

# Untersuchungsausschuss Euro Hawk

Zeugenbefragung am 23. Juli 2013

Zeuge: Rüdiger Knöpfel, Leitender technischer  
Regierungsdirektor, Bundesamt für Ausrüstung,  
Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr

Teil 1

das haben wir für den Full Scale Demonstrator auch erreicht.

**Inge Höger (DIE LINKE):** Sie haben ja nur eine Zulassung nach der Kategorie 2 erreicht.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ja, das ist korrekt. Wir haben eine Zulassung, eine vorläufige Verkehrszulassung, die uns die Verkehrssicherheit zur Teilnahme am Luftverkehr bestätigt. Wir können mit dem Full Scale Demonstrator aufgrund eines mangelnden Sense and Avoid Systems zurzeit nur in der Kategorie 2 für unbemannte Luftfahrzeuge teilnehmen. Das ist aber kein ausschließender Hinderungsgrund für den Auftrag, den wir zu erfüllen haben. Das heißt, wir können mit Kategorie 2 unseren Auftrag erfüllen. Das ist kein Ausschließungsgrund.

**Inge Höger (DIE LINKE):** Was bedeutet das genau, wenn der Euro Hawk jetzt startet, um dann in die entsprechenden Höhen zu kommen und dann seine Aufgaben wahrnehmen zu können?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Wir haben einen entsprechenden reservierten Luftraum, der per Nachrichten für die Luftfahrer dann bekannt gemacht wird. Das heißt, im Rahmen der Start- und Landephase wird der jeweilige Luftraum mit einem zeitlichen Puffer plus/minus gesperrt. Das müssen alle anderen Luftfahrzeuge beachten. Sie dürfen dort nicht einfliegen. Wenn sie das machen, begehen sie eine - wie heißt es noch mal? - Ordnungswidrigkeit, vielleicht auch eine Straftat - das weiß ich jetzt nicht -, aber eine Ordnungswidrigkeit auf alle Fälle. Es ist eine sogenannte Violation.

Das heißt, die Luftfahrer dürfen dort nicht einfliegen. Dort wird die mangelnde Sense-and-Avoid-Fähigkeit ausgeglichen, indem wir selbst nicht für den Schutz für andere sorgen, sondern wir bauen uns einen Kokon drum herum, in dem wir fliegen dürfen, und die anderen Luftfahrer sind ausgeschlossen.

Dies gilt für den Bereich, in dem wir die Höhen durchkreuzen, in denen sich der andere Luftverkehr auch aufhält. Wenn wir unsere Zielhöhe erreicht haben, ist mangels anderer Verkehrsteilnehmer eine Kollision so gut wie unmöglich. Also nur für Start- und Landephase nutzen wir diesen gesperrten Luftraum. Und diese operationelle Einschränkung ist durchaus hinnehmbar. Es ist

überhaupt keine Einschränkung hinsichtlich des Auftrags.

**Inge Höger (DIE LINKE):** Aber es ist eine Einschränkung für die zivile Luftfahrt, und zwar eine erhebliche. Und deshalb ist auf Dauer sicherlich schon das Sense and Avoid System notwendige Voraussetzung.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das ist korrekt. Deswegen arbeiten ja auch alle Leute daran, ein Sense and Avoid System zu entwickeln, damit man auch diese Einschränkung noch umgeht. Aber die Sperrung des Luftraums ist tägliches Geschäft im militärischen Fliegen. Wenn ich als Tornado-Pilot geübt habe, haben wir auch den Luftraum über Schleswig-Holstein gesperrt; dort gibt es Übungsgebiete. Oder wenn ich als Testpilot Versuche durchgeführt habe, wird der Luftraum auch gesperrt für mich. Das ist also nichts Atypisches. Und dort wurde es auch nur zeitweilig gesperrt.

**Inge Höger (DIE LINKE):** Der Bundesrechnungshof hat aufgrund der Zulassungsprobleme gesagt, dass man eigentlich 2009 das Projekt hätte neu bewerten müssen und sich eventuell nach einem anderen Trägersystem umschauen müssen. Sie haben gesagt, Sie haben dann 2010 lieber entschieden, sich mit dieser vorläufigen Verkehrszulassung zu begnügen. Waren Sie an dieser Entscheidungsfindung beteiligt?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ich war an der Entscheidungsfindung beteiligt, wobei wir nicht entschieden haben, uns mit einer vorläufigen Verkehrszulassung zu begnügen, sondern von Anfang an war klar, dass der Full Scale Demonstrator in seiner technischen Ausführung als Demonstrator nur mit einer VVZ betrieben werden kann.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** So, dann gebe ich Bündnis 90/Die Grünen das Wort. Das Wort hat die Kollegin Keul.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, vielen Dank. - Herr Knöpfel, ich würde zunächst gerne noch mal klären, welche Rolle Sie jeweils im BMVG und nachher als Projektleiter im Hinblick auf diese halbjährlichen Statusberichte gespielt haben. Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie im BMVG derjenige waren, der die Statusberichte ent-

gegengenenommen und gegebenenfalls bewertet hat und als Projektleiter im Prinzip selber an der Erstellung dieser Berichte beteiligt war? Könnten Sie das noch mal - -

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Gut. Während meiner Zeit als Referent in der fachaufsichtsführenden Stelle RÜ VI 2 war ich unter anderem im Rahmen des Euro-Hawk-Projekts damit betraut, meinen Fachbeitrag als Fachaufsichtsführender darzustellen, auf der Basis der Bewertung des Projektleiters. Und diese Berichte sind dann an unser Vorhaben oder an unser Zentralcontrolling im Bereich der Rüstung gegangen.

