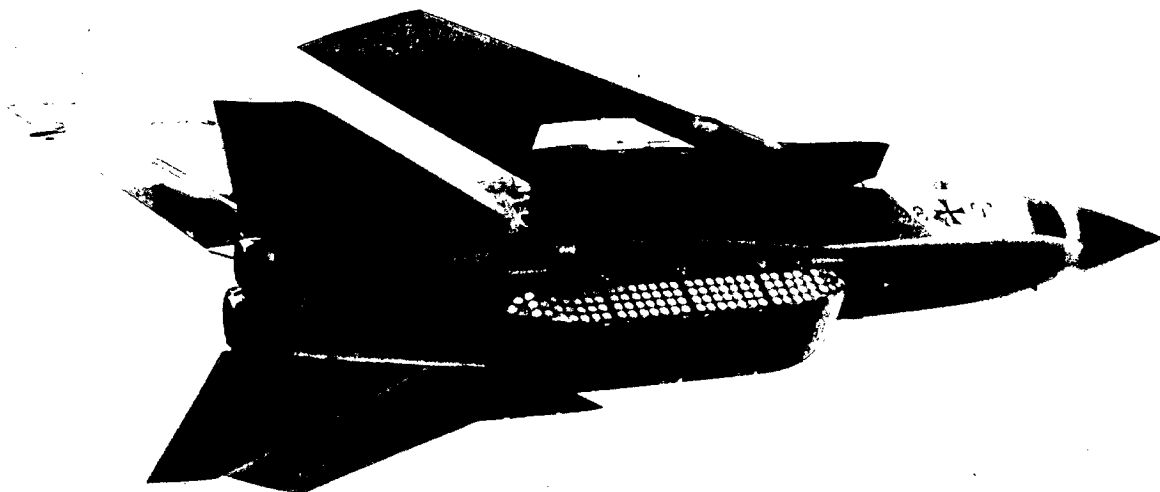




Tornado, Mehrzweckwaffe MW-1*: Von 160 Maschinen sind 90 einsatzbereit, die anderen in Reparatur

„Wenn wir bis oben kommen, fliegt der Vogel“

SPIEGEL-Report über Einsatz und Tauglichkeit des Tornado

An die 40 Offiziere drängen sich an diesem Morgen im kleinen Besprechungsraum der 2. Staffel des Jagdbombengeschwaders 31. Er liegt in einem grün-grau getarnten und mit Stahltüren verschlossenen Bunker, nur wenige Kilometer von der Autobahn Köln-Aachen entfernt in der Nähe von Nörvenich.

Um 6.30 Uhr erscheint der Staffelpilot Major Klaus Kropf, mit 700 Flugstunden einer der erfahrensten „Tornado“-Piloten der Luftwaffe. Die Herren in den olivfarbenen Overalls erheben sich. „Guten Morgen“, sagt Kropf und: „Scheißkälte.“

Der Meteorologe nickt. Minus 20 Grad Celsius haben seine Leute, es war der 12. Februar, in der Nacht in Bodennähe gemessen. Doch der Tag verspricht schön zu werden, kaum Wolken, Sonne, gute bis sehr gute Sicht. Und in Terschelling? „Alles okay“, sagt der Meteorologe. Es klare auf. Bis Mittag könne die Staffel auf dem Schießplatz der westfriesischen Insel Bombenwürfe üben.

Mit der Bordkanone, sagt der Einsatzoffizier, dürfe allerdings nicht geschossen werden. Die Holländer befürchten bei dem hartgefrorenen Boden Querschläger.

Die wichtigste Frage zum Schluß: Wieviel Besatzungen können fliegen?

Das Geschwader hat im Oktober 1983 mit der Umrüstung vom Starfighter auf

den Tornado begonnen. Es verfügt über 38 Maschinen, davon sind zwei in der Werft. Bleiben 36; davon hat die Technische Gruppe für die Frühschicht zwölf einsatzklar gemacht. Einige Mechaniker haben, wie immer in den letzten Monaten, bis in die frühen Morgenstunden gearbeitet. Die letzten Techniker gingen erst um vier Uhr früh nach Hause.

Der Kommandeur der Technischen Gruppe, der Oberstleutnant Gert Licht, schafft mit seinen 970 Soldaten und Zivilisten auch an diesem Tag das „kleine Wunder“: Bis zum späten Abend kann die Hälfte seiner Maschinen starten; 18 können wirklich fliegen. „Manchmal weiß ich auch nicht, wie wir das machen“, sagt Licht.

Und 18 Tornados müssen am Boden bleiben.

