

Untersuchungsausschuss Euro Hawk

Zeugenbefragung am 24. Juli 2013

Zeuge: Direktor WTD a.D., Wolfgang Storz,
Wehtechnische Dienststelle (WTD) 61 von März 2007
bis September 2010

Global Hawk oben drüber. Das heißt, er stört keinen.

Jan van Aken (DIE LINKE): War denn vor diesem Flug eigentlich schon der Abschlussbericht der Prototypprüfung fertig oder noch nicht?

Zeuge Walter Storz: Also, ich meine, nein. Also, jetzt - - Ich weiß es nicht.

Jan van Aken (DIE LINKE): Wissen Sie nicht? Gut. - Dann will ich jetzt gerne noch mal auf die Probleme im Haus zu sprechen kommen; die sind ja schon angesprochen worden. Sie kennen sicherlich den Bericht des Bundesrechnungshofes von 2006, wo sozusagen eine Musterprüfung für unbemannte Luftfahrzeuge in Ihrem Haus unter die Lupe genommen wurde.

Zeuge Walter Storz: Ich kenne ihn nicht.

Jan van Aken (DIE LINKE): Sie kennen ihn nicht?

Zeuge Walter Storz: Nein.

Jan van Aken (DIE LINKE): Gut, dann machen wir gleich an anderer Stelle weiter. - Danke.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: So, jetzt kommt Bündnis 90/Die Grünen. Frau Kollegin Keul.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank. - Herr Storz, nur dass ich das mit den Funktionen am Anfang noch mal richtig einsortiere: Also, es gibt auf der einen Seite den Direktor der WTD 61, und es gibt den ML, Leiter Musterprüfwesen. Das sind zwei verschiedene Funktionen. Das sehe ich richtig, ja?

Zeuge Walter Storz: Ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und Sie sind in der Funktion des Direktors seit 2007. Und was vorher Ihre Funktion?

Zeuge Walter Storz: Ich war vorher bei der deutschen NATO-Vertretung. Ich war Ständiger Vertreter des Rüstungsdirektors in Brüssel, das heißt also bei der NATO und auch bei der EU.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Was sind Sie denn jetzt von Beruf? Sind Sie im Prinzip auch Techniker wie der Herr Steiger oder - -

Zeuge Walter Storz: Ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sind Sie auch.

Zeuge Walter Storz: Ich bin auch Techniker.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie sind auch Techniker. - Also, die Zeit mit dem Herrn Steiger hat sich im Prinzip überschritten; der hat angefangen, kurz bevor Sie aufgehört haben. Habe ich das richtig in Erinnerung?

Zeuge Walter Storz: Herr Steiger war schon vorher an der Dienststelle. Er war vorher für den Flugversuch zuständig. Und nachdem der damalige Leiter ML in Ruhestand ging, habe ich ja dann - - Ich hatte dem Präsidenten BWB den Herrn Steiger vorgeschlagen, dass wir den Steiger nehmen als Leiter ML, und zwar - das war schon recht früh - im Januar 2009. Und dann habe ich ihm ja, glaube ich, im August 2009 die Dienstgeschäfte vorläufig übertragen im Rahmen meiner Befugnisse. Und eingewiesen wurde er irgendwann im Mai oder irgendwas April 2010. Es hat also so lange gedauert, bis das wirklich dann geklärt war.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, gut. Dann kann ich das einordnen. - Und diese Gespräche um die Vertragszeit herum, 2007 und davor, in denen immer ML erwähnt wird - ich will da gleich auch noch mal aus dem Bundesrechnungshof eine Passage vorlesen -: Das war dann immer der Vorgänger von dem Steiger?

Zeuge Walter Storz: Das war der Vorgänger von Herrn Steiger.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Und Sie selber können im Prinzip über die Gespräche mit der Industrie vor 2007 gar nichts sagen, weil Sie in der Zeit in Brüssel waren?

Zeuge Walter Storz: Da war ich in Brüssel, ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Den Vertrag selber, der 2007 geschlossen ist: Haben Sie sich damit auseinandergesetzt? Guckt man sich so was an als Direktor WTD 61, oder ist das eher sozusagen was für die Hausjuristen?

Zeuge Walter Storz: Der Vertrag ist ja geschlossen. Also guckt man sich den nicht mehr an, weil Sie kommen ja neu dahin. Sie müssen sich ja auch mal einarbeiten. Es gibt ja so viele Punkte, die Sie berücksichtigen müssen, wenn Sie zum ersten Mal so eine große Dienststelle leiten, sodass Sie gar nicht die Zeit haben, sich mit dem Vertrag - also in dieser Kürze - auseinanderzusetzen.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Aber wir hatten ja eben schon mal darüber gesprochen. Da hatten Sie ja auch gesagt: Wir haben durchaus daran gedacht. In Vertragsanhang H sind die technischen Voraussetzungen. - Also, die kennen Sie. Sie wissen, wo sozusagen die technischen Vorschriften zu finden sind. Das habe ich dem entnommen, ja?