Das heißt, jeweils die Bewertung, die ich als fachaufsichtsführender Referent gegeben habe, als auch das, was der Projektleiter gegeben habe: Beide Ausfertigungen lagen dann dem Zentralcontrolling und damit der Leitung Rüstung vor.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und Ihre Bewertung war dann das, was unter „Bewertung BMVg“ unter dem Bericht steht, oder?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Bewertung fachaufsichtsführende Stelle - VA, Fachaufsicht.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, dort steht ja einmal: „Bewertung Abteilungscontrolling“. Da steht dann meinetwegen „kritisch“ oder Ähnliches. Und dann kommt: „Bewertung BMVg“. Und dann steht dort noch mal „kritisch“ oder „sehr kritisch“.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ja.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und Ihr Anteil war dann die „Bewertung BMVg“? - Dann frage ich Sie, ob Sie sich denn gewundert haben oder welchen Hintergrund es haben könnte, dass ausgerechnet ab Mitte 2011 in diesen Halbjahresberichten keine Bewertung des BMVg mehr vorkommt? Also, im Prinzip zeitgleich, wo Sie gewechselt sind als Projektleiter, steht bei „Bewertung BMVg“ nur noch: „keine“. Wie ist das zu erklären?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das kann ich Ihnen nicht erklären, weil ich zu der Zeit nicht mehr im BMVg war.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber Sie haben als Projektleiter immer noch ein Feedback bekommen zu Ihren Statusberichten, hatten Sie vorhin gesagt, oder? Also, aus dem BMVg ist auch was zurückgekommen?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Wir haben direktes Feedback zu Vorlagen bekommen, wenn das aus Sicht des BMVg als notwendig erachtet wurde. Wir haben vierteljährlich unsere Statusberichte nach oben gegeben. Inwiefern sie nach meinem Weggang dort oben dann bearbeitet wurden, das erschließt sich meiner Kenntnis nicht.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber Sie gehen davon aus oder Sie konnten davon ausgehen, dass genau wie zu Ihrer Dienstzeit auch im BMVg jemand im BMVg sitzt und eine entsprechende Bewertung abgibt?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ja.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und wenn das nicht erfolgt ist, können Sie da jetzt auch nichts zu sagen?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** So ist es.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Dann noch mal zu den Statusberichten: Auch in der Zeit 2007 bis 2010 steht in jedem Statusbericht ja drin, dass die Musterzulassung nach Kategorie 3 vertragsgemäß angestrebt wird. Da steht auch was von „vertragsgemäß angestrebt“. Sie haben aber eben gesagt, eine Musterprüfung war für den Full Scale Demonstrator im Prinzip von Anfang an nie vorgesehen. Können Sie diesen Widerspruch vielleicht noch mal aufklären?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ja, diese Formulierung ist leider falsch, weil man damals auch immer schon davon ausging: Wir blicken ja auf die Serie - das, was vorhin schon mal angesprochen wurde. Weil für die Serie natürlich eine Musterzulassung angestrebt wurde. Konkret ist: Aus dem Vertrag geht nur hervor, dass wir eine umfassende Musterprüfung im Rahmen des Full Scale Demonstrators angestrebt haben, damit wir später für eine Serie die Musterzulassung aussprechen können. Das ist eine etwas

fälschlich verkürzte Form, und da gebe ich Ihnen recht, das ist so nicht korrekt.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber jetzt frage ich Sie: Sie hatten uns vorhin auch erklärt, auch nachvollziehbar, dass Sie den Vertrag selber jetzt nicht gelesen haben, weil das machen bei Ihnen eben andere Stellen. Dann frage ich Sie: Woher wissen Sie denn, dass die Musterzulassung im Vertrag nicht als solche vereinbart worden ist?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ich bin damals -- Ich bin gefragt worden, ob ich ihn 2007 gelesen habe. Mittlerweile - mit den entsprechenden Vorgängen, die in der letzten Zeit passiert sind - sind natürlich diese entscheidenden Paragraphen und entsprechenden Abschnitte schon gelesen worden. Deswegen kann ich dazu Stellung nehmen, dass im Vertrag der Auftragnehmer dazu im Rahmen der Nichtbemühung als Bringschuld die Erstellung eines Flugerprobungsprogrammes oder eines Musterprüfprogrammes bringen muss und die übrigen Aktivitäten im Rahmen des Bemühens zu leisten sind.

Aber eine Musterzulassung kann ich von einem Auftragnehmer gar nicht fordern, weil die wird ja durch unsere Stelle ausgestellt. Er muss es nur unterstützen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, er muss die Voraussetzungen schaffen, diese Muster --

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Die Nachweise liefern!

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und Sie sagen mir gerade, die Bemühensklausel würde dafür gelten? Das würde reichen?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Die Bemühensklausel war, weil der Gesamtumfang gar nicht abzusehen war, was eine umfassende Musterprüfung bedeuten würde, auch seitens der Industrie nicht mit einem Festpreis möglich, das heißt, einem geschuldeten Objekt, sondern wir mussten dort im Rahmen des Entwicklungsgegenstandes - weil auch die Musterprüfung ein Entwicklungsgegenstand ist - akzeptieren, dass wir dort nur die Bemühensklausel erreichen konnten.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, Sie wollen mir sagen, dass die einzelnen Voraussetzungen, die technischen Details für die Musterprüfung nicht im Vertrag vereinbart waren, weil man die noch nicht absehen konnte? Habe ich das richtig verstanden?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Was vereinbart wurde, war, dass sich der Auftragnehmer einer umfassenden Musterprüfung zu unterziehen hat und deswegen alle entsprechenden technischen Nachweise zu liefern hat, damit im Endeffekt wir für die Serie eine Musterzulassung aussprechen können. Da aber der Gesamtumfang damals nicht in allen Details klar war - das heißt, auch der wirtschaftliche Aufwand -, konnte dort nur das Bemühen festgelegt werden.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich würde dem Zeugen gerne einen stillen Vorhalt aus den Vertragsanlagen machen, also ihm eine Anlage vorlegen, ohne daraus zu zitieren, wenn es recht ist, um allgemeine Fragen darüber zu stellen?