Der teure Tornado ist elf Jahre nach dem Erstflug noch immer in der Erprobung – als Kampfflugzeug nur bedingt einsatzbereit. Der Hochleistungs-Jet, von Helmut Schmidt einst als „größtes technologisches Projekt seit Christi Geburt“ gepriesen, gilt wegen der Navigations- und Zielgenauigkeit seiner Systeme zwar als „Nummer 1 in der Nato“, es fehlen aber weiterhin wichtige Leistungsnachweise, die das Flugzeug erst zur tauglichen Waffe machen würden.

Bis zur „vollen Einsatzfähigkeit“, so heißt es im jüngsten Geheimbericht für den Verteidigungsausschuß, seien noch

Erprobungen der „Bewaffnung, der Einsatz-Avionik und der Bodengeräte“ erforderlich. „Der Flugzeugklarstand ist ... noch nicht befriedigend.“

Eine Flugstunde erfordert derzeit 60 bis 70 Wartungsstunden. Die Industrie hatte versprochen, mit 33 auszukommen. Die Störanfälligkeit des mit hochsensibler Elektronik ausgestatteten Schwenkflüglers ist viel höher als erwartet.

Von den vier Tornados, die gegen acht Uhr zum ersten Übungsflug nach Terschelling abheben sollen, muß einer auf der Rollbahn den Start abbrechen: rotes Warnlicht im Cockpit. Fehleranzeige oder – wie häufig – Fehlanzeige? Die Warte suchen lange.

Bei einer der drei gestarteten Maschinen spielt beim Zielflug auf Terschelling die Elektronik des automatischen Waffenauslösungsgeräts verrückt. Der Pilot, mit vielen Jahren Starfighter-Erfahrung, muß seine Bomben wie anno dunnemals handgesteuert ins Ziel werfen. Die zwei anderen Piloten melden nach Rückkehr keine Beanstandungen. Ihre Jets können, nach kurzer Überprüfung im Schutzbunker, mit neuen Besatzungen zum Start rollen.

„Auch das gibt's“, sagt Oberstleutnant Walter Jertz, der die Fliegende Gruppe führt. „Wenn wir nach oben kommen, fliegt der Vogel meist einwandfrei.“ Wenn. Drei Jahre nach In-

* Behälter am Flugzeugrumpf.

... und Tesakrepp, wenn's regnet

Aus Erfahrungsberichten von Piloten des Marinefliegergeschwaders 1

Einsatzbereitschaft: Gefordert wurden 8000 Jahresflugstunden, erreicht 6550. Von den 46 Tornados sind pro Tag im Schnitt 15 bis 20 Maschinen flugklar. Davon fällt jeweils etwa die Hälfte unmittelbar vor dem Start wegen akuter technischer Mängel aus. Die dennoch hohe Flugstundenzahl wird erreicht, weil die Besatzungen befehlsgemäß im (taktisch unsinnigen, aber materialschonenden) Langsamflug – 300 bis 350 Knoten – 555 bis 648 Stundenkilometer – die Republik durchfliegen: „Deutschland im Zweistundentakt“ (Pilotenjargon).

Flugsimulator: Die Simulatoren sind so häufig defekt wie die Flugzeuge; außerdem hinken sie um Jahre hinter der laufenden technischen Weiterentwicklung der Tornados hinterher. Für die Marineflieger in Jagel wurde für mehr als 100 Millionen Mark ein Gerät angeschafft, das aber statt des tatsächlichen Einsatzgebiets der Mannschaften (DDR-Küste, Ostsee, Dänemark) eine Landschaft in den USA zeigt; realistische Übungen sind unmöglich.

Bewaffnung: Mit der Luft-Boden-Rakete „Kormoran“ haben die Marineflieger in Jagel kaum Probleme. Die Jagdbombergeschwader Jever, Lechfeld und Nörvenich schleppen antiquierte 1000- beziehungsweise 500-Pfünder-Bomben, die im Ernstfall exakt über dem Ziel abgeworfen werden müßten; nach einer internen Studie hätte der Pilot dabei eine Überlebenschance von weniger als zehn Prozent. Obwohl der Tornado eigentlich weder zum Luftkampf noch zur Bekämpfung von Einzelzielen konzipiert wurde, also Kanonen allenfalls zur eigenen Verteidigung in der Luft braucht, wurde er mit zwei teuren Bordkanonen bestückt. Die Übungsmunition ist so teuer, daß nur mit einer Kanone geschossen werden soll; der Waffenrechner ist aber auf beide Kanonen ausgelegt – einzelne Geschosse werden fehlgeleitet.

