

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Ich bitte die Presse, den Raum zu verlassen. - Danke.

Herzlich willkommen, Herr Steiger! Ich begrüße Sie im Namen des Untersuchungsausschusses zu der heutigen Vernehmung.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich setze die unterbrochene Sitzung fort. Wir kommen nun zur Vernehmung des Zeugen Direktor einer Wehrtechnischen Dienststelle, Herr Wolfgang Steiger.

Vernehmung des Zeugen Wolfgang Steiger

Herr Steiger, ich weise Sie darauf hin, dass die Sitzung aufgezeichnet wird. Dies dient ausschließlich dem Zweck, die stenografische Aufzeichnung der Sitzung zu erleichtern. Die Aufnahme wird später gelöscht. Das Protokoll dieser Vernehmung wird Ihnen nach Fertigstellung zugestellt. Sie haben anschließend die Möglichkeit, Korrekturen und Ergänzungen vorzunehmen.

Herr Steiger, Sie sind mit Schreiben vom 28. Juni 2013 geladen worden. Das Beweisthema ist Ihnen mit dem Untersuchungsauftrag und dem Beweisbeschluss zugegangen. Der Beweisbeschluss ist Ihnen und den Mitgliedern bekannt. Auf eine Verlesung kann daher verzichtet werden.

Die erforderliche Aussagegenehmigung liegt den Ausschussmitgliedern als Tischvorlage vor.

Herr Steiger, nach den Vorschriften der Strafprozessordnung, die im Untersuchungsverfahren sinngemäß Anwendung finden, und den Vorschriften des Gesetzes zur Regelung des Rechts der Untersuchungsausschüsse des Deutschen Bundestages - im Folgenden verwende ich die Abkürzung PUAG - muss ich Sie zunächst belehren. Sie sind als Zeuge verpflichtet, die Wahrheit zu sagen. Ihre Aussagen müssen daher richtig und vollständig sein. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht.

Ich habe Sie außerdem auf die möglichen strafrechtlichen Folgen eines Verstoßes gegen die Wahrheitspflicht hinzuweisen. Danach kann derjenige, der vor dem Untersuchungsausschuss uneidlich falsch aussagt, gemäß § 153 des Strafgesetzbuches mit Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren bestraft werden. Nach § 22 PUAG können Sie die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung Sie

selbst oder Personen, die im Sinne des § 52 Abs. 1 Strafprozessordnung Ihre Angehörigen sind, in Gefahr bringen würde, einer Untersuchung nach gesetzlich geordneten Verfahren ausgesetzt zu werden.

Sollten Teile Ihrer Aussage aus Gründen des Schutzes von Dienst-, Privat- und Geschäftsgeheimnissen nur in einer nach der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingestuftem Sitzung möglich sein, bitte ich Sie um einen Hinweis, damit eine entsprechende Einstufung erfolgen kann. Ich möchte in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass im Falle einer Einstufung der Vernehmung mit einem Geheimhaltungsgrad VS-Vertraulich oder höher ein Wechsel des Sitzungssaals erforderlich ist. Daher möchte ich Sie bitten, etwaige Vernehmungsteile, die einer entsprechenden Einstufung bedürfen, gesammelt am Ende der Vernehmung zur Sprache zu bringen.

Nachdem ich Ihnen den Gegenstand der Vernehmung erläutert, Sie zur Wahrheit ermahnt und belehrt habe, komme ich nun zur Vernehmung zur Person. Herr Steiger, bitte nennen Sie uns Ihren Namen, Ihren Familienstand und Ihren Wohnort.

Zeuge Wolfgang Steiger: Mein Name ist Wolfgang Steiger. Ich bin verheiratet, und ich wohne in 85126 Münchsmünster, im Brennerweg 2.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Ich komme nun zur Vernehmung zur Sache. Herr Steiger, zunächst gebe ich Ihnen die Gelegenheit, im Ausschuss das im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen von dem Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Bitte schön, Sie haben das Wort.

