Einführung der Serie gesehen.⁶⁰ Am 18. Januar
19 2012 erreichte den Abteilungsleiter allerdings eine weitere Vor-
20 lage, in der nun für die Serienbeschaffung ein „*Mehrbedarf von*
21 *451 Mio. € gegenüber der bisherigen Kostenschätzung von 610*
22 *Mio. €*“⁶¹ erwartet wurde, also über eine Milliarde Euro; diese
23 hohen Kosten waren erst im Mai 2013 das entscheidende Krite-

⁵⁸ Vgl. Customer Product Management (CPM) 2010, Verfahrensbestimmungen für die Bedarfsermittlung, Bedarfsdeckung und Nutzung in der Bundeswehr, S. 30, s. MAT 17-31 zu BB 17-12 AIN I 1_Ordner 1, S. 136.

⁵⁹ Vgl. Informationsvorlage vom 20.12.2011, MAT17-50 zu BB 17-31 Ordner 2, S. 342ff.

⁶⁰ Vgl. Präsentation zu Projektcontrolling in der Rüstung, Stand 04/2010, MAT 17-74 BMVg zu BB 17-58, Ordner 5, Sekretariat Leitung BWB/BAAINBw, S. 58.

⁶¹ Vgl. Informationsvorlage vom 20.1.2012, MAT17-50 zu BB 17-31 Ordner 2, S. 347ff

1 rium für die Nichtbeschaffung der Serie, obwohl sie bereits seit
2 Anfang 2012 der Leitung bekannt waren.

3 Diese Information gab der AL Rü umgehend weiter an das Büro
4 des Rüstungsstaatssekretärs Beemelmans, um dort ein „*Prob-*
5 *lembewusstsein*“⁶² zu schaffen. Am 19. Januar 2012 schickte er
6 deshalb dessen Büro eine E-Mail, in welcher er explizit auf die
7 sich abzeichnende „*dramatische Kostenexplosion*“ hinwies. Bei
8 diesen hohen Kosten würde er eine Bestellung der Langläufer-
9 bauteile nicht empfehlen.⁶³ Die E-Mail war zur Vorbereitung
10 eines Gesprächs des Ministers mit Industrievertretern geschrie-
11 ben worden. Daher ist davon auszugehen, dass der Inhalt der
12 E-Mail den Staatssekretär wie auch den Minister in schriftlicher
13 oder mündlicher Form erreichen sollte. Eine Informationsvorla-
14 ge an die Staatssekretäre am 8. Februar 2012 wiederholte die
15 grundsätzlichen Bedenken zu den „*aus heutiger Sicht gegeb-*
16 *enen technischen, zeitlichen sowie finanziellen (die Finanzier-*
17 *barkeit des Programms in Frage stellenden) Risiken*“. Beson-
18 ders Staatssekretär Wolf war sich offenbar des heiklen Zu-
19 stands des Projekts bewusst, wie seine zahlreichen kritischen
20 Anmerkungen in der Vorlage belegen.⁶⁴ Von lösbaren Proble-
21 men, wie sie der Minister später beschrieben hat, konnte schon
22 Anfang 2012 längst nicht mehr die Rede sein.

23 **ee) 1. März 2012: Rüstungsklausur**

24 Auf der Rüstungsklausur wurde der Minister nach eigener Aus-
25 sage jedenfalls zum ersten Mal über Probleme beim Euro Hawk
26 informiert, allerdings waren ihm diese als „lösbar“ dargestellt
27 worden. Vorab hatte er eine ausführliche Informationsvorlage

⁶² Zeuge Selhausen, Protokoll vom 24. Juli 2013, S. 57.

⁶³ Vgl. E-Mail vom 19.1.2012, MAT 17-73 zu BB 17- 48 Ordner 1_Sts Bee-
melmans_E-Mail-Verkehr_22072011_29042013, S. 110.

⁶⁴ Vgl. Informationsvorlage vom 8.2.2012, MAT 17-69 zu BB 17-32 Büro des
Ministers Ordner 1, S. 141ff.

1 erhalten, die er laut schriftlichem Vermerk von Staatssekretär
2 Beemelmans ausdrücklich gelobt hat. Darin heißt es deutlich
3 zum Euro Hawk, ähnlich wie bereits in der Vorlage vom 8. Feb-
4 ruar 2012: „Kostensteigerungen stellen Gesamtsystem zuneh-
5 mend infrage“.⁶⁵ Weiter heißt es, das Problem bei allen UAS
6 (Unmanned Aircraft Systems) seien Schwierigkeiten bei der
7 Musterzulassung und die Befürchtung, diese nicht mit einem
8 vertretbaren Aufwand erreichen zu können. Auf der Klausur
9 selbst hielt zur Zulassungsproblematik der designierte Inspek-
10 teur der Luftwaffe, Generalleutnant Müllner einen Vortrag, zu
11 dem es in der anschließenden Diskussion aber keine Nachfra-
12 gen gegeben haben soll, weder vom Minister noch von den
13 Staatssekretären. Vom AL Rü Selhausen wurde dagegen versi-
14 chert, man habe darüber gesprochen „das Thema gemeinsam
15 klären“⁶⁶ zu wollen.

16 Überraschend ist, dass der zentrale Punkt der Vorlage – die
17 bedrohlichen Kostensteigerungen – auf der Klausur nicht ange-
18 sprochen worden ist. Trotz gegenteiligem Wissensstand auf
19 Seiten der Staatssekretäre und des AL Rü wurden offenbar da-
20 zu keine Rückfragen gestellt, sondern der Punkt möglichst
21 schnell (und geräuschlos) abgehandelt. Gab es hier eine fal-
22 sche Rücksicht auf den Minister? Wollte dieser bekannterma-
23 ßen nicht mit Details belästigt werden? Oder sollte ob des de-
24 saströsen Projektverlaufs ein günstigerer Moment abgepasst
25 werden, den Minister über die riesigen Probleme zu informie-
26 ren? Auch hier scheint die Kommunikation auf der Leitungs-
27 ebene desaströs gewesen zu sein.

28 Bereits Jahre vor dem Vertragsschluss 2007 war das Zulas-
29 sungsthema als kritischer Punkt erkannt worden. Gerade aus

⁶⁵ vgl. Informationsvorlage vom 27.2.2012, MAT 17-69 zu BB 17-32 Büro des Ministers Ordner 1, S. 124ff., hier S. 133.

⁶⁶ Zeuge Selhausen, Protokoll vom 24. Juli 2013, S. 42.

1 diesem Grund bedurfte das Projekt einer engen Begleitung
2 durch die Spitze des Hauses. Auf der Klausur 2012 fand der
3 wunde Punkt des Projekts Erwähnung – aber auch nicht mehr,
4 obwohl die Bestellung der Langläuferbauteile und damit der
5 Einstieg in die Serienbeschaffung schon vom AL Rü und
6 Staatssekretär Beemelmans zurückgestellt worden war. Zudem
7 war lange zuvor (Februar 2010, de facto bereits Januar 2009)
8 das Vertragsziel dahingehend geändert worden, den FSD nicht
9 mehr als Muster für die Serie zuzulassen. Wenn auf dieser
10 Klausur mit umfangreicher schriftlicher Vorbereitung kaum ein
11 Wort über den prekären Zustand des Projekts verloren wird,
12 dann ist das schwer vorstellbar. Hier haben alle Beteiligten ver-
13 sagt. Nimmt man die Unterlagen und die Zeugenaussagen hier-
14 zu als Maßstab, konnte dies nur in ein Desaster führen.

15 **ff) 26. Juni 2012: Gespräch mit Abgeordneten der Koali-**
16 **tion**

17 Zur Vorbereitung eines Gesprächs mit den Bundestagsabge-
18 ordneten Elke Hoff und Ernst-Reinhard Beck Ende Juni 2012
19 erhielt der Minister aus seinem Haus Hintergrundinformationen
20 und eine Sprechempfehlung. Darin wird auf eine 27-monatige
21 Verzögerung gegenüber der ursprünglichen Zeitplanung hinge-
22 wiesen. Zudem sollen laut Sachstand vier Serienluftfahrzeuge
23 beschafft werden; unerwähnt bleibt, dass das bestehende Mo-
24 dell des Euro Hawk nicht als Muster geeignet ist und dass man
25 schon lange von dem Vertragsziel abgewichen ist, einen Full
26 Scale Demonstrator als Vorlage für eine Serie zu entwickeln.
27 Weiterhin sagt das Dokument, der Kauf der Langläuferbauteile
28 für die Serie sei zunächst zurückgestellt worden. Damit ist die
29 beabsichtigte Serienbeschaffung entgegen der ersten Informa-
30 tion unsicher.

1 Allerdings finden sich weder im aktiven noch im reaktiven Teil
2 der Sprechempfehlung diese Hinweise. Stattdessen soll Minis-
3 ter de Maizière die MdBs darüber informieren, dass das Projekt
4 „*abgesehen von den eingetretenen Verzögerungen zufrieden-*
5 *stellend*“⁶⁷ verläuft. Eine Entscheidung zur Beschaffung der Se-
6 rie könne Ende des Jahres getroffen werden. Die Formulierung
7 lässt isoliert betrachtet breiten Interpretationsspielraum bezüg-
8 lich des Projektverlaufs. Im Gesamtkontext soll der Minister –
9 wider besseren Wissens – den Parlamentariern genau das
10 vermitteln, was im Sachstand bereits als riskant skizziert wor-
11 den ist. Zur gleichen Zeit arbeiten die verschiedenen Stellen
12 des BMVg, des BWB/BAAINBw und der Bundeswehr bereits an
13 möglichen alternativen Zulassungsmöglichkeiten; an eine zügi-
14 ge und problemlose Einführung der Serie war nicht mehr zu
15 denken.

16 **gg) September 2012: Irreführende Informationen des**
17 **BMVg gegenüber dem Parlament zur Bestellung**
18 **von Langläuferbauteilen**

19 Der Zeuge Staatssekretär Beemelmans hat in seiner Verneh-
20 mung vor dem Untersuchungsausschuss auf die Frage, ob das
21 Parlament nicht bei Problemen hätte einbezogen werden sol-
22 len, geantwortet:

23 *„Herr Abgeordneter, ich habe, als eine festste-*
24 *hende Entscheidungslage dastand, unmittelbar*
25 *das Parlament unterrichtet. Also, schneller kann*
26 *ich mir das nicht vorstellen. Unmittelbar, einen*
27 *Tag nachdem der Minister das überhaupt erfah-*
28 *ren hat, habe ich den Bericht an den Verteidi-*
29 *gungsausschuss geschickt, wo ich berichtet*
30 *habe, wie der Stand ist. Und wenn ich es richtig*
31 *in Erinnerung habe, ist zu diesem Projekt im*
32 *Rahmen der Unterlagen, die wir schicken zum*
33 *Haushaltsaufstellungsverfahren, regelmäßig*

⁶⁷ Vgl. Hintergrundinformation HALE UAS EURO HAWK, MAT 17-80 zu BB
17-44 AIN V 5 Sämtliche Vorlagen Ordner 1, S. 8.

1 *auch immer ein Steckbrief zum Euro Hawk da-*
2 *bei gewesen, wo drinstand: „Langläuferteile*
3 *verschieben sich, weil ... “ und so was. Aber ich*
4 *habe tatsächlich, einen Tag nachdem ich den*
5 *Minister unterrichtet habe, schon den Verteidi-*
6 *gungsausschuss unterrichtet.“⁶⁸*

7 Dies trifft jedoch so nicht zu. In den jährlichen Berichten des
8 Bundesministeriums der Verteidigung zu Rüstungsbeschaffun-
9 gen, die im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens an
10 die Mitglieder des Verteidigungsausschusses und des Haus-
11 haltsausschusses geschickt werden, finden sich keine Hinweise
12 dazu, dass es zu Verzögerungen bei der Bestellung von Lang-
13 läuferbauteilen o.ä. kommen könnte. Vielmehr wird im so ge-
14 nannten „Projektsteckbrief“ Euro Hawk vom 17. September
15 2012 darauf hingewiesen, dass „[durch] die frühzeitige Beauf-
16 ragung von Langläuferteilen und der zeitkritischen Restentwick-
17 lung des Missionssystems [...] die Beschaffung der Serienluft-
18 fahrzeuge mit einem Zulauf ab 2016-2017 ermöglicht“ werden
19 soll.⁶⁹

20 Zu diesem Zeitpunkt war jedoch bereits seit mehreren Monaten
21 BMVg-intern entschieden, von einer Beschaffung der Langläu-
22 ferbauteile abzusehen. Damit wurden die Abgeordneten im
23 Rahmen der Haushaltsverhandlungen für den Haushalt 2013
24 sowie hinsichtlich der mittelfristigen Finanzplanung für den Ein-
25 zelplan 14 (Verteidigung) falsch informiert. Das Bundesministe-
26 rium der Verteidigung suggerierte mit der „Projektskizze“ Euro
27 Hawk, dass eine Beschaffung von Langläuferbauteilen nach
28 wie vor geplant sei und dies sogar beschleunigt geschehen sol-
29 le. Das Gegenteil war der Fall.