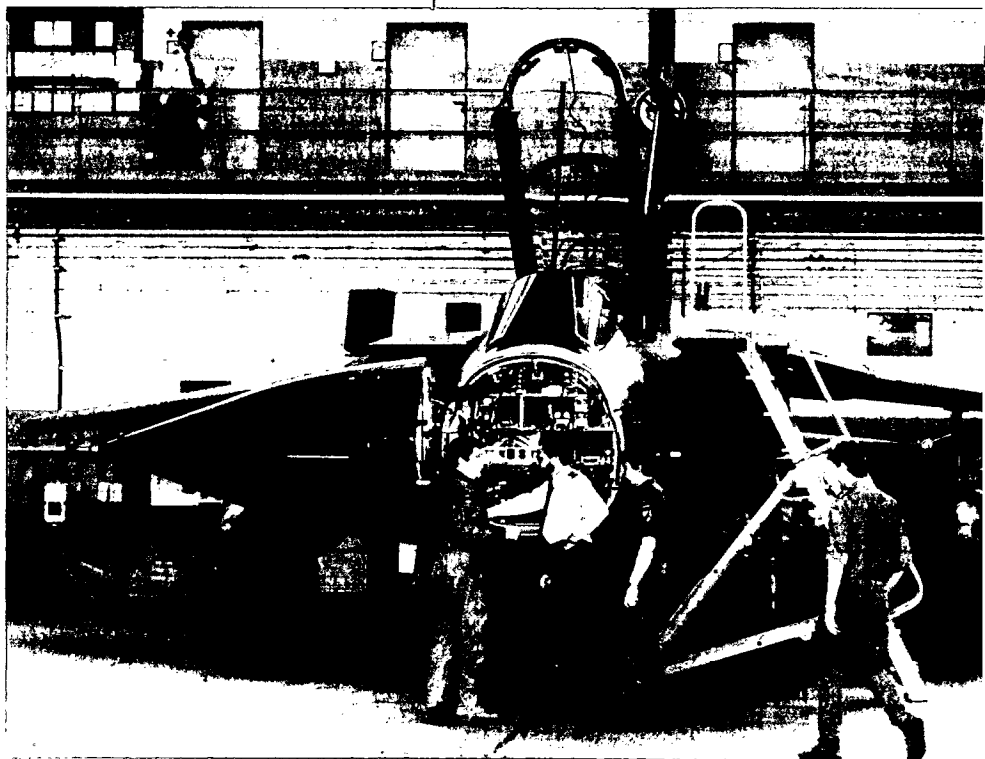
Navigation: Schon sechs Monate vor dem Absturz eines Tornados in der Nähe des oberbayrischen Holzkirchen – dicht bei den Sendeanlagen von „Radio Free Europe“ – hatte eine Tornado-Besatzung gemeldet, daß beim Überfliegen des Senders Teile der automatischen Steuerung und der Navigationsanlage ausfielen und in den Kopfhörern Musik ertönte. Seit diesem wahrscheinlich durch elektromagnetische Einflüsse verursachten Absturz dürfen Maschinen

des Jagdbombergeschwaders Lechfeld die Landebahn nur noch in einer Richtung benutzen – die Ausstrahlung des US-Senders Garching gilt als zu stark. Seither ist der Flugplatz Lechfeld nur bedingt verwendungsfähig; steht der Wind ungünstig, sind Starts oder Landungen nicht möglich. Auch die Benutzung des Hochfrequenzsenders – für den Funkverkehr mit einer Bodenstation über sehr große Entfernung – führte zu Steuerausschlägen. Gelegentlich wurde der

dienststellung taugt der Tornado nur zur Hälfte; viele Maschinen stehen am Boden, warten monatelang auf Ersatzteile oder werden für andere Jets ausgeweidet. In der Luft ist die hochkomplizierte Maschine noch keineswegs unter allen Anforderungen erprobt; die Versprechen der Hersteller sind noch nicht eingelöst.

Und im Ernstfall hätte der teure Tornado, flöge er denn, nicht die richtige Munition: Es krankt am System. Die Bonner Militärs haben halbe Sache gemacht, als sie hofften, mit einer eigenen europäischen Neuentwicklung amerikanische Konkurrenten ausstechen zu können.

Drei Jahre nach Beginn der Umrüstung ist der Tornado in den fliegenden



Tornado-Reparaturarbeiten*: „Gesteuerter Ausbau“

Crashrecorder abgesprengt oder das gesamte Navigationssystem lahmgelegt. Folge: In allen Maschinen ist der Sender (seit drei Jahren) abgeklemmt.

Wettertauglichkeit: Für die Abdichtung des Kabinendachs ist ein Betrieb der Turbinen nötig. Tornados, deren Triebwerke stillstehen, müssen daher unter Dach parken. Bei Ausflügen auf Flugplätze von Nato-Partnern, wo es keinen Abstellraum in Hallen gibt, nehmen die Besatzungen große Rollen Tesakrepp mit: Damit wird die Pilotenkanzel von außen zugklebt, damit es nicht hineinregnet.

* Beim Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich.

Verbänden noch nicht unter harten Einsatzbedingungen geflogen worden; er ist eher ein Paradeflugzeug.

Die deutsche Rüstungsfirma Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), einer der Hauptproduzenten des deutsch-britisch-italienischen Flugzeugs, wirbt in wehrtechnischen Zeitschriften zwar mit einer „Tornado-Checkliste“, in der alle wesentlichen Punkte abgehakt sind, unter anderem „Tiefflugerprobung, operationelle Höhen“. Die Piloten der Marine und Luftwaffe aber dürfen nur in Ausnahmefällen und bei guter Sicht auf 75 Meter heruntergehen.

Im Ernstfall auch?

Dann soll der Tornado bei Nacht und Nebel mit über 1000 Kilometer in der Stunde und in nur 60 Meter Höhe über den Erdboden huschen, um nicht auf den Radarschirmen des Gegners zu erschei-

nen. Die Maschine hat deshalb ein aufwendiges Tiefstflug-Führungssystem.

Ein Spezialradar tastet das Gelände-
profil ab und speist die Werte einem
Zentralrechner ein, der sie verzöge-
rungsfrei in Steuersignale übersetzt und
an den Autopiloten weitergibt. Der Pilot
überwacht die Anzeigen, der Waffensy-
stemoffizier auf dem hinteren Sitz pro-
grammiert die Ziele für die acht Tonnen
Bomben und Raketen.

„Die Absturzrate liegt im Nato-Rahmen“

Der Zielflug läuft dann automatisch
ab. Pilot und Waffensystemoffizier müs-
sen bei Null-Sicht blind den Instrumen-
ten und Rechnern vertrauen.

Im Simulator haben die Nörvenicher
Piloten das schon etliche Male geübt, in
der Praxis noch nie. In diesem Sommer
endlich sollen im kanadischen Goose
Bay, über weithin unbewohntem Gebiet,
die ersten vollautomatischen Tiefstflüge
absolviert werden. In deutschen Landen
sind die schon wegen der Lärmbelästi-
gung nicht erlaubt.

Die Testpiloten der Hersteller, die
bisher 98 Tiefstflüge unter extremen Be-
dingungen absolviert haben, drücken
sich in ihrem Abschlußbericht zurückhal-
tend aus: Die Belastungen für die Besat-
zungen seien außerordentlich hoch; sie
müßten deshalb „umfassende System-
kenntnisse“ haben und „durch ein abge-
stufes Trainingsprogramm“ auf ihre
Aufgabe vorbereitet werden.

Angst vor den nächsten Monaten?

Jertz und Kropf würden sich, sagen
sie, „auf der Stelle“ in das neue Aben-
teuer stürzen. Sie kennen die Maschine
und haben, wenn auch nur unter Sonn-
tagsbedingungen, erlebt, daß „die
Computer präziser reagieren als der
Mensch“. Der rechnergesteuerte Tor-
nado rast in hügeligem Gelän-
de noch immer auf einen
Berg zu, wenn der Pilot
längst den Steuerknüppel
hochgezogen hätte, um Höhe
zu gewinnen. Kropf: „Im er-
sten Augenblick eine depri-
mierende Erfahrung.“

Der erste Absturz einer
Nörvenicher Besatzung im
Sommer vergangenen Jahres
hat die Piloten geschockt, das
Vertrauen in den Jet aber
merkwürdigerweise nicht ge-
trübt.

Zwei Tornados des Jagd-
bombengeschwaders 31 wa-
ren am 6. Juli bei Holzkir-
chen in der Nähe von Mün-
chen mit einer Geschwindig-
keit von 800 Kilometern in
der Stunde und in 200 Meter



Tornado-Mannschaft in Nörvenich*: „Wir sind noch in der Lernkurve“

Höhe an der 1000 Kilowatt starken Sen-
deanlage des Senders „Radio Free Eu-
rope“ vorbeigeflogen. Bei der Maschine
versagte die elektrische Steuerung; der
Tornado stürzte senkrecht in den Boden
und explodierte.

Wahrscheinliche Unfallursache (siehe
SPIEGEL 30/1984): ein elektromagneti-
scher Schock. Die Besatzung der zweiten
Maschine merkte von alledem nichts.

Der Inspizient Flugsicherheit rätselt
immer noch, sein vorläufiger Untersu-
chungsbericht gilt als Verschußsache.
Rundfunksender müssen jedoch seit die-
sem Unfall weiträumig umflogen wer-
den.

Die Luftwaffe und die Marine haben
von den 322 bestellten Maschinen bisher
vier verloren, eine stürzte schon bei der

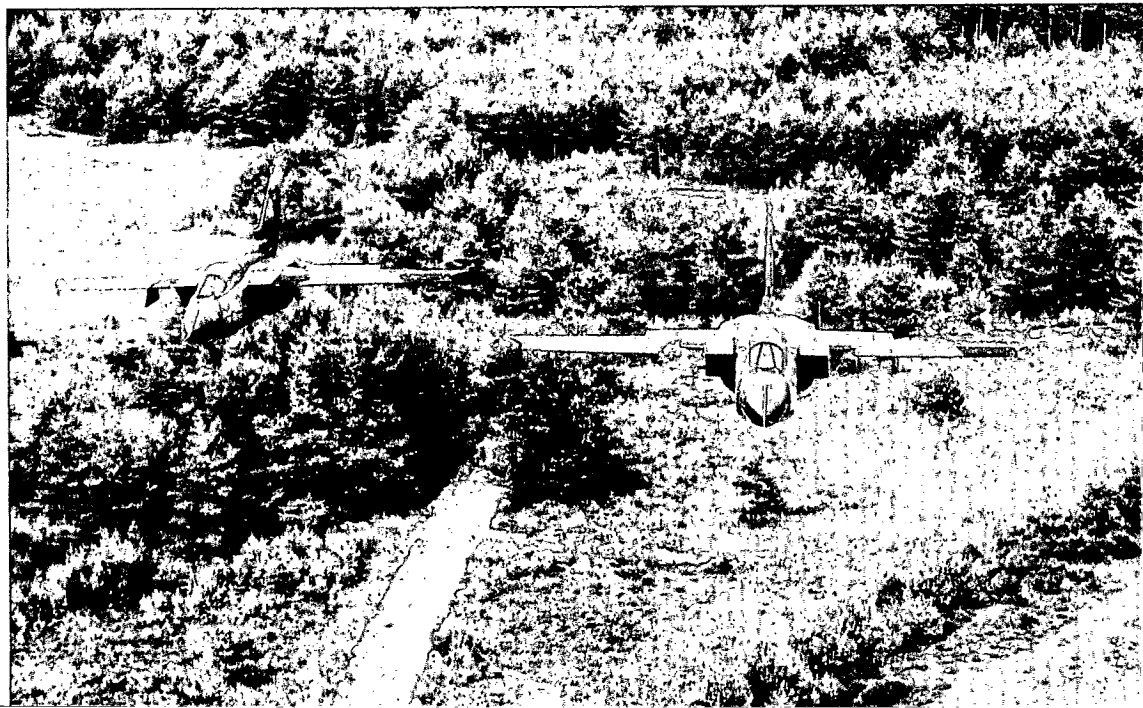
Erprobung ab. Die Engländer meldeten
sieben Totalverluste, die Italiener einen.

„Dies ist eine Rate, die im Nato-
Rahmen liegt“, so Brigadegeneral Hug-
bert Ibel, der Systembeauftragte Torna-
do auf der Bonner Hardthöhe. Zehn
Abstürze bei 100 000 Flugstunden gelten
in der Allianz als normal.

Nur die F-15, lange Jahre Problemfall
der US Air Force, fliegt besser. Sie ist
derzeit mit einer Verlustrate von 4,3 auf
100 000 Flugstunden das sicherste
Kampfflugzeug der westlichen Welt.

Die F-15 hält auch einen anderen
Rekord: Im letzten Jahr waren im
Durchschnitt 80 von 100 Maschinen ein-
satzbereit. Von diesem Ergebnis können
Piloten und Techniker des Tornado
nur träumen. Der sogenannte Klarstand,

Tornados beim Tiefflug: Deutschland im Zweistundentakt



* Oberst Böttcher, Oberstleutnant
Jertz, Staffelführer Kropf, Oberst-
leutnant Licht.

also die Einsatzfähigkeit, verbessert sich zwar, wie die Statistik des Verteidigungsministeriums ausweist, liegt aber dennoch erst bei 50 bis 55 Prozent. Im Klartext: Von den 160 bisher ausgelieferten Maschinen sind täglich höchstens 90 einsatzbereit. Der Rest ist in Reparatur.

Jede fünfte Maschine steht ausgeschlachtet im Hangar herum. Wichtige Teile werden aus stillstehenden Maschinen kannibalisiert und in umständlicher Prozedur in andere eingebaut, um wenigstens den Mindest-Flug- und Übungsbetrieb in den Geschwadern durchführen zu können.

Die Luftwaffe zu dieser Form von Ersatzteilbeschaffung: „gesteuerter Ausbau“.

In einigen Jahren, verspricht Brigadegeneral Ibel, werde das sicher ganz anders aussehen. Wartezeiten bei der Ersatzteilbeschaffung seien bei neuen Flugzeugen „normal und nicht unerwartet“. Engpässe würden wegen der Wirtschaftlichkeit sogar ganz bewußt hingenommen, schließlich könne man ja keine übergroßen Ersatzteillager unterhalten. Sagt der General und merkt nicht, daß er

Mehr als 105 Millionen Mark pro Maschine

sich eigentlich entscheiden müßte – will er Engpässe? Wirtschaftlichkeit? Oder funktionierende Flugzeuge?

Die Offiziere in den Geschwadern wollen und müssen ihre Nato-Normen (180 Flugstunden im Jahr) erfüllen. In der Zeitschrift „Wehrtechnik“ beschuldigt Oberst Lorenz Huber vom Materialamt der Luftwaffe die Industrie, sie habe bei der Einführung des Tornado zuviel versprochen: „Augenfällig ist die erhebliche Diskrepanz zwischen dem prognostizierten Funktions- bzw. Ausfallverhalten seitens der Industrie und dem realen Ausfallverhalten im harten Einsatzbetrieb bei den Verbänden.“

Der Oberstleutnant Hubert Plitek wurde in „Soldat und Praxis“ deutlicher. Die Zahl der technischen Störungen sei zwei- bis dreimal höher als erwartet, das automatische Testsystem (ATS) funktioniert nicht, der Arbeitsaufwand pro Flugstunde sei doppelt so hoch wie geplant. „Diese Lage“ stelle die Truppe „vor vielfältige Probleme“.

Die mangelhafte Ersatzteilversorgung steht für Oberst Jörg Böttcher, den Kommodore des Nörvenicher Geschwaders, an erster Stelle der Beschwerde-liste. Ein Starfighter-Geschwader kam mit 12 000 verschiedenen Ersatz- und Austauschteilen aus. Ein Tornado-Geschwader muß von den 120 000 Ersatzteilen ständig 45 000 Stücke auf Lager haben. Erst ein Bruchteil ist da. Es fehlen Programme für Prüfgeräte und Sonderwerkzeuge. Die Ersatzteillisten sind nicht vollständig, obwohl mehr als 400 Bände stark.

„Wir sind noch in der Lernkurve“, sagt Böttcher, „wir kriegen das schon in den Griff.“ Böttcher ist Optimist aus dem Fliegerbilderbuch.

Der kräftige Mann mit vollem Schnäuzer, Bauernsohn aus Ostpreußen, war 1978 bei Idar-Oberstein mit einem Starfighter nach Triebwerkausfall abgestürzt. Er katapultierte sich in letzter Sekunde mit dem Schleudersitz hinaus, brach zwei Lendenwirbel und kletterte nach mehrwöchigem Krankenhausaufenthalt sofort wieder ins Cockpit. Seitdem trägt er in seiner Brusttasche einen Ausweis des Schleudersitz-Herstellers Martin-Baker, er sei der 2886. Pilot, der einen Ausschuß mit diesem Rettungsgerät heil überstanden hat.

„Die Wahrscheinlichkeit, daß ich noch einmal herunterfalle, ist gering“, sagt

Die Schwierigkeiten waren vorauszu-sehen. Der Bundesrechnungshof hatte schon 1978 davor gewarnt, die enormen Preissteigerungen bei den modernen Waffensystemen durch Kürzungen bei der Ersatzteilreserve aufzufangen – nur um im Rahmen der vom Parlament genehmigten Kosten zu bleiben.

Nach den bösen Erfahrungen bei der Beschaffung des Aufklärungs- und Kampfflugzeuges „Phantom“ forderten die Rechnungsprüfer die Militärs zu größerer Ehrlichkeit auf. Eine Ersatzteil-Grundausrüstung, angesetzt mit nur 30 Prozent vom reinen Stückpreis, sei „nicht ausreichend“. Auf diese Weise seien „logistische Schwierigkeiten“ in den Geschwadern zwangsläufig.

Weder Politiker noch Fliegergenerale hörten auf die Warnungen. Als die Prei-



Tornado beim Abwurf von Übungsbomben: „Die Atomwaffe des kleinen Mannes“

Böttcher. „Der Vogel ist gut, er hat schließlich zwei Triebwerke.“

Böttcher und seine Techniker lösen das Ersatzteilproblem auf ihre Weise. Die in der Industrie ausgebildeten Typenbegleitoffiziere und der MBB-Repräsentant des Verbandes lassen direkte Kontakte zu den Herstellern spielen; auf dem kleinen Dienstweg geht es offenbar schneller als auf dem großen.

Eine Do 28 holt gegen Quittung die benötigten Teile direkt bei der Industrie ab. Bei der schwerfälligen Bürokratie mit ihren vielen Formularen für Depots, Materialamt, Nato, Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung würde die Prozedur sonst Tage, Wochen oder Monate dauern. Oft sind es nur Kleinigkeiten, die fehlen: Dichtungen, Schrauben, Kabel – oder ganze Austauschmodule für die Elektronik und das Triebwerk.

se für den Tornado, der 1970 noch zwischen zehn und 20 Millionen Mark kosten sollte, ins Unermeßliche stiegen, wurde die Ersatzteil-Grundausrüstung sogar noch einmal gekürzt.

Der Stückpreis für den nackten Tornado stieg von 26,4 Millionen im Jahre 1975 auf mehr als 43 Millionen Mark Ende letzten Jahres, der sogenannte Systemzuschlag von 16,1 auf 30 Millionen. Darin sind Ersatzteile, Prüf- und Ausbildungsgeräte, Dokumentation, Beratung, technische Änderungen und Umschulung der Piloten und Techniker enthalten. Hinzu kommen Steuern, Zölle und vor allem die stets extra ausgewiesenen Beträge für Konstruktion, Entwicklung und Betreuung. Komplettpreis pro Flugzeug: mehr als 105 Millionen Mark.

Die jährliche Preissteigerungsrate, die Ende der siebziger Jahre zeitweise bei

zehn Prozent lag und Wörners Vorgänger Hans Apel (SPD) 1981 ins Trudeln brachte, ist auf vier bis fünf Prozent gedrückt. Die Mittel für die Ersatzteile aber wurden trotz der Schwierigkeiten in den Geschwadern nicht erhöht. Die Militärs buchten, um den schönen Schein zu wahren und das teuerste Waffensystem der Bundeswehr billiger erscheinen zu lassen, die Ersatzteilkosten unter dem Titel Materialerhaltungskosten – ein Verfahren, das der Bundesrechnungshof vor Jahren ebenfalls gerügt hatte.

Die Unterhaltungskosten steigen von Jahr zu Jahr, bei einem Tornado liegen sie mittlerweile bei über zwei Millionen Mark. Die Betriebsausgaben für alle Starfighter, Phantoms, Transalls und Tornados machen im Luftwaffenetat gegenwärtig fast eineinhalb Milliarden Mark aus. Hinzu kommen 500 Millionen für Treibstoff.

Die Abgeordneten des Haushalts- und Verteidigungsausschusses, die sich Ende der siebziger Jahre häufig noch über Sinn und Zweck der Kostenexplosion gestritten hatten, haben sich mittlerweile resi-

„Zerstören der Brücken an Weichsel, Oder, Moldau“

gnierend in die Entwicklung gefügt. Der Vogel fliegt ja – halbwegs –, er kann vorgeführt werden.

Größere Sorgen machen sich der neue Generalinspekteur Wolfgang Altenburg und der Luftwaffenchef Eberhard Eimler, die das Flugzeug endlich einsatzfähig machen sollen. Sie haben von ihren Vorgängern teures und hochleistungsfähiges Gerät geerbt, aber keine moderne Munition. Die Tornados müssen mit veralteten Bomben und Raketen fliegen, die schon an die Starfighter und Phantoms gehängt wurden und zum Teil aus den sechziger Jahren stammen.

Für „wirkungsvolle Operationen“ der Luftwaffe, so der Bundeswehrplan 1985, mangle es der Luftwaffe weiterhin an wirkungsvoller Munition. Erst Anfang der neunziger Jahre seien „deutliche Verbesserungen“ zu erwarten.

Mit Millionen-Aufwand werden deshalb in den nächsten Jahren elektronische Störmittel und sogenannte Abstandswaffen entwickelt. Anti-Radar-Raketen sollen Gegnern das Aufspüren erschweren. Lenkflugkörper soll es dann geben, die weit vom Ziel entfernt abgefeuert werden und punktgenau Flugzeuge und Panzer, Brücken und Bunker des Gegners zu treffen haben.

Für den Tornado gibt es gegenwärtig als moderne Munitionsart hauptsächlich die Mehrzweckwaffe MW-1, in der Nato die „Atomwaffe des kleinen Mannes“ genannt. Aber sie ist längst nicht mehr der letzte Schrei der Rüstungsindustrie, obwohl das Nörvenicher Geschwader eben die ersten erhalten hat.

