

RÜSTUNG

Der Unglücksvogel

Der Rüstungskonzern EADS hat beim Bau des „Eurofighters“ offenbar geschlampt. Auf den Staat kommen milliardenschwere Mehrkosten zu. Die Bürger sollten das erst nach der Bundestagswahl erfahren.



Es ist ein Vorfall, den die Bundeswehr lieber geheim gehalten hätte: Am 27. Juli 2007 schießt ein „Eurofighter“ im Tiefflug über den Fliegerhorst Neuburg in Oberbayern, plötzlich erblickt der Pilot einen Vogelschwarm vor sich.

Rasch will er seinen Flieger, Kennzeichen 30+39, zur Seite ziehen, um den Tieren auszuweichen. Doch mit einem Mal rollt sich die Maschine um 90 Grad unerwartet stark zur Seite. Einfach so, ohne dass der Pilot ihr einen entsprechenden Steuerimpuls gegeben hätte.

Panik macht sich im Tower breit, denn der Jet rast auf den Turm zu. Erst in letzter Sekunde bringt der Pilot das Flugzeug wieder unter Kontrolle. Der Untersuchungsbericht des Militärs spricht von einem „bank angle overshoot“, einer Überdrehung des Neigungswinkels. Weiter heißt es im schönsten Verwaltungsdeutsch: „Das unerwartete Verhalten“ hätte zu einem „Verlust des Luftfahrzeugs führen“ können. Mit anderen Worten: Um ein Haar wäre der Jet in einem Feuerball aufgegangen.

Ein Fehler in der Software war schuld, und das war nicht der einzige Mangel, der bei den „Eurofightern“ gefunden werden sollte. Das größte europäische Rüstungsprojekt stand von Anfang an unter keinem guten Stern. Seit 25 Jahren entwickelt und produziert der heutige Rüstungskonzern EADS mit europäischen Partnern das Flugzeug. Es soll den Beweis liefern, dass nicht allein die Amerikaner in der Lage sind, Hightech-Kampffjets zu bauen.

Schon die Tatsache, dass der Flieger in Deutschland einst „Jäger 90“ hieß, zeigt das ganze Desaster. Als sich die Entwicklung so dramatisch verzögerte, wurde das Kampfflugzeug in „Eurofighter“ umgetauft, und selbst heute, im Jahr 2013, hat die Bundeswehr noch längst nicht alle der ursprünglich anvisierten 180 Jets auf dem Platz stehen.

Nun belegen interne Dokumente, dass die Probleme mit dem Flugzeug viel gravierender sind als bisher bekannt. Zudem wird die Bundeswehr nach Berechnungen des SPIEGEL am Ende dieses Jahres bereits 14,5 der rund 14,7 Milliarden Euro ausgegeben haben, die der Bundestag bislang für die Beschaffung bewilligt hat. Wenn das Geld alle ist, werden aber weder die geplanten 180 noch die 143 bisher bestellten „Eurofighter“ ausgeliefert sein – sondern nur 108. EADS wird nicht kostenlos weiterproduzieren.

Selbst die Bundeswehr kalkuliert bereits mit 16,8 Milliarden Euro bis zum Jahr 2018. Dann sollen aber erst 143 Flugzeuge geliefert sein. Die letzten Jets der sogenannten Tranche 3B kosten extra. Fällig würde ein weiterer hoher Milliardenbetrag.

Bis zur Wahl am 22. September sollten den Bürgern die wahren Kosten für den „Eurofighter“ offenbar verborgen bleiben;

das jedenfalls ist wohl der Plan des Verteidigungsministeriums. Die Akte ist geschlossen. Eine weitere Befassung mit dem Thema „ist derzeit nicht erkennbar“, erklärt das Wehressort.

Auch EADS mag die Regierung nicht in die Bredouille bringen und will vorerst keine neue Offerte vorlegen. Das Unternehmen hat kein Interesse daran, den ohnehin schon angeschlagenen Minister Thomas de Maizière erneut in Schwierigkeiten zu bringen. Die Opposition dagegen will Klarheit: „Es droht nach dem ‚Euro Hawk‘ ein weiteres Rüstungsdebakel auf Kosten der Steuerzahler“, sagt der SPD-Verteidigungspolitiker Rainer Arnold.

Der Preis für den „Eurofighter“ schießt auch deshalb in die Höhe, weil offensichtlich bei der Produktion in bisher nicht gekanntem Maße geschlampt wurde.

Einen Einblick in die wohl chaotische Produktion des Kampfflugzeugs gewäh-

Vorgänger des „Eurofighters“ Anfang der achtziger Jahre konzipiert wurde – damals war Helmut Kohl gerade Kanzler geworden –, sicherte die Industrie zu, ihn zu einem Stückpreis von 65 Millionen Mark zu bauen. Von da an ging es mit den Kosten stetig bergauf.

Anfang der neunziger Jahre war schon von 130 Millionen Mark die Rede, und als der Haushaltsausschuss des Bundestags 1997 endgültig beschloss, die Maschine zu bestellen, legte er eine neue Obergrenze fest: 180 Stück sollten höchstens 11,8 Milliarden Euro kosten. In dem Preis war schon berücksichtigt, dass die Flieger technisch abgerüstet sind. So wollte der damalige Verteidigungsminister Volker Rühle verhindern, dass der Preis für den Jäger immer weiter in die Höhe steigt.

Es half nichts: 2004 wurde die Preisobergrenze für die Gesamtbestellung wieder um 250 Millionen Euro erhöht, inzwi-



CHRISTIAN THIEL

Minister de Maizière: Ein weiteres Rüstungsdebakel

ren nun Dokumente von Bundeswehr und EADS-Konzern, die dem SPIEGEL vorliegen. Das Missmanagement ging so weit, dass die Bundeswehr dem EADS-Werk im oberbayerischen Manching zum 1. Oktober 2008 die Zulassung als Luftfahrtbetrieb der Bundeswehr nicht verlängerte.

Was wie ein nüchterner Verwaltungsvorgang klingt, kann ernste Konsequenzen haben. Denn auch nach dem Verlust der Zulassung wurden weiter Flieger in Dienst gestellt, die Bundeswehr als Abnehmer der Maschinen prüfte angeblich ein bisschen genauer und erteilte dann doch den Zulassungstempel. Rechtlich ist das höchst umstritten. Sollte ein „Eurofighter“ über Deutschland abstürzen, könnten Gerichte zu dem Ergebnis kommen, dass die Maschinen niemals hätten abheben dürfen.

Der „Eurofighter“ ist eine Geschichte aus gebrochenen Versprechen. Als der

schen hieß der Kanzler Gerhard Schröder. Im aktuellen Haushaltsentwurf für das Jahr 2013 werden die Kosten mit fast 17 Milliarden Euro angesetzt.

Das allerdings ist noch eine Rechnung mit den günstigsten Annahmen. Auch die werden nicht reichen, das weiß wohl auch Angela Merkel. Denn die letzten 37 Maschinen, die die Bundeswehr bekommt, gehören zu denen, die über die aufwendigste Technik verfügen. Es sind Jets mit einer „Mehrrollenfähigkeit“, die sowohl Luftangriffe fliegen als auch feindliche Maschinen abfangen können.

Doch genau diese Version des „Eurofighters“ wird auch die teuerste sein. Die Bundeswehr steht vor einem Dilemma. Einerseits ist kaum noch Geld da. Andererseits will sie keinesfalls auf die modernste Variante des „Eurofighters“ verzichten. Offiziell sagt das Verteidigungsministerium nun, über einen Kauf der



TOBIAS HASE / PICTURE-ALLIANCE / DPA

„Eurofighter“-Produktion in Manching: Stümperhaft montierte Bolzen

Tranche sei noch nicht entschieden: „Derzeit wird das weitere Vorgehen abgestimmt“, heißt es in einer Stellungnahme des Hauses. Doch erst Ende Juni präsentierte der stellvertretende Abteilungsleiter für Beschaffung im Ministerium verblüfften Industriellen die alte, neue Stückzahl: 180.

Zwar gibt es den Plan, jene Maschinen zu verkaufen, die zuerst an die Luftwaffe ausgeliefert wurden. Das würde ein paar hundert Millionen in die Kasse zu spülen. Aber die Jets sind mittlerweile veraltet, und das Interesse der Nato-Partner ist überschaubar.

Hinter den Kulissen schieben sich die Beteiligten schon jetzt die Schuld für das drohende Debakel zu. Bei EADS heißt es, alles sei so teuer geworden, weil die Luftwaffe dauernd neue Extrawünsche angemeldet habe. Das Verteidigungsministerium weist alle Verantwortung von sich und hält die Inflation für den Schuldigen.

Verschweigen aber wollen beide Seiten, dass die Preisexplosion beim „Eurofighter“ auch einen ganz einfachen

Grund haben dürfte: Bei der Produktion wurde offensichtlich geschlampt. Und dafür tragen sowohl EADS als auch die Bundeswehr die Verantwortung. Denn EADS hat die Probleme im Werk Manching lange Zeit nicht in den Griff bekommen. Und die Bundeswehr hat zu lange die laxen Fertigungsmoral bei EADS toleriert.

Für die Kontrolle von EADS ist das Wehrbeschaffungsamt in Koblenz zuständig. Die mit 9600 Mitarbeitern größte Bundeswehrbehörde unterhält Außenstellen an den großen Produktionsstätten deutscher Rüstungsfirmen, unter anderem beim EADS-Werk im oberbayerischen Manching.

Schon bald nachdem die ersten „Eurofighter“ das Werk verließen, stießen die Beamten dort auf Probleme. So hielten sie am 23. August 2004 fest, dass in dem Werk speziell ausgebildete Mitarbeiter fehlten, die jeden einzelnen Produktionsschritt des hochkomplexen Kampfflugs beaufsichtigen. Ohne funktionierendes Qualitätsmanagement erlischt die Zulassung als anerkannter

Luftfahrtbetrieb der Bundeswehr. Schon damals drohten die Prüfer, nur dann die Zulassung zu verlängern, wenn eine lange Mängelliste abgearbeitet würde.

Doch trotz der Ermahnungen passierte wenig. Am 31. März 2006 hob ein „Eurofighter“ mit Kennzeichen 98+03 zum Flug in die Luftwaffenwerft Jever ab. Was der Pilot nicht ahnte: Der Bolzen, der das Bugfahrwerk in seiner Verankerung hielt, war nicht korrekt arretiert. Während des Fluges rutschte der Bolzen immer weiter aus seiner Halterung. Als der ahnungslose Kampfpilot aufsetzte, hing das Fahrwerk bereits schief unter dem Jet. Der Pilot hatte Glück, das Fahrwerk knickte nicht ein.

EADS meldete den Vorfall zunächst nicht, berichtet ein Insider. Doch die Flugaufsicht der Luftwaffe erhielt einen Hinweis. Sofort wurde die gesamte „Eurofighter“-Flotte am Boden festgesetzt. Die Ursache war schnell gefunden. Der Bolzen war stümperhaft montiert. EADS wurde dazu verdonnert, den gesamten Produktionsprozess zu durchleuchten.

Kleinlaut musste das Unternehmen in einem Memorandum vom 27. April 2006 einräumen: „Es handelt sich um Arbeitsfehler, Bewertung: sorglose Unachtsamkeit.“ Der Vorfall hatte weitreichende Folgen. Die Produktion musste angehalten, alle bislang produzierten Maschinen mussten auf einen solchen Montagefehler untersucht werden.

Die Kosten für die Schlamperei der beiden Mitarbeiter trug der Steuerzahler. Denn die EADS-Kontrollreue konnten, welch Wunder, keine grobe Fahrlässigkeit erkennen und sparten so ihrer Firma viel Geld. Denn der „Eurofighter“-Vertrag legt fest, dass der Hersteller nur bei grober Fahrlässigkeit für Produktionsmängel haften muss.

Im Laufe der Zeit wurde der Ton zwischen EADS und der Bundeswehr schroffer. Die Firma beklagte sich im Berliner Verteidigungsministerium über die peniblen Prüfer des Beschaffungsamts. Die Prüfer wiederum monierten, dass sie manche mangelhafte Maschinen bis zu dreimal nachprüfen müssten. Mal leckten die Tanks, dann öffnete sich auf dem Weg zur Startbahn das Kabinendach wie von Geisterhand.

Welch schlechte Qualität die „Eurofighter“ aus dieser Zeit haben, zeigt sich aus einer internen Aufstellung aus Österreich. Die dortige Luftwaffe bekam 15 „Eurofighter“ der ersten Generation zwischen 2007 und 2009 geliefert, die zum großen Teil für die Bundeswehr bestimmt waren. Bis zum Mai 2011 zählte ein Mitarbeiter 68 Defekte an den Fliegern, die zu Notfällen geführt hatten.

So stellte sich heraus, dass die Höhenmesser „Fehlanzeigen“ bis zu 60 Meter produzierten – im Ernstfall kann das für den Piloten tödlich sein. Die Österreicher

forderten eine F-4 „Phantom“ der deutschen Luftwaffe an. Die Maschine sollte zwei fehlerhafte „Eurofighter“ begleiten, damit man die Anzeige der Höhenmesser vergleichen könne. Doch dann kam etwas dazwischen: Die Elektronik eines „Eurofighters“ pumpte das Kerosin falsch um. Der Flieger geriet gefährlich aus dem Gleichgewicht. Absturzgefahr. EADS bestreitet dem SPIEGEL gegenüber, dass Qualitätsmängel am eigenen Produkt festgestellt wurden.

Die deutschen Prüfer sind über die berichteten Mängel an den österreichischen Maschinen gut im Bilde. Denn das Berliner Verteidigungsministerium hatte sie als kleine industriepolitische Fördermaßnahme dazu verdonnert, die Stückprüfung für die Österreicher zu übernehmen.

Im Wehrbeschaffungsamt reifte die Entschlossenheit heran, EADS erstmals richtig die Zähne zu zeigen. Am 30. September 2008 ließ die Bundeswehr die Zulassung des Werks Manching als anerkannter Luftfahrtbetrieb auslaufen. In einem Schreiben vom März 2009, adressiert an den Chef der EADS Deutschland Military Air Systems, Bernhard Gerwert, wies das Koblenzer Amt auf „erhebliche Fehler und Mängel im Qualitätsmanagementsystem“ hin.

In Sprechvorlagen für den Behördenleiter finden sich konkrete Zahlen. Demnach seien „im Fertigungsablauf bei der Endprüfung 35 Mängel festgestellt und dokumentiert“. 49 Fehler weise das Qualitätsmanagement innerhalb von sieben Monaten auf.

Im Schreiben an Gerwert resümierten die Koblenzer Kontrolleure deshalb auch: „Der gegenwärtige Zustand ist sowohl aus luft-, haftungs- und zulassungsrechtlicher Sicht seitens des Auftraggebers nicht weiter hinnehmbar.“

Doch mit dem Entzug der Zulassung brachten sich auch die Prüfer in eine delicate Lage. Denn sie agierten am Rande der Legalität: Sie stempelten etliche „Eurofighter“ für den Dienst in der Luftwaffe ab, obwohl der Hersteller wegen seiner Unzuverlässigkeit keine Zulassung mehr besaß.