⁶⁸ Zeuge Beemelmans, Protokoll vom 30. Juli 2013, S. 31.

⁶⁹ Anlage 3 zu Parl Sts beim Bundesministerium der Verteidigung
Kossendey, 1780002-V07 vom 25. September 2012.

1 hh) 18. Oktober 2012: Parlamentarischer Abend des BDSV

2 Aus Anlass eines parlamentarischen Abends des BDSV Mitte
3 Oktober 2012 erhielt der Minister mit Datum vom 24. Septem-
4 ber 2012 erneut eine mehrseitige Hintergrundinformation zum
5 Euro Hawk-Projekt. Danach seien mittlerweile Verzögerungen
6 von 35 Monaten eingetreten. Die zusätzlichen Kosten für die
7 Zulassung, auf die der Abteilungsleiter Rüstung bereits im Ja-
8 nuar 2012 hingewiesen hatte, betrügen bei Berücksichtigung
9 der maximal möglichen Einsparmöglichkeiten noch immer min-
10 destens 184 Mio. Euro; zudem seien zusätzliche Kosten für die
11 Entwicklung des SIGINT-Missionssystems notwendig. Deshalb
12 würden sowohl alternative Zulassungswege sowie alternative
13 Trägersysteme untersucht. Wie bereits in früheren Informatio-
14 nen wurde auch darauf hingewiesen, dass die Langläuferbau-
15 teile für die Serie zunächst nicht bestellt worden seien. Eine
16 abschließende Entscheidung werde Anfang 2013 erfolgen.⁷⁰

17 Da diese Information speziell für den Minister von seinen Beam-
18 ten erstellt wurde, kann davon ausgegangen werden, dass er
19 Kenntnis von ihrem Inhalt genommen hat. Dem Minister wurden
20 erneut die bestehenden Probleme aufgezeigt. Die mehr als
21 deutliche Verzögerung des Projekts, die drastischen Kosten-
22 steigerungen trotz Einsparungen und der unklare weitere Pro-
23 jektverlauf waren eindeutige Fingerzeige, dass das Projekt un-
24 weigerlich in eine ungute Richtung driftete.

25 Doch der Minister fragte nicht nach, forderte keine weiteren In-
26 formations- oder gar Entscheidungsvorlagen an und er
27 scheuchte auch nicht seine Staatssekretäre auf, hier die Initiati-
28 ve zu ergreifen. Schon gar nicht informierte er das Parlament
29 über die schwerwiegenden Probleme.

⁷⁰ Vgl. Hintergrundinformation für Herrn Minister Parlamentarischer Abend
des BDSV e.V. am 18. Oktober 2012, MAT 17-80A zu BB 17-44 Stab
Org und Rev, S. 1ff.

1 ii) 10. Dezember 2012: Besuch des Ministers in Manching

2 Am 10. Dezember 2012 traf der Minister bei der Firma Cassi-
3 dian in Manching mit deren CEO Gerwert zusammen. Die Un-
4 terlagen zur Gesprächsvorbereitung mit Datum vom 5. Dezem-
5 ber zeichnete der Minister am Tag des Besuchs ab. Im den Eu-
6 ro Hawk betreffenden Sachstand⁷¹ wird kurz auf die den deut-
7 schen Musterprüfbestimmungen widersprechende Entwicklung
8 der Trägerplattform im Jahr 2009 eingegangen. Die zeitliche
9 Verzögerung beträgt nach dieser Unterrichtung weiterhin 35
10 Monate. Erneut wird das gescheiterte Entwicklungsziel nicht in
11 seinen Konsequenzen thematisiert, sondern weiter die Umset-
12 zung der geplanten Beschaffung von vier Serienluftfahrzeugen
13 in Aussicht gestellt. Eine abschließende Entscheidung würde im
14 ersten Quartal 2013 getroffen. Wie bereits in früheren Vorlagen
15 erging auch hier die Information, dass der Kauf von Langläufer-
16 bauteilen für die Serie zurückgestellt sei, bis Klarheit über die
17 Zulassungsproblematik und die Zukunft der Global Hawk der
18 US Air Force herrsche (die Produktion der Global Hawk Block
19 20 und 30 war Anfang 2012 eingestellt worden, was die zukünf-
20 tige Versorgung mit Ersatzteilen infrage stellte). So „*ist die Be-*
21 *auftragung einer EURO HAWK Serie mit einem hohen finanziel-*
22 *len und in Teilen technischen Risiko verbunden*“.⁷² Als Ab-
23 schluss der Informationen für den Minister wird die reaktive
24 Sprechempfehlung gegeben, dass „*derzeit keine Grundlage*
25 *gegeben [sei], um eine Entscheidung für eine Serienbeschaf-*
26 *fung zu befürworten oder gar zu treffen*“.⁷³ Doch anscheinend
27 hatte der Minister diese Passagen nicht gelesen:

28 *„Ich habe diese Mappe gesehen und habe sie*
29 *auch abgezeichnet. Natürlich kann ich im*

⁷¹ Vgl. Informationsmappe für das Gespräch von Herrn Bundesminister mit Herrn Dipl.-Ing. Bernhard Gerwert (...) am 10. Dezember 2012, MAT 17-59 zu BB 17-38 Ordner 1, S. 1ff.

⁷² Gesprächsvorbereitung, MAT 17-59 zu BB 17-38 Ordner 1, S. 42.

⁷³ Gesprächsvorbereitung, MAT 17-59 zu BB 17-38 Ordner 1, S. 43.

1 *Nachhinein nicht mehr sagen, ob und in wel-*
2 *cher Gründlichkeit ich jede dieser 60 Seiten ge-*
3 *lesen habe. Mal kann ich die Vorbereitungen*
4 *gründlich und gut studieren, manchmal weni-*
5 *ger; das ist ein Zeitproblem. Ich will mich jetzt*
6 *aber gar nicht darauf berufen, dass ich diese*
7 *Seiten vielleicht gar nicht gelesen hätte. Ich*
8 *muss mir dieses Wissen zurechnen lassen. Das*
9 *ist so. Ich habe die Vorlage abgezeichnet.*⁷⁴

10 Seltsam verklausuliert wurde zugegeben, dass die Serienbe-
11 schaffung bis auf Weiteres gescheitert sei. Wenn auch in sich
12 widersprüchlich und diffus wurde der Minister über die Proble-
13 me des Projekts informiert. Doch hat er diese Informationen
14 nicht aufgenommen und war folglich nicht in der informatori-
15 schen Lage, entsprechend kritisch nachzufragen.

16 Aufgrund der mittlerweile zahlreichen und deutlichen Hinweise
17 aus den verschiedenen Informationsvorlagen und Vorberei-
18 tungsmappen hätte der Minister schnellstmöglich eine umfas-
19 sende und zielgerichtete Leitungsvorlage einfordern und damit
20 das Projekt aktiv an sich reißen müssen. Dies ist nicht gesche-
21 hen. Unwissend und scheinbar teilnahmslos hat de Maizière die
22 Mischung aus Erfolgsmeldungen, diffusen Andeutungen und
23 versteckten Eingeständnissen des Scheiterns über sich erge-
24 hen lassen. Doch in jedem Fall hat er zahlreiche Gelegenheiten
25 gehabt, sich über den Fortgang des Projektes zu informieren –
26 und nachzufragen.

27 Es ist davon auszugehen, dass der Minister bis zur Entschei-
28 dung am 13. Mai 2013 mehrfach bei der einen oder anderen
29 Gelegenheit weitere Informationen erhalten haben könnte. Hin-
30 weise hierzu hat er in seiner Vernehmung vor dem Untersu-
31 chungsausschuss selbst geliefert.⁷⁵ Ausschlaggebend sind die-

⁷⁴ Zeuge de Maizière, Protokoll vom 31. Juli 2013, S. 12 f.

⁷⁵ Vgl. Zeuge de Maizière, Protokoll vom 31. Juli 2013, S. 10: „(...) das Ge-
spräch mit den Haushaltsberichterstatlern der Koalition am 14. März
2013 und den Jour fixe am 26. April 2013.“

1 se letzten Monate vor der Entscheidung aber nicht mehr. Tat-
2 sache ist, dass das Projekt zu einem viel früheren Zeitpunkt auf
3 den Prüfstand gehört und gestoppt hätte werden müssen. Es
4 gab ausreichend Gelegenheiten in der Amtszeit des Ministers
5 seit März 2011. Dass dies nicht geschah, ist teilweise den
6 Strukturen und dem Kommunikationsgebaren auf der Arbeits-
7 ebene, teilweise der kraft- und initiativlosen Kommunikations-
8 kultur auf der Leitungsebene zuzuschreiben.

9 **b) Fehler der Fachebene als Organisationsverschulden**
10 **der Leitung**

11 Das Euro Hawk-Desaster hat eklatante Missstände in der Or-
12 ganisation des Ministeriums und seiner nachgeordneten Berei-
13 che offenbart. Missstände, für die die Leitung des BMVg eben-
14 falls politisch verantwortlich ist. Über Jahre hinweg haben sich
15 Fachebene und Leitung ungenügend vernetzt, aneinander vor-
16 bei gearbeitet und bestehende Controlling-Mechanismen ad
17 absurdum geführt. Der Bundesrechnungshof nennt den Um-
18 gang mit den Projektrisiken schlichtweg „*folgeschweres Orga-*
19 *nisationsversagen*“⁷⁶. Ein überaus formalistischer Arbeits- und
20 Kommunikationsstil und die Überforderung und Blickverengung
21 von Verantwortlichen quer durch alle Ebenen bildeten eine fata-
22 le Fehlerkette und trugen erheblich zum Scheitern des Projek-
23 tes Euro Hawk bei.

24 Es finden sich zahlreiche Belege dafür, dass die Projektleitung
25 frühzeitig informiert war über gravierende Probleme mit Blick
26 auf die angestrebte Musterzulassung der Serie, das hierfür nö-
27 tige Beibringen von Dokumenten und Nachweisen sowie die

⁷⁶ Vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes, MAT 17-4 zu BB 17-90, S. 42 (S. 30 des Berichts).

1 Generierung erheblicher Mehrkosten.⁷⁷ Zudem traf die Fach-
2 ebene für den Projektverlauf gravierende Entscheidungen, oh-
3 ne die mittel- und langfristigen Folgen zu bedenken sowie diese
4 mit der Leitung rückzukoppeln geschweige denn billigen zu las-
5 sen. Hervorstechendes Beispiel hierfür ist die eigenmächtige
6 Entscheidung der Projektleitung, bereits im Jahr 2009/10, auf
7 eine umfassende Musterprüfung für den Full Scale Demonstra-
8 tor (FSD) zu verzichten, die Musterprüfung auf die spätere Se-
9 rie zu verschieben und sich hinsichtlich des FSD auf eine Proto-
10 typenprüfung zu beschränken. Diese Entscheidung am
11 3. Februar 2010 wurde laut dem so genannten ‚Ad-hoc Bericht‘
12 der Arbeitsgruppe EURO HAWK im Bundesministerium der
13 Verteidigung durch die Projektleitung weder schriftlich festge-
14 halten noch an die Leitung kommuniziert. Der Vertreter der
15 Fachaufsicht hat seinen Referatsleiter Rü VI 2 im Anschluss an
16 die Besprechung mündlich über das Ergebnis in Kenntnis ge-
17 setzt.⁷⁸ Die Informationen sind in der Folge im Ministerium ver-
18 sandet. Erst knapp zwei Jahre später, am 24. November 2011
19 soll der AL Rü vom Projektleiter des Euro Hawk von dieser Ent-
20 scheidung erfahren haben. Die Richtigkeit der Darstellung des
21 BMVg konnte nicht abschließend verifiziert werden. Sollte sie
22 aber zutreffen, so wäre dies ein weiterer Beleg für das desas-
23 tröse Kommunikations- und Entscheidungsverhalten der Ver-
24 antwortlichen.

25 Der Bundesrechnungshof hat vor dem Untersuchungsaus-
26 schuss deutlich gemacht, dass das mit dem Projekt betraute
27 damalige Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB,
28 heute Bundesamt für Ausrüstung, Infrastruktur und Nutzung der
29 Bundeswehr – BAAINBw) gegen die vorgesehenen Berichts-

⁷⁷ Vgl. u.a. MAT 17-94 zu BB 17-56, Anlage 1, S. 141; Protokoll Verneh-
mung Harald Stein, S. 151; MAT 17-4 zu BB 17-90 und 17-91, Ordner
1, Sn. 18 sowie 40ff..

⁷⁸ Ad-hoc Bericht der Arbeitsgruppe EURO HAWK, S. 31.