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Ich weiß ja nicht, wie es eingestuft ist.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das ist die Anlage 1 zum Vertrag vom 31.01.2007.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Ist die eingestuft, Herr Conradi?

**MR Andreas Conradi (BMVg):** Ja.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Anhang H der Anlage 1.

**MR Andreas Conradi (BMVg):** Ehrlich gesagt, weiß ich nicht, was drübersteht, und es geht auch weniger um unsere Einstufung, sondern vielmehr darum - das ist ja die Frage, die wir erst gestern diskutiert haben -, dass unser Vertragspartner der Meinung ist --

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Ja, dass das Parlament das eingestuft hat!

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich würde ja deswegen auch nur einen stillen Vorhalt geben. Ich würde die Anlage dem

Zeugen geben und allgemeine Fragen darüber stellen, ohne daraus zu zitieren.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:**  
Aber er muss ja antworten auf diese. Wenn es geheim eingestuft ist, also VS-NfD, dann habe ich ein Problem.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Nein.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:**  
Nein?

**MR Andreas Conradi (BMVg):** Der Punkt ist ja -- Noch mal: Das hatte ich ja gestern erklärt, sozusagen unsere Inhalte -- Da hatten wir ja erklärt: Wenn das VS-NfD ist, sind wir grundsätzlich dazu bereit, dass das hier diskutiert wird. Aber ich hatte ja gestern ausgeführt, dass wir ja nun einen Auftragnehmer haben, der der Meinung ist, dass, wenn vertragliche Konditionen usw. und gegebenenfalls Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse mit angesprochen werden, dass er darauf auf keinen Fall verzichtet. Deswegen ist halt die Frage -- Ich hätte sicherlich keine Schwierigkeiten damit, wenn das hier diskutiert wird. Es ist die Frage, ob wir das öffentlich machen können.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:**  
Also, dann können wir auf nichtöffentlich gehen, und ich bitte die Besucher aus dem Saal.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Ich möchte aber noch mal bitte betonen, dass ich einen stillen Vorhalt mache. Ich werde nicht -- Es geht um ein technisches Regelwerk, aus dem ich hier nicht vorlesen werde.

**MR Andreas Conradi (BMVg):** Ich fürchte nur, dass der Zeuge auf den stillen Vorhalt nicht still antworten kann.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Ja, aber ich werde ihm Fragen stellen, ob er das kennt, ob er das einordnen kann, ob das nationale oder internationale Vorschriften sind.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:**  
Gut, dann machen wir das jetzt so.

**MR Andreas Conradi (BMVg):** Wir können es ja versuchen.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:**  
Wir machen Ihnen einen stillen Vorhalt. Die Fragen, die Sie dann stellen, das beurteilen dann wir, ob er sie beantworten kann.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Also, dann würde ich bitten, dem Zeugen die --

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:**  
Das müsst ihr machen!

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Gut. Vielleicht können wir dem Zeugen ein paar Minuten einräumen, sich da durchzublätern, um zu wissen, was das ist, und die Zeit so lange stoppen.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:**  
Gerne, Sie können das gerne erst mal lesen.

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück vorgelegt - Der Zeuge liest in diesem Schriftstück)

**MR Andreas Conradi (BMVg):** Frau Vorsitzende, vielleicht können wir noch feststellen, welche Materialnummer das ist?

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:**  
Die MAT-Nummer brauchen wir noch!

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Die steht da jetzt drauf. Das ist der Vertrag, also MAT 4.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Wenn ich das richtig sehe, ist das MAT 4, Ordner 9 bis 26.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Jawohl, vielen Dank.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:**  
Danke schön. - So, jetzt können Sie ja die Fragen stellen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Gut, vielen Dank. - Herr Knöpfel, können Sie sagen: Kennen Sie dieses Regelwerk, was Ihnen da jetzt vorliegt? Können Sie da was mit anfangen? Haben Sie das schon mal gesehen?

**Inge Höger (DIE LINKE):** Die Entscheidung, das so fortzusetzen.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Gut, ich habe den Auftrag, dieses Projekt SLWÜA fortzusetzen. Bis jetzt gab es keine Entscheidung, dieses Projekt insgesamt aufzugeben. Lediglich der Handlungsstrang „Euro-Hawk-Serie“ ist jetzt unterbrochen worden. Aber insgesamt muss ich ja eine Lösung finden für das System „Signalerfassende Überwachung und Aufklärung“, und dazu gehört ein entscheidender Punkt, nämlich die Fortentwicklung ISIS. Um das sicherzustellen, muss ich natürlich die jetzigen Testflüge weiter fortführen.

**Inge Höger (DIE LINKE):** Sie haben auch immer wieder davon gesprochen, dass Sie in Zusammenarbeit mit der Industrie ja überlegt haben, wie man dieses Serienerprobungsprogramm fortsetzen kann. Also, das waren für Sie eher Gesprächspartner als die Bundesregierung, einfach weil Sie Ihren Auftrag erfüllen wollten?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Na ja. Der Auftrag, das jetzige Erprobungsprogramm umzuändern, war ein direkter Auftrag aufgrund meiner vorgesetzten Dienststelle, des BMVg, und das haben wir im Dialog mit der Industrie gemacht, weil es war ja eine Abänderung des bisher geplanten Vorgehens, uns nur noch auf den qualifizierten Abschluss des Missionssystems zu konzentrieren. Da gab es einen klaren Auftrag, und den haben wir ausgeführt. Wir haben dann einen entsprechenden restrukturierten Erprobungsplan ausgearbeitet und haben den zur Belegung dem BMVg wieder vorgelegt. Also, das habe ich mir nicht allein zwischen meinen Kopfhörern ausgedacht, sondern es gab immer schon einen Dialog mit dem BMVg.