Zeuge Walter Storz: Ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Ich würde dem Zeugen gerne eine Vorlage machen, die ich auch schon dem Herrn Steiger gemacht hatte. Das ist ebendieser Anhang H, diese technischen Vorschriften. Das ist MAT 4, Ordner 9 bis 26.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Also, das sind jetzt 100 Seiten englischsprachige technische Voraussetzungen für die Zulassungsfähigkeit. Kommt Ihnen das bekannt vor? Kennen Sie das? Können Sie das einordnen?

Zeuge Walter Storz: Ja, das entspricht ja unserem Musterprüfrahmenprogramm, was wir ja für die Musterprüfung brauchen. Insofern kann ich das dann schon einordnen.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Das ist aber jetzt auch schon speziell für den Euro Hawk, oder?

Zeuge Walter Storz: Ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Also, wenn diese technischen Voraussetzungen vorgelegen hätten, hätten nachgewiesen werden können, dann hätte Ihre Dienststelle die Zulassung erteilt. So ist das zu verstehen, ja?

Zeuge Walter Storz: Wenn das alles so vorgelegt wird, ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Ja. - Und wenn das alles so schriftlich niedergelegt worden ist und im Vertrag dabei war, dann wusste die amerikanische Seite auch im Prinzip, was sie tun musste. Oder fehlt da jetzt noch irgendwas?

Zeuge Walter Storz: Also, ich -- Nach meiner Kenntnis war im Vertrag für die Musterprüfung so ein bisschen - ich sage mal: ein bisschen - eine Bemühensklausel drin. Und wenn die Firma im Rahmen der Bemühensklausel nicht alles so richtig, so voll erfüllen kann --

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Gut, über die Frage der Bemühensklausel --

Zeuge Walter Storz: Sie kann ja --

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Sie müssen jetzt nicht sagen, ob die Bemühensklausel Anwendung findet oder nicht. Da haben wir hier schon unterschiedlichste Auffassungen drüber gehört. Aber diese technischen Voraussetzungen -- Das ist das, was gemacht werden muss, um die Zulassung zu bekommen.

Zeuge Walter Storz: Ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Jetzt, ganz oben drüber, bevor der Text losgeht auf der ersten Seite, steht ja: Diese Voraussetzungen wurden aufgeschrieben auf der Grundlage von Gesprächen zwischen der Industrie und WTD 61 in Bernardo, California. - Oder so ähnlich steht das da, glaube ich. Also, das muss man sich so vorstellen: Die sind da zusammengekommen. Aus Ihrer Dienststelle ist jemand hingefahren und hat mit denen geklärt, was die Voraussetzungen sind, und dann hat man das aufgeschrieben. - Wer wäre das gewesen? Wäre das -- Also, Herr Steiger war es ja nicht. Den haben wir auch schon gefragt.

Zeuge Walter Storz: Er war es nicht.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Wer ist dann nach Kalifornien gefahren und hat das mit denen geklärt?

Zeuge Walter Storz: Also, ich weiß, dass ein Vorgänger in Kalifornien war.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Der Vorgänger von dem Herrn Steiger.

Zeuge Walter Storz: Der Vorgänger von Herrn Steiger.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Ja. Das wäre dann ja auch der ML.

Zeuge Walter Storz: Das ist der ML, ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Okay. Gut. - Ich frage jetzt noch mal etwas anderes, weil das auch in Ihre Dienstzeit fällt. Haben Sie Kenntnisse darüber, warum man in der Zeit der Firma EADS die luftverkehrstechnische Zulassung nicht verlängert hat? Können Sie dazu was sagen?

Zeuge Walter Storz: Kann ich jetzt nichts sagen.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Aber können Sie sich erinnern, dass das war?

Zeuge Walter Storz: Ich kann mich erinnern, ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Und wann war das, dass man das nicht verlängert hat? Können Sie das noch sagen?

Zeuge Walter Storz: Weiß ich jetzt auch nicht.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Also, Sie selber sind auch nicht befasst worden mit diesen Folgen?

Zeuge Walter Storz: Also, ich weiß, was das war und dass es da Probleme gab. Aber ich kann es jetzt nicht erzählen.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Welche Stelle entscheidet denn über so eine

luftverkehrstechnische Zulassung? Wer hat - -

Zeuge Walter Storz: Das ist das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung, die Abteilung T.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Ach, die sind das.

Zeuge Walter Storz: Ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Okay. Also gut. - Dann habe ich noch eine Frage zu dieser Sonderzulassung, die es da ja gibt, die immer im Gespräch ist mit diesem 316, wo dann der Inspekteur das übernimmt. Und Sie hatten ja eben gesagt, Ihren Leuten haben Sie gesagt - ich glaube, so sinngemäß -: Ihr müsst das nicht zeichnen; das Risiko müsst ihr nicht übernehmen.

Warum ist denn der Inspekteur der Luftwaffe - - Können Sie sich erklären, warum der das nicht machen will? Hat das auch den gleichen Hintergrund? Geht es darum, dass er dann das Risiko hätte tragen müssen, was Sie Ihren Leuten nicht zumuten wollten?