Die Kampffjets bekamen reguläre Kennzeichen: 30+45, 30+15, 31+22. Damit donnerten sie über Deutschland und wurden sogar auf eine Luftfahrtshow nach Ungarn geschickt. Glücklicherweise unfallfrei. Sonst hätten Richter wohl anschließend die Umstände der Zulassung zerpfückt.

Die Prüfer im Wehrbeschaffungsamt wissen um die heikle Rechtslage. Sie hatten persönlich für die Unterschriften, die sie nach einer Endprüfung jedes „Eurofighters“ unter die Papiere setzten. Manche drohten damit, ihre Zustimmung zu verweigern. Auch für den Staat ist das Risiko groß: Denn die Bundeswehr muss im Gegensatz zu zivilen Luftfahrtbetrieben in unbegrenzter Höhe für alle Schäden aus einem Unfall geradestehen. Ein besorgter Beamter schrieb dazu in einem internen Vermerk: „Wenn ein Bundeswehr-Luftfahrzeug abstürzt und erhebliche Drittschäden verursacht, die auf eine entzogene Zertifizierung zurückgeführt werden könnten, haftet der Bund in jedem Fall vollumfänglich.“

Die Vorgesetzten in Wehrbeschaffungsamt und Verteidigungsministerium ignorierten den Vermerk. Denn das Ministerium wollte das Kampfgerät haben, auf Teufel komm raus. In den Fliegerhorsten wartete man schon sehnsüchtig auf den „Eurofighter“, der die über 30 Jahre alten „Phantom“-Jäger des amerikanischen Rüstungskonzerns McDonnell Douglas ablösen soll.

Man solle die Flugzeuge einfach etwas genauer prüfen und dann zulassen, wurde angeordnet. Bis zum 6. April 2011 soll dieser Zustand nach dem SPIEGEL vorliegenden Dokumenten angehalten haben, Bundeswehr und EADS bestreiten das.

Das Verhältnis zwischen EADS und Verteidigungsministerium ist vergiftet. Das liegt auch daran, dass EADS es versteht, Vorschriften zu umgehen und die Beamten zu provozieren.

Vor einiger Zeit, so berichtet man sich in Koblenz, schaute ein potentieller Käufer aus dem Ausland im Werk Manching vorbei. Dummerweise soll nur ein Flugzeug der Bundeswehr im Hangar gestanden haben, und dem habe auch noch der Zulassungstempel gefehlt. Die Testpiloten der Bundeswehr sollen sich geweigert haben zu fliegen. Da habe sich kurzerhand ein EADS-Pilot den Vogel geschnappt und eine Showrunde gedreht.

OTFRIED NASSAUER, GORDON REPINSKI, GERALD TRAUFTETTER

Fehlstart

Kostenexplosion beim Eurofighter-Projekt, Anschaffungspreis je Flugzeug (geplante Stückzahl: 180)

93,5 Mio. €

65,8 Mio. €

1997 Der Haushaltsausschuss beschließt die Anschaffung einer bereits abgespeckten Version.

2013 Planung laut Haushaltsentwurf

DER SPIEGEL

33,2 Mio. €

(65 Mio. DM)

80er Jahre Planung bei Projektbeginn

Der digitale SPIEGEL

Sommerangebot

5 für € 8,- unter spiegel.de/sommer



In dieser Ausgabe:

In der Falle

Video über die Flucht des NSA-Whistleblowers Edward Snowden

Der Mädchen-Aufstand

Video-Spezial über die globale Emanzipation junger Frauen

Senioren in Turnschuhen

Video über Sportler jenseits der 70

Die neue Art zu lesen.

- Mit zusätzlichen Hintergrundseiten.
- Mit exklusiv produzierten Videos.
- Mit 360°-Panoramafotos, interaktiven Grafiken und 3-D-Modellen.
- Alles immer schon ab Sonntag 8 Uhr!



Einfach scannen und Testangebot sichern – Nutzen Sie dafür unsere App DER SPIEGEL mit integriertem QR-Code-Scanner

DER SPIEGEL