**Inge Höger (DIE LINKE):** Es gab 2009 mal einen Hinweis vonseiten des Personalrats, dass nicht genügend Personal mit entsprechender Qualifikation zur Prüfung, Verkehrszulassung, Musterzulassung bereitstand. War Ihnen das bekannt, und was haben Sie gemacht, um diesen Mangel zu beheben?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Zu diesem Zeitpunkt war mir dieses Schreiben des Personalrats nicht bekannt. Da war ich ja auch

noch im BMVg. Das ist auch nicht an mich herangetragen worden. Wir haben allerdings immer schon darauf hingewiesen - sowohl ich als Projektleiter, auch damals in meiner Funktion als Fachaufsicht -, dass, gemessen an anderen Projekten und dem Aufwand, den wir haben, die Personalausstattung im BWB vielleicht noch einmal zu überdenken wäre.

**Inge Höger (DIE LINKE):** Und ist das Personal angepasst worden? Hat es da Reaktionen gegeben oder -- „Überdenken“ ist ja --

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Es gab keine Reaktionen dahin gehend, dass der Dienstpostenumfang geändert worden wäre. Wir wurden aber in Teilen unterstützt durch Schwerpunkteinsatz. Das heißt, wenn in Bereichen weniger Arbeit stattfand, dann wurde uns Personal zur Verfügung gestellt.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Danke schön. - Jetzt kommt Bündnis 90/Die Grünen. Frau Kollegin Keul.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank. - Ich denke, es ist in Ordnung, wenn ich meine abschließende Frage jetzt noch mal stelle, ohne Ihnen beides noch mal vorzulegen, ja?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ja.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich hatte Ihnen ja zwei Anhänge vorgelegt. Auf dem einen steht drauf: Musterprüfrahmenprogramm. - Dazu haben Sie ja bereits etwas gesagt. Und der zweite Anhang sind über 100 Seiten mit technischen Details. Und wir sind uns einig darüber - so habe ich Sie verstanden -, dass das die Voraussetzungen, die technischen Voraussetzungen sind, die erfüllt sein müssen, damit nach deutschen, nationalen Maßstäben eine Musterprüfung erfolgen kann.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das ist zumindest mein Verständnis. Aber die abschließende Aussage darüber muss der Leiter ML treffen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, vielen Dank. Dann würde ich dazu abschließen. - Kommen wir zu der ISIS-Tech-

nik. Sie haben gesagt, Sie können bis zum 30.09. definitiv noch gar nichts darüber sagen, ob ISIS jetzt erfolgreich ist oder nicht. Sie sind der Projektleiter. Also, wenn Sie keine eigenen Erkenntnisse haben, heißt das dann, dass auch sonst keiner im Rahmen der Bundeswehr oder des BMVg weitergehende Kenntnisse über die Funktionsfähigkeit von ISIS hat, als Sie das haben müssten, oder?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ich kann eine belastbare Aussage erst gegen Ende dieser Erprobungsphase durchführen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das ist klar.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Wir haben schon Indikationen aus Labortests, die zum Teil schon durchgeführt wurden. Wir wissen auch, dass wir dort schon einen Mangel identifiziert haben, der durch weitere Iterationsschritte seitens der Industrie jetzt durchgeführt wird. Das ist eigentlich klar bei einem solchen komplexen Entwicklungssystem. Aber das ist die Aufgabe des Herstellers, dort entsprechende Lösungen zu finden. Das heißt, da geht es um Änderungen vielleicht im Programm, in der Programmierung, dort das eine oder andere noch ein bisschen besser herauszuarbeiten, was erst im Dialog mit den jeweiligen Flugergebnissen auch stattfindet. Aber die jetzigen Flüge dienen dem Hersteller, genau diesen iterativen Prozess sehr schnell und effizient zu gestalten. Und er muss uns dann gegen Ende oder Anfang des Monats August mit dem letzten Flug im Rahmen des verringerten Flugprogramms diesen technischen Nachweis ganz offiziell nachweisen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wie sind Sie denn eingebunden in diese Tests, die die Industrie an ISIS macht? Gar nicht? Oder haben Sie da einen Beobachterstatus? Oder findet das völlig intern bei der Industrie statt? Haben Sie da irgendeinen Einblick?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Na ja, so ganz intern findet das nicht statt. Das bedarf einer erheblichen Unterstützung der Wehrtechnischen Dienststelle. Dort sind die entsprechenden Musterzulasse, die entsprechenden Flugversuchingenieure, und dort geschieht das im Dialog auch mit der Güteprüfstelle vor

Ort, und da sind wir im sehr internen Dialog, was da stattfindet. Aber ich bin jetzt nicht der, der an den Controls sitzt und das Flugzeug führt; das mache ich nicht, nein.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das macht auch sonst keiner innerhalb der Bundeswehr, sondern das macht die Industrie selber?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das macht ausschließlich die Industrie, ja.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, wenn in Vermerken, die uns Parlamentariern vorgelegt werden, drinsteht, dass ISIS ein Spitzenprodukt deutscher Wehrtechnik ist, dann kann sich das also nur auf Aussagen der Industrie stützen und nicht auf eigene Erkenntnisse im BMVg. Ist das richtig?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Belastbar ist das korrekt, ja.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank. - Dann käme ich zum nächsten Komplex. Sie haben gesagt: Der Auftrag, was den Full Scale Demonstrator betrifft, ist weitgehend erfüllt. Sie sagen, er ist verkehrssicher. Die Beschränkung durch Kategorie 2 sei im Prinzip nicht erheblich. Und ich habe mir auch notiert: Sie haben gesagt, es gibt also die Möglichkeit, den auch missionsgerecht einzusetzen. - Jetzt verstehe ich eigentlich nicht ganz, wenn das alles so eine geringe Einschränkung ist und man den missionsgerecht einsetzen kann, wo dann eigentlich das Problem ist, warum man die Serie dann nicht bestellt, wenn der so einsetzbar ist.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Weil die Kosten für eine umfassende Musterprüfung so hoch sind.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, aber offensichtlich ist er ja auch ohne Musterprüfung, auch mit dieser Einschränkung, missionsgerecht einsetzbar.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Wir müssen jetzt genau unterscheiden: Was erlaubt eine VVZ? Zurzeit, aufgrund des technischen Kenntnisstandes, haben wir eine Freigabe für eine Flugstundenzahl von 800 Flugstunden.