Zeuge Walter Storz: Das ist richtig. Da hätte er das Risiko getragen. Aber Sie sehen ja: In den USA ist ein General bereit, so ein Risiko zu tragen, und bei uns habe ich immer den Eindruck: Das wird immer auf den Kleinsten abgeschoben. - Und dagegen habe ich mich eigentlich gewehrt.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Wobei man sich ja schon fragt - - Also, uns ist ja erklärt worden: Auch mit einer vorläufigen Zulassung ist das Ding auf jeden Fall verkehrssicher. - Also, von daher ist ja die Frage: Über was für Risiken reden wir hier eigentlich? Vor was haben sozusagen die Spezialisten so eine Angst? Ist das Ding vielleicht doch nicht verkehrssicher, oder wie muss ich mir das als Laiin vorstellen? Weil es fliegt ja im Augenblick über Deutschland.

Zeuge Walter Storz: Ja, aber das ist ja - - Sie haben ja dann bestimmte Vorgaben. Das heißt also: Ein Notlandeplatz muss in einer unmittelbaren Nähe sein. Also, das ist ja alles festgelegt, ganze Bedingungen, die zu erfüllen sind. Und aus meiner Sicht kann man den Global Hawk zum Beispiel auch nach Afghanistan schicken. Aber es muss

einer den Mut haben, zu sagen: Ich unterschreibe, dass der bis dahin fliegen kann. - Also, können tut er es. Risiko ist halt, wenn irgendwas passiert: Wo haben Sie den Landeplatz zwischendrin?

Und wenn der jetzt in Manching fliegt, dann ist zum Beispiel Jagel ein Ausweichlandeplatz. Also, Sie haben immer irgendwie gewisse Ausweichmöglichkeiten, wo Sie eine Notlandung machen können.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Diese Notlandeplätze: Ist das eine von diesen Beschränkungen, die sich aus der vorläufigen Zulassung ergeben?

Zeuge Walter Storz: Ja.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, wenn der eine reguläre Musterzulassung hätte, dann bräuchte er diese Einschränkungen nicht.

Zeuge Walter Storz: Richtig.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das sind sozusagen zusätzliche Absicherungen, wenn ich Sie richtig verstehe. Aber Sie sagen gerade, man könnte ihn auch nach Afghanistan schicken. Also, auch mit der vorläufigen Zulassung könnte man ihn einsetzen.

Zeuge Walter Storz: Könnte man.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da stellt sich ja die Frage: Warum tut man es nicht?

Zeuge Walter Storz: Da bräuchte man irgendeine - - Da müsste der Inspekteur sagen: Jawohl, ich übernehme das Risiko.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: Können Sie mal ein bisschen lauter sprechen? Gehen Sie ein bisschen ans Mikrofon, bitte.

Zeuge Walter Storz: Ja. - Da müsste der Inspekteur sagen: Jawohl, ich übernehme diese Verantwortung, dass ich den bis nach Afghanistan schicke.

Und ich weiß nicht, wenn wir sagen: Wir wollen den nach Afghanistan schicken mit unserer vorläufigen Zulassung - - während

wir immer sagen: Es muss ein Notlandeplatz irgendwo sein.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber zum Beispiel Heron hat ja auch nur eine vorläufige Zulassung, und wir nutzen den in Afghanistan. Warum geht das da und beim Euro Hawk nicht?

Zeuge Walter Storz: Also, Heron ist insofern anders: Heron hat eine kanadische Zulassung. Heron hat entsprechend die Nachweise durch Israel gebracht. Da war ein Mann von mir in Israel, hat die ganzen Dokumente auch sichten können und Unterlagen bekommen. Und wir haben von den Kanadiern deren Zulassungspapier bekommen. Also, insofern ist die Sicherheit höher.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Weil das Kanadische ist im Prinzip eine Musterzulassung, auf die man dann in Deutschland aufsetzt.

Zeuge Walter Storz: Ja, wo man dann aufsetzt.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Gut. - Vorläufig keine weiteren Fragen.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: So, dann frage ich die CDU.

Markus Grübel (CDU/CSU): Ja, ich wollte noch mal nachfragen, Herr Storz. Auf die Frage des Kollegen Spatz haben Sie gesagt - habe ich Sie da richtig verstanden? -, dass man schon 2001 gewusst hat, dass die Zulassung das Hauptproblem des Euro-Hawk-Systems ist.

Zeuge Walter Storz: Man hat nicht das Wort „Zulassung“ benutzt, sondern man hat gesagt: „Wie bringe ich diesen Euro Hawk in den Luftverkehr? Was ist da zu beachten?“ und dass dieses das Hauptproblem ist.

Markus Grübel (CDU/CSU): Da brauche ich einmal eine Zulassung, und dann habe ich noch das Kategorie-3-Problem.

Zeuge Walter Storz: Richtig.

Markus Grübel (CDU/CSU): Und das hat man schon 2001 gesehen oder besprochen oder - -