Die MW-1, von einer Tochter des bayrischen Rüstungskonzerns MBB hergestellt, ist ein Behälter mit brennbarem Inhalt: bis zu 4000 Kleinst-Sprengkörper, sogenannte Bomblets, die Startbahnen und Shelter vernichten oder mit Stab- und Hohlladungsminen den Vormarsch von Panzern stoppen sollen.

Der Nachteil der Wunderwaffe am Wundervogel: Das Ziel muß direkt überflogen werden – der teure Waffenträger gerät ins Feuer der gegnerischen Flugabwehr. Die Luftwaffe muß mit so hohen Verlusten rechnen, daß der Tornado-Bestand schon nach wenigen Tagen (ein weiteres Mal) halbiert wäre.

„Das Überfliegen von Zielen“, so Altenburg im militärischen Führungsrat, „wird täglich risikoreicher. Wenn der



Bundeswehr-Generallinspekteur Altenburg
„Effektivität deutlich eingeschränkt“

Tornado endlich eine moderne Bewaffnung mit Fire- und Forget-Raketen hat, wird er wahrscheinlich 15 Jahre alt sein.“

Die Luftwaffe will ihr 100-Millionen-Ding deshalb nicht mehr, wie ursprünglich geplant, zur Unterstützung des Heeres auf dem Gefechtsfeld einsetzen, sondern gleich nach Beginn des Krieges die gegnerische Luftwaffe schon auf den Stützpunkten am Boden vernichten. Der umstrittene Fofa (Follow-on-Forces-Attack)-Plan des amerikanischen Nato-Oberbefehlshabers Bernard Rogers wäre damit vorweggenommen.

Rogers will mit gezielten Angriffen ins Hinterland schon den Aufmarsch der zweiten Staffel der Warschauer-Pakt-Staaten im Ernstfall stoppen – ein Plan, der unweigerlich Präventivschläge der Sowjets auslösen müßte.

Der Tornado müsse helfen, fordert der Generalinspekteur in seinem Papier, daß die Fronten der zweiten sowje-

tischen Staffel an den „Übergängen von Weichsel, Oder, Moldau und Elbe durch Zerstören der Brücken wirkungsvoll in ihrem Vormarsch verzögert“ werden. Noch schränke die „Unterbevorratung bei einsatzentscheidenden Munitionsarten... die Durchhaltefähigkeit des Heeres bzw. die Effektivität der modernen fliegenden Waffenträger der Luftwaffe aber deutlich ein“.

Die Folgen dieser neuen Taktik sind abzusehen. Die Luftwaffe benötigt nicht nur ein neues Jagdflugzeug gegen sowjetische Migs und neue Munition für ihre Tornados. Sie braucht obendrein einen neuen Aufklärer.

MBB hat schon eine neue Tornado-Version mit dem Kürzel ECR (Electronic Combat and Reconnaissance – elektronischer Kampf und Aufklärung) angeboten. Diese Maschinen sollen, wie Pfadfinder, vorausfliegen, Radaranlagen täuschen und die ermittelten Zieldaten an nachfolgende Bomber übermitteln.

Die Luftwaffe hat ihre „Taktische Forderung“ inzwischen fertig; gleich nach Auslieferung der letzten Tornado-Bomber sollen 40 Tornado-Aufklärer auf Band gelegt werden. Diese Flugzeuge seien nötig, um die Wirksamkeit des Jagdbombers „spürbar zu verbessern“. Zudem werde durch die Aufklärer „die Brücke“ zum Jagdflugzeug 90 geschlagen, das Anfang der 90er Jahre in Serie gehen soll.

Noch streiten sich Minister und Firmen in der Bundesrepublik, Frankreich, England, Italien und Spanien, wie EFA (European Fighter Aircraft) aussehen und wer die größten Aufträge erhalten soll. Bis zum 15. Juli, so haben es die Minister gerade in London besprochen, sollen die beteiligten Unternehmen versuchen, einen gemeinsamen Entwurf aufs Reißbrett zu bringen. Luftwaffeninspekteur Eimler in der vergangenen Woche: „So oder so, die Entscheidung muß in diesem Sommer fallen. Wir brauchen ein neues Jagdflugzeug.“

Wenn das Parlament mitmacht, kann die deutsche Rüstungsindustrie also in den kommenden Jahrzehnten weiter mit Milliarden-Aufträgen und Millionen-Profiten rechnen. MBB macht's möglich. Sonst – wenn nicht bald neue Bestellungen eingingen – stünden schon Ende der achtziger Jahre Massenentlassungen in der deutschen Rüstungsindustrie bevor.

Mit diesem Argument ist das Ja der Abgeordneten schon jetzt so gut wie sicher. Die Piloten werden irgendwann schon etwas aus ihren teuren Waffen machen. ♦