

# Untersuchungsausschuss Euro Hawk

Zeugenbefragung am 24. Juli 2013

Zeugin: Ministerialrätin Angelika Bauch,  
Bundesrechnungshof

Teil 1

diese unbemannte Plattform als wirtschaftlich-technisch mit dem besten Ergebnis erwiesen.

**Harald Koch (DIE LINKE):** Wer hat diese Systemkonzeptstudie in Auftrag gegeben?

**Zeugin Angelika Bauch:** Da bin ich jetzt, ehrlich gesagt, überfragt.

**Harald Koch (DIE LINKE):** Dann komme ich auf meine Eingangsbemerkung zu dieser Fragerunde zurück: bestimmt dieselbe Firma, die letztendlich auch den Auftrag erhalten hat. - Gut.

Zu einem weiteren Problem - jetzt bin ich ein bisschen aus dem Konzept; aber ich finde schon wieder zurück -: Ich denke mal, die Kompetenzen des Bundesrechnungshofs gehen auch so weit, dass Sie bestimmte Sachverhalte auch inhaltlich prüfen und deren Sinnhaftigkeit auch im Zusammenhang mit politischen Entscheidungen beurteilen und letztendlich auch eine Stellungnahme dazu abgeben. Wäre es möglich, dass der Bundesrechnungshof zur Frage der Notwendigkeit der Fähigkeitslücke auf dem Gebiet der luftgestützten Fernaufklärung und -überwachung auch eine Position abgibt, sprich, ist sie notwendig oder nicht?

**Zeugin Angelika Bauch:** Bei der Fähigkeitslücke handelt es sich um eine anerkannte Fähigkeitslücke; die würde der Bundesrechnungshof nicht infrage stellen.

**Harald Koch (DIE LINKE):** Also, Sie stellen die Fähigkeitslücke nicht infrage, Sie teilen die Auffassung?

**Zeugin Angelika Bauch:** Ja.

**Harald Koch (DIE LINKE):** Hat es in Bezug auf die Entscheidung eine Kostenkalkulation gegeben, und wie bewerten Sie hinsichtlich dieser Kostenkalkulation das Herangehen des Ministeriums an dieses Projekt?

**Zeugin Angelika Bauch:** Also, wie gesagt, im Vorfeld sind ein bemanntes Geschäftsflugzeug, also ein bemanntes Flugzeug, und eine unbemannte Plattform untersucht worden. Dort sind Lebenswegkostenbetrachtungen angestellt worden. In dem Zusammenhang hat man halt eben festgestellt, dass die Lebenswegkosten eines un-

bemannten Trägers wesentlich günstiger sind als die Lebenswegkosten eines bemannten Flugzeuges. Man hat auch, wie gesagt, Personalkosten und auch die Stehzeit - - 30 Stunden mit einer unbemannten Plattform sind natürlich was anderes; mit einem Geschäftsflieger können Sie nicht 30 Stunden ständig im Einsatz sein. Also, es gab Betrachtungen, indem man eine bemannte und eine unbemannte Plattform geprüft hat.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Jetzt gebe ich das Wort Bündnis 90/Die Grünen, der Frau Kollegin Keul.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank. - Frau Bauch, Sie hatten eben gesagt, es hätte bis Mitte 2011 Bewertungen des BMVG zu den Statusberichten des Projektleiters gegeben. Heißt das, dass es ab 2011 keine solchen Bewertungen mehr gegeben hat, und wenn nicht, warum?

**Zeugin Angelika Bauch:** Also, nach den uns vorliegenden Projektstatusberichten fehlen ab Mitte 2011 Eintragungen der Vorhabenaufsicht.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gibt es dafür eine Erklärung?

**Zeugin Angelika Bauch:** Ich habe keine Erklärung dafür; ich kann nur feststellen, dass es so ist.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank. - Noch eine weitere Frage zur Klarstellung: Diese Frage „Musterzulassung Kategorie 2 oder Musterzulassung Kategorie 3“, die man da 2004 diskutiert hat, spielte für den weiteren Erfolgsverlauf des Projektes keine Rolle, sondern das Entscheidende war die Frage der Musterzulassung überhaupt. Habe ich das richtig verstanden?