1 und Entscheidungswege entlang des damals gültigen Beschaf-
2 fungsprozesses verstoßen hat. Die im alten CPM von 2001
3 bzw. 2004 durchaus vorhandenen Mechanismen zur Risikoana-
4 lyse und -bewertung sowie der damit verbundenen Berichts-
5 pflichten wurden schlicht ignoriert. Danach hätte bei einer so
6 wegweisenden Entscheidung wie dem Abweichen von der ge-
7 planten Musterprüfung an die Leitung über dieses Vorhaben
8 sowie über die Probleme berichtet werden müssen. Außerdem
9 wäre eine Entscheidung der Leitung in diesem Punkt zwingend
10 notwendig gewesen.⁷⁹

11 Wie ahnungslos das Verteidigungsministerium einschließlich
12 des Ministers auch noch nach Abbruch des Serienvorhabens im
13 Mai 2013 hinsichtlich entscheidender Projektentwicklungen war,
14 zeigt sich u.a. daran, dass der Ad-hoc Bericht als Datum für die
15 diesbezügliche Entscheidung eine Besprechung der Projektlei-
16 tung mit Vertretern der Euro Hawk GmbH am 3. Februar 2010
17 ausmacht.⁸⁰ Vor dem Untersuchungsausschuss hat der heutige
18 Projektleiter Rüdiger Knöpfel auf die Frage, wann genau die
19 Entscheidung getroffen wurde, auf eine umfassende Musterzu-
20 lassung zu verzichten und sich auf eine Prototypenprüfung für
21 den FSD zu beschränken, geantwortet:

22 *„Genau? Sie ist Anfang des Jahres 2010 getrof-*
23 *fen worden.“⁸¹*

24 Der Direktor des BAAINBw, Harald Stein bestätigte diese An-
25 gabe vor dem Untersuchungsausschuss mit den Worten:

26 *„Dieses war im Februar 2010 bei einer Projekt-*
27 *besprechung anlässlich einer Zusammenkunft*
28 *Ministerium, Rüstungsabteilung, Fül, Projektlei-*
29 *terung und Firma, und auf Vorschlag der Industrie*
30 *wurde dort die Empfehlung angenommen, dass*
31 *man auf die Musterzulassung des Prototypen*

⁷⁹ Zeugin Bauch, Protokoll vom 24. Juli 2013, S. 35.

⁸⁰ Bericht der Ad-hoc Arbeitsgruppe EURO HAWK, S. 30 ff.

⁸¹ Zeuge Knöpfel, Protokoll vom 23. Juli 2013, S. 18.

1 *verzichtet, weil ein Konstruktionsstand abseh-*
2 *bar für die Serie ein anderer sein wird. Deswe-*
3 *gen hat man entschieden, die Serie erst mit der*
4 *Musterzulassung zuzulassen.*⁸²

5 Demgegenüber findet sich in den an den Untersuchungsaus-
6 schuss gelieferten Akten ein Schreiben des heutigen Projektlei-
7 ters Knöpfel an den heutigen Leiter WTD 61/ML Steiger, in wel-
8 chem es heißt:

9 *„In Anbetracht des schwierigen Lernprozesses*
10 *seitens NG und der tragen insbesondere aus*
11 *Sicht des Musterprüfers unzureichenden Infor-*
12 *mationsfreigabe Policy der USAF, bzw. der US-*
13 *Administration begann Januar 2009 das Um-*
14 *schwenken auf eine Prototypen-Prüfung für den*
15 *FSD, insbesondere um die Kosten und den*
16 *Zeithorizont für die Übergabe des FSD an die*
17 *Truppe in Sicht zu behalten.*⁸³

18 Damit widerspricht der Projektleiter Knöpfel seiner eigenen
19 Aussage sowie der seines Vorgesetzten hinsichtlich des Um-
20 schwenkens auf eine Prototypenprüfung und im Übrigen auch
21 dem Ad-hoc Bericht der Arbeitsgruppe EURO HAWK des Bun-
22 desministeriums der Verteidigung. Es ist in diesem Zusammen-
23 hang geradezu grotesk, dass ausgerechnet an diesem Punkt
24 des Projekts die Projektverantwortlichen die Tragweite nicht
25 erkannt und eine generelle Überprüfung des Vorhabens einge-
26 leitet haben. Sehenden Auges wurde sich von der ursprüngli-
27 chen Zielvorgabe des Projekts verabschiedet und damit bereits
28 zu diesem Zeitpunkt das nachhaltige Schließen der Fähigkeits-
29 lücke SIGINT in mittlerer Frist faktisch beendet.

30 Die Fachebene ist ihrer Bringschuld gegenüber der Leitung bei
31 zentralen Punkten im Projektverlauf nicht nachgekommen.

⁸² Vgl. Aussage Harald Stein, Stenografisches Protokoll – Vorläufige Fas-
sung – der 4. Sitzung des Verteidigungsausschusses als 2. Untersu-
chungsausschuss gem. Art. 45 a Abs. 2 GG, S. 147.

⁸³ MAT 17-79 E BMVg zu BB 17-59 WTD 61 Wolfgang Steiger, Ordner 1,
Email-Eingang, S. 4; Vgl. auch 17-79 E BMVg zu BB 17-59 WTD 61
Wolfgang Steiger, Ordner 1, Email-Eingang, S. 9.

1 Gleichzeitig hat sich weder die fachliche Führung im Bundes-
2 amt noch die Fachaufsicht im Bundesverteidigungsministerium
3 für das Projekt interessiert.⁸⁴ Dies wird auch daran deutlich,
4 dass die schlechte personelle Ausstattung des Projekts, die
5 immer wieder durch die Projektleitung problematisiert wurde,
6 ohne Reaktion durch das Ministerium blieb.⁸⁵ Über Jahre hin-
7 weg wurde trotz kritischer Projektstatusberichte seitens der
8 Fachaufsicht nicht eingegriffen, die Projektrisiken türmten sich
9 dadurch immer höher auf. Bringschuld auf Fachebene und Hol-
10 schuld auf Leitungsebene – das fehlende Verständnis hierfür
11 griff derart ineinander, dass das Ministerium bezüglich der
12 Probleme erst aktiv wurde, als ein Scheitern des Projekts be-
13 reits besiegelt war.

14 Hinweise über die Entwicklung erheblicher Mehrkosten wurden
15 von der Fachebene nicht weitergereicht und später von der Mi-
16 nisterialverwaltung verschleppt. Der Vizepräsident des BWB
17 rechnete bereits im April 2010 mit möglichen Mehrkosten für
18 das Euro Hawk-Projekt in Höhe von mehr als 330 Mio. EUR.⁸⁶
19 Dem Ad-hoc-Bericht zufolge wurden dem Abteilungsleiter Rüs-
20 tung im BMVg jedoch erst Ende 2011 mögliche Mehrkosten von
21 bis zu 100 Mio. EUR angekündigt, obwohl zu diesem Zeitpunkt
22 bereits ein weitaus höherer Mehraufwand bekannt war.⁸⁷

⁸⁴ „Insbesondere geben die Unterlagen keinen Hinweis, auf ein Einwirken der Leitung des Bundesamtes.“

⁸⁵ Vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes, MAT 17-4 zu BB 17-90, S. 42 (S. 30 des Berichts).

⁸⁶ Präsentation zu Projektcontrolling in der Rüstung, Stand 04/2010, vgl. MAT 17-74 BMVg zu BB 17-58, Ordner 5, Sekretariat Leitung BWB/BAAINBw, S. 58.

⁸⁷ „Am 20. Dezember 2011 berichtete BMVg Rü VI 2 dazu an Abteilungsleiter Rüstung mit folgenden Kernaussagen: Die zeitgerechte Muster- und Verkehrszulassung für die Serienflugzeuge EURO HAWK wird vom BWB als erfolgversprechend eingeschätzt. Dazu sind jedoch zusätzliche umfangreiche Leistungen des Auftragnehmers erforderlich, für die ein bisher nicht eingeplanter Mehrbedarf von bis zu 100 Mio. € abgeschätzt wird“, vgl. Ad-hoc-Bericht der Arbeitsgruppe EURO HAWK, S. 34. ff.

1 Informationen zu solch zentralen Entwicklungen und Problemen
2 waren offensichtlich widersprüchlich, erreichten die zuständigen
3 Stellen im Ministerium regelmäßig mit erheblicher Verzögerung,
4 nicht selten eher zufällig als auf dem geordneten Dienstweg
5 und wurden offenkundig auch innerhalb des Ministeriums eher
6 spärlich oder grob beschönigend kommuniziert. Damit setzte
7 sich die eigenwillige Interpretation des CPM und der Dienstwe-
8 ge fort. In seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsaus-
9 schuss hat beispielsweise der Abteilungsleiter Rüstung, Minis-
10 terialdirektor Detlef Selhausen, deutlich gemacht, dass er Teile
11 des Controllings für zu träge erachtete. Auf Grundlage dieser
12 Einschätzung wurden jedoch die Bewertungen des BMVg zu
13 den Statusberichten der Fachebene im BWB/BAAINBw nicht
14 mehr in das System eingepflegt, die Dokumentation von Prob-
15 lemen und deren Kommunikation an die Leitung damit er-
16 schwert.⁸⁸

17 Vor diesem Hintergrund kann die Aussage von MDir Selhausen
18 nur noch erstaunen, nach der er den Projektauftrag „Rüstung,
19 Nutzung, IT“ vom Minister nur unter der Voraussetzung über-
20 nommen habe, dass er die Möglichkeit erhalte, ein neues Con-
21 trolling zu etablieren.⁸⁹ Es ist lobenswert, sich für Verbesserun-
22 gen im Controlling einsetzen zu wollen; die geltenden Regeln
23 und Mechanismen jedoch gleichzeitig außer Kraft zu setzen
24 bzw. für sich nicht mehr als geltend anzusehen, zeugt von ei-
25 nem fragwürdigen Amts- und Verantwortungsverständnis. Sollte
26 der CPM nov. hier an der falsche Stelle ansetzen, wäre wieder
27 nichts gewonnen, sondern Probleme würden nur verlagert.

28 Die Leitung des Ministeriums stand dem Desinteresse der
29 Fachaufsicht für das Projekt in nichts nach. Das Vorhaben, die
30 Fähigkeitslücke SIGINT zu schließen, gilt vorgeblich bis heute

⁸⁸ Zeuge Selhausen, Protokoll vom 24. Juli 2013, S. 80.

⁸⁹ Zeuge Selhausen, Protokoll vom 24. Juli 2013, S. 73-74.

1 im BMVg als hochprioritär; die Leitung hat sich jedoch bis zu-
2 letzt auf ein vorlagenfixiertes Arbeiten in Verwaltungsakten be-
3 schränkt. Die Überzeugung bspw. von Staatssekretär Stéphane
4 Beemelmans, dass etwas geschehe, weil es so in einer Vorlage
5 vermerkt sei, offenbart ein befremdliches Realitätsverständnis
6 und einen schier endlosen Aktenglauben:

7 *Rainer Arnold (SPD): „Ja, wie können Sie uns*
8 *dann immer wieder erzählen und auch der Mi-*
9 *nister: „Wir haben ja noch nicht so viel Geld*
10 *verloren, weil wir dieses so tolle System ha-*
11 *ben“, wenn Sie am Ende nicht mal wissen: Was*
12 *haben wir denn nachher?*

13 *Zeuge Stéphane Beemelmans: Herr Abgeord-*
14 *nete, weil das genau so in den Vorlagen steht.*
15 *Es steht genau so in den Vorlagen, dass wir bis*
16 *zum Ende der Erprobung am 30.09. ein funkti-*
17 *onsfähiges ISIS Modul haben werden.“⁹⁰*

18 Obwohl es sich beim Projekt Euro Hawk um ein Rüstungspro-
19 jekt der Projektstufe 1⁹¹ handelt, es also leitungsrelevant ist, hat
20 sich Bundesverteidigungsminister de Maizière nicht ein einziges
21 Mal bis zum Projektabbruch am 13. Mai zu Entwicklungen und
22 Problemen vortragen lassen. Gleichzeitig sagte der Minister am
23 31. Januar 2013 im Plenum des Deutschen Bundestages:

24 *„[...] ich halte die Beschaffung von Drohnen*
25 *auch für die Bundeswehr für sicherheitspoli-*
26 *tisch, bündnispolitisch und technologisch sinn-*
27 *voll.“⁹²*

28 Da Verteidigungsminister de Maizière keine der Informations-
29 vorlagen zum Euro Hawk Projekt so gelesen haben will, dass er
30 sich daran erinnern könne, bleibt es sein Geheimnis, wie er zu

⁹⁰ Zeuge Beemelmans, Protokoll vom 30. Juli 2013, S. 42.

⁹¹ Im CPM 2010 werden die Projekte in Projektstufe 1 und 2 eingeteilt. Zur Projektstufe 1 heißt es u.a.: „Projekte im besonderen Fokus des BMVg [...] Projekte der Projektstufe 1 sind grundsätzlich leitungsrelevant.“ Vgl. MAT 17-31 zu BB 17-12 BMVg, AIN I, Ordner 1, S. 136.

⁹² Deutscher Bundestag, Stenografischer Bericht vom 31. Januar 2013, 219. Sitzung, Plenarprotokoll 17/219, S. 27111.

1 oben genannter Einschätzung kommt. Auch sieht der Minister
2 bei sich keine Holschuld, weil aus seiner Sicht an den Proble-
3 men „*ordentlich und gut gearbeitet*“⁹³ wurde. Es lässt tief bli-
4 cken, wenn der Bundesrechnungshof Thomas de Maizière und
5 seinem Haus empfehlen muss, dass sich die „*Leitung des Bun-
6 desverteidigungsministeriums [...] bei wichtigen Projekten, wie
7 dem Euro Hawk Projekt, über die Entwicklung der wesentlichen
8 Risiken in regelmäßigen Abständen berichten*“⁹⁴ lässt.

9 **c) Minister kommt seiner Informationspflicht nicht nach**

10 Der Entwicklungsvertrag des Euro Hawk-Projekts und die in ihm
11 angelegten unvermeidlichen Risiken machten von Beginn an
12 eine enge fachliche und politische Begleitung auf allen Ebenen
13 notwendig. Das Wegschieben der Verantwortung durch den
14 Minister auf seine Staatssekretäre und die unteren Arbeitsebe-
15 nen sowie seine Äußerungen, ihn treffe keine Schuld am Schei-
16 tern des Entwicklungsprojekts Euro Hawk, haben sich nach den
17 Befragungen durch den Untersuchungsausschuss als unhaltbar
18 erwiesen. Zum einen gab es zahlreiche Gelegenheiten und
19 Hinweise auf Probleme, zu denen er aktiv hätte nachfragen
20 müssen, es aber nicht getan und offensichtlich auch nicht für
21 nötig erachtet hat. Zum anderen war davon völlig unabhängig
22 das Projekt nach den Bestimmungen des CPM ein Projekt der
23 Projektstufe 1. Es war „*grundsätzlich leitungsrelevant*“⁹⁵. Zudem
24 war es aufgrund seiner strategischen Bedeutung und dem ein-
25 zigartigen deutsch-US-amerikanischen Joint Venture eines der
26 wichtigsten Rüstungsprojekte, als Thomas de Maizière im März

⁹³ Zeuge de Maizière, Protokoll vom 31. Juli 2013, S. 46.

⁹⁴ Vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes, MAT 17-4 zu BB 17-90, S. 43 (S. 31 des Berichts).

⁹⁵ Vgl. Customer Product Management (CPM) 2010, Verfahrensbestimmungen für die Bedarfsermittlung, Bedarfsdeckung und Nutzung in der Bundeswehr, S. 30, s. MAT 17-31 zu BB 17-12 AIN I 1_Ordner 1, S. 136.

1 2011 das Amt übernahm. Der Minister hätte daher vom Versa-
2 gen seines Ministeriums und seiner Staatssekretäre nicht ab-
3 hängig werden dürfen und die Initiative proaktiv ergreifen müs-
4 sen. Bis zum 13. Mai 2013 hat sich der Minister dem verweigert
5 und dies danach damit gerechtfertigt, dass er von seinen Mitar-
6 beitem erwartet habe, zur rechten Zeit eine formal ordentliche
7 Vorlage zu bekommen. Dabei gab es ausreichend Anlässe, bei
8 denen schlicht nicht vorstellbar ist, dass der Minister den Stand
9 des Rüstungsprojekts Euro Hawk für unbeachtlich gehalten hat.

10 **aa) AGS und die Parallelen zu Euro Hawk**

11 Parallel zum deutschen Euro Hawk-Projekt arbeitete die NATO
12 am Aufbau eines eigenen drohnenbasierten Aufklärungspro-
13 gramms zur Gefechtsfeldaufklärung, dem Allied Ground
14 Surveillance (AGS). Im Gegensatz zu Euro Hawk geht es zwar
15 nicht um signal- sondern um bildgebende Aufklärung. Aber die
16 insgesamt fünf Luftfahrzeuge basieren ebenfalls auf dem Glo-
17 bal Hawk (GH) von Northrop Grumman. Sie stammen zwar aus
18 einer späteren Baureihe, dem Block 40, als der Euro Hawk, der
19 auf einem GH Block 20 basiert, dürften aber hinsichtlich der
20 Zulassung ähnlich Probleme aufweisen. Deutschland beteiligt
21 sich mit 483 Mio. Euro an dem Projekt, das bisher auf 1,2 Mrd.
22 Euro kalkuliert wird. Zudem bestehen Überlegungen, nationale
23 Beistellungen zu dem NATO-Programm zu machen und fünf
24 weitere Global Hawk, finanziert von Deutschland, in einer bild-
25 aufklärenden Version zu liefern.

26 Auf dem NATO-Gipfel im April 2012 überzeugte der deutsche
27 Verteidigungsminister de Maizière seine NATO-Kollegen auch
28 gegen Widerstände einiger Verteidigungsminister anderer Län-
29 der, den Kauf von insgesamt fünf Systemen voranzutreiben. Die
30 Maschinen sollen in Sigonella/Italien stationiert und von den
31 italienischen Behörden zugelassen werden. Vermutlich wird

1 Italien zu diesem Zweck eine militärische Ausnahmegenehmi-
2 gung erteilen.

3 Beim Euro Hawk waren die Zulassungsfragen von Beginn an
4 kritisch eingeschätzt und am Ende deren hohen Kosten bzw.
5 die objektive Nichtzulassungsfähigkeit entscheidend für die
6 Nichtbeschaffung der Serie. Ein ähnliches Debakel zu vermei-
7 den muss für die Entscheidung der NATO höchste Priorität ha-
8 ben. Auch bei den Global Hawks für das NATO-AGS gibt es
9 Probleme mit den Dokumenten, die Northrop Grumman den
10 italienischen Zulassungsbehörden zur Verfügung stellt.⁹⁶

11 Damit läuft der deutsche Verteidigungsminister Gefahr, entwe-
12 der erneut eine halbe Milliarde Euro aufs Spiel zu setzen – oder
13 nicht erklären zu können, warum italienischen Zulassungsbe-
14 hörden gelingen soll, was den deutschen Zulassungsstellen
15 nicht möglich ist.

16 Stattdessen wurde der Bundestag über die Risiken nicht hinrei-
17 chend informiert. Weder wurde zu diesem Anlass über die be-
18 reits bekannten Probleme beim Euro Hawk berichtet, noch hat
19 man dies zum Anlass genommen den Verteidigungs- und den
20 Haushaltsausschuss vor der Mittelfreigabe über die bestehenden
21 Zulassungsrisiken bei AGS zu informieren, und das alles ob-
22 wohl der Minister zur entscheidenden Ausschusssitzungen per-
23 sönlich geladen war.

24 Es bleibt ein Rätsel, warum Thomas de Maizière nicht vor der
25 NATO-Entscheidung einen eingehenden Überblick über Stand
26 und Probleme des Euro Hawk eingefordert hat. Ebenso bleibt
27 es ein Rätsel, warum die Staatssekretäre dies nicht getan ha-
28 ben. Das Wissen um die Probleme beim Euro Hawk war im

⁹⁶ Sachstand vom 2. Juni 2013 zur Zulassung der NATO AGS GLOBAL HAWK, MAT 17-73 BMVg zu BB 17-48, Ordner 7, StS Wolf, pag. 495 (521).

1 Hause bereits vorhanden, auch wenn der Minister noch am
2 5. Juni 2013 einen gegenteiligen Eindruck erweckte:

3 *„[...] und ich habe ja sogar, um es fast noch*
4 *schlimmer zu machen, im Mai 2012 vor dem*
5 *Haushaltsausschuss für AGS geworben, ohne*
6 *auf die Zulassungsprobleme beim Euro Hawk*
7 *hinzuweisen. Das ist so. Und das ich das so*
8 *gemacht habe, liegt daran, dass in den vorbe-*
9 *reitenden Unterlagen eben dieses Problem*
10 *nicht erwähnt war.“⁹⁷*

11 Leider wurde weder aus den Befragungen noch aus den gelie-
12 ferten Unterlagen deutlich, ob und wie die Bundesregierung und
13 der deutsche Verteidigungsminister die Erfahrungen des Euro
14 Hawk-Projekts in das NATO-Vorhaben einbringen wollten. Laut
15 Bundesregierung soll es im Vorfeld des entscheidenden NATO-
16 Treffens im Mai 2012 Informationen dazu nicht gegeben ha-
17 ben.⁹⁸

18 Sollte die Zulassung in Italien leichter gelingen, mag dies mit
19 einer andere Zulassungsphilosophie dort zusammen hängen.
20 Ob die NATO-Global Hawks mit einer wie auch immer begrün-
21 deten italienischen Zulassung in den deutschen Luftraum ein-
22 fliegen dürfen, blieb in den Befragungen ebenfalls unbeantwor-
23 tet.

24 Als offensichtlich wurde, dass der Minister doch umfangreicher
25 informiert war, als es am 5. Juni 2013 noch schien, schwenkte
26 die Leitung des BMVg auf eine andere Rechtfertigungsschiene
27 um: Im Vorfeld von AGS habe man den EURO HAWK deshalb
28 nicht thematisiert, weil beiden Vorhaben technisch und zulas-
29 sungsverfahrensmäßig nicht miteinander vergleichbar wären.

⁹⁷ Statements des Bundesverteidigungsministers de Maizière im Rahmen der Bundespressekonferenz am 5. Juni 2013, MAT 17-44 BMVg zu BB 17-61, PR-Infostab, Ordner 1, pag. 1 (11).

⁹⁸ Vgl. Zeuge de Maizière, Protokoll vom 31. Juli 2013, S. 40.

1 Zudem hätten die Zulassungsprobleme des EURO HAWK im
2 März 2012 noch als „beherrschbar“ gegolten.⁹⁹

3 Unverständlich (und unwahrscheinlich) ist, dass der Minister im
4 Rahmen der Entscheidung für das AGS kein Interesse an den
5 Zulassungsproblemen des Euro Hawk gezeigt hat. Während er
6 maßgeblich daran beteiligt ist, ein prestigeträchtiges internatio-
7 nales Projekt auf den Weg zu bringen, informiert er sich nicht
8 über das eigene problembehaftete nationale Projekt, das im
9 Mai 2012 schon lange gescheitert ist. Dies wissen oder ahnen
10 zumindest auch seine Mitarbeiter in der Leitung des BMVg.
11 Auch wenn ihm angeblich nur von positiven Fortschritten und
12 „lösbaren Problemen“ berichtet worden sein sollte, hätte er aktiv
13 früher und intensiver Informationen einholen müssen, um ve-
14 rantwortungsbewusst und der Sache angemessen eine deut-
15 sche Beteiligung an den Kosten von AGS zu sichern – und das
16 Parlament wahrheitsgemäß über die wahren Risiken der An-
17 schaffung der Global Hawks informieren zu können.

18 **bb) Fähigkeitslücke war seit 2010 offen und gegenwärtig**

19 Ziel des Entwicklungsprojekts war es ursprünglich, einen Nach-
20 folger für die Breguet Atlantic zu entwickeln. Diese wurde 2010
21 außer Dienst gestellt. Seit drei Jahren existiert daher nun bei
22 der Bundeswehr im Bereich der signalerfassenden luftgestütz-
23 ten weiträumigen Überwachung und Aufklärung (SLWÜA) eine
24 Fähigkeitslücke. Diese Lücke wird mit unbemannten Systemen
25 absehbar nicht vor 2019 geschlossen werden können, da der
26 FSD aus Kostengründen nicht eingesetzt wird und der Euro
27 Hawk als Serie ausgefallen ist. Alternative bemannte Träger-
28 plattformen könnten bereits unwesentlich früher eingesetzt wer-
29 den, erfüllen aber nicht die gewünschten Anforderungen und
30 sind durch höheren Personaleinsatz längerfristig auch kaum

⁹⁹ Zeuge Wolf, Protokoll vom 30. Juli 2013, S. 101 f.

1 günstiger. – Mit einer früheren zügigen Entscheidung spätes-
2 tens im Jahr 2011 hätte viel Zeit gewonnen werden können.
3 Bereits damals war auf Fachebene bekannt, dass das Projekt
4 nicht den gewünschten Erfolg bringen und auch der Prototyp
5 nur schwer eingesetzt werden würde. Eine Serienbeschaffung
6 weiterer Euro Hawks war schon aus Kostengründen völlig un-
7 wahrscheinlich geworden. Obwohl die Fähigkeitslücke seit 2010
8 offenbar war, kümmerte sich die Leitung des BMVg nicht um
9 eine mögliche Lösung. Die technischen Probleme wurden den
10 Ingenieuren überlassen, notfalls wurde der Geldhahn aufge-
11 dreht. Die rechtlichen, politischen und strategischen Folgen
12 wurden ignoriert. Beide Bereiche, Fach- wie Leitungsebene,
13 verschlossen die Augen vor dem Scheitern und machten weiter
14 wie bisher in der fatalen Hoffnung, doch noch irgendwie Erfolg
15 zu haben - oder zumindest den Misserfolg auf den Amtsnach-
16 folger verschieben zu können. Mit dieser Ignoranz wurde die
17 frühzeitige Suche nach Alternativlösungen torpediert, was die
18 Existenz der Fähigkeitslücke zwangsläufig um ca. zwei Jahre
19 verlängert haben dürfte. Die Bundeswehr muss somit weiterhin
20 bei Operationen auf Informationen von Verbündeten zurückgrei-
21 fen und kann keine eigenen Aufklärungsergebnisse im Bereich
22 der SLWÜA generieren.

23 **cc) Verhältnis de Maizière und Beemelmans**

24 Das Arbeits- und Vertrauensverhältnis zwischen Minister de
25 Maizière und seinem Rüstungsstaatssekretär Beemelmans ist
26 nicht nur bei allen Beschaffungsprojekten von hoher Bedeu-
27 tung. Beim Euro Hawk ist offensichtlich geworden, dass die
28 Aufgabenteilung hochproblematisch ist. Während der Minister
29 seinem Staatssekretär anscheinend völlig blind vertraute, mel-
30 dete dieser jenem die relevanten Probleme offensichtlich nicht
31 weiter. Es spricht viel dafür, dass es offen oder

1 unabgesprochen Konsens zwischen beiden Beteiligten war,
2 unangenehme Rüstungsfragen nicht offen auf den Tisch zu le-
3 gen. Vielmehr ist – auch angesichts sehr kritischer öffentlicher
4 Äußerungen des Ministers über das Rüstungsgeschäft¹⁰⁰ – gar
5 nicht der Wille vorhanden, sich intensiv damit zu beschäftigen.
6 Da der Minister wusste, dass der Rüstungsbereich viele Fall-
7 stricke bereit hält, wäre es mehr als nachvollziehbar – aber
8 falsch – zu Rüstungsfragen größtmögliche Distanz zu wahren.

9 Konstruktive Kommunikation fand offensichtlich in Sachen Euro
10 Hawk nicht statt. Sie reichte nach Darstellung des Ministers
11 über die Weitergabe von abgezeichneten Vorlagen letztlich
12 nicht hinaus. Eine fundierte Arbeitsteilung war nicht vorhanden.
13 Sonst hätte der eine die Entscheidungen vorbereitet und am
14 Ende die wesentlichen Handlungsoptionen vorgeschlagen, und
15 der andere hätte seine politische Verantwortung wahrgenom-
16 men und eine Entscheidung politisch verantwortlich und nicht
17 nur juristisch getroffen. Ursache hierfür waren wohl auch die nur
18 rudimentären Kenntnisse des Rüstungsstaatssekretärs in Rüs-
19 tungsfragen. Er kannte anlässlich seiner Zeugenbefragung
20 noch nicht einmal die Ergebnisse der Studie über Alternativlö-
21 sungen, die er selbst in Auftrag gegeben hatte.¹⁰¹ Dabei ist die
22 Suche nach Alternativlösungen aus militärischer und ministeriel-
23 ler Praxis heraus die entscheidende Frage für die Zukunft.

24 In der Befragung durch den Untersuchungsausschuss hat der
25 Staatssekretär für die mangelnde Informationsweitergabe an
26 den Minister die volle Verantwortung übernommen.¹⁰² Überzeu-

¹⁰⁰ Vgl. BamS vom 03.03.2013, S. 6/7, Interview mit Bundesverteidigungs-
minister Thomas de Maizière, „Ich habe nicht den richtigen Ton getrof-
fen, die Melodie bleibt aber richtig“ („Auch meine Kollegen aus ver-
bündeten Staaten beklagen, dass Qualität, Zuverlässigkeit und die
Einhaltung vereinbarter Preise ein besonderes Problem der Rüstungs-
industrie sind. Dafür gibt es mehrere Ursachen. Eine ist sicher die be-
stehende Monopolsituation“).

¹⁰¹ Vgl. Zeuge Beemelmans, Protokoll vom 30. Juli 2013, S. 47f.

¹⁰² Vgl. Zeuge Beemelmans, Protokoll vom 30. Juli 2013, S. 7.

1 gend war das nicht. Denn er trug nicht die alleinige Verantwor-
2 tung, auch wenn der Minister nichts anderes versucht hat: Die
3 Verantwortung abzuschieben. Doch die gleiche Verantwortung
4 für mangelnde Information hat auch er. Er hätte seine „Hol-
5 schuld“ begleichen und früher und intensiver Informationen ein-
6 holen müssen. Dies bestätigte in den Befragungen auch die
7 Vertreterin des Bundesrechnungshofes:

8 *„Das heißt, man hat da natürlich auch dann,*
9 *weil es ein politisch bedeutsames Projekt ist,*
10 *letztendlich eine Holschuld, dass man sich in*
11 *regelmäßigen Abständen über dieses Projekt*
12 *berichten lässt.“¹⁰³*

13 Trotz öffentlichkeitswirksamer Androhung personeller Conse-
14 quenzen sind bisher noch keine gefolgt, denn sowohl de Mai-
15 zière wie Beemelmans sind weiterhin im Amt.

16 **3. Verschwendung von Steuergeldern in dreistelliger Mil-** 17 **lionenhöhe durch zu späten Projektabbruch**

18 Für das Projekt Euro Hawk hat der Bund bislang 668 Mio. Euro
19 bereitgestellt. So viel wurde und wird an die Euro Hawk GmbH
20 bezahlt. Dafür hat die Bundeswehr ein Flugzeug bekommen,
21 das nach dem 30. September 2013 auf dem Boden bleiben
22 muss. Völlig unklar ist, ob das „ISIS“-Modul, für das rund die
23 Hälfte der Kosten zu verbuchen ist, in der jetzigen Konfiguration
24 jemals zum Einsatz kommen wird. Ebenso wenig ist klar, wie
25 viel die Integration des Aufklärungssystems in eine andere Trä-
26 gerplattform kosten wird. Die ISIS-Kosten dürfen deshalb nicht
27 – wie in den Berechnungen des Verteidigungsministers – von
28 der Schadenssumme abgezogen werden. Eventuell sind auch
29 diese Kosten komplett verloren.

30 Einem komplizierten Beschaffungsprojekt wohnt das Risiko des
31 Scheiterns inne und ein Schaden lässt sich nicht immer verhin-

¹⁰³ Vgl. Zeugin Bauch, Protokoll vom 24. Juli 2013, S. 9.

1 dern. Das liegt in der Natur der Sache und das ist bei Vertrags-
2 schluss in die Abwägung mit einbezogen worden. Doch die
3 Schadensminderungspflicht ist fortwährend weiter zu beachten.
4 Diese Pflicht hat das BMVg ignoriert. Hätte sich die Fachebene
5 2009 und die Leitungsebene spätestens 2011 das Scheitern
6 eingestanden, hätte viel Geld (273 Mio. Euro) gespart werden
7 können. Alleine in der Amtszeit von Thomas de Maizière wären
8 es noch 112 Mio. Euro gewesen.

9 Über die Frage, wie hoch der tatsächliche finanzielle Schaden
10 für den Bund ist, hat es unterschiedlich qualifizierte Meinungs-
11 äusserungen gegeben. Bei der Bewertung kommt es erheblich
12 darauf an, welche Ausgaben und eingegangenen finanziellen
13 Verpflichtungen im Rahmen der Projekte Euro Hawk und NATO
14 AGS als Schaden bzw. Risiko gewichtet werden. Im Ergebnis
15 muss leider davon ausgegangen werden, dass bis jetzt ein Be-
16 trag von 273,1 Mio. Euro umsonst ausgegeben worden ist, 112
17 Mio. Euro davon gehen auf das Konto des jetzigen Ministers
18 Thomas de Maizière. Hinzu kommen noch nicht absehbare
19 Kostenrisiken von fast 1 Mrd. Euro aus dem NATO AGS Pro-
20 gramm und den etwaigen Nachfolgelösungen für Euro Hawk.

21 **a) Vermeidbarer Schaden**

22 Für die Frage nach Verantwortlichkeiten und Schlussfolgerun-
23 gen für künftige Projekte ist vor allem erheblich, welche Schä-
24 den durch das BMVg hätten vermieden werden können, wenn
25 auf Fach- bzw. auf Leitungsebene richtig und umgehend rea-
26 giert worden wäre. Welche Steuergelder wären nicht verloren,
27 wenn das BMVg sofort nach Bekanntwerden der Zulassungs-
28 probleme gehandelt hätte?

1 aa) Außerordentliches Kündigungsrecht¹⁰⁴

2 Unabhängig von der komplexen Frage nach bestehenden
3 Schadenersatzansprüchen und der etwaig von der Euro Hawk
4 GmbH geschuldeten zulassungsfähigen Übergabe des Euro
5 Hawk Demonstrators hätte für das BMVg jederzeit ein Recht
6 zur Kündigung des Vertrags gem. § 19 ABEI¹⁰⁵ bestanden.

7 Der Vertrag war daher kündbar. Weitere „Meilensteine“ der In-
8 dustrie hätten nicht mehr erbracht und dementsprechend auch
9 nicht weiter vom Bund bezahlt werden müssen. Gegebenenfalls
10 bereits an den Auftragnehmer gezahlte, aber noch nicht für das
11 Projekt ausgegebene Finanzmittel hätten eventuell zurückver-
12 langt werden können. Die in § 19 ABEI vorgeschriebene Rest-
13 abgeltung mit Anspruch auf den anteiligen Gewinn bezieht sich
14 auf die jeweiligen Projektteile, nicht das Gesamtvorhaben. Der
15 Ausstieg war somit möglich.

16 bb) Richtiger Zeitpunkt zur außerordentlichen Kündigung

17 Wie viel Steuergeld hätte gerettet werden können hängt davon
18 ab, wann die jeweilige Ebenen von den Problemen erfahren
19 haben und wie viel Geld bis dahin bereits abgeflossen war.

20 aaa) Fachebene

21 Wie bereits dargelegt sind die Probleme und die zu erwarten-
22 den Mehrkosten im dreistelligen Millionenbereich für die Mus-
23 terzulassung der Serie auf Fachebene offenbar bereits seit Mit-
24 te 2009, spätestens seit Februar 2010 bekannt gewesen. Hier
25 hätte das Projekt auch nach Ansicht des Bundesrechnungshofs
26 neu bewertet werden müssen. Geschehen ist leider das Gegen-

¹⁰⁴ Vgl. MAT 17-6 zu BB 17-1, Ordner 1_38, S. 27, § 18 des Vertrages vom 31. Januar 2007.

¹⁰⁵ ABEI = Allgemeine Bedingungen für Entwicklungsverträge der Industrie-
firmen.

1 teil. Am 26. Juni 2009 wurde das Vertragsvolumen mit dem 3.
2 Änderungsvertrag zum Euro Hawk FSD Vertrag nochmal erheb-
3 lich erhöht. Zusammen mit den noch folgenden Vertragsände-
4 rungen ist die Verpflichtungssumme in der darauf folgenden
5 Zeit um insgesamt 180,6 Mio. Euro aus dem Grundvertrag an-
6 gehoben worden. Hinzu kommen Änderungen in den FMS und
7 CLS Verträgen in Höhe von 92,5 Mio. Euro. Wäre das Projekt
8 daher Mitte 2009 auf den Prüfstand gestellt worden, hätten
9 Verpflichtungen von 273,1 Mio. Euro vermieden werden kön-
10 nen.

11 **bbb) Leitungsebene**

12 Durch das Organisationsversagen des Ministers ist ein finanzi-
13 eller Schaden von 112 Mio. € entstanden. Thomas de Maizière
14 ist Anfang 2011 als Verteidigungsminister mit dem Anspruch
15 angetreten laufende Rüstungsprojekte auf ihre Sinnhaftigkeit zu
16 überprüfen. Das hat er versäumt.

17 Mit der E-Mail des Abteilungsleiters AIN Detlef Selhausen an
18 das Büro von Staatssekretär Beemelmans vom 19. Januar
19 2012 war das Wissen um die Probleme endgültig in der Lei-
20 tungsebene des BMVg angekommen.¹⁰⁶ Es hätte sofort ein
21 Vertragsausstieg geprüft werden müssen. Stattdessen wurde
22 fröhlich weiter gezahlt. Von Beginn des Jahres 2012 an bis Mai
23 2013 wurden 112 Mio. Euro an die Industrie ausgezahlt. Als
24 Schadensbegrenzung und ein etwaiger Ausstieg Priorität hätten
25 haben müssen, wurde stattdessen gutes Geld dem Schlechten
26 hinterhergeworfen.

¹⁰⁶ Vgl. E-Mail vom 19.1.2012, MAT 17-73 zu BB 17- 48 Ordner 1_Sts Bee-
melmans_E-Mail-Verkehr_22072011_29042013, S. 110.

1 b) Weiterentwicklung war falsch

2 Versuche zu belegen, dass im Grunde kein Schaden entstan-
3 den ist, stützten sich meist auf das fragwürdige Argument, dass
4 der Vertrag für den Euro Hawk Demonstrator im Grunde erfolg-
5 reich beendet worden ist und alle Ziele erreicht wurden.¹⁰⁷

6 *„Ein Wort zum Schaden. Durch die Entschei-*
7 *dung im Mai 2013 ist kein zusätzlicher Schaden*
8 *entstanden, sondern im Gegenteil zusätzlicher*
9 *Schaden verhindert worden.“¹⁰⁸*

10 Diese Behauptung geht an der Realität vollständig vorbei. Rich-
11 tig ist, dass der zwischen dem Bund und der Euro Hawk GmbH
12 geschlossene Vertrag nicht mehr über den 30. September hin-
13 aus verlängert wird. Die ursprünglich seitens der Streitkräfte
14 geplante „Truppenerprobung“ des ISIS-Systems wird in abseh-
15 barer Zeit nicht stattfinden. Abgeschlossen ist die Entwicklung
16 daher nicht bzw. sie müsste nach Auswahl eines neuen Träger-
17 systems mit Anpassentwicklungen weitergeführt oder gar neu
18 begonnen werden.

19 aa) Luftfahrzeug

20 Der Euro Hawk Demonstrator verfügt bis heute über keine voll-
21 ständige Musterzulassung. Die hierfür notwendige Musterprü-
22 fung wurde wahrscheinlich ab Mitte 2009, spätestens ab Feb-
23 ruar 2010 von der Fachebene nicht weiter verfolgt. Der Inhalt
24 einer E-Mail des Leiters der Musterzulassungsstelle im damali-
25 gen BWB aus dem Jahr 2012 belegt diese Vermutung, dort
26 heißt es:

27 *"In Anbetracht des schwierigen Lernprozesses*
28 *seitens NG und der trägen insbesondere aus*
29 *Sicht des Musterprüfers unzureichenden Infor-*
30 *mationsfreigabe Policy der USAF, bzw. der US-*

¹⁰⁷ Zeuge Selhausen, Protokoll vom 24. Juli 2013, Sn. 53, 68, 72.

¹⁰⁸ Zeuge de Maizière, Protokoll vom 31. Juli 2013, S. 8.

1 *Administration begann Januar 2009 das Um-*
2 *schwenken auf eine Prototypen-Prüfung für den*
3 *FSD, insbesondere um die Kosten und den*
4 *Zeithorizont für die Übergabe des FSD an die*
5 *Truppe in Sicht zu behalten.*¹⁰⁹

6 Die Testflüge des Euro Hawk Demonstrators werden bis heute
7 lediglich durch eine Vorläufige Verkehrszulassung (VVZ) er-
8 möglicht. Diese VVZ wurde seitens des Leiter ML der WTD 61
9 auf 800 Flugstunden begrenzt und ist außerdem mit weiteren
10 Auflagen für den Flugbetrieb versehen. Ungefähr ein Drittel der
11 zulässigen Flugstunden wird bald aufgebraucht sein.¹¹⁰ Selbst
12 wenn die operationelle Nutzung des Demonstrators mit Hilfe
13 einer erweiterten VVZ erwogen würde, wären für den Betrieb
14 allein des Euro Hawk Demonstrators rd. 52 Mio. Euro im Jahr
15 zu veranschlagen.¹¹¹ Der Betrieb nur eines Fluggeräts des Typ
16 Euro Hawk ist auf Grund der notwendigen Fixkosten für War-
17 tung und Infrastruktur daher nicht wirtschaftlich sinnvoll. Weder
18 BMVg noch Luftwaffe planen offenbar den Euro Hawk De-
19 monstrator nach der Übergabe in Betrieb zu nehmen.

20 **bb) Missionssystem „ISIS“**

21 Als weitere Rechtfertigung wurde das „national“ entwickelte
22 Missionssystem ISIS angeführt. Der späte Projektabbruch sei
23 sinnvoll gewesen, da so wenigstens die ISIS-Entwicklung abge-
24 schlossen werden konnte.

25 Auch hier belegt ein Blick auf die Fakten das Gegenteil. Die
26 Behauptung, dass ein für den Einsatz in besonders großer
27 Höhe¹¹² entwickeltes System zur signalerfassenden Aufklärung
28 (ISIS) irgendeinen Nutzwert für die Streitkräfte entfaltet, solange

¹⁰⁹ MAT 17-79 E BMVg zu BB 17-59 WTD 61 Wolfgang Steiger, Ordner 1,
Email-Eingang, S. 4 sowie S. 9

¹¹⁰ Zeuge Knöpfel, Protokoll vom 23. Juli 2013, S. 42f.

¹¹¹ Zeuge Wolf, Protokoll vom 30. Juli 2013, S. 110.

¹¹² Beim Euro Hawk handelte es sich um ein unbemanntes System der
HALE Klasse und ISIS wurde dementsprechend dafür entwickelt.

1 es in einem Schrank von maximal 1,5 Metern Höhe liegt, ist
2 weltfremd. Da der Nutzen bislang unbewiesen ist und das Sys-
3 tem in den nächsten Jahren voraussichtlich auch nicht zum
4 Einsatz kommen wird, ist das Geld hierfür ohne Nutzen ausge-
5 geben worden. Ein System, das nicht einsetzbar ist, stellt weder
6 einen Fähigkeitsmehrwert noch einen finanziellen Wert dar.

7 Bis heute ist außerdem unklar, ob das Missionssystem je die
8 gesteckten Erwartungen erfüllen kann. Die bisherigen Tests
9 stimmen zwar positiv, aber sowohl weitere Flugtests, als auch
10 die Truppenerprobung stehen aus. Die bisherigen Angaben
11 über die Leistungsfähigkeit stützen sich weit überwiegend auf
12 Laborversuche und Angaben der Industrie. Die operationelle
13 Leistungsfähigkeit des Systems ist unbewiesen. Die Erkennt-
14 nisse der Bundeswehr über das System sind begrenzt. Auch
15 mit der geplanten Übergabe des Systems an die Bundeswehr
16 im September wird sich an diesem Umstand nichts ändern. Auf
17 eine Erprobung des Systems durch die Streitkräfte soll vorerst
18 verzichtet werden. Ohne Erprobung der operationellen Fähig-
19 keiten ist ISIS aber nicht einfach verwendbar, wie der CEO von
20 Cassidian, Gerwert, Ende Mai Staatssekretär Beemelmans mit-
21 teilte:

22 *„Ein qualifizierter Abschluss der ISIS Entwick-*
23 *lung (...) ist nur mit einer entsprechenden (...)*
24 *FSD Betriebsphase zum Nachweis der opera-*
25 *tionellen Leistungsfähigkeit möglich.“¹¹³*

26 **c) Weitere finanzielle Risiken**

27 Der zukünftige Nutzen von ISIS und die Kosten dafür sind unsi-
28 cher. Es ist nicht absehbar, ob und zu welchem Preis man das
29 System zukünftig einsetzen können. Beim Thema „alterna-
30 tive Trägerplattform“ bestehen erhebliche Kostenrisiken. Ge-

¹¹³ MAT 17-73 zu BB 17-48 Ordner 2 Sts Beemelmans E-Mail-Verkehr
07052013_22052013, S. 53.

1 nauso verhält es sich mit dem System NATO AGS. Es handelt
2 sich hier um Risiken im Milliardenbereich.

3 **aa) Unsicherheitsfaktor „alternative Trägerplattform“**

4 Wann und ob das ISIS-Missionssystem jemals in eine andere
5 Trägerplattform eingebaut werden kann, ist unklar. Das
6 BAAINBw prüft in Absprache mit dem BMVg derzeit bemannte
7 und unbemannte Alternativen zum Global Hawk. In welchem
8 Kosten- und Zeitrahmen sich die etwaigen Alternativen verwirk-
9 lichen lassen, ist genauso unklar. Dass es sich im Bereich der
10 einmal angedachten 1,4 Mrd. Euro für die gesamte Serie, ein-
11 schließlich des Full Scale Demonstrators, bewegen wird, ist hier
12 äußerst unwahrscheinlich. Kurzfristig ist mit keinem System zu
13 rechnen. Eine Schließung der Fähigkeitslücke vor 2020 ist nicht
14 realistisch.¹¹⁴ In jedem Fall werden erneute Integrationskosten
15 für Anpassung und Einbau von ISIS in eine neue Trägerplatt-
16 form anfallen.

17 Sofern es sich um eine bemannte Plattform handeln wird ist mit
18 deutlich höherem Aufwand zum Schutz der Besatzung zu re-
19 chen. Wenn die ursprünglich angedachte Stehzeit von 24 Stun-
20 den über dem Einsatzgebiet erreicht werden soll, müssen zu-
21 sätzlich Tankflugzeuge eingesetzt werden.

22 Zu den Unsicherheitsfaktoren für eine zeitnahe ISIS-Nutzung
23 kommt noch ein weiterer hinzu: Das ISIS-Missionssystem wur-
24 de ursprünglich für die signalerfassende Aufklärung in großer
25 Höhe entwickelt (für ein unbemanntes System der HALE Kate-
26 gorie). Nur in großer Höhe, 20 km und mehr, kann es die volle
27 angedachte Leistung erbringen. Derzeit gibt es weltweit ledig-
28 lich zwei Trägerplattformen die in dieser Höhe SIGINT Aufklä-

¹¹⁴ Zu dem Zeitpunkt werden die Breguet Atlantic Flugzeuge bereits 10 Jah-
re außer Dienst gestellt sein und die Bestrebungen die Fähigkeitslü-
cke mit einer Nachfolgelösung zu schließen werden 20 Jahre ange-
dauert haben.

1 rung betreiben können. Dabei handelt es sich zum einen um
2 das System Global Hawk, auf dem der Euro Hawk basiert, und
3 zum anderen um das bemannte und überalterte amerikanische
4 Aufklärungsflugzeug U2. Der Global Hawk scheidet aus, solan-
5 ge die Zulassungsproblematik nicht geklärt wurde. Auf anderen
6 Trägerplattformen wird ISIS nicht die volle Leistung erbringen
7 können. Die Entwicklung ist damit über das Ziel hinausge-
8 schossen. Für die Anforderung „Aufklärung in mittlerer Höhe“
9 hätte gegebenenfalls auch eine kostengünstigere Entwicklung
10 gereicht. Mit anderen Worten: Man kann den Motor eines Por-
11 sches 911 in einen VW Käfer einbauen, aber danach fährt der
12 Käfer nicht wie der Porsche.

13 Sofern ein unbemanntes Flugsystem der MALE-Klasse ausge-
14 wählt werden sollte, treten neue Fragen und Risiken in Bezug
15 auf die Verkehrssicherheit auf. Während der Euro Hawk „über“
16 dem regulären Flugverkehr operieren sollte und nur zum Star-
17 ten und Landen auf gesperrten Luftraum angewiesen gewesen
18 wäre, stellt sich das „Sense & Avoid“-Problem bei unbemannten
19 Flugsystemen der MALE-Klasse während der gesamten Flug-
20 zeit. Drohnen der MALE-Klasse fliegen in mittleren Höhen, in
21 denen sich auch Verkehrsflugzeuge bewegen. Ein unbemann-
22 tes Alternativsystem zu Euro Hawk wird daher zwingend auf ein
23 sogenanntes „Sense & Avoid“-System angewiesen sein. Ein
24 solches ist bisher jedoch weltweit nicht verfügbar.

25 **bb) NATO AGS**

26 Niemand kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit Bestimmtheit
27 ausschließen, dass sich das Desaster des Euro Hawk bei
28 NATO AGS nicht wiederholt. Beide Systeme basieren auf dem
29 amerikanischen Global Hawk. Deutschland beteiligt sich mit
30 456,82 Mio. € an AGS. Es bleibt zu befürchten, dass das Pro-

1 jekt an den gleichen Problemen krankt wie der Euro Hawk und
2 sich hier immense Kostenrisiken verstecken.

3 **IV. Ausblick:**

4 **1. Defizite und fehlerhafte Strukturen im Ministerium**

5 Neben den Fehlentscheidungen und dem Versagen der politi-
6 schen Leitung wurden erhebliche strukturelle Defizite in der Ab-
7 teilung Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung sowie
8 dem nachgeordneten Bereich offenbar. Im Rahmen der Reform
9 des Bundesministeriums der Verteidigung sollte ein neues effi-
10 zientes und einheitliches Ausrüstungs- und Nutzungsmanage-
11 ment geschaffen werden, das klare Verantwortlichkeiten mit
12 eindeutigen Entscheidungskompetenzen und weniger Schnitt-
13 stellen haben sollte.

14 Die Zeugenbefragungen haben ergeben, dass Rüstungsprojek-
15 te in der Größenordnung des Entwicklungsvorhabens Euro
16 Hawk ohne wirksame und vor allem zeitgerechte Aufsicht und
17 Kontrolle erfolgen.

18 So hat sich gezeigt, dass die turnusgemäß erstellten Statusbe-
19 richte der Ämterebene für die Rüstungsabteilung wertlos waren.
20 Die Berichte haben die zuständigen Stellen in der Regel mit
21 einer dreimonatigen Verspätung erreicht und haben so nicht
22 mehr den aktuellen Stand des Rüstungsvorhabens Euro Hawk
23 wiedergegeben. Dies war im Ministerium bekannt. Es wurden
24 jedoch keine Maßnahmen ergriffen, dies zu ändern. Stattdes-
25 sen haben die Beteiligten das Berichtswesen weiter untermi-
26 niert (siehe auch Abschnitt II.2.b.).

27 Innerhalb der Abteilung AIN gibt es kein Kommunikationsnetz,
28 das den Anforderungen eines modernen und effektiven Mana-
29 gements entspricht. Obwohl Berichte der Ämterebene regelmä-
30 ßig bei der Controlling-Stelle aufliefen, wurde dort nicht die Bri-

1 sanz der Meldungen erkannt. Schon 2009, spätestens aber ab
2 dem Jahr 2011 lagen gesicherte Erkenntnisse vor, dass die Eu-
3 ro Hawk-Plattform keine Zulassung bekommen würde. Neben
4 personellen Fehlentscheidungen sind vor allem organisatori-
5 sche Fehlaufstellungen dafür verantwortlich, dass ein großer
6 finanzieller Schaden entstehen konnte.

7 Es bleibt unbegreiflich, dass der Abteilungsleiter AIN mit einer
8 Verzögerung von fast zwei Jahren darüber in Kenntnis gesetzt
9 wurde, dass die Zulassungsproblematik des Euro Hawk in die
10 Serienbeschaffung verschoben wurde. Nach Kenntnisnahme
11 wurden wiederum keine Aktivitäten unternommen, um zu prü-
12 fen, welche Auswirkungen die Entscheidung des Projektleiters
13 auf die Serienbeschaffung haben könnte.

14 Im Verlauf der Zeugenbefragungen wurde immer deutlicher,
15 dass es eine Fehlentscheidung des Verteidigungsministers war,
16 den Empfehlungen der Weise-Kommission vom Oktober 2010
17 bezüglich der Neuorganisation des Rüstungsbereiches nicht zu
18 folgen. Zwar wurde der sogenannte Customer Product Mana-
19 gement (CPM) für die Rüstungsbeschaffungsprozesse überar-
20 beitet, um ein durchgehendes Fähigkeitsmanagement bei
21 durchgängiger Verantwortung, fachlicher Kompetenz und orga-
22 nisatorischer Zuständigkeit im Verantwortungsbereich AIN zu
23 erreichen. Für das Euro Hawk-Projekt war der alte CPM nicht
24 Ursache des Scheiterns, denn auch als der neue CPM dann
25 zum 1. Januar 2013 in Kraft trat, fand es keiner der Verantwort-
26 lichen für nötig, dass Euro Hawk-Projekt wenigstens einmal zu
27 überprüfen und ggf. neu zu beurteilen. Es wurde so weiterge-
28 macht, wie in den Jahren davor und die Vorschriften des neuen
29 CPMs ignoriert. Dies zeigt, wie oberflächlich und unsolide mit
30 diesem Milliardenprojekt umgegangen wurde.

31 Nun werden die Effizienzsteigerung in der Kommunikation und
32 der Aufbau eines effektiven Controlling zur Verbesserung des

1 Ausrüstungs- und Nutzungsmanagements als „Lessons
2 learned“ verkauft. Wäre man den Empfehlungen der Weise-
3 Kommission von 2010 bei der Neustrukturierung des Rüs-
4 tungsbereichs gefolgt, wäre es nicht in diesem Ausmaß zu den
5 verheerenden Fehlentscheidungen bei Euro Hawk gekommen.
6 Ein dreistelliger Millionenbetrag wäre nicht sinnlos verpulvert
7 worden.

8 Auch im nachgeordneten Bundesamt für Ausrüstung, Informati-
9 onstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) sind ähnl-
10 lich desaströse Verhältnisse im Ausrüstungs- und Nutzungs-
11 management zu verzeichnen. Auch hier sind die Verantwort-
12 lichkeiten nicht klar geregelt. Es gibt keine eindeutigen Ent-
13 scheidungskompetenzen.

14 Bemerkenswert ist ebenfalls, dass die Fachebene bei Ent-
15 scheidungen, die ausschließlich dem Auftraggeber zuzuordnen
16 sind, in einem nicht unerheblichen Maße dem Einfluss und der
17 Abhängigkeit zur Industrie ausgesetzt ist, die in der Regel auch
18 Auftragnehmer ist. Dies wurde besonders deutlich bei der Ent-
19 scheidung am 3. Februar 2010, den Full Scale Demonstrator
20 nicht als Muster für die Serie zu verwenden oder auch bei der
21 Erstellung der Studien zu alternativen Plattformen zum Euro
22 Hawk im Jahre 2012. Hier ist das Ergebnis solcher Studien
23 grundsätzlich in Frage zu stellen.

24 Insgesamt wurde der Eindruck gewonnen, dass der Rüstungs-
25 bereich des BMVg und des nachgeordneten Bereichs in büro-
26 kratisch verkrusteten Strukturen agieren. Entscheidungen wer-
27 den entweder gar nicht oder wenn, dann in der Regel auf dem
28 Dienstweg mit formalisierten Begründungen eingeholt. Oft lau-
29 tet das Motto nicht „Melden macht frei“, sondern: „Geh nicht zu
30 deinem Vorgesetzten, wenn er dich nicht gerufen hat“. Bei die-
31 ser Verfahrensweise ist es nicht verwunderlich, dass das Euro
32 Hawk-Projekt so endete.

1 Es erscheint dringend notwendig, den gesamten Rüstungsbe-
2 reich, der jährlich den zweitgrößten Investitionsposten im Bun-
3 deshaushalt ausmacht, nochmals zu überprüfen. Dabei sollte
4 externer Sachverstand hinzugezogen werden.

5 **2. Reform des Beschaffungswesens**

6 Im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr hatten Bun-
7 desverteidigungsminister Thomas de Maizière und Staatssekre-
8 tär Beemelmans groß angekündigt, die gesamte Beschaffung
9 und das Ausrüstungswesen neu zu ordnen. Alle großen Rüs-
10 tungsprojekte sollten auf den Prüfstand gestellt, mit der Indust-
11 rie über zu beschaffende Stückzahlen neu verhandelt werden.
12 Auch strukturell sollte die Beschaffung von Rüstungsgut neu
13 organisiert werden.

14 Die Strukturkommission der Bundeswehr unter Vorsitz von Dr.
15 h.c. Frank Jürgen Weise hatte im Oktober 2010 ihren Bericht
16 „Vom Einsatz her denken – Konzentration, Flexibilität, Effizienz“
17 vorgelegt. Darin schlug sie umfangreiche Reformen des Be-
18 schaffungswesens wie die organisatorische Trennung des Be-
19 reichs Rüstungspolitik vom Rüstungsverlauf und die Beseiti-
20 gung von Doppelstrukturen vor. Verantwortlichkeiten sollten
21 gebündelt, der Lebenszyklus der Projekte über die Agentur ge-
22 steuert werden.

23 Die Erwartungen an eine umfassende Neuordnung des Be-
24 schaffungswesens wurden durch Minister de Maizière jedoch
25 tief enttäuscht. Mit Wirkung vom 1. Oktober 2012 wurde das
26 Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) mit dem
27 IT-Amt der Bundeswehr (IT-AmtBw) zum Bundesamt für Aus-
28 rüstung, Infrastruktur und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw)
29 verschmolzen. Allerdings war die Zusammenlegung fachfrem-
30 der Gebiete wie IT und Beschaffung kontraproduktiv. Das
31 BAAINBw entpuppt sich nun als größerer Moloch als seinerzeit

1 das BWB. Der Beschaffungsprozess ist nach wie vor intranspa-
2 rent. Industriepolitische Interessen haben zu oft Vorrang vor
3 der Ausstattung der Soldatinnen und Soldaten mit dem not-
4 wendigen in kürzest möglicher Zeit. Das Problem, dass die
5 Fachebene häufig von der (alleinigen) Expertise der Industrie
6 abhängig und damit enorm beeinflussbar ist, bleibt weiter be-
7 stehen. Nach wie vor werden die Einsatzerfordernisse für die
8 Truppe ignoriert. Beispiel ist das Standardgewehr der Bundes-
9 wehr, das G36; hier wurden beharrlich gravierende Probleme
10 ignoriert, obwohl zuständige Wehrtechnische Dienststellen Ge-
11 fahren für Leib und Leben ausgemacht haben.

12 Der Präsident des BAAINBw hat bei seiner Befragung den Ein-
13 druck erweckt, dass er in seiner Funktion als Leiter einer
14 Dienststelle von 9.600 Mitarbeitern vorrangig organisatorische
15 Aufgaben wahrnimmt. Dies legt den Rückschluss nahe, dass
16 dieses monströse Amt ein Eigenleben entwickelt hat, wo die
17 Verantwortlichen der Führungsebene nur noch sehr einge-
18 schränkt eingebunden sind. Dies entspricht in keiner Weise ei-
19 ner effizienten Managementstruktur.

20 Die Neuverhandlung von geschlossenen Beschaffungsverträ-
21 gen bezüglich großer Rüstungsprojekte wie PUMA, A400M,
22 Korvetten K130 oder des NH90 sind bereits in den Anfängen
23 kläglich stecken geblieben. Die Bundeswehr wird damit weiter
24 Gerät beschaffen, was in den geordneten Stückzahlen nicht be-
25 nötigt wird. Auch hat der chaotische Entwicklungsprozess bei
26 vielen Projekten dazu geführt, dass nun Material beschafft wird,
27 welches allein aus sicherheitspolitischen Gesichtspunkten
28 überholt und für die Truppe eher Fluch denn Segen sein dürfte.
29 Denn Mittel, die anderweitig dringend benötigt würden, bleiben
30 dank schlechter Verträge und der Unfähigkeit des BMVg, hier
31 erfolgreich nachzuverhandeln, weiter gebunden.

1 Die Reform des Beschaffungsprozesses entlang des novellier-
2 ten „Customer Product Management“ (CPM nov.) droht des-
3 halb, ebenfalls zur Luftnummer zu verkommen. Denn das
4 Scheitern des Projekt Euro Hawk hat gezeigt, dass durchaus
5 sinnvolle Mechanismen im Bereich Controlling durch Personal
6 auf Fach- und Leitungsebene unterlaufen und ausgehebelt
7 werden können – mit schwerwiegenden Folgen für den Projekt-
8 und Beschaffungsverlauf. Damit bleibt Thomas de Maizière zu-
9 gleich eine Antwort schuldig, warum diesmal alles anders wer-
10 den und der CPM nov. ein Erfolg werden soll. Große Zweifel
11 sind hier mindestens angebracht.

12 **3. Personeller und struktureller Neuanfang**

13 Zunächst muss es darum gehen, Ruhe und Verbindlichkeit für
14 die Soldatinnen und Soldaten sowie die zivilen Beschäftigten in
15 der Bundeswehr herzustellen. Die permanenten Umstrukturie-
16 rungen und die monatelangen Unsicherheiten für beinahe Jede
17 und Jeden in der Truppe haben die Stimmung auf den Tief-
18 punkt gedrückt und das Vertrauen in den Dienstherren nachhal-
19 tig erschüttert. Thomas de Maizière hat es nicht verstanden, die
20 Ängste und Sorgen der Bundeswehrangehörigen ernst zu neh-
21 men und darauf angemessen zu reagieren.

22 Darüber hinaus muss der Beschaffungsprozess endlich geord-
23 net und gestrafft werden. Dabei sollte externer Sachverstand
24 hinzugezogen werden. Im Mittelpunkt des Beschaffungswesens
25 muss dabei das Primat stehen, die Soldatinnen und Soldaten
26 mit der bestmöglichen Ausrüstung für den Einsatz auszustatten.
27 Goldrandlösungen zum Wohle der Industrie, bei der die Sicher-
28 heit des in Einsätzen befindlichen Personals auf der Strecke
29 bleibt, darf es nicht mehr geben. Wo immer dies möglich und
30 verantwortbar ist, sollte auf off-the-shelf-Technologie zurückge-

1 griffen werden, um die Soldatinnen und Soldaten im Hier und
2 Jetzt mit dem Nötigen auszustatten.

3 **4. „Bermudadreieck“ aus Bedarfsträger, Amt und Indust-**
4 **rie**

5 Die Geschichte der Rüstungsskandale ist fast so alt wie die
6 Bundeswehr selbst. Mit der bald 60 Jahre zurückliegenden Ent-
7 scheidung zur deutschen Wiederbewaffnung ging gleichzeitig
8 die Entscheidung für eine nationale Rüstungsindustrie zur Aus-
9 stattung der Streitkräfte einher. Skandale um verschwendete
10 Steuergelder, Korruptionsvorwürfe und nicht funktionierende
11 Waffensysteme sind seit jeher an der Tagesordnung. Viele Pro-
12 jekte bleiben nicht im Zeit- oder Kostenrahmen.

13 Durch die verstärkte Belastung der Bundeswehr für Einsätze
14 der Vereinten Nationen, der EU und der NATO bei gleichzeitig
15 wachsendem Spardruck und verkleinerten finanziellen Spiel-
16 räumen seit Beginn der Finanzkrise, ist die Bundeswehr heute
17 mehr denn je auf ein transparentes und hinreichend effizientes
18 Beschaffungssystem angewiesen.

