

Untersuchungsausschuss Euro Hawk

Zeugenbefragung am 29. Juli 2013

Zeuge: Janis G. Pamiljans, Senior Vice President, Fa.
Northrop Grumman

Teil 1

Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Ich würde gerne noch mal zurückkommen zu der Frage „Block 30/Block 40“. Können Sie noch mal genau erklären, warum zum Beispiel ein Global Hawk, Block 40, eine bessere Chance hätte, eine Zulassung zu bekommen, die Block 20 nicht bekommen hat, weil die Euro Hawk nicht bekommen hat?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Ich würde nicht sagen, dass das einfacher wäre. Die Gemeinsamkeit zwischen all den Systemen ist sehr groß. Es gibt da unterschiedliche Nutzlasten, die mitgenommen werden bei diesen Derivaten. Und die haben ihre eigenen Zertifizierungsunterschiede - genauso wie das ISIS beim Euro Hawk war.

Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sehen Sie den Anteil Deutschlands am AGS durch die Zulassungsproblematik beim Euro Hawk irgendwie bedroht? Oder gibt es da ein Problem, was jetzt noch entsteht?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Nein, da sehe ich kein Problem. Der Zulassungsprozess von NATO AGS, der läuft durch die italienischen Zulassungsbehörden, und zwar unter Nutzung der US-Zulassung als Grundlage, Block 40. Also glaube ich, dass es da kein Problem gibt. Ich glaube aber wohl, dass in diesem Zulassungsprozess mit der NATO AGS alle beteiligten Nationen auch hier beteiligt sind. Und die verschiedenen regulatorischen Aspekte, die werden hier mit in Betracht gezogen. Also, ich denke, dass da alle beteiligt sind; aber ich habe die Details nicht.

Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Damit ich es noch mal verstehe: Das bedeutet ja dann, wenn die Global Hawks beim AGS in Sizilien stationiert sind, dass sie quasi nur über Italien und ansonsten Richtung Süden fliegen dürfen. Habe ich das richtig verstanden?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Nein, ich glaube nicht, dass das so ist. Er wird auf und ab fliegen, nach oben und nach unten im nationalen Luftraum, so wie das der Euro Hawk in Manching tut. Und der Einsatz, der würde dann so ge-

flogen, wie das in der Entwicklung vorgesehen ist.

Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben von anderen Zeugen gehört, dass die Entstehung der Euro Hawk GmbH quasi eine Idee des Bundesverteidigungsministeriums war. Können Sie das bestätigen? Dass Sie quasi als zwei verschiedene Anbieter zusammengeholt wurden, um dann gemeinsam zu arbeiten und dann in eine Rechtsverfasstheit namens EuroHawk GmbH geformt wurden?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Das Joint Venture wurde geschaffen, damit wir zusammenarbeiten können, damit das Euro-Hawk-Flugsystem und die Nutzlast integriert werden konnten, und zwar nach den deutschen Vorgaben.

Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und würden Sie jetzt sagen, das war eine gute Idee, diese GmbH dort zu gründen?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Eine sehr gute Idee.

Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn Sie erlauben - herzlichen Dank! -, würde ich noch der Kollegin Keul das weiterreichen.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: Bitte schön, Frau Kollegin Keul.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank. - Mister Vice President, hatte ich Sie zu Beginn richtig verstanden, dass Sie sagten, Sie gingen davon aus, dass in dem Vertrag von 2007 eine Zulassung des Euro Hawk zum Festpreis vereinbart war, wo die Details der Anforderungen dieser Zulassung nicht klar gewesen wären?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Die Details der Anforderungen durch die integrierte Beschreibung, die waren ganz klar. Es ging darum, dass wir einen maßgeschneiderten Ansatz wählen würden und dann das Delta, die ISS-Anforderungen, hinzunehmen würden für das Fluggerät. Und das war neu. Und das sollte die Grundlage sein. Das war die Grundlage für die Zulas-

sung zum Vertragszeitpunkt, zum Abschlusszeitpunkt.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: Jetzt kommt die CDU/CSU-Fraktion. Kollege Brand.

