



Melden macht frei

Bundeswehr Ministerin von der Leyen hat Mängel bei Rüstungsprojekten zur Chefsache erklärt. Nun belegen vertrauliche Dokumente: Auch sie bekommt die Probleme nicht in den Griff.

Es gibt viele Dinge, die Ursula von der Leyen vorgeworfen werden. Mangelnder Fleiß gehört nicht dazu. In Berlin übernachtet die Verteidigungsministerin in einem kleinen Zimmer neben ihrem Büro. Kürzer könnte der Weg vom Schreibtisch zur Zahnbürste nicht sein.

So hat sie mehr Zeit, sich durch Berge von Unterlagen zu fressen. Das Aktenstudium der Chefin ist im Ministerium gefürchtet. Von der Leyen liest gründlich, unterstreicht einzelne Passagen mit ihrem grünen Ministerfüller, kritzelt Anmerkungen und Anweisungen auf die Seite.

Am Abend des 15. Juni ist es ein kurzes Schreiben, das ihre Aufmerksamkeit erregt. In wenigen Absätzen wird dort ein illustrierter Kreis Beamter und Militärs zum Problemgespräch eingeladen. In schönstem Bürokraten-Slang steht dort zusammengefasst, wie es um die wesentlichen Rüstungsprojekte der Bundeswehr bestellt ist. Da ist von der „Erörterung der produktspezifischen Risikosituation“ die Rede, von Zulassungsverfahren, die beschleunigt werden sollen. Die Ministerin ist alarmiert.

Sie zückt ihren grünen Füller, unterstreicht, markiert Termine. Der rechte Rand des Dokuments ist vollgeschrieben.

Ganz oben setzt sie ein „Eilt“ hin. Sie unterstreicht es zweimal. Darunter mehrere Ausrufezeichen, die „Bitte um Vorbereitung“ und um „Abstimmung“ mit dem Wehrbeschaffungsamt in Koblenz. Die Sache ist erkennbar heikel.

Am Wochenende zuvor hatte sie sich in Hannover noch stolz mit den Streitkräften der Öffentlichkeit präsentiert, beim ersten „Tag der Bundeswehr“. Es war ihre Idee, und natürlich war sie selbst dabei. Kroch persönlich zu einem Zelt mit Soldaten, deren Gesichter mit Tarnfarben beschmiert waren. Wie immer, wenn von der Leyen auftritt, gab es schöne Bilder (siehe auch Seite 52). Am Ende verkündete sie stolz: „Auf diese Truppe können wir uns felsenfest verlassen.“

Ach, wenn die Welt doch nur so einfach wäre.

Seit ihrem Amtsantritt vor gut anderthalb Jahren wirbt die Ministerin dafür, dass Deutschland international mehr Verantwortung übernehmen soll. „Wegschauen ist keine Option“, sagte sie auf der Münchner Sicherheitskonferenz im vergangenen Jahr. Geht es nach ihr, soll sich die Bundeswehr zum globalen, sicherheitspolitischen Player wandeln.

In Wahrheit weiß von der Leyen durch ihr gründliches Aktenstudium um die Lücke zwischen ihren öffentlichen Deklarationen und der tristen Realität der Truppe. Und was noch schlimmