

REGIERUNG

Befehl von oben

Der Skandal um die „Euro Hawk“-Drohne weitet sich aus: Vorschriften wurden missachtet und die Ratschläge der Experten ignoriert. Minister Thomas de Maizière muss um sein Amt fürchten.

Jetzt auch noch dieser Mende! Thomas de Maizière sitzt in der ersten Reihe der Kongresshalle von Celle, hinter ihm haben sich Offiziere versammelt, Lobbyisten, ein paar Abgeordnete. Der Minister ist gekommen, um über die Zukunft des Bundeswehr zu reden, aber jetzt hat erst einmal Kommunalpolitiker Mende das Wort.

Dirk-Ulrich Mende ist Oberbürgermeister von Celle, er darf an diesem Mittwoch das Grußwort halten, und der Sozialdemokrat nutzt die Gelegenheit auf seine Weise. Er kritisiert die Genehmigung deutscher Panzerexporte in Länder wie Indonesien, dann kommt er auf die Panendrohne „Euro Hawk“ zu sprechen. Natürlich habe die „Bevölkerung ein Auf-

klärungsinteresse“, wenn 500 Millionen Euro Steuergelder versenkt würden. Als Kommunalpolitiker müsse er auch für jede Verschwendung geradestehen.

De Maizière lächelt grimmig. Was soll er auch tun? Militärisch gesprochen ist der Minister in der Defensive, es sind keine schönen Tage für ihn. De Maizière blickt auf eine lange Karriere zurück, er war Staatssekretär in Mecklenburg-Vorpommern und Minister in Sachsen, er diente Angela Merkel als Kanzleramtschef und Innenminister, nie war sein Name mit Skandalen verbunden. Nun holt ihn ein Thema ein, das er höchstpersönlich auf die Tagesordnung gesetzt hat.

Kein deutscher Verteidigungsminister hat sich so vehement für die Beschaffung

von Drohnen eingesetzt wie de Maizière, für ihn waren sie nicht allein militärisches Gerät, das Leib und Leben deutscher Soldaten schon. Sie sollen den Beweis dafür liefern, dass Deutschland sich nicht versteckt vor seinen globalen Aufgaben.

Im März 2011 rückte de Maizière ins Verteidigungsministerium ein, und seither bildet er eine Art Gegenpol zum liberalen Außenminister Guido Westerwelle, der militärische Abstinenz bevorzugt. „Der Preis von Einfluss ist Verantwortung“, sagt de Maizière.

Die Skandalrohne „Euro Hawk“, die nun den deutschen Steuerzahler über 650 Millionen Euro kosten wird, hat er zwar nicht bestellt. Das war die schwarz-rote Regierung im Jahr 2007. Aber er machte



CHRISTOF STACHE / AFP

stets klar, dass er sie für ein unverzichtbares Instrument der neuen, weltweit agierenden Bundeswehr hält.

Nun droht die Lieblingswaffe de Maizières ein erstes Opfer zu fordern: den Minister selbst. Derzeit hält sich die Opposition mit Rücktrittsforderungen zurück, vorerst wird nur der Kopf seines Staatssekretärs Stéphane Beemelmans, 47, gefordert. Doch de Maizières ist lange genug im Geschäft, um zu wissen, dass dies nur das Vorgeplänkel der großen Schlacht darstellt: Fällt der Knappe Beemelmans, ist die Schussbahn auf den Minister frei.

Noch versucht sich de Maizières mit Beschwichtigungen aus der Affäre zu ziehen, er spricht von bedauerlichen Begleiterschwierigkeiten, die es bei jedem großen

Rüstungsdeal gebe. Doch er weiß selbst, dass er damit nicht durchkommen wird. Gegen die „Euro Hawk“-Drohne erhoben sich bald Einwände und Warnungen, das zeigen interne Unterlagen aus dem Bundesamt für Ausrüstung. Sie wurden ignoriert. Was am Ende zählte, war nicht die Vernunft, sondern der Wunsch der politischen Führung, ein prestigeträchtiges Rüstungsprojekt nach Deutschland zu holen.