Michael Brand (CDU/CSU): Ich möchte noch mal auf den Fragenkomplex aus der vergangenen Runde zurückkommen, nämlich um die Kostenschätzungen, die Sie in Zweifel gezogen haben, der Bundesrepublik in Höhe von 500 bis 600 Milliarden [sic!] Euro. Und Sie haben dann ja gesprochen von Ihrem Vorschlag, den Sie gemacht haben, nämlich 160 bis 193 Millionen Euro. Da ist ja ein nicht kleines Delta dazwischen. In Deutschland würde man sagen: Eine Oma muss lange dafür stricken, für 200 Millionen Euro, die das Delta hier ausmachen - ja, bis zu 400 Millionen Euro.

Und Sie haben dann in so einer Nebenbemerkung sehr geschmeidig gesagt, dass die WTD 61 nicht komplett zugestimmt habe. Ich will Sie fragen, ob wir uns einig sind, dass „nicht komplett zugestimmt“ nicht „zugestimmt“ heißt; denn ein Vertrag, der nicht geschlossen wird, der ist kein Vertrag. Und eine Zustimmung, die nicht gegeben wird - ob nicht komplett oder nur irgendwie halb -, ist keine Zustimmung. Und im Übrigen finde ich es schon spannend: Wenn Sie als Unternehmen einen Vorschlag machen, muss doch noch lange nicht zum Beispiel die WTD 61 zustimmen. Das ist meine Frage, die ich an Sie richten will.

Ich will eine zweite Bemerkung machen. Mich wundert schon etwas, wenn wir über so ein großes Delta sprechen, dass Sie nicht hier präzise im Untersuchungsausschuss sagen können, was die Gründe für Ihre Berechnungen da sind. Ich will die Frage nicht noch mal neu aufwerfen, weil ich habe sie in der Vorgängerrunde aufgeworfen; aber dass bei so einem großen Delta die klaren Bezugspunkte hier nicht genannt werden, warum Sie zu dieser Zahl kommen, die deutlich drunter liegt als das, was Sie hier an der Bundesrepublik und an dem Vorschlag kritisieren -- Sie haben davon gesprochen, dass Sie das regelrecht geschockt habe. Das schockiert mich dann etwas, wenn Sie das nicht präzise hier darlegen können. Und deswegen will ich es beschränken auf die Frage, ob wir uns einig sind, dass „nicht komplett zugestimmt“ heißt, dass man nicht

zugestimmt hat und auch gar nicht zustimmen muss.

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Die Einigung mit WTD 61 war eine grundsätzliche Einigung; denn das war ein Dialog, eine Diskussion dahin gehend, wie wir die Produktion beginnen könnten. Darum ging es. Es war der Versuch, hier voranzuschreiten. Und in diesem Gespräch ging es darum, dass auf der Grundlage der Wünsche von WTD 61 es uns nicht gelingen würde, jedes einzelne Bauteil - kommerziell oder nichtkommerziell - so zuzulassen, wie WTD das wollte. Aber wir sagten: Wir könnten einen Teil der Komponenten entsprechend zertifizieren, wo besondere Probleme vermutet werden. Und dann könnten wir die Triton-Zertifizierung hernehmen und andere Zertifizierungen aus Block 40 und die dann mit einbeziehen. Und so kamen wir zur Summe von 160 bis 193.

Aber grundsätzlich ist die Frage ja: Wie soll die Zertifizierung ablaufen? Wo soll das alles hinführen? Und da hat WTD grundsätzlich zugestimmt. Aber es gab da keine weiteren Diskussionen im Detail dahin gehend, was eigentlich erforderlich werden würde, um eine vollumfängliche Zulassung zu erwarten. Aber wenn man sich grundsätzlich hier einigt, dann kann man den Dialog zumindest weiterführen.

Nein, Sie haben natürlich recht: Das ist keine abschließende Einigung, keine vertragsfeste Einigung; aber es ist die Möglichkeit, den Dialog weiterzuführen. Und ich kann nur wiederholen: Ja, diese hohe Zahl, die überrascht mich sehr. Ich weiß nicht, wie die zustande kommt; denn das war nicht Teil des Dialoges, auf den wir uns grundsätzlich geeinigt haben. Deswegen war ich überrascht, und deswegen sollten wir uns alle wundern und überrascht sein angesichts der Frage: Warum kommen wir nicht einfach zusammen und besprechen das? Weil das ja eine so wichtige Fähigkeit ist, die die deutsche Bundesregierung gekauft hat. Und die Frage kann ich Ihnen nicht beantworten.