Von denen haben wir ungefähr 160, 170 verbraucht. Das heißt, wir könnten jetzt noch bis 800 Stunden fliegen. Dann müssen wir aber weitergehende Untersuchungen durchführen. Die Untersuchungen sollten damals - so war der Plan - im Zuge der weiter fortgeführten umfassenden Musterprüfung für die Serie sukzessive dort einlaufen, sodass wir den Flugstundenvorrat - und die Flugbeschränkung, die es zurzeit noch gibt - schrittweise erweitern hätten können. Gut.

Für den Erprobungsflugbetrieb, so wie wir es jetzt haben, sind wir vollkommen, rundum abgesichert. Das heißt, wir könnten bis zu 800 Stunden fliegen, in dem gleichen Regularium, mit dem wir jetzt auch fliegen. Das heißt, wir könnten noch ganz viele Erprobungsstunden fliegen. Das ist auch die Grundlage für die Anfangsflugbefähigung, die mal vorgesehen war. Auch das wäre möglich gewesen, immer mit dem Hinweis darauf: Parallel dazu läuft die Einführung der Serie, die weiterführende, umfassende Musterprüfung und damit auch die technischen Erkenntnisse, den Flugstundenvorrat des Full Scale Demonstrator weiter zu erweitern.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, ist es jetzt beabsichtigt, dann, also am 1. Oktober, wenn die Übergabe erfolgt, auch diese verbleibenden Flugstunden, die ja da sind, zur operativen Erprobung zu nutzen?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Die Möglichkeit besteht. Zurzeit ist aber die Erlasslage bzw. Entscheidungslage so, dass mit Abschluss des letzten Erprobungsfluges die fliegerischen Tätigkeiten des Full Scale Demonstrators einzustellen sind; das ist mein Kenntnisstand.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Warum ist das so?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das entspricht wahrscheinlich - - Das ist eine Entscheidung, die im BMVg gefallen ist.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. Aber technisch jedenfalls wäre es möglich, den Euro Hawk abzunehmen, ihn zu nutzen für die verbleibenden 600 Flugstunden und damit im Prinzip die Fähigkeiten und das Training im Rahmen der EloKa oder sonstiger zuständiger Truppen zu erhalten? Das wäre möglich?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das wäre ohne Weiteres möglich, ja.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Sie hatten vorhin gesagt - -

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Entschuldigung, nicht „ohne Weiteres“, sondern: Es wäre möglich. Und würde ich noch mehr Stunden als 800 Stunden brauchen, dann brauche ich entsprechende technische weitergehende Untersuchungen. Da hatten wir auch schon ein Programm aufgelegt, um auf 3 000 Stunden weiterzukommen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber diese 800 könnten wir ja ohne weitere - -

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Die könnte man jetzt nutzen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Die sind genehmigt, und die können wir übergeben, und dann können sozusagen die entsprechenden Kräfte ihre Fähigkeiten weiter erproben?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ja, übergeben könnten wir es jetzt nicht so einfach, sondern ohne weitere Änderung könnten wir Erprobungsflüge in Manching durchführen. Wenn wir das jetzt in Schleswig-Holstein machen wollten, dann müssten wir wieder gewisse Erprobungsflüge vorher durchführen, die ja jetzt weggefallen sind, weil die Anfangsflugbefähigung nicht mehr geplant ist.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich denke jetzt nicht nur an Flüge. Ich denke ja auch an die Arbeit mit der ISIS-Software.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ja, die könnten - -

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, das sind ja Arbeiten und Fähigkeiten, für die man nicht unbedingt ein flugbereites System bräuchte, also die Auswertung durch die EloKa, um das mal ganz konkret zu sagen. Da wären ja sozusagen Möglichkeiten, zu trainieren mit den - -

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das ist korrekt, ja.



# Untersuchungsausschuss Euro Hawk

Zeugenbefragung am 23. Juli 2013

Zeuge: Rüdiger Knöpfel, Leitender technischer  
Regierungsdirektor, Bundesamt für Ausrüstung,  
Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr

Teil 3

ergibt dann ungefähr diesen Bereich bis 600 Millionen.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** So, jetzt frage ich die CDU/CSU. - Nein. Die SPD?

**Rainer Arnold (SPD):** Nur eine kurze Frage. Ist es richtig, dass Sie mit Minister de Maizière bei dem Besuch in Manching und den Gesprächen dabei waren?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Nein, ich war nicht mit dem Herrn Minister zusammen.

**Rainer Arnold (SPD):** Okay. Dann erübrigen sich meine weiteren Fragen dazu. - Danke.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Gut, dann frage ich die FDP.

**Joachim Spatz (FDP):** Eine kurze Frage. Sie haben gerade die Unterschiede zwischen US- und deutschen Zulassungen - - Fliegen US-Zivilflugzeuge in regelmäßigem Betrieb in Deutschland, die nach diesen anderen Standards bewertet werden als unsere deutschen Produkte?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Sie reden jetzt von zivil zugelassenen, US-amerikanischen Systemen? - Dort gibt es keinen großen Unterschied zu unseren zivil zugelassenen Systemen. Die Regularien, die Certification Specifications der EASA, entsprechen im Wesentlichen den JARs, nein, den Federal Aviation Regulations, die nahezu eins zu eins in der Wertigkeit sind. Und eine US-amerikanische Zertifizierung ist gleichbedeutend einer europäischen Zertifizierung. Da ist überhaupt kein Unterschied. Das heißt, alle Zivilluftfahrzeuge unterliegen den gleichen Voraussetzungen.