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Sie müssen für das Protokoll etwas sagen, Nicken nützt nichts.

**Zeugin Angelika Bauch:** Ja, ich mache gerade das Mikrofon wieder an. - Kategorie 2 oder 3: Ziel war, den Prototypen so mit einer Musterprüfung und Musterzulassung zu versehen, dass er für den Betrieb im allgemeinen Luftverkehr zugelassen wird, das heißt

für die Kategorie 3. Klar ist aber wohl, dass man dafür dieses Sense and Avoid System benötigt. Das gibt es noch nicht; das hätte noch entwickelt werden müssen. Aber da war wohl die Vorstellung, dass man dieses Sense and Avoid System im Rahmen der Serie dann noch gegebenenfalls nachrüsten könnte. Man wollte aber die Voraussetzungen jetzt schon mal schaffen auch mit dem Prototypen, dass, wenn dann dieses Nachrüsten mit dem Sense and Avoid System käme, es keinen großen Aufwand mehr gegeben hätte, dieses dann in diese Kategorie 3 einzubringen.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Eine Musterzulassung der Kategorie 2 hätte auch gereicht. Problematisch war, dass es gar keine Musterzulassung geben konnte.

**Zeugin Angelika Bauch:** Also, vertraglich geschuldet ist die umfassende Musterprüfung und Musterzulassung, die benötigt wird, um im militärisch und zivil kontrollierten Luftraum sich zu bewegen. Die Unterschiede zwischen 2 und 3, glaube ich, sind jetzt auch schon genannt worden. Kategorie 2 hat eben die Flugbeschränkung. Weil es dieses Sense and Avoid System bislang nicht gibt, wäre wohl ein Einsatz nur in Kategorie 2 möglich. Aber damit hätte man natürlich auch agieren können.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Damit hätte man auch den Vertrag erfüllt?

**Zeugin Angelika Bauch:** Ja.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Nun haben Sie ja mehrfach schon gesagt, dass diese Zulassungsfähigkeit vertraglich geschuldet wurde von der Industrie. Hätte man sich dann nicht im Februar 2012, als man auf diese Musterzulassung für den Prototyp verzichtet hat, die Frage stellen müssen, wer dafür aufzukommen hat? Also, Sie haben mehrfach gesagt: Es waren Zusatzkosten zu erwarten. Hätte man sich dann nicht auch die Frage der Gewährleistung stellen müssen? Hätte nicht die Industrie diese Zusatzkosten tragen müssen? Denn die haben ja die vertragliche Verpflichtung unterschrieben 2007.

**Zeugin Angelika Bauch:** Das Problem mit der Musterzulassung in dem Vertrag ist:

Der Vertrag hat Bereiche, da gilt die Bemühensklausel, und er hat Bereiche, da gilt die Bemühensklausel nicht. Es gibt so einen Teil 1, der beinhaltet auch Aktivitäten im Bereich Zulassung: Logistik, Test, Zulassung. Das ist im Teil 1, wo die Bemühensklausel ausgeschlossen ist. Also in dem Teil ist die Zulassung geschuldet. Es gibt einen optionalen Teil „Integration und Test“, da gilt die Bemühensklausel. Das ist jetzt immer schwierig abzugrenzen: Welche Leistungen gehören in den Teil 1 bei der Musterzulassung und welche in den Teil 2? Wie gesagt, bei Integration und Test im Teil 2 mit der Bemühensklausel sind halt eben auch Zulassungsaktivitäten enthalten. Die unterliegen halt eben dann dieser Bemühensklausel.