Michael Brand (CDU/CSU): Es mag vielleicht auch daran liegen: Sie haben ja über den deutschen Steuerzahler philosophiert. Natürlich aus der Sicht des Unternehmens bin ich sehr interessiert daran, dass ich den Auftrag bekomme und dass ich natürlich in dem Zusammenhang als Unternehmen darstelle, dass bei mir alles pro-

Untersuchungsausschuss Euro Hawk

Zeugenbefragung am 29. Juli 2013

Zeuge: Janis G. Pamiljans, Senior Vice President, Fa.
Northrop Grumman

Teil 2

jetzt müssen wir also gemeinsam etwas unternehmen"? Hat das Unternehmen dann noch agiert, oder war das nur noch Northrop Grumman?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Ich habe gehandelt als Subunternehmer des Joint Venture und mit Herrn Selhausen gesprochen. Aber ich habe das Joint Venture auf dem Laufenden gehalten darüber, was ich tue. So habe ich das auch bei der FAZ im Interview gesagt. Als kritisiert wurde, dass das Flugsystem nicht sicher sei, da habe ich deswegen entsprechend gehandelt. Aber ich habe durch das Joint Venture gehandelt als Hauptsubunternehmer des Joint Venture.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Keine weiteren Fragen mehr. - Dann Bündnis 90/Die Grünen.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Dann möchte ich meine Frage von eben vielleicht noch mal konkretisieren. Ich hatte Sie am Anfang so verstanden, dass Sie sagten: Es war uns klar, dass eine Musterzulassung geschuldet war, aber die Einzelheiten, die WTD 61 dafür erforderte, waren nicht klar kommuniziert. - Habe ich das richtig verstanden?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Auf der Grundlage des Vertrages war es so, dass die Elemente, die wir liefern sollten, die Verfahren und die Dokumente, um Sinn und Zweck der Zertifizierungsmaßnahmen umzusetzen, im Sinne des maßgeschneiderten Ansatzes - - Ich glaube, das haben alle sehr genau verstanden. Und das haben wir dahin gehend verstanden, dass wir auch den Festpreisvertrag unterzeichnen konnten.

Aber nach dem Übergang in WTD 61 gab es ja Änderungen, und da haben wir gesehen, dass man sich von diesem maßgeschneiderten Ansatz abgewandt hat, dass man weitergegangen ist. Und da haben wir dann mehr als 4 000 Dokumente vorgelegt. Aber es war nicht klar definiert, wie viele Dokumente vorgelegt werden müssen. Wir haben diese Dokumente vorgelegt, weil das notwendig war, um diesen maßgeschneiderten Zulassungsansatz umzusetzen. Und alle verfügbaren Unterlagen haben wir deswegen weitergegeben. - Ich hoffe, das beantwortet Ihre Frage.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): WTD 61 hat uns ja hier berichtet, dass die Anforderungen an die deutsche Musterzulassung schon bei Vertrag klar kommuniziert gewesen sind, während Sie ja sagen, die hätten sich dann erst nach Vertragsschluss geändert. Das ist der Widerspruch, den ich versuche aufzuklären.

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Darauf würde ich wie folgt antworten: Die Anforderungen bezogen sich auf den maßgeschneiderten Ansatz, auf das Festpreiselement, das im Vertrag stand. Und es war so verstanden worden, dass die Unterlagen, die Dokumente, die Daten, die erforderlich waren für den umfassenden Ansatz - - Das wurde ganz klar verstanden von allen Vertragsparteien. Und das ist ganz klar meiner Meinung nach. Es ging um das Delta für die Zulassung für ISIS. Und deswegen haben wir den Festpreisvertrag auch unterschrieben.

Die deutschen Anforderungen waren damals noch nicht voll und ganz festgelegt. Hätten wir das damals vorliegen gehabt, hätte es diese deutschen Anforderungen gegeben und hätten wir davon gewusst, dann hätten wir den Vertrag anders unterschrieben. Aber das war nicht so. Wir hatten Vertrauen in das deutsche Verteidigungsministerium und in alle anderen Beteiligten dahin gehend, wie die Zulassung laufen würde, nämlich ein maßgeschneiderter Ansatz auf der Grundlage der Zertifizierung der US Air Force.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann möchte ich gern dem Zeugen einen Vorhalt machen aus MAT 4, Ordner 9 bis 26. Das ist noch mal die Anlage H, die wir hier schon mehrfach hatten.