De Maizières macht sich keine Illusionen über seine Lage. Er stellt sich darauf ein, dass der Skandal die Sommerpause bestimmen wird. Inzwischen geht es nicht mehr allein um den „Euro Hawk“. Bei dieser Affäre lässt sich die Verantwortung wenigstens teilweise auf die Vorgänger abschieben, das ist de Maizières Glück.

Doch nun rückt auch das Rüstungsprojekt AGS in den Blickpunkt, ein Luftaufklärungssystem für die Nato. Obwohl de Maizières um die Probleme des „Euro Hawk“ wissen musste, drängte der Minister darauf, dass sich die Deutschen am Projekt der Allianz massiv beteiligen, die fünf Drohnen vom fast baugleichen Typ „Global Hawk“ anschafft. Das Rüstungsprojekt kostet rund 1,5 Milliarden Euro, allein Deutschland muss rund 480 Millionen Euro dazu beitragen. Im Moment spricht vieles dafür, dass auch dieses Steuergeld nutzlos verbrannt wird.

Der erste Akt des Dramas um die Drohne vollzieht sich um die Jahrtausendwende. Damals beginnt man damit, Ausschau zu halten nach einem Nachfolger für das bisherige Aufklärungsflugzeug der Bundeswehr vom Typ Breguet Atlantic, das aus den siebziger Jahren stammt. Die Truppe fordert Ersatz, sonst drohe auf diesem Gebiet ein „vollständiger Fähigkeitsverlust“. Ohne Aufklärungstechnik ist es der Bundeswehr nicht möglich, etwa feindliche Luftverteidigung aufzuspüren.

Im Jahr 2007 fällt der damalige Verteidigungsminister Franz Josef Jung die Entscheidung, eine Aufklärungsdrohne anzuschaffen. Der „Euro Hawk“ ist von Anfang an eine Zwitterlösung. Die Drohne basiert auf dem „Global Hawk“ des amerikanischen Rüstungskonzerns Northrop Grumman. Die zugehörige Aufklärungstechnik jedoch soll EADS liefern.

Die Verträge mit den Amerikanern strotzen nur so von Kuriositäten. So wird Northrop Grumman nicht dazu verpflichtet, alle Baupläne der Drohne offenzulegen; dies aber ist notwendig, um bei den deutschen Behörden eine Flugzulassung für die Drohne zu erhalten.

Außerdem haben deutsche Drohnenpiloten nicht das Recht, den „Euro Hawk“ zu fliegen. Soll die Drohne abheben, muss das Verteidigungsministerium Northrop Grumman darum bitten. Erst wenn sich in Kalifornien ein Pilot an den Computer setzt, kann die Drohne in Deutschland abheben. Das ist bis heute so. Die extra für den „Euro Hawk“ ausgebildeten deutschen Piloten sitzen untätig herum. Damit ihre Fluglizenz nicht erlischt, drehen sie jetzt Übungsrunden in den Ausbildungsjets der Lufthansa – auf Staatskosten.

Am 22. Dezember 2006 übersendet Finanz-Staatssekretär Werner Gatzert (SPD) dem Haushaltsausschuss des Bundestags die Vertragsunterlagen für die neue Drohne. Es geht darum, mit der Euro Hawk GmbH einen Vertrag über die Entwicklung eines Prototyps der Drohne und des Aufklärungssystems Isis zu schließen. Dafür sind 430 Millionen Euro vorgesehen. Etwa die Hälfte soll an Northrop für die Drohne fließen, die andere Hälfte bekommt EADS. Erst später, so die Planung, soll dann ein Vertrag über die tatsächliche Beschaffung



MS-UNGER.DE

Minister de Maizière: Warum hat er nicht auf die Risiken hingewiesen?

von weiteren vier Drohnen geschlossen werden.

Aber schon früh zeigte sich, dass es massive Probleme mit dem amerikanischen Hersteller gibt. Das belegen interne Dokumente der für die sogenannte Stückprüfung zuständigen Abteilung beim Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) in Koblenz.

Im Sommer 2009 fliegen Prüfer des Bundesamts zu Northrop Grumman nach Kalifornien, um die neue Drohne unter die Lupe zu nehmen. Aus der Gruppe wird ein alarmierender Bericht nach Deutschland geschickt, heißt es in der Behörde. Demnach traf das Prüfpersonal erst nach Abschluss der gesamten Fertigung ein. Dadurch seien herstellungsbezügliche Prüfungen unmöglich gewesen, heißt es in dem Schreiben. Diese aber sind eigentlich Vorschrift.

Northrop Grumman stellte den Prüfern auch keine anerkannten Bauunterlagen zur Verfügung. Die sind aber nötig, um zu klären, ob die Drohne auch wirklich den Konstruktionsplänen entsprechend gebaut ist. Wenn Mitarbeiter von Northrop Grumman die neue Drohne auf den Prüfstand stellen, sind die Deutschen nicht immer erwünscht. So wird ihnen beim Test des Kraftstoffsystems der Zutritt von der U. S. Air Force verweigert.

Wie die internen Unterlagen aus dem Ausrüstungssamt nahelegen, waren die deutschen Prüfer möglicherweise gar nicht befugt, die Flugtauglichkeit der neuen Drohne zu bescheinigen. Dazu hätte Northrop Grumman die Beamten ausführlich über die technischen Details aufklären müssen. Das soll nicht geschehen sein.

Schon aus Eigenschutz weigern sich Beamte aus Koblenz zunächst, die Prototy-

penprüfung fortzuführen. Denn bei Unfällen mit tödlichen Folgen falle die ganze Verantwortung auf die Prüfer, heißt es in einem besorgten Brief eines Beamten. In diesem Fall sei mindestens der Straftatbestand der fahrlässigen Tötung, wenn nicht sogar der des Totschlags erfüllt.

Auch der Betriebsrat der Koblenzer Behörde warnt Behördenchef Harald Stein davor, die Zulassung mit allen Mitteln durchzupeitschen. Dieser nehme es in Kauf, „dass die beauftragten Mitarbeiter über keine oder kaum Erfahrung bei der Musterzulassung von Fluggerät verfügen“.

Auf den Brandbrief des Betriebsrats passiert nichts. Doch der Druck aus dem Verteidigungsministerium nimmt zu. Das ergab sich aus dem E-Mail-Verkehr von Ende 2010, in dem zu einer Krisensitzung eingeladen wird. In der Korrespondenz ist von einer „ministeriellen Initiative“ die Rede, wonach der „Euro Hawk“ bis zum April 2011 zu überführen sei. Im Klartext heißt das: Der Verteidigungsminister, damals Karl-Theodor zu Guttenberg, ist es leid, ewig nur Bedenken und Warnungen zu hören. Er will die Drohne endlich in Deutschland sehen.

In der Koblenzer Behörde findet sich schließlich ein Prüfer, der die notwendigen Unterschriften leistet. Er wird später mit einer überschwänglichen Beurteilung bedacht und befördert. Nach der Landung des „Euro Hawk“ in Manching am 21. Juli 2011 wird

er von seinen Vorgesetzten für eine Leistungsprämie vorgeschlagen.

Doch auch die Unterschrift und der Stempel unter die Zulassung für den Überführungsflug sorgten für Unruhe in der Behörde. Die Prototypenprüfung bestätigt darin ein Mitarbeiter der Güteprüfstelle, der zu diesem Zeitpunkt gar nicht mehr in dieser Abteilung gearbeitet haben soll. Das Dienstiegel soll er sich dabei aus seiner alten Arbeitsstelle besorgt haben. Das BAAINBw wollte sich dazu mit Verweis auf die laufende Untersuchung der Vorgänge durch das Bundesverteidigungsministerium nicht äußern.