Schwierig ist auch: In dem Vertrag ist so ein Passus drin, der Auftragnehmer sollte dann auf der Grundlage des Musterprüfrahmenprogramms, das auch vertraglich vorgegeben ist, ein Musterprüfprogramm erstellen, und im Rahmen dieses Musterprüfprogramms sollten dann die Nachweise -- Sie müssen sich das so vorstellen: Das Musterprüfrahmenprogramm gibt so die Bau- und Prüfvorschriften, die anzuwenden sind, grob vor, und auch, welche Unterlagen für die Musterprüfung vorzulegen sind, und im Rahmen des Musterprüfprogramms, das der Auftragnehmer vorzulegen hatte, sollten dann die Nachweise konkretisiert sein, um diese Prüf- und Bauvorschriften zu erfüllen.

Das heißt, im Rahmen des Musterprüfprogramms hätte man detailliert die Nachweise aufgeführt. Da ist im Vertrag so ein Passus drin, falls der Leiter der Musterzulassungsstelle feststellen sollte, dass weitere Nachweise erforderlich sind, die nicht im Vertrag abgedeckt sind, dass das dann der Auftragnehmer entsprechend vergütet bekommt. Also, da ist so ein bisschen die Tür aufgemacht worden, und das ist jetzt einfach die Interpretation: Was ist noch im Rahmen der Musterzulassung geschuldet und was nicht, was unterliegt dem Bemühen und was nicht? Aber da hat der Bundesminister ja auch gesagt, da hat er eine Rechtsanwaltskanzlei beauftragt letztendlich, die Regressmöglichkeiten prüfen soll. Ich denke, das sollte dann auch gemacht werden.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Was sagen Sie denn dazu, dass das außer Haus gegeben wird? Müsste das nicht die Rechtsabteilung des BMVg selber prüfen?

**Zeugin Angelika Bauch:** Ja, da war die Argumentation, dass man vielleicht im eigenen Haus nicht so -- Also, das kann ich nur so sagen, wie es dann letztendlich begründet wurde, dass man extra eine unabhängige Stelle haben wollte, die das bewertet, weil man so eine Abhängigkeit -- Also, das eigene Haus prüft seinen eigenen Vertrag so ungefähr, ja? Man hat sich erhofft von einer Beauftragung einer Anwaltskanzlei eine unabhängige Stelle, die noch mal von außen einen Blick auf den Vertrag wirft.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber warum sollte denn das BMVg an der Stelle nicht unabhängig sein, denn es prüft ja zu seinen eigenen Gunsten eigene Ansprüche, und das würde ja auch eine Anwaltskanzlei, die entsprechend beauftragt wird, auch immer zugunsten ihres Auftraggebers prüfen?

**Zeugin Angelika Bauch:** Kann man so sehen, natürlich.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Hätte man hinsichtlich der Frage dieser Ansprüche nicht schon spätestens 2012 im Februar in diese Prüfung einsteigen müssen; denn da ging es ja genau um die Frage der zusätzlichen Kosten und wer die tragen muss? Ist es nicht ein Versagen an der Stelle, dass von keiner Seite in diesem Zeitpunkt die rechtliche Auswirkung des Vertrages geprüft worden ist?

**Zeugin Angelika Bauch:** Klar, bei zusätzlichen Musterzulassungsaktivitäten, die nicht im Vertrag abgedeckt wurden, hätte man schauen müssen: Ist das wirklich so? Ich habe keine Erkenntnisse, ob es jetzt wirklich Musterzulassungsaktivitäten sind, die zusätzlich hinzugekommen sind.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Man hat ja aber auf die Musterzulassung verzichtet. Das heißt, man ist abgewichen von dem Vertrag. Das sehen Sie auch so, ja?

**Zeugin Angelika Bauch:** Ja.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Jetzt kommt die CDU/CSU-Fraktion. Herr Kollege Grübel, bitte.