Zeuge Wolfgang Steiger: Frau Vorsitzende, vielen Dank. - Meine sehr geehrten Damen und Herren! Von meiner Seite auch noch einmal ein Größ Gott. Mein Name ist, wie schon gesagt, Wolfgang Steiger. Ich bin bei der WTD 61 in Manching beschäftigt. Ich bin dort der Leiter des Musterprüfwesens für Luftfahrtgerät der Bundeswehr und gleichzeitig in dieser Funktion auch der ständige Vertreter des Dienststellenleiters der WTD 61. In dieser Funktion bin ich seit dem 3. Mai 2010. Mein damaliger Dienststellenleiter hat mich allerdings schon zum 1. August 2009 nach Ausscheiden meines Amtsvorgängers in den Ruhestand beauftragt, zusätzlich zu meiner damaligen Aufgabe als Leiter des Ge-

schäftsbereiches Flugversuch die Dienstgeschäfte des Leiters des Musterprüfwesens wahrzunehmen, sodass ich also in dieser Funktion quasi seit dem 1. August 2009 unter anderem auch mit dem Untersuchungsgegenstand, mit dem Projekt Euro Hawk, befasst bin.

Die WTD 61 hat ja im Rahmen des Euro-Hawk-Projektes den Auftrag, die umfassende Musterprüfung mit dem Ziel einer Musterzulassung des Luftfahrzeugmusters Euro Hawk im Rahmen der Risk Reduction Phase des Full Scale Demonstrators durchzuführen. Als ich in diese Aufgabe kam, in der zweiten Jahreshälfte 2009, habe ich auch erste Gespräche geführt mit Angehörigen der Firma Northrop Grumman. Dort war zu dem damaligen Zeitpunkt eine Musterprüfbeauftragte benannt worden, die Frau Cheryl Dorsey, die relativ neu im Programm war und, ich glaube, von außen eingestellt worden war. Mit der hatte ich, glaube ich, soweit ich mich erinnere, das erste Gespräch mit einem Angehörigen der Firma Northrop Grumman in Manching unter Anwesenheit auch von Herrn Tükenmez, dem Geschäftsführer der Euro-Hawk GmbH. Soweit ich mich an dieses Gespräch erinnere - außer dass man sich erst mal kennengelernt hat -, ging es auch darum - das hatte mir mein mit der Musterprüfung, mit der Gesamtsystemmusterprüfung beauftragter Kollege ans Herz gelegt -, das Thema der Integration der Missionsausrüstung anzusprechen, weil wir dort gewisse Dinge von der Firma Northrop Grumman erwarteten, die für die Firma Northrop Grumman nicht unbedingt so selbstverständlich waren.

Und dann, Ende des Jahres 2009, war meine zweite direkte Begegnung mit - im Rahmen einer Arbeitsbesprechung in Manching, bei der, soweit ich mich erinnere, Verfahren angesprochen wurden, wie die Aufgabe eben und die Nachweise für die Musterprüfung eben erwirkt werden sollten. Auch da hatte ich schon - Nicht „auch“, sondern: Da hatte ich den Eindruck, dass es dort bestimmte Probleme gab, über die man sich dort austauschen und unterhalten wollte, wie man die denn lösen könnte.

Das nächste größere - Oder: Die nächste Veranstaltung überhaupt, bei der ich selber teilgenommen habe - Es gab natürlich andere Veranstaltungen, Program Management Reviews, auch Arbeitsbesprechungen, an denen ich selber nicht teilgenommen habe. Die Veranstaltung, an der ich

selber teilgenommen habe, war dann diese Besprechung im Februar 2010, am 3. Februar 2010, in Manching, bei der die Firma, nachdem sie es vorher wohl angekündigt hatte, vorgeschlagen hat, die Aufgabe oder das Ziel des Erreichens einer Musterzulassung im Rahmen des Vertrages Euro Hawk FSD zurückzustellen, weil aus ihrer Sicht der Euro Hawk Full Scale Demonstrator nicht das geeignete Vehikel sei - aufgrund seiner Konfiguration, auch aufgrund der Änderungen, die zu erwarten seien für die Serie - hier als das geeignete Vehikel zu dienen, um ebendiese Musterzulassung zu erreichen.