Der Überführungsflug der Drohne vom kalifornischen Palmdale ins oberbayerische Manching offenbart die gigantische Fehlinvestition des Verteidigungsministeriums. Erst verweigern die amerikanischen Behörden der Drohne die Überflugrechte, sie muss einen Umweg über Kanada und Grönland nehmen. Während seiner Reise verliert der „Euro Hawk“ dann auch noch zweimal minutenlang den Funkkontakt zur Basisstation. Die Drohne, groß wie ein mittleres Passagierflugzeug, zieht ohne Kontrolle und Überwachung ihre Bahn am Himmel.

Es gibt aber nicht nur technische Probleme – auch die Kosten für den „Euro Hawk“ laufen von Anfang an aus dem Ruder. Im Jahr 2009 etwa legt die Regierung einen „3. Änderungsvertrag“ vor, es geht um 50 Millionen Euro, die Berlin nachschießen muss, weil Planungen umgestellt werden müssen und Lieferfristen nicht eingehalten wurden. Außerdem werden zwei neue Wartungsverträge abgeschlossen, die weitere knapp 90 Millionen Euro kosten.

Heute gibt das Verteidigungsministerium zu, dass man seit Ende 2011 über die Probleme beim „Euro Hawk“ Bescheid wusste. Im Haushaltsausschuss erläuterte

de Maizière vor zwei Wochen, er habe im Herbst 2011 trotzdem entschieden, die Beschaffung der Drohne weiter zu betreiben. Denn ohne sie hätte es keine Möglichkeit gegeben, die EADS-Aufklärungskomponente Isis zu testen. Die aber hält man im Verteidigungsministerium für ein Glanzstück der Horchtechnik, auf das man keinesfalls verzichten wolle.

Im Frühjahr 2013 reist eine Delegation des Bundesverteidigungsministeriums ins kalifornische Santa Barbara, um das wankende Drohnen-Projekt zu retten. Über mehrere Tage sitzen die Ministerialen mit Vertretern der Firma Northrop Grumman zusammen. Ein

„Euro Hawk“ eingestellt!

Von der Bundeswehr im Auftrag gegebene Variante der US-Drohne „Global Hawk“. Ein Prototyp wurde ausgeliefert.

Kosten:
656 Mio. €

Alliance Ground Surveillance

Das Nato-Programm zum Aufbau eines Aufklärungssystems sieht die Anschaffung von fünf „Global Hawk“-Drohnen vor.

Deutscher Anteil:
483 Mio. €

Problem bleibt: Die Amerikaner sind nicht bereit, die Baupläne für die Drohne herauszurücken. Und sie weigern sich auch, deutschen Piloten den Steuerknüppel für den „Euro Hawk“ zu überlassen.

Im Februar 2013 stellt der SPD-Bundestagsabgeordnete Hans-Peter Bartels eine Anfrage an das Verteidigungsministerium, er will wissen, wie es um die Drohne steht. Es dauert über einen Monat, bis Staatssekretär Thomas Kossendey (CDU) eine knappe Antwort an das Büro des SPD-Mannes schickt. Es werde „derzeit abschließend geprüft, ob eine Beschaffung der Serie ‚Euro Hawk‘ vor dem Hintergrund der Zulassungsproblematik zu rechtfertigen ist“, schreibt Kossendey.

Vor drei Wochen dann entscheidet de Maizière, den „Euro Hawk“ endgültig zu stoppen. Den Ausschlag gibt vor allem die Erkenntnis, dass es wohl mehrere hundert

demzufolge die gleichen Schwierigkeiten bei der Zulassung haben. Zwar fliegt die US-Armee schon jetzt den „Global Hawk“ vom Nato-Stützpunkt Sigonella auf Sizilien. Doch wenn er aufsteigen soll, muss genau wie im bayerischen Manching eine Sondergenehmigung erteilt und für Stunden der gesamte Luftraum über dem Stützpunkt gesperrt werden.