**Markus Grübel (CDU/CSU):** Frau Bauch, ich beziehe mich auf die Anlage 2 zum Bericht. Da ist eine Aufstellung der Vertragsvolumina. In der ersten Hälfte des Jahres 2009 mit dem dritten Änderungsvertrag war der Löwenanteil des Geldes ausgegeben und vertraglich gebunden. Wenn man in der Phase neu bewertet hätte und zurückgetreten wäre, was wären die finanziellen Folgen gewesen, die im Vertrag festgelegt sind, bzw. weitere Folgen, insbesondere zum Beispiel entgangener Gewinn oder Ähnliches? Haben Sie das geprüft?

**Zeugin Angelika Bauch:** Das tut mir leid; da kann ich keine Aussage zu machen. Das haben wir nicht geprüft.

**Markus Grübel (CDU/CSU):** Jetzt für mich als Abgeordneter: Bei Betrachtung gibt es nur eigentlich Sinn, das Erprobungsverfahren zu Ende zu führen, wenn der Löwenanteil ausgegeben ist, weil ja dann die weiteren Kosten im Verhältnis zum Gesamtwert des deutschen Aufklärungssystems ISIS vergleichsweise geringer sind. Jetzt muss man eigentlich abwägen, ob man, wenn man ausgestiegen wäre - linke Tasche, rechte Tasche -, zwar einige Kosten, die im Erprobungsverfahren dann noch angefallen sind, gespart hätte, aber im Grunde in der gleichen Größenordnung an die Industrie hätte Zahlungen leisten müssen. Das ist ja auch eine Abwägung, die man hätte treffen müssen oder ich getroffen hätte, wenn ich in der Verantwortung wäre: Ich weiß, es kommen noch Kosten auf mich zu, aber ich weiß, wenn ich jetzt aussteige, habe ich gar nichts, aber der Löwenanteil des Geldes ist 2009 in der ersten Hälfte ausgegeben gewesen.

**Zeugin Angelika Bauch:** Ja. Ja, das ist so.

**Markus Grübel (CDU/CSU):** Ist so?

**Zeugin Angelika Bauch:** Ja.

**Markus Grübel (CDU/CSU):** Danke. Dann habe ich keine Frage. - Der Kollege Hochbaum.

**Robert Hochbaum (CDU/CSU):** Ja, Frau Bauch, bei vielen Antworten kam immer wieder das fehlende Projektcontrolling, das falsche Projektcontrolling - ich vermute eben,

# Untersuchungsausschuss Euro Hawk

Zeugenbefragung am 24. Juli 2013

Zeugin: Ministerialrätin Angelika Bauch,  
Bundesrechnungshof

Teil 2

**Inge Höger (DIE LINKE):** Deshalb frage ich da noch mal so ausdrücklich nach und hätte dann gesagt: Man hätte dann, wie Sie ja sagen, 2009 eine neue Bewertung des gesamten Projektes wegen der Folgekosten, aber auch noch mal eine Bewertung im Grunde der Leistungen, wer muss was erbringen und wer muss die zusätzlichen Kosten tragen bei einer - - zusätzlich anfallende Kosten, die ja dann klar waren.

**Zeugin Angelika Bauch:** Hm.

**Inge Höger (DIE LINKE):** Das war es von meiner Seite.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Kollege van Aken, bitte.

**Jan van Aken (DIE LINKE):** Ja, vielen Dank. - Ich habe nur eine kurze Frage, und zwar: Es gibt ja diesen Prüfbericht zur Wehrtechnischen Dienststelle 61 und da speziell zur Zulassung von Drohnen aus dem Jahre 2006. Der ist vom Prüfungsamt des Bundes München; die gehören ja auch zum Bundesrechnungshof. Waren Sie damals irgendwie oder danach damit befasst? Kennen Sie diesen Bericht?

**Zeugin Angelika Bauch:** Ich weiß jetzt nicht, welchen Bericht Sie meinen.

**Jan van Aken (DIE LINKE):** Das ist eine Mitteilung an das BMVg über die Prüfung der Maßnahmen der WTD 61 zur Zulassung von Drohnen -

**Zeugin Angelika Bauch:** Aus dem Jahr 2006?

**Jan van Aken (DIE LINKE):** - aus dem Jahr 2006 - vom Prüfungsamt des Bundes München. Das gehört ja in den Geschäftsbereich des Bundesrechnungshofes.