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück vorgelegt)

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Ist die in Englisch?

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist in Englisch.

(Zuruf: Bilingual!)

Es handelt sich hier um ein 100-seitiges Regelwerk technischer Voraussetzungen in englischer Sprache, aus dem ich jetzt nicht zitieren werde. Ich möchte Sie nur fragen, ob

Sie dieses Dokument kennen, ob Sie dazu etwas sagen können, was das ist.

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Persönlich auf meiner Ebene muss ich sagen: Nein, dieses Dokument kenne ich nicht.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Uns ist vom WTD 61 gesagt worden, dass diese technischen Voraussetzungen in einem gemeinsamen Gespräch - Sie haben ja eben gesagt, Sie vermissen ein solches gemeinsames Gespräch - zwischen Industrie, namentlich Ihrem Unternehmen, EADS, WTD 61 in Kalifornien gemeinsam aufgestellt worden sind und dass diese Voraussetzungen, die technischen, die sind für eine deutsche Musterzulassung. Das heißt, WTD 61 hat uns gesagt: Wenn diese Voraussetzungen nachgewiesen würden, dann würde es eine Musterzulassung geben.

Wie Sie der ersten Seite entnehmen können, ist das im Vorfeld des Vertrages 2005/2006 im gemeinsamen Gespräch in Kalifornien so aufgeschrieben worden. Können Sie sagen, wer vonseiten Ihres Unternehmens an diesen Gesprächen beteiligt war?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Ich habe damals das Programm nicht geleitet. Ich kann Ihnen also nicht sagen, wer da tatsächlich anwesend war bei diesem Treffen. Tut mir leid, kann ich Ihnen nicht sagen.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber wir sind uns einig, wenn Sie dieses Dokument betrachten, dass es dort ein solches gemeinsames Gespräch zwischen Ihrem Unternehmen und WTD 61 im Vorfeld des Vertrages gegeben haben muss. Richtig?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Ich verstehe das so, dass das ein Entwurf ist. Ich weiß nicht, ob das das Dokument ist, das dann tatsächlich Teil des Vertrages ist. Das weiß ich nicht. Wenn das Dokument hier kein Entwurf ist und formell in den Vertrag übernommen worden ist, dann gehe ich davon aus, dass wir das auch umgesetzt haben bei der Ausführung des Vertrages. Das haben wir sicherlich so verstan-

den in unserem Unternehmen, als wir den Festpreisvertrag unterschrieben haben.

Wenn dieses Dokument anderthalb Jahre älter ist als der Vertrag, dann ist eindeutig davon ausgegangen worden von allen Parteien, was die Anforderungen waren für die Zulassung, für diesen maßgeschneiderten Ansatz auf der Grundlage eines bereits bestehenden Flugzeugs, eines Flugzeugs, das zwar noch nicht gebaut wurde, aber wo das Design schon stand. Und wenn das alle so gesehen haben, dann gehe ich davon aus, dass alle Parteien verstanden haben, was die Zertifizierungsanfordernisse sein würden, um diesen maßgeschneiderten Ansatz umzusetzen, also die Einbeziehung der ISIS-Konfigurierung, die einbezogen werden würde in das Fluggerät.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Halten wir also fest, dass Sie sagen: Wenn dieses Vertragsbestandteil geworden ist, dann gehen Sie davon aus, dass Sie das auch alles, diese Dokumente alle vorgelegt haben, die dort erforderlich sind.

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Ich gehe davon aus, dass wir alle Dokumente vorgelegt haben, die notwendig sind, um die Zertifizierungsanforderungen zu erfüllen. Ich kann Ihnen nicht sagen, ob das im Vertrag ist, so im Detail; das weiß ich nicht.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: Jetzt die CDU/CSU-Fraktion. Gibt es weitere Fragen? Herr Kollege Grübel. - Keine Fragen. Die SPD? - Auch keine Fragen. Die FDP? - Nein. Die Linke? - Nein. Dann wieder Bündnis 90/Die Grünen.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann würde ich gern ein weiteres Dokument vorlegen, und zwar ist das der Musterprüfrahmenplan. Aus dem würde ich dann auch gerne zitieren, wenn es genehm ist. Ich glaube, das haben wir auch so getan.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: Das ist nicht eingestuft? Wir brauchen nur die MAT-Nummer.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es ist die gleiche MAT-Nummer. Das ist alles MAT 4, Ordner 9 bis 26. Das ist das Muster-

prüfrahmenprogramm, wie das WTD 61 vorgelegt hat.