**Joachim Spatz (FDP):** Und wie sieht es mit den militärischen aus? Da gibt es ja dann offensichtlich den Unterschied. Gibt es unter den offensichtlich anderen - ich sage mal - niedrigeren Anforderungen US-Militärflugzeuge, die aber auch mit dem - ich sage mal - niedrigeren Stand über der Bundesrepublik Deutschland fliegen, zum Beispiel Transportflugzeuge oder Ähnliches im Rahmen der NATO etc., etc.?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ja, Transportflugzeuge haben in der Regel eine kernzivile Zulassung, weil die den großen Transportflugzeugen entsprechen, aber -

**Joachim Spatz (FDP):** War ja nur ein Beispiel.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** - eine F-16 zum Beispiel ist genau nach MIL-Handbook-516 nach US-Regularien zugelassen. Die erkennen wir an, und deswegen dürfen diese Flugzeuge im Rahmen der NATO bei uns fliegen. Ja.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Danke schön. - Die Linke? - Nein. Die Grünen? - Ja. Bitte schön, Herr Lindner.

**Dr. Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank. - Ich möchte noch mal bei der letzten Frage nachbohren. Ich habe jetzt verstanden, was der Unterschied ist in der Dokumentation. Jetzt wollen wir mal einen Moment so tun - ich will dazusagen: ich habe da keine rechtliche Auffassung dazu -, dass hier nur Bemühen geschuldet wäre an der Stelle. Ich möchte gerne von Ihnen wissen, ob nach Ihrer Ansicht denn unter dieses Bemühen, also unter die Mitwirkung am Zulassungsprozess vonseiten der Industrie, auch das Zurverfügungstellen einer solchen umfangreichen Dokumentation fällt oder nicht, und wenn nein, warum denn nicht.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das fällt natürlich darunter. Aber wenn die Industrie sagt: „Wir haben es nicht, wir müssen es erstellen, und deswegen kostet uns das soundso viel“, dann - - Das ist gerade das Bemühen. Die sind bereit, das zu machen. Nur müssen wir dafür zahlen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Dann will ich an der Stelle auch noch mal weiterfragen. Also, wir erwarten von Ihnen ja keine rechtliche Bewertung und würden Sie auch nicht fragen: Wie bewerten Sie diese oder jene Vertragsklausel? Aber ich muss mich jetzt doch schon noch mal wundern, dass Sie selber derzeit regelmäßig rechtliche Bewertungen abgeben, indem Sie sagen: Das ist nicht geschuldet, und es gilt nur das Bemühen.

Also, wir haben uns vorher zusammen die detaillierten technischen Vorschriften angeguckt, die Vertragsbestandteil wurden. Im Vertrag steht an anderer Stelle ganz klar, dass diese Anlagen Grundlage für die zu erbringende Leistung der Industrie ist. Und es steht in der Anlage 18 zur Zulassung auch ausdrücklich drin, dass die Bemühensklausel ausgeschlossen ist.

Von daher frage ich Sie jetzt schon: Wie kommen Sie zu der rechtlichen Auffassung, die Sie jetzt hier mehrfach, ohne dass wir sie erfragt hätten, kundgetan haben, es sei also nur das Bemühen und nicht die Zulassungsfähigkeit geschuldet?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ganz einfach: Weil diese Frage natürlich in der kürzeren Vergangenheit mehrmals gestellt wurde und dort ziemlich klar herausgearbeitet wurde, dass es einen Anteil gibt im Rahmen der Zulassung, der geschuldet ist. Das ist die Erstellung des Musterprüfprogrammes. Und es gibt Anteile im Rahmen der Zertifizierung und Zulassung, die dem Bemühen geschuldet sind. Und das ist die Bereitstellung dieses Systems zur Unterstützung der Musterprüfung.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, es gibt dort unterschiedliche Auffassungen. Wir haben gestern Minister Jung gehört. Der hörte sich an dem Punkt etwas anders an. Deswegen möchte ich schon noch mal darauf aufmerksam machen, dass das eine Rechtsauffassung ist, die Sie hier erläutern, die ich aus dem Vertragstext nicht nachvollziehen kann.

Meine Frage geht noch mal zurück zu den Statusberichten. Uns hatte auch gestern Minister Jung gesagt, dass er zu seiner Dienstzeit, also bis 2009, keinerlei Informationen hatte, dass es irgendwelche Bedenken hinsichtlich der Musterzulassung gebe. Wir haben auch gesehen, dass in den Statusberichten, die Sie ja als Fachaufsicht entgegengenommen haben, auch 2007 bis 2009 in dieser Hinsicht kritische Bewertungen waren.

So, jetzt kann ich sicherlich verstehen, dass die Fachaufsicht nicht jede kritische Bewertung dem Minister vorlegt, aber meine Frage wäre noch mal: Welche Ebenen sind sozusagen dazwischengeschaltet, und wann geben Sie als Fachaufsicht ein kritisch bewertetes Dokument nach oben, und wie weit nach oben wäre das gegangen, oder wie weit

ist auch konkret hier die kritische Bewertung vom Euro Hawk? Wo haben Sie die als Fachaufsicht nach oben gegeben?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Na ja, jeder Statusbericht wird nach oben gegeben, nämlich zum Zentral-Controlling, und liegt dann der Hauptabteilung Rüstung bzw. der Abteilung AIN vor. Im Rahmen der Abarbeitung des jeweiligen Projekts oder Projektstatus gab es Folgendes, dass schon zu Anfang in jeder Dokumentation die Zulassung als Risiko bewertet wurde, weil man von vornherein nicht genau ausschließen konnte, ob es da nicht doch zu Schwierigkeiten kommt.