**Zeugin Angelika Bauch:** Ja. Ist richtig. Gehört in unseren Geschäftsbereich. Also ich kenne diese Prüfungsmitteilung nicht.

**Jan van Aken (DIE LINKE):** Ach, das heißt, das haben Sie auch in der jetzigen Prüfung des Euro-Hawk-Projekts gar nicht mit berücksichtigt? Weil das ist ja damals - - Damals schon, im Jahre 2006, hat der Bundesrechnungshof quasi festgestellt, dass es

offene Rechtsfragen geben wird beim Euro Hawk und dass es dringend empfohlen wird, mit dem Luftfahrt-Bundesamt, mit anderen Rechtsfragen zu klären, dass es eigentlich ein Desaster ist, wie diese WTD 61, die Musterzulassung funktioniert, dass die Ingenieure sich selber prüfen. All solche Fragen sind da angesprochen worden. Das haben Sie jetzt aber in Ihren jetzigen Prüfbericht gar nicht mehr mit einbezogen?

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Herr van Aken, würden Sie mal die MAT-Nummer nennen?

**Jan van Aken (DIE LINKE):** Ja, MAT 51, Ordner 1, ab Seite 3.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Gut. - So, jetzt, bitte schön, Frau Bauch.

**Zeugin Angelika Bauch:** Tut mir leid. Also diesen Bericht kenne ich jetzt im Detail nicht.

**Jan van Aken (DIE LINKE):** Dann hat sich das erledigt. - Danke.

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

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, vielen Dank. - Ich würde noch mal an der Stelle mit dem Vertrag weitermachen wollen. Sie hatten vorhin in Ihrem Eingangsstatement gesagt, man sei blauäugig gewesen. Das bezog sich ja auf die staatliche Seite. Nach dem, was wir jetzt so gehört haben, frage ich mich, ob das eigentlich - - wie Sie dazu kommen, dass die staatliche Seite blauäugig war. Denn in Ihrem Bericht heißt es ja unter anderem auch auf Seite 11:

Der Leiter ML

- also im Vorfeld des Vertrages -

betonte mehrfach die Notwendigkeit einer Musterzulassung, was die Auftragnehmer nicht in Frage stellen.

Dann haben wir im Folgenden gehört - auch gestern von dem Zeugen -, dass die gesamten technischen Details in englischer Sprache für die deutsche Zulassung dem Vertrag beigelegt worden sind. Und dann

heißt es auch noch in Ihrem Bericht - ich zitiere - auf Seite 13:

Gemäß Anlage 18 ... ist die Euro-Hawk GmbH verpflichtet, bei der Entwicklung des Musters zur Feststellung der Verkehrssicherheit, Luftfahrtauglichkeit und Luftfahrtverträglichkeit den Leistungsgegenstand einer Musterprüfung durch den Leiter ML unterziehen zu lassen und ihm die Verkehrssicherheit, Luftfahrtauglichkeit und Luftfahrtverträglichkeit nachzuweisen.

Weiter auf Seite 22:

Das Bundesamt stellte daraufhin klar, dass dem Auftragnehmer im Vorfeld des Vertrages die deutschen Musterzulassungsvorschriften und ein Euro Hawk spezifisches Musterprüfrahmenprogramm zur Verfügung gestellt worden seien. Das Musterprüfrahmenprogramm sei zusammen mit der Anlage „Musterprüfung/-zulassung, Stückprüfung, Nachprüfung“ und der ZDv 19/1 in dem Vertrag als Arbeitsgrundlage vereinbart worden. Die durch den Auftragnehmer zu erbringenden Leistungen für die Musterzulassung seien in der Leistungsbeschreibung des Vertrages und im Anhang „Musterzulassung und Nachweis der Verkehrssicherheit“ zur Leistungsbeschreibung festgelegt worden.