(Dem Zeugen wird ein weiteres Schriftstück vorgelegt)

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Ich möchte jetzt gern einmal dem Rechtsbeistand das Wort geben.

RA Martin Seyfarth: Frau Vorsitzende, ich frage mich, ob das sinnvoll ist, hier den Zeugen mit Dokumenten zu konfrontieren, die er nicht kennt. Er war zum Zeitpunkt, als diese Dokumente möglicherweise verhandelt wurden, noch gar nicht in der Position verantwortlich für den Euro Hawk. Wir können doch hier nicht binnen zwei Minuten durch die Dokumente flippen, Ihnen Fragen zu den Dokumenten beantworten. Ich würde Sie bitten, uns von diesen Vorhaltungen zu verschonen.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Das kann ich leider nicht, und das ist jetzt, glaube ich, auch nicht die Aufgabe des Rechtsbeistandes.

(Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ob etwas sinnvoll ist! Und verschonen werden wir Sie ganz bestimmt nicht!)

Ich hatte eben einen stillen Vorhalt gemacht. Das waren die technischen Regelwerke. Daraus habe ich nicht vorgelesen. Ich würde jetzt gerne auch einen konkreten Vorhalt aus der Musterprüfrahmenordnung machen wollen. Zu der kann dann auch der Zeuge konkret was sagen.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Hat der Zeuge das jetzt bereits vorgelegt bekommen?

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Ja. Soweit ich weiß, hat er das vorliegen.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Ist der Vorhalt auch in Englisch?

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Der ist sowohl in Deutsch als auch in Englisch, jeweils mit einer Spalte in der Mitte. Da ist immer rechts englisch, links deutsch.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Herr Pamiljans, soll ich unterbrechen, damit Sie das lesen können?

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Ich möchte ihm nicht das ganze Dokument vorhalten, nur eine Passage, die ich vorlese. Seite 8 von 14.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Seite 8 bis?

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Seite 8.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Seite 8.

(Der Zeuge blättert in dem ihm vorgelegten Schriftstück)

Jetzt bitte schön, Frau Kollegin Keul.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Auf Seite 8. Der Einfachheit halber werde ich jetzt den englischen Text dann vorlesen, damit der Zeuge parallel das auch mit verfolgen kann.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Also, wir reden in Deutsch, und die Übersetzer übersetzen das perfekt ins Englische.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Gut. Dann lese ich jetzt den deutschen Teil vor. Dort heißt es in der Mitte unter 4.1:

... Funktionsbeschreibung

Technische Unterlagen sind, wie oben beschrieben, in einem solchen Umfang zu erstellen, daß

- der Bauzustand des Luftfahrzeugs und der Komponenten eindeutig definiert ist
- Luftfahrzeug und Komponenten geprüft, gewartet, instandgesetzt und bedient werden können

Weiter:

Die Unterlagen, die zugleich Musterunterlagen sind, umfassen also mindestens:

* Anmerkung Stenografischer Dienst: Die Fundstelle lautet: MAT 4 BRH zu BB 17-90/91, Ordner 9, Blatt 381.

- Komponenten- und Funktionsbeschreibung;
- Konstruktionsunterlagen (Bauunterlagen mit Verzeichnis, Zeichnungen);
- Listen von Zeichnungen,

Und so weiter. Das reicht mir schon als Vorhalt.

Hier ist also davon die Rede, dass die Industrie verpflichtet ist, auch Nachweise für sämtliche Komponenten vorzulegen. Eben hatten Sie gesagt, das sei nicht vereinbart gewesen. Wie verhält sich dieser Widerspruch? Wie erklären Sie den?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Wenn ich mir das anschau, da geht es um einen Entwurf für Inspektionsverfahren. Ich weiß nicht, wer das unterzeichnet hat. Darüber ist mir nichts bekannt. Aber ich gehe davon aus, dass wir Sinn und Zweck aller Anforderungen hier umgesetzt haben, indem wir alle erforderlichen Dokumente vorgelegt haben.