Bei dieser Besprechung in Manching - dazu hatte der Projektleiter eingeladen, zu der Besprechung in Manching - war der Projektleiter natürlich anwesend, Vorhabenaufsicht aus dem BMVg, der Vertreter vom FÜL, die Firma EuroHawk GmbH natürlich, die Firma Northrop Grumman. Cassidian? Kann ich mich nicht erinnern, weiß ich nicht, ob von Cassidian für die Plattform - für die Missionsausrüstung jemand dabei war. - Aber die waren auf jeden Fall dabei.

Dann hat man sich zurückgezogen in eine amtsseitige Besprechung und hat beraten und hat dann letztendlich entschieden, dem Vorschlag zu folgen, und der Vorschlag bestand eben - das muss ich noch dazu sagen - nicht nur die Musterzulassung eben zurückzustellen, sondern den Umfang der Musterprüfung auf den Full Scale Demonstrator so zu beschränken, dass der Full Scale Demonstrator eben als Prototyp - und zwar nur als Prototyp - während dieser Phase betrieben werden kann. Dass der Full Scale Demonstrator als Prototyp seine Flug-erprobung machen sollte, das war von jeher vorgesehen. Es war also nie vorgesehen, dass der Erstflug des Prototypen oder der Erstflug des FSD bereits mit einer existierenden Musterzulassung erfolgen kann. Dem wurde dann zugestimmt, um eben hier das Programm weiterführen zu können, um die Missionsplattform auch dann möglichst bald in Deutschland qualifizieren zu können.

Dann haben sich natürlich die Aktivitäten der WTD 61, vor allen Dingen auch des Gesamtsystemmusterprüfers vor Ort in USA, der im Übrigen etwa seit Mitte 2009 bei der Industrie in USA eingesetzt war vor Ort, um eben dort die Kommunikation unmittelbar zu führen, zu verbessern - Denn aufgrund der ITAR-Regularien war also der Informationsfluss - ich sage mal - nicht so, wie wir das aus anderen Projekten mit anderen beteilig-

ten Industrien so gewohnt sind, wobei zumindest - das ist jetzt Hörensagen - von meinem Mitarbeiter, dem Gesamtsystemmusterprüfer, dann nicht immer so unterschieden werden konnte, was denn nun wirklich ITAR ist oder was vielleicht aus anderen Gründen nicht so gerne weitergegeben werden sollte oder wollte.

Ja, und dann konzentrierte sich die Tätigkeit eben in erster Linie auf die Schaffung der Voraussetzungen, um eben den Full Scale Demonstrator mit einer sogenannten Vorläufigen Verkehrszulassung - so heißt eben dieses Vehikel, um ein noch nicht musterzugelassenes Luftfahrzeug in den Luftverkehr zu bringen - zuzulassen für die Erprobungsflüge in USA. Es war eben so vereinbart, dass bereits in USA der FSD mit einer deutschen Zulassung fliegen sollte, sodass also von Anfang an eine deutsche Zulassung notwendig war.

Es gab dann Verzögerungen aus verschiedenen Gründen, sodass also die erste Zulassung zum Erstflug in USA - ich glaube - Mitte 2010 erfolgte und der FSD dann seine Flugerprobung in USA begann. Bis Mitte 2011 etwa zogen sich diese Aktivitäten in USA hin. Es gab dort - das ist aber nichts Ungewöhnliches; das kommt bei jeder Entwicklung vor - auch Zwischenfälle, Probleme, die dann auch wieder den Flugbetrieb unterbrochen haben in USA, die eine entsprechende Untersuchung industrieseitig erforderten, eine neue Zulassung erforderten, bis dann Mitte 2011 - im Juli dann - der FSD in einem Überführungsflug nach Manching überführt wurde.