19 Bei Rüstungsgütern versagt der „freie“ Markt als steuerndes
20 Instrument. Waffen sollen außerhalb von EU und NATO grund-
21 sätzlich nicht exportiert werden.

22 Auch wenn sich marktwirtschaftliche Grundsätze nur einge-
23 schränkt auf das Beschaffungswesen übertragen lassen, ist das
24 kein Freifahrtschein zum verschwenderischen Umgang mit
25 Steuermitteln. Die Tatsache, dass sich auf dem Beschaffungs-
26 markt wenige Anbieter noch weniger Käufern gegenübersehen
27 und daher beide Seiten aufeinander „angewiesen“ sind, ist kei-
28 ne Ausrede dafür, dass so gut wie kein Projekt im Zeitplan
29 bleibt und sich die Kosten im Gegensatz zu den anfänglich er-
30 warteten Summen häufig vervielfachen.

1 Zudem wird der Rüstungsbereich selbst zwischen den europäi-
2 schen Partnern vielfach als „nationaler Kernbereich“ verstan-
3 den. Sogar enge Partner werden aus industriepolitischen und
4 vermeintlich sicherheitspolitischen Beweggründen aus dem
5 Wettbewerb herausgehalten. Selbst an den Stellen, an denen
6 zumindest ein gewisser Wettbewerb und sinnvolle Kooperation
7 möglich wären, wird aus überholten, falschen Souveränitätsvor-
8 stellungen und materiellen Interessen darauf verzichtet.

9 In dieser komplexen Gemengelage wird es der Industrie häufig
10 zu leicht gemacht, unangenehmen Konsequenzen nach dem
11 Scheitern von Projekten aus dem Weg zu gehen. Selbst wenn
12 eine Entwicklung häufig Jahre hinter dem Zeitplan herhinkt und
13 das ursprünglich bestellte System gar nicht mehr gebraucht
14 wird, genießen sich die Unternehmen nicht, auf die Einhaltung
15 der Verträge zu pochen. Die Bundeswehr wird oft gezwungen,
16 Geld für Waffensysteme auszugeben, die sie weder braucht
17 noch will.

18 Allerdings wurden in der Vergangenheit auch allzu oft die An-
19 forderungen an verschiedene Rüstungsprojekte vor und wäh-
20 rend der Entwicklung durch die Bundeswehr ins schier Unendli-
21 che gesteigert; statt einer funktionierenden 80%-Lösung forder-
22 te das Verteidigungsministerium häufig die sprichwörtliche eier-
23 legende Wollmilchsau. Die Industrie wiederum stellte die Real-
24 sierung von noch so abenteuerlichen Forderungen in Aussicht
25 und einzelne Abgeordnete, die isoliert die Interessen der in ih-
26 rem Wahlkreis ansässigen Industrie verfolgen, gaben dem
27 Ganzen die notwendige politische Rückendeckung. Über die
28 exorbitanten Kosten sprechen alle erst, wenn es zu spät ist.
29 Dieses „Bermudadreieck“ aus Bedarfsträger, Industrie und Poli-
30 tik muss aufgebrochen werden.

31 Auf der einen Seite werden die Streitkräfte zu spät, mit zu altem
32 und zu teurem Material ausgestattet, welches von der Einsatz-

1 realität längst überholt ist. Und die Steuerzahler können nur
2 zusehen, wie ihr Geld in Großprojekten wie dem A400M, dem
3 MH 90 und dem NH 90 oder aktuell dem Euro Hawk versickert.
4 Der Beitrag des Verteidigungshaushalts zur Haushaltskonsoli-
5 dierung fällt daher schmaler aus als ursprünglich angedacht.
6 Aus den ursprünglich von Minister zu Guttenberg angekündig-
7 ten 8 Mrd. Euro Einsparungen ist unter Minister de Maizière
8 sogar ein leichter Ausgabenaufwuchs geworden. Die Tendenz
9 ist eher steigend als fallend.

10 Der desolate Zustand des Beschaffungswesens hat weitrei-
11 chende Folgen. Viele Projekte können aus Geldmangel nicht
12 realisiert werden und es besteht wenig finanzieller Spielraum,
13 um die Streitkräfte auch kurzfristig mit notwendiger Ausrüstung
14 zu versorgen.

15 Dieses Spannungsfeld wurde trotz verschiedener Ansätze in
16 den letzten Jahren nicht aufgelöst. Versuchen, im Ausland „von
17 der Stange“ zu kaufen statt für viel Geld und noch mehr Zeit
18 jedes Rüstungsgut national selbst zu entwickeln, wurde oft mit
19 massivem Druck seitens der Rüstungsindustrie und Teilen der
20 Politik begegnet.

21 Formelkompromisse und industriepolitische Entscheidungen
22 werden häufig als die wirtschaftlich und leistungsmäßig beste
23 Lösung verkauft, obwohl den Beteiligten des Verfahrens häufig
24 das Gegenteil bewusst ist. Die echten Motive und Entschei-
25 dungsgründe werden häufig vertuscht. Nicht selten erwächst
26 dieser Druck aus engen persönlichen Beziehungen zwischen
27 Teilen von Industrie, Politik und Verwaltung. Hieraus können
28 sich eng verflochtene Abhängigkeitsverhältnisse ergeben. In
29 der Konsequenz stehen dann nicht die Entwicklung und Be-
30 schaffung von sicherheitspolitisch und hinsichtlich der Ausrüs-
31 tung dringend benötigtem Material im Mittelpunkt der Präferen-
32 zen, sondern die kommerziellen Interessen der Industrie. Für

1 eine gut aufgestellte Bundeswehr und die Sicherheit der Solda-
2 tinnen und Soldaten in den Einsätzen ist das regelmäßig prob-
3 lematisch.

4 Am Beispiel des gescheiterten Euro Hawk-Projekts sowie dem
5 Vorhaben des BMVg, in größerem Umfang unbemannte flie-
6 gende Systeme der MALE und HALE-Klasse in die Bundes-
7 wehr einzuführen, lässt sich diese Verquickung exemplarisch
8 rekonstruieren.

9 Die Euro Hawk GmbH wurde für die Entwicklung des deutschen
10 Global Hawk (Euro Hawk) von EADS sowie Northrop Grumman
11 (NG) als Joint Venture gegründet. Cassidian als Geschäftsbe-
12 reich der EADS fiel die Entwicklung und Integration des
13 SIGINT-Systems ISIS zu, während NG für die Bereitstellung
14 und Anpassung der Plattform zuständig war.

15 Als sich BMVg-intern abzeichnete, dass es mit einer Musterzu-
16 lassung und Beschaffung der Euro Hawk-Serie wohl nichts
17 werden würde, vergab das BAaINBw an die IABG¹¹⁵ den Auf-
18 trag, eine Studie zu alternativen Trägerplattformen zu erstellen.
19 Erstaunlich daran ist, dass die Firma Cassidian (EADS) als Un-
20 terauftragnehmerin der Euro Hawk GmbH für die Erstellung der
21 Studie herangezogen wurde. In der Vergangenheit hatte Cassi-
22 dian heftig für die Entwicklung einer hauseigenen Drohne mit
23 dem Namen Talarion geworben; gegenüber der Bundeswehr
24 wurde Druck aufgebaut, Mittel für die weitere Entwicklung die-
25 ses Projekts zur Verfügung zu stellen und eine Beschaffung
26 anzustreben. Verteidigungsminister de Maizière hatte sich 2012
27 öffentlich gegen das Projekt ausgesprochen.

28 Bei der Erstellung des IABG-Gutachtens untersuchte Cassidian
29 interessanterweise die bisher nur auf dem Papier befindliche
30 Drohne „Future European MALE“ (FEMALE). Die IABG-Studie

¹¹⁵ IABG steht für Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH.

1 kommt zu dem Schluss, dass FEMALE als alternative Träger-
2 plattform für das ISIS-System geeignet sei und damit die Fähig-
3 keitslücke SIGINT geschlossen werden könnte. Hersteller die-
4 ses MALE-UAV wäre Cassidian. Damit wurde ein Rüstungsun-
5 ternehmen vom BMVg damit beauftragt, ein eigenes Rüstungs-
6 projektvorhaben zu begutachten, zu bewerten – und zu bewer-
7 ben.

8 Vor dem Untersuchungsausschuss hat Sts. Beemelmans hierzu
9 gesagt:

10 *„Ich habe von Anfang an gesagt, dass das*
11 *Thema Talarion nicht Erfolg versprechend ist in*
12 *der Konstruktion, in der es ist, und habe von*
13 *Anfang an gesagt: Wir müssen, wenn wir ein*
14 *solches Projekt machen, ein europäisches Pro-*
15 *jekt bauen. - FEMALE ist an sich das europäi-*
16 *sche Projekt. Es ist nicht der Talarion, sondern*
17 *es ist etwas Vergleichbares, aber nicht abge-*
18 *stützt nur auf ein oder zwei Partner, die wir bis-*
19 *lang hatten, sondern abgestützt auf die relevan-*
20 *ten Partner in Europa. Und dafür habe ich mich*
21 *- dazu habe ich auch im Verteidigungsaus-*
22 *schuss berichtet - intensiv seit meinem Amtsan-*
23 *tritt eingesetzt [...].“¹¹⁶*

24 Wie sehr sich Sts. Beemelmans für die Plattform FEMALE ein-
25 gesetzt haben muss, wird dadurch deutlich, dass sich der CEO
26 von Cassidian, Bernhard Gerwert, bei einem Zusammentreffen
27 mit Sts. Beemelmans persönlich für dessen Einsatz beim Pro-
28 jekt Future European MALE bedanken wollte.¹¹⁷

29 In der weiteren Vernehmung stellte sich heraus, dass die Platt-
30 formen Talarion und FEMALE sehr ähnlich sind, das Projekt
31 FEMALE sich jedoch auf ein breiteres Feld europäischer Staa-
32 ten abstützen würde:

¹¹⁶ Zeuge Beemelmans, Protokoll vom 30. Juli 2013, S. 66.

¹¹⁷ Vgl. MAT 17-73 zu BB 17-48, Ordner 2, Sts. Beemelmans, Blatt 101.

1 „Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): [...]
2 Bei FEMALE ist sozusagen Talarion plus
3 Frankreich im Boot?

4 Zeuge Stéphane Beemelmans: Plus Frankreich
5 plus Italien plus Spanien plus England, wenn
6 die Lust haben, plus jeder, aber unter Aus-
7 schluss eines Konkurrenzprojektes in Euro-
8 pa.“¹¹⁸

9 Staatssekretär Beemelmans hat in seiner Vernehmung unter-
10 strichen, dass eine alternative Trägerplattform zum gescheiter-
11 ten Euro Hawk möglichst aus den Mitteln finanziert werden
12 muss, die durch die Nichtbeschaffung der Euro Hawk-Serie „frei
13 würden“. Dabei handelt es sich um rund 675 Mio. EUR. Die er-
14 wähnte IABG-Studie erwähnt drei mögliche Trägerplattformen,
15 in die ISIS integriert werden könnte: einen Airbus A319, die
16 MALE-Drohne Heron TP sowie das UAV Future European
17 MALE. In einer Fußnote wird bemerkt, dass sich die auf 20 Jah-
18 re gerechneten Gesamtkosten von FEMALE von 1.258 Mio.
19 EUR auf nur noch 658 Mio. EUR reduzieren würden, wenn der
20 geringere Leistungsumfang (Einsatzradius) des Heron TP an-
21 gelegt würde. Damit kam die IABG-Studie zu dem Schluss,
22 dass FEMALE als Alternative geeignet sei. Gleichzeitig würde
23 der finanzielle Aufwand hierfür durch die Nichtbeschaffung der
24 Euro Hawk-Serie gedeckt. Es ist mehr als zweifelhaft, dass es
25 möglich sein wird, innerhalb des gesetzten Kostenrahmens
26 entweder ein bemanntes Flugzeug zu beschaffen und zu be-
27 treiben oder eine unbemannte Neuentwicklung durchzuführen.

28 Es bleibt abzuwarten, welche Alternative das BMVg letztlich
29 zum Schließen der Fähigkeitslücke und damit zur Integration
30 von ISIS auswählen wird. Der Deutsche Bundestag wird über
31 eine entsprechende Vorlage entscheiden müssen. Fest steht,
32 dass die Neuordnung des Beschaffungswesens inklusive der
33 diesem zugrundeliegenden Beschaffungsphilosophie unter

¹¹⁸ Zeuge Beemelmans, Protokoll vom 30. Juli 2013, S. 67.

1 Thomas de Maizière wegverwaltet wurde. Die skizzierten Prob-
2 leme wurden nicht angegangen und existieren nach wie vor.
3 Hier ist der Minister auf ganzer Linie gescheitert.
4 Bundesverteidigungsminister Dr. Thomas de Maizière hat vor
5 dem Verteidigungsausschuss personelle Konsequenzen ange-
6 kündigt. Die Arbeit des Untersuchungsausschusses hat gezeigt,
7 dass dies dringend notwendig ist – insbesondere in der Leitung
8 des BMVg. Der Minister sollte seiner Verantwortung nachkom-
9 men und hier bei sich selbst beginnen.