Wenn Sie das lesen - wie auch immer man das interpretiert -: Es beruht alles auf der Grundlage, dass wir einen maßgeschneiderten Ansatz liefern würden auf der Grundlage der Zulassung in den USA. Und die Dokumentation, die wir vorgelegt haben, das war alles die Grundlage für die Zulassung. Und darum haben wir uns bemüht. Und wir haben auch neun Änderungen mit eingezogen, neun Änderungen, die bei der Musterzulassung eingeführt wurden.

Ich weiß nicht, warum es hier nicht zu einer letztendlichen Einigung gekommen ist. Aber ich kann Ihnen sagen: Ich gehe davon aus, dass wir alle erforderlichen Dokumente vorgelegt haben, nach bestem Wissen und Gewissen, auf der Grundlage der Daten, die wir hatten. Wenn ein Dokument nicht vorlag, dann lag es eben nicht vor. Aber ich gehe davon aus, dass wir alle Anforderungen vertragsgemäß erfüllt haben, auch einschließlich der ECPs.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, verstehe ich Sie richtig, dass Sie sagen: „Dokumente, die mir nicht vorlagen, konnten wir halt nicht vorlegen, unabhängig davon, ob wir dazu verpflichtet gewesen wären, diese vorzulegen“? Weil das ist ja ein Unterschied: Ich kann verpflichtet sein, etwas vorzulegen, und ich kann möglicherweise nicht in der Lage sein, etwas vorzulegen, weil

es nicht da ist. Das würde aber ja nichts daran ändern, dass ich möglicherweise verpflichtet bin, es vorzulegen.

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Ja, das stimmt. Die Unterlagen, die per Definition vorgelegt werden mussten: Ja, da gab es keine genaue Liste, welche Dokumente genau vorgelegt werden mussten. Alles, was das Programmteam liefern konnte in Zusammenarbeit mit US Air Force und WTD 61, das waren alle Zeichnungen - also, in elektronischer Form - und alle Modifizierungen, die erforderlich waren im Rahmen des TAA.

Diese gesamte Dokumentation wurde vorgelegt. Aber diese neuen Änderungen, die hier durchgeführt wurden und wo sich WTD 61 auch viel Arbeit gemacht hat: Da kamen viele Dokumente ins Spiel, die nicht verfügbar waren, die nicht existierten; die weder existierten für die amerikanische, für die Air-Force-Zulassung, und die es folglich auch nicht gab für die deutsche Zulassung.

Aber in diesem Rahmen hat das Team sich immer wieder die Frage gestellt: Brauchen sie die Dokumente für jedes einzelne Bauteil? Und da kann ich Ihnen die Details jetzt im Moment nicht liefern.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es geht uns nicht um nachträgliche Änderungen, sondern es geht um das, was zu Beginn vertraglich zwischen WTD 61 und Ihnen vereinbart war. Und jetzt sind wir ja zweifelsohne uns einig, dass es offensichtlich Dokumente gibt, die nicht vorliegen - warum auch immer -, die WTD 61 braucht und die, wenn wir eine Musterzulassung für den Euro Hawk jetzt noch bewirken möchten, zusätzlich noch mal erstellt werden müssen.

Und das ist doch offensichtlich der Betrag, der hier ständig genannt wird: Wie viel Geld ist notwendig, um diese fehlenden Dokumente für die Musterzulassung zu erstellen? Da sagen Sie: 190. - Die anderen sagen: 600. - Das verstehe ich doch richtig: Das sind die Kosten, die entstehen dadurch, dass man Nachweise erbringen muss, die man neu herstellen muss, die bei Ihnen nicht vorliegen, richtig?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Ich kann nicht sagen, dass die 160 bis 193 genau all die Details der Dokumente, die nicht verfügbar waren, abdecken. Das kann ich nicht machen. Das Team, das