Selbst die Liebe der U.S. Air Force zum „Global Hawk“ ist erkaltet. Amerikanische Luftwaffenoffiziere erinnern sich noch lebhaft an die Überraschung, als die Air Force einen „Global Hawk“ zur Kontrolle der Schäden des Wirbelsturms „Katrina“ im Jahr 2005 einsetzen wollte. Anders als in Kriegsgebieten wie dem Irak oder Afghanistan fragten die amerikanischen Luftfahrtbehörden plötzlich nach einer Zulassung des fliegenden Auges. Die gab es nicht. Im Fall von „Ka-

komme für seinen Anteil von 480 Millionen Euro auch die „Rohdaten“ der Drohnenbilder, folglich werde man „sehr profitieren“. Von den technischen Problemen bei der Zulassung einer Drohne vom Typ „Hawk“ erzählte er den Abgeordneten nichts. Auch in der Beschaffungsvorlage des Ministeriums ist keine Rede davon.

Für den Minister wird es jetzt eng. Für das Desaster mit dem „Euro Hawk“ ist er nur zum Teil verantwortlich, die Schuld an dem verlorenen Steuergeld liegt auch bei seinen Vorgängern Jung und Guttenberg. Aber warum hat er, im Wissen um all die Mängel der amerikanischen Drohne, auch noch darauf gedrängt, dass der Bundestag den deutschen Anteil für das Projekt freigibt? Und warum hat er nicht auf die Gefahren hingewiesen, die mit dem Kauf des „Global Hawk“ verbunden sind?

Im Berliner Verteidigungsministerium ist nun viel von Bündnisverpflichtungen die Rede, denen sich Deutschland nicht entziehen könne. Aber AGS war im Kreise der Nato-Länder keineswegs unumstritten: Viele machten gar nicht erst mit, weitere Länder stiegen aus, weil ihnen das Projekt zu teuer und zu risikoreich erschien. De Maizière hätte also nicht fürchten müssen, isoliert dazustehen.

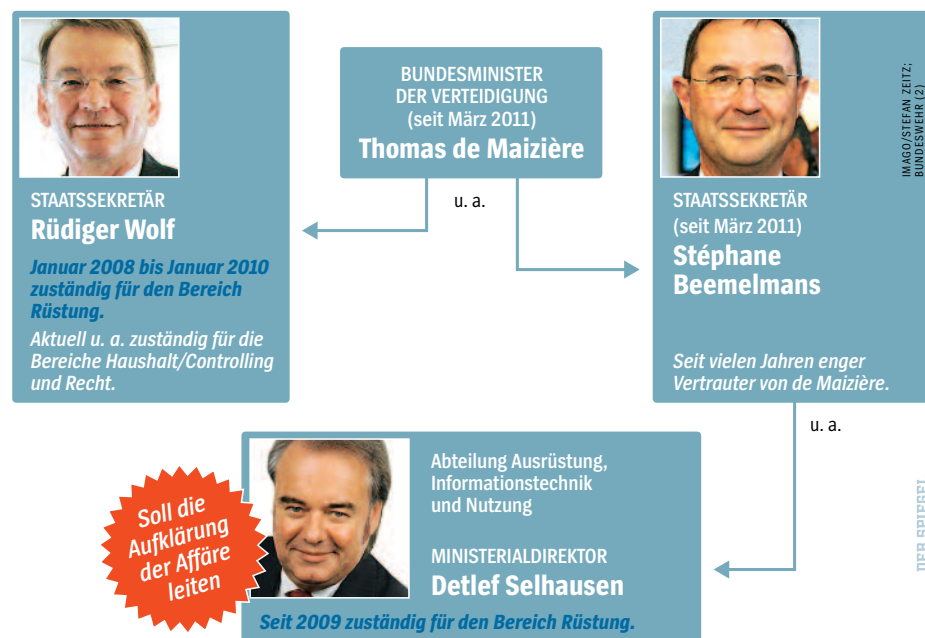
Der Minister möchte sich nun selbst zum Chefaufklärer der Drohnen-Affäre machen, am 5. Juni will er einen Untersuchungsbericht vorlegen. Aber das Vorhaben steht schon jetzt unter einem unglücklichen Stern, ausgerechnet der Chef der Rüstungsabteilung, Detlef Selhausen, führt die Truppe der Aufklärer an. Wie soll ein Mann mit kühlem Blut eine Untersuchung führen, wenn am Ende das Ergebnis lauten könnte, dass er seinen Hut nehmen muss?