Also muss man doch sagen, dass vonseiten des Ministeriums hier das Problem durchaus gesehen worden ist und dann - so ja auch der ehemalige Minister Jung uns noch mal gesagt hat - Wert darauf gelegt worden ist, dass dafür auch die Bemühensklausel ausgeschlossen wird, also eine Gewährleistung reinkommt in den Vertrag. Und die Industrie hat es unterschrieben.

Ist es dann nicht eigentlich so, dass die Industrie blauäugig war und die staatliche Seite in der Tat gut aufgepasst hat?

**Zeugin Angelika Bauch:** Letztendlich hat man dem Auftragnehmer das deutsche Musterzulassungswesen erklärt. Aber ob er es richtig verstanden hat, ist ja noch eine andere Sache.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, aber er hat es doch unterschrieben.

**Zeugin Angelika Bauch:** Ja, ja, der Auftragnehmer will ja auch einen Auftrag bekommen. Unsere Kritik ist letztendlich: Man hätte selber einen umfassenderen Einblick haben müssen über die Unterschiede in dem amerikanischen Zulassungsverfahren und in unserem Verfahren, um dann auch erkennen zu können: Redet man aneinander vorbei, oder ist der Eindruck, dass der Auftragnehmer verstanden hat, was letztendlich im Rahmen unserer Musterprüfung zu leisten ist? Hat er es wirklich verstanden? Ist das wirklich so eindeutig gewesen?

Und die Erkenntnis im Projektverlauf hat ja letztendlich auch gezeigt, dass man auch während des Projektverlaufes zunehmend erkannt hat, dass die amerikanischen Zulassungsvoraussetzungen dort andere sind, dass teilweise nicht in dieser Nachweistiefe Vorlagen vorzulegen sind wie bei uns.

Ich denke mal, das ist letztendlich blauäugig, ein bisschen die Kritik: Man hat eine andere Nation, die für eine Zulassung verantwortlich ist und auch andere Zulassungsvorschriften hat. Und reicht es da aus, dem Auftragnehmer unsere Vorschriften zu erklären, oder hätte man sich nicht selber einen Eindruck machen müssen und gezielt die Unterschiede herausarbeiten müssen?

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber hat man nicht genau das getan? Also in der Anlage H zum Vertrag ist ja nicht nur das Musterprüfrahmenprogramm beigefügt, sondern es gibt ja auch noch einen Teil H: Das sind 100 Seiten spezifische deutsche Zulassungsvorschriften in englischer Sprache. Also man hat sie ihm ja nicht nur erklärt, man hat sie ihm ja auch aufgeschrieben, und er hat sie unterschrieben. Wenn er sie dann nicht verstanden hat, ist das dann nicht sein Problem?

**Zeugin Angelika Bauch:** Ich denke mal, auch im Projektverlauf war letztendlich, glaube ich, auch die Projektleitung und auch der Leiter der Musterzulassung, wenn man so den Schriftverkehr sieht, auch letztendlich davon überrascht, welche Unterlagen letztendlich nicht vorhanden waren und die dann letztendlich auch im Rahmen der Musterzulassung und Musterprüfung hätten neu erstellt werden müssen, weil sie einfach auch nicht vorhanden waren.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, aber dass sie vorgelegt werden müssen,

ist mit dem Vertrag vereinbart worden. Und wenn der Auftragnehmer das nicht kann, dann hat er ein Problem, aber doch nicht die Auftraggeberseite. Und hätte man dann nicht - - Hat man dann im Prinzip im Januar - jetzt will ich es richtig sagen - 2010 nicht einen Fehler gemacht, dass man dann darauf verzichtet hat, auf diese vertraglich geschuldeten Leistungen?