diese Zahlen, 160 bis 193 Millionen, erarbeitet hat auf der Grundlage eines Konsenses, dass dies ein gehbarer Weg für die Zukunft ist, ein prinzipiell gehbarer Weg ist -- Das bedeutet, dass es eine Lösung gibt, die sie erarbeitet haben, bei der es vielleicht nicht alle Dokumente erfordert -- und dass man vielleicht die Dokumentation auch anderweitig bekommen kann. Vielleicht ist das die Interpretation. Aber ob die 160 bis 193 Millionen alle fehlenden Dokumente abdecken oder nicht, das kann ich hier nicht komplett bestätigen, da ich hier nicht den gesamten Einblick in die Details habe.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das müsste ja im Prinzip so sein, wenn Sinn der Sache sein soll, dass man nachher WTD 61 dazu bekommt, die Musterzulassung zu erteilen, richtig?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Das stimmt. Und WTD 61 hat die Anforderungen, und sie haben die Möglichkeit, die Anforderungen so zu interpretieren, dass es akzeptierbar ist für sie, auch wenn sie diese Dokumente nicht haben. Und das ist der Ansatz, der erreicht werden kann hinsichtlich der Zulassung.

Man kann die Sicherheitsfaktorenanalyse und die Risikenanalyse durchführen, und wenn WTD 61 die Entscheidung trifft, diesen Weg nicht einzuschlagen, dann ist das eine Auslegung der Anforderungen, für die sie sich entscheiden. Und ich habe keinen Einblick in die Methoden, die von WTD 61 angewandt werden hinsichtlich der Frage, was eine endgültige Entscheidung ihrerseits beeinflusst.

Aber bezüglich dieses Vorschlags - 160 bis 193 Millionen -, den wir gemacht haben: Das entstand auf der Grundlage unserer Lösung, die wir gefunden haben, die Teile aus Block 40 und Triton und anderen technischen Anpassungen des Flugzeugs, ohne gleichzeitig die Missionseffektivität zu betreffen -- entstanden ist, die ein gehbarer Weg für die Zukunft ist. Aber es gab da keine weiteren Gespräche darüber.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner: So, jetzt muss ich wieder die anderen Fraktionen fragen. CDU/CSU? - Nein. SPD? - Nein. FDP? - Nein. Linke? - Nein. Dann Frau Kollegin Keul.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, dann möchte ich noch mal einen letzten Vorhalt machen. Wenn Sie auf dem Dokument, was Ihnen jetzt vorliegt, Seite 11 aufschlagen.

(Der Zeuge und sein Rechtsbeistand blättern in Unterlagen)

Da steht ganz oben das, was auch bisher unter allen Zeugen bislang unstrittig war, nämlich dass man vereinbart hatte, dass auf der Grundlage dieses Musterprüfrahmenprogramms durch die Industrie dann ein konkretes Musterprogramm erstellt werden soll, mit dem Sie dann nachweisen sollten, wie Sie die Erfordernisse erfüllen. Und bislang ist auch unstrittig, dass ein solches Prüfprogramm vonseiten der Industrie bis zum heutigen Tage nicht vorgelegt worden ist. Können Sie uns noch mal erklären, warum man das nicht vorgelegt hat?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Ich glaube nicht, dass die Industrie diese Dokumente nicht vorgelegt hat. In den Anforderungen, die hier niedergeschrieben sind -- denken Sie an das 30-Millionen-Delta in dem Vertrag, EMI-Tests, die Überprüfung aller Qualifikationen, die physischen Überprüfungen.

Sehr viele dieser Punkte wurden erfolgreich erreicht. Die physische Überprüfung aller Zeichnungen, der Komponenten und Subkomponenten, die von WTD zur Verfügung gestellt wurden - das setzt doch einen Rahmen, innerhalb dessen es klar war, dass wir in diesem maßgeschneiderten Ansatz für Block 20 - wenn wir diese Dokumente haben - sie auch WTD 61 zur Verfügung stellen.

Wenn wir sie für gewisse Komponenten nicht zur Verfügung gestellt bekommen haben, dann können wir sie auch selbst nicht zur Verfügung stellen. Ich denke, das ist sehr einfach verstehbar im Rahmen dieses Joint Ventures und NGISSII und des Vertrags, den wir für einen Festpreis geschlossen haben, um die Zulassung zu erreichen.