Ja, dann begann die Einrüstung der Missionsausrüstung. Der Musterprüfprozess wurde - ich sage mal - auf kleiner Flamme weitergeführt. Dabei stellte sich mehr und mehr heraus, dass doch offenbar die Grundlagen, die man üblicherweise für eine Musterzulassung benötigt - das heißt Qualifikation entsprechend bis auf die Komponentenebene hinunter - und die Anforderungen, die aus dem im Vertrag vereinbarten Musterprüf- - Musterzulassungsbasis auch im Bereich der Software - - eben da nicht gegeben waren, zumindest nicht nachgewiesen werden konnten. Ob sie gegeben sind oder nicht, sei mal dahingestellt. Zumindest sie konnten aber nicht belegt werden, sodass es also niemals zu einer Abstimmung eines Musterprüfprogrammes gekommen ist. Die Missionsausrüstung wurde eingerüstet. Das Ziel war, möglichst schnell mit der Missions-

ausrüstung dann mit dem Erprobungsträger in Manching in die Luft zu gehen.

Nachdem dann in 2012 ein weiteres Problem noch mal adressiert werden musste, nämlich das Nichtvorhandensein eines anerkannten Luftfahrtbetriebes - - Denn die Industrie sollte ja die Erprobung in Manching eigenverantwortlich durchführen. Dazu benötigt es einen anerkannten, zertifizierten Luftfahrtbetrieb nach unserer Vorschriften- und Gesetzeslandschaft. Die Firma EuroHawk war bis dahin nicht zertifiziert worden als Luftfahrtbetrieb. Ich habe dann Anfang August darauf noch mal hingewiesen, dass das unbedingt erforderlich sei. Das war nicht das erste Mal, dass darauf hingewiesen wurde; darauf hatte ich auch im Jahre vorher schon einmal hingewiesen - auch schriftlich.

Dann hat man sich - ja, wie soll ich sagen? - zusammengesetzt - wie kann man denn diesen Prozess beschleunigen, um eben hier die Voraussetzungen für eine Zulassung zu schaffen? - und hat ein Verfahren in Abstimmung natürlich - nicht nur in Abstimmung, sondern unter Federführung des BWB, der T3.3, die für die Zertifizierung von Luftfahrtbetrieben zuständig ist - etabliert und so weit eben beschrieben und auch die Dokumente entsprechend erstellt - auch unter unserer Mitwirkung -, dass dann im Dezember mit einem Erlass BMVg, mit einer Genehmigung BMVg, AIN V 1, die Zulassung, die Vorläufige Verkehrszulassung, ausgesprochen werden konnte.

Zu diesem Zeitpunkt war die Firma EuroHawk GmbH noch nicht zertifiziert, aber der Weg bis dahin, zur Zertifizierung, war so weit beschrieben, dass eine Aussicht bestand, in nächster Zeit diese Zertifizierung zu erreichen, und das wurde als ausreichend erachtet, um auch unter der - ich sage mal - Aufsicht der WTD 61 am Standort Manching die Flugerprobung beginnen zu können. Und der erste Sensorflug hat dann Anfang Januar 2013 stattgefunden.

Das sind so weit die Dinge, die ich jetzt in diesem Rahmen dazu im Abriss in der Rückschau sagen kann.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:

Danke schön. - Wir haben für die Befragung, Herr Steiger, ein besonderes Zeitbudget; das ist die sogenannte Berliner Stunde. Das bedeutet für die CDU/CSU 23 Minuten, für die SPD 14 Minuten, FDP 9, Die Linke 7 und Bündnis 90/Die Grünen ebenfalls 7 Minuten. - Ich gebe das Wort dem Kollegen Grübel.