**Zeugin Angelika Bauch:** Das ist auf jeden Fall ein Abweichen vom Vertragsziel gewesen. Mit der Entscheidung, eine Prototypenprüfung zu machen, ist man vom Vertragsziel abgewichen. Das ist auf jeden Fall richtig.

**Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Hat man dann auch - wenn wir mal unterstellen: für diesen Zulassungsteil gilt die Gewährleistung - im Januar 2010 damit auf die Ansprüche, die der Bund gehabt hätte, verzichtet?

**Zeugin Angelika Bauch:** Das Agieren des Bundesamtes ist da schwierig zu sehen, ja. Und deswegen finde ich das auch richtig, dass das jetzt eine Rechtsanwaltskanzlei sich näher betrachtet. Das Agieren des Bundesamtes mit der Entscheidung, sich zu reduzieren auf eine Prototypenprüfung, ist sicherlich schwierig.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Herr Kollege Lindner.

**Dr. Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank, Frau Vorsitzende. - Frau Bauch, ich möchte Sie zu drei Komplexen was fragen. Ich beginne mal mit dem CPM. Für das Protokoll: Ordner 1 zu Beweisbeschluss Nummer 12, Seite 98. Ich spreche jetzt über den CPM, der Anwendung fand, als der Vertrag geschlossen wurde. Und in diesem CPM heißt es sinngemäß, dass wesentliche Entscheidungen, Zwischenentscheidungen innerhalb von Phasen dann der Leitung des BMVg zur Leitung vorzulegen sind, wenn die einen präjudizierenden Einfluss auf spätere Entscheidungen haben und insbesondere beispielsweise wenn bei solchen Zwischenentscheidungen sich rausstellt, dass funktionale Forderungen nicht erfüllt werden.

Würde das bedeuten, dass in dem Moment, wo man vom Vertrag abgewichen ist -

wo klar war, man will die Musterzulassung nicht mehr oder bekommt sie nicht hin -, man die Leitung des BMVg hätte informieren müssen mit einer Entscheidungsvorlage, wie es weitergeht?

**Zeugin Angelika Bauch:** Richtig ist: Man hätte eine Zwischenentscheidung erstellen müssen, ja. Es gab kostenmäßige Abweichungen. Es gab zeitliche Verzögerungen. Da gibt es Vorgaben, wann so eine Zwischenentscheidung zu erstellen ist. Und es gab natürlich auch Abweichungen vom Vertragsziel. Man hätte zum einen eine neue Zwischenentscheidung auf den Weg bringen müssen, und grundsätzlich hätte man natürlich über diese Probleme auch dem - - so berichten müssen.

**Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:** Ich frage die CDU. - Nein. Die SPD noch weitere Fragen? - Nein. Die FDP? - Nein. Die Linke? - Nein. Dann die Grünen.

**Dr. Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank. Dann mache ich direkt weiter. - Das bedeutet ja im Umkehrschluss auch, der CPM, der damals Anwendung fand, hätte, wenn man sich an ihn gehalten hätte, wenn man ihn berücksichtigt hätte, eigentlich dazu führen müssen, dass das Risikocontrolling oder das Projektcontrolling dann die Leitung erreicht und das Problem bekannt wird?

**Zeugin Angelika Bauch:** Auch im alten CPM ist eine Risikoanalyse, eine Risikobewertung, sind Berichtspflichten vorgesehen. Und es sind auch Berichtspflichten vorgesehen, wenn das Problem eine große Planabweichung hat. Und es ist natürlich auch tatsächlich eine Vorgabe für Zwischenentscheidung enthalten gewesen. Ja.

**Dr. Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Zum zweiten Komplex meiner Fragen: Sie haben vorhin ausgeführt, dass 2009 respektive 2011 eine Neubewertung des Projektes erforderlich gewesen sei. Dies heißt dann, man hätte, wenn ich Sie richtig verstanden - - Oder habe ich Sie richtig verstanden, dass eine Neubewertung hätte erfolgen sollen, bevor man die CLS-Verträge dem Haushaltsausschuss zur Billigung vorgelegt hat?