Katja Keul (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Ihre Antwort bezog sich auf einzelne Nachweise. Ich denke, es ist deutlich, dass hier von einem umfassenden Prüfprogramm - Überblick mit Zeitplan usw. -- vereinbart worden ist, wo unsere bisherigen Zeugen gesagt haben, dass der nicht vorlag.

Aber ich möchte dann vielleicht noch abschließend eine Frage - und dann gebe ich weiter an den Kollegen Nouripour -- Ist Ihnen eigentlich bekannt, dass Ihr Geschäftspartner, die Firma EADS - bzw. Cassidian in diesem Fall -, selbst an einer alternativen Plattform, an der Entwicklung einer alternativen Plattform arbeitet? Und haben Sie jemals darüber nachgedacht, ob das im Rahmen Ihrer Zusammenarbeit einen Interessenkonflikt darstellen könnte?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Nun, für Cassidian und die Muttergesellschaft EADS denke ich: Natürlich suchen sie alle Lösungen für zukünftige Wachstumsmöglichkeiten, um die Anforderungen des Verteidigungsministeriums zu erfüllen, so wie ich das auch machen würde.

Aber ich würde Sie daran erinnern - so wie ich Sie alle daran erinnere -: Wir haben ein gemeinsames starkes Team. Das ist ein Joint Venture, und das Joint Venture bindet uns an die Entwicklung dieser Mission, nämlich die Lösung für Euro Hawk. Und da sind wir gemeinsam gebunden. Wenn Sie andere Alternativen verfolgen, dann wäre ich als Unternehmen nicht überrascht, dass Sie dies tun, nein.

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

Dr. Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. - Ich möchte noch mal zur Zulassung von NATO AGS Global Hawk fragen. Sind Ihnen irgendwelche Vorkommnisse bekannt, dass es im Rahmen der Zulassung durch italienische Behörden hier Probleme mit der Dokumentation, die durch Northrop Grumman bereitgestellt werden soll, gibt?

Zeuge Janis G. Pamiljans (Simultanübersetzung): Ich habe davon gehört, zwar nicht formell. NAGSMA, mein Kunde, ist mit unserer Leistung sehr zufrieden und mit den Dokumentationen, die wir zur Verfügung stellen. Und wir gehen hier durch die Planung und die Entwicklung der Anforderungen auf partnerschaftlicher Ebene. Und es wird gesagt, dass wir sehr viele Dokumente haben, die hin und her geschickt werden, so dass sie auch von den italienischen Behörden überprüft werden können.

Einige sind Entwürfe, und die System-Design-Überprüfung wird danach noch einmal

überprüft. Das sind kritische Meilensteine, die wir jetzt noch nicht erreicht haben. Also, es gibt sehr viele Gespräche von NAGSMA zu uns, bis zum italienischen Verteidigungsministerium -- die italienischen Behörden. Das ist Work in Progress, das führt dann am Schluss zur letztendlichen Zulassung.

Dr. Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann würde ich dem Zeugen gerne einen Vorhalt machen.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Wenn wir die MAT-Nummer bekommen.

Dr. Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die MAT-Nummer bekommen Sie selbstverständlich; das ist MAT 73, Ordner 17.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Ist das eingestuft?

Dr. Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist VS-NfD; also, ich gehe davon aus, dass wir daraus zitieren können.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Wenn keine Vertragsdetails verletzt werden.

Dr. Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, es handelt es sich um ein Dokument aus dem Geschäftsbereich des BMVg. Und ich würde dem Zeugen daraus gerne einen Absatz vorhalten. Der ist in deutscher Sprache verfasst. Da ich nur eine Kopie habe, werde ich den Absatz jetzt verlesen, damit er übersetzt werden kann, und ihm dann das Dokument übergeben.

Vorsitzende Dr. h. c. Susanne Kastner:
Sehr gut.

Dr. Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und zwar befindet er sich dann auf der Seite 28. Ich lese vor:

Aus italienischer Sicht ist derzeit kein Hindernisgrund für die Erteilung einer Zulassung erkennbar, auch wenn die Verhandlungen mit dem Hersteller Northrop Grumman über Art und Umfang der zur Verfügung gestellten Dokumentation

* Anmerkung Stenografischer Dienst: Die Fundstelle lautet: MAT 17-73 BMVg zu BB 17-48, Ordner 7, StS Wolf, Blatt 521 und 522.