An diesem Freitag will de Maizière einen ersten Entwurf des Aufklärungsberichts auf seinem Schreibtisch liegen haben, er wird ihn dann am Wochenende in seinem Haus in Dresden lesen. Der Minister weiß ja, wie heikel das Projekt Aufklärung ist. Übersehen seine Beamten ein winziges Detail, das später in der Zeitung steht, ist seine Mission gescheitert. Noch steht die Union hinter ihm: „Der Verteidigungsminister hat das volle Vertrauen der Fraktion. Er bereitet jetzt den Sachverhalt auf, die dafür nötige Zeit soll er sich nehmen“, sagt Fraktionschef Volker Kauder.

Die Opposition wartet ohnehin nur darauf, dass der Minister einen Fehler macht. Gerade die Grünen finden die Aussicht, den Minister im Wahljahr vor einen Untersuchungsausschuss des Bundestages zu zitieren, sehr reizvoll. „Wenn de Maizière seine Entscheidungen nicht lückenlos aufklären kann“, sagt der grüne Haushalter Tobias Lindner, „muss das Parlament das übernehmen.“

RALF BESTE, MATTHIAS GEBAUER, RENÉ PFISTER, GORDON REPINSKI, GERALD TRAUFFETTER

Akteure mit Verantwortung für das gescheiterte „Euro Hawk“-Projekt



Millionen Euro kosten wird, die Drohne so nachzurüsten, dass sie am Ende doch eine permanente Flugzulassung erhält.

Im Verteidigungsministerium heißt es nun, dass die Investition für den „Euro Hawk“ ja nur zum Teil verloren sei. Die Bundeswehr könne das EADS-Aufklärungssystem Isis weiter nutzen, zumindest diese Investition sei nicht perdu. Die Technik brauche nur einen neuen Träger. Aber so einfach ist es nicht. Doch de Maizière hat noch ein ganz anderes Problem: In den nächsten Wochen muss der Minister auch erklären, warum er wie kaum ein anderer Nato-Verteidigungsminister das Rüstungsprojekt „Allied Ground Surveillance“ (AGS) vorangetrieben hat.

Den Kern von AGS bildet die Anschaffung von fünf „Global Hawk“-Drohnen, die weitgehend baugleich sind mit dem „Euro Hawk“ der Bundeswehr und die

trina“ war eine Lösung einfach. Da der zivile Flugbetrieb wegen des Sturms lahmgelegt war, sperrte man einfach den Luftraum und ließ die Drohne aufsteigen. So einfach ist es aber nicht immer.

All diese Schwierigkeiten hielten de Maizière nicht davon ab, für den „Global Hawk“ zu werben. Vor dem Nato-Gipfel im Mai 2012 machte er massiv Druck. Damals waren viele Nato-Partner noch empört über die Bundesregierung, weil sich Berlin geweigert hatte, am Krieg in Libyen teilzunehmen. De Maizière wollte in Chicago eine Erfolgsmeldung verkünden und gleichzeitig beweisen, dass die Bundesrepublik treu zum Bündnis steht. Deswegen musste die deutsche Beteiligung an AGS unbedingt bewilligt werden.

Den Abgeordneten im Untersuchungsausschuss schwärmte er von den Vorzügen des „Global Hawk“ vor. Deutschland be-