Doch es wurde immer schon als Risiko - insbesondere im Zusammenhang mit der ersten ZE - auch dargestellt, dass wir hier ein Risiko haben. Und genau das bewahrheitete sich, aber es waren bis dahin immer lösbare Probleme. Wir haben immer eine Lösung gefunden bis hin zur Bestätigung der Verkehrssicherheit des Luftfahrzeug-Full-Scale-Demonstrators.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, wir haben 2007 den ersten Statusbericht. Januar 2007 wird der Vertrag unterschrieben. Da steht da noch „unkritisch“. Im Laufe des Jahres 2007 ändert sich die Bewertung auf „kritisch“.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Genau.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also hat sich dort etwas geändert. Es war nicht so, dass von Anfang an völlig klar war, dass die Zulassung kritisch ist. Es hat eine Änderung der Bewertung 2007 gegeben laut der Ihnen vorliegenden - - Da sind wir uns einig. So.

Jetzt wäre die Frage: Bis wohin ist das vorgelegt worden? Also, ich habe Sie so verstanden: Abteilung Rüstung. Von da aus wird das dann dem Staatssekretär vorgelegt?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Nein.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Oder wann müsste es die Staatssekretärs-ebene erreichen? Also gar nicht, oder?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das Verfahren ist, dass man als Vorhabenaufsicht auch bewertet. Dann gehen die beiden Bewertungen des Projektleiters und Vorhabenaufsicht

an das Zentral-Controlling, wobei natürlich auch mein Vorgesetzter, der Referatsleiter, darüber informiert ist. Der weiß, was geschieht. Und dann gibt es gegebenenfalls mal einen Anruf des Zentral-Controllings: Was ist denn da los? - Der eine sagt „rot“, Sie sagen „nur kritisch“. Dann konnte ich erklären - hatte ich vorhin schon mal gemacht bei diesen einen Vorfällen dort -, und dann wird das akzeptiert. Wenn damals dort aber wirklich zu erkennen gewesen wäre: „Ups, das wird jetzt aber ganz schwierig, auch für die Serie später“, dann hätten wir wahrscheinlich eine weiter gehende, ereignisorientierte Berichterstattung durchgeführt. Aber bis zu dem Zeitpunkt Ende 2011 waren es für uns immer Probleme, die wir angehen müssen und dann - im gleichen Zug, wie wir es bisher gelöst haben - auch lösen hätten können.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich würde an der Stelle gerne noch mal weitermachen. Wenn ich in die Statusberichte 2008 reingucke, dann steht da doch schon erheblich was von Risiken: „Es ist inakzeptabel, was die Industrie vorlegt“, und Ähnliches: „Leiter ML hat mit Nachdruck auf die Gefahr hingewiesen“ usw. - 2008. Das ist aber nie auf der Staatssekretärssebene angekommen. Sehe ich das richtig?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das ist vollkommen richtig, und das ist auch richtig so, weil es dort darum ging, der Industrie erst mal wirklich beizubringen, und zwar der amerikanischen Industrie, welche Anforderungen ein deutsches Zulassungsverfahren hat. Das war ein zäher Lernprozess für die Industrie. Wir konnten aber durch entsprechenden Ansatz und Motivation der auftragnehmenden Industrie erreichen, dass sie nahezu Verständnis hatte - - was wir brauchen. Sie änderte auch ihren Personalbestand, indem sie einen entsprechenden Zulassungsbeauftragten installierte. Es wurde ein - -

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich würde jetzt gern kurz mal dazwischengehen, wenn Sie erlauben.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Gern.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wir haben doch vorhin gesehen, dass die Voraussetzungen des deutschen Zulas-

sungsverfahrens - ein hundertseitiges technisches Detailprogramm - bei Vertragsschluss vorlagen und Vertragsbestandteil wurden. Also, die amerikanische Seite war schriftlich definitiv informiert und hatte es mit dem Vertrag akzeptiert, was die deutschen Zulassungsvoraussetzungen sind. Also, wieso sagen Sie jetzt, dass die das nicht wussten und man denen das mühsam erklären musste? Die hatten das doch schriftlich vorliegen.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Ja, sie hatten es schriftlich vorliegen. Aber nach unserer Ansicht, so wie es sich im Projektanfang ergab, haben sie es nicht verstanden gehabt, und weil sie es nicht verstanden haben, haben sie auch die Notwendigkeit erkannt, sich Unterstützung aus dem europäischen Raum zu holen: Dort wurde eine Dame engagiert, die aus dem Airbus-Geschäft kommt und die ihnen dann erst mal erklärt hat, was die Anforderungen einer europäischen Zulassung sind. Das heißt, aufseiten der Industrie war es ein schwerwiegender Lernprozess - auch getrieben natürlich durch die Anforderungen, die sie bis jetzt nur von der US Air Force kannte. Insofern war es zu dem Zeitpunkt, nämlich Ende 2007/2008, schon zu erkennen: Das wird ein zäher Prozess. - Aber wir haben immer schrittweise den Erfolg geschafft und haben ja die Verkehrssicherheit des FSDs bekommen. Die Verkehrssicherheit des Full Scale Demonstrators ist da: Wir haben eine VVZ. Nur, gegen Ende des Jahres 2011 wurde offensichtlich, dass mit dem weiteren Vorgehen ein erheblicher wirtschaftlicher Aufwand notwendig ist.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Jetzt frage ich die CDU/CSU, ob sie Fragen hat. - Nein. Die SPD? - Nein. Die FDP? - Nein. Die Linken? - Nein. Dann die Grünen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank. - Dann darf ich weitermachen, zu einem anderen Komplex noch mal: Gespräche und Verhandlungen mit der Industrie. Inwiefern waren Sie jetzt persönlich in den beiden Funktionen, die Sie hatten, an Verhandlungen oder Gesprächen mit der Industrie selbst beteiligt?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** An Verhandlungen im Rahmen der Fachaufsicht war ich - - nicht behandelt. Ich beziehe mich jetzt

auf vertragsgestaltende Verhandlungen, also die Vertragsverhandlungen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Beides. Vertragsverhandlungen sind das eine oder eben auch Gespräche dann im folgenden Verlauf.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Gespräche im folgenden Verlauf: Ich war nahezu bei jedem Program Management Meeting als Vertreter des BMVgs mit dabei und später als Projektleiter sowieso bei den Vertragsverhandlungen. Das geschah in der Regel bei den Änderungsverträgen durch meine Mitarbeiter, durch meinen Programmmanager, bzw. jetzt, im Rahmen des zwölften Änderungsvertrages, war ich damit auch direkt eingebunden.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das war dann aber erst, nachdem Sie Leiter des Euro-Hawk-Projektes wurden. Während Sie in der Fachaufsicht waren, hatten Sie direkt mit den Gesprächen mit der Industrie nichts zu tun, waren nicht involviert?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Außer bei den Program Management Meetings, die ja halbjährlich stattfanden. Jedes halbe Jahr findet ein sogenanntes Program Management Review Meeting statt, und da war ich als Vertreter der aufsichtführenden oder fachaufsichtführenden Stelle im BMVg auch mit vor Ort.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wie hat sich in diesen Gesprächen denn die Industrie zu der Frage der umfangreichen Musterzulassung verhalten? Wie lange hat sie denn signalisiert, dass sie diese Voraussetzungen schaffen könne, und wann hat sie davon Abstand genommen?

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das, was sie verstand unter den Beiträgen zu einer umfassenden Musterprüfung -- hat sie gesagt: Das kriegen wir alles hin. - Nur war die Tiefe dessen, was unsere Musterzulassungsstelle von ihnen verlangte, so nicht verinnerlicht. Das war die große Diskrepanz. Diese Management Meetings führten dazu, dass wir im Wesentlichen versucht haben, diese Diskrepanzen abzubauen und dort eine Gesprächsgrundlage zu schaffen, unter anderem auch damit, dass wir einen entsprechenden Vertreter in die USA schickten, was

auch sehr hilfreich war. Das war ein wirklich sehr zäher Prozess. Aber wir haben es geschafft, dort schrittweise voranzukommen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Laut dem Bericht des Bundesrechnungshofes wurde ja in den Gesprächen - da geht es wohl auch um die Gespräche vor Vertragsschluss; 2004 bis 2006 hat man ja schon über Zulassung gesprochen -- darum, dass der Leiter ML - das sind ja in dem Fall nicht Sie gewesen; ich nehme an, das ist WTD 61, nicht? - mehrfach gegenüber der Industrie die Notwendigkeit einer Musterzulassung betont hat, was die Auftragnehmerin nicht infrage stellte. Also, es war doch dann angestrebt - notwendigerweise -, dass eine Musterzulassung, so wie sie dann ja auch nachher in den Vertrag aufgenommen war, notwendig war.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Also, eine Musterzulassung für die Serie, für das Endprodukt ja, ist ohne Weiteres immer gefordert gewesen. Eine Musterzulassung für den Full Scale Demonstrator ist nicht gefordert gewesen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber der Vertrag von 2007, den wir uns ja auch vorhin angeguckt haben, wo die Voraussetzungen für die Musterzulassung enthalten sind, bezieht sich ja nur, ausschließlich, auf den Full Scale Demonstrator; denn über die Serie gibt es ja noch gar keinen Vertrag.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Das ist korrekt; aber es ist nicht die Musterzulassung des Full Scale Demonstrators geschuldet worden, sondern die Idee war, die umfassende Musterprüfung als Vorbereitung für die später zu realisierende Serie zu nehmen. Für den Full Scale Demonstrator reicht eine Vorläufige Verkehrszulassung, und da die Prototypenprüfung eine Teilmenge der umfassenden Musterprüfung ist, ist die damit natürlich unweigerlich mit eingeschlossen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich sagte ja bereits: Das steht in dem Vertrag meines Erachtens anders drin. Das ist eine rechtliche Bewertung, die Sie hier abgeben. Denn in dem Vertrag steht drin, dass die Zulassungsfähigkeit eine Vertragsleistung ist, die die Industrie zu bringen hat, auf die die

Bemühensklausel keine Anwendung findet. Aber das ist jetzt sozusagen -- Da haben wir eine unterschiedliche rechtliche Bewertung. - Gut. Das wäre das Ende meiner Fragen.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:**  
Sind jetzt die Fragen der Grünen erschöpft? - Ja. Gut. Dann sind wir mit dieser Vernehmung zu Ende.

Herr Knöpfel, ich darf Sie noch mal darauf hinweisen, dass Ihnen nach Fertigung des Protokolls dieses für mögliche Korrekturen vom Sekretariat übersandt wird. Des Weiteren bin ich nach § 26 Abs. 3 PUAG gehalten, Sie zum Ende Ihrer Vernehmung darauf hinzuweisen, dass der Untersuchungsausschuss durch Beschluss feststellt, dass die Vernehmung des Zeugen abgeschlossen ist. Die Entscheidung darf erst ergehen, wenn nach Zustellung des Vernehmungsprotokolls zwei Wochen verstrichen sind oder auf die Einhaltung dieser Frist verzichtet wird.

Herr Knöpfel, ich danke für Ihr Kommen - es war ein langer Vormittag - und wünsche Ihnen einen guten Nachhauseweg. Herzlichen Dank.

**Zeuge Rüdiger Knöpfel:** Danke schön, Frau Vorsitzende.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:**  
Ich unterbreche an dieser Stelle die Sitzung für zehn Minuten und werde dann den nächsten Zeugen aufrufen.

(Unterbrechung von  
13.07 bis 13.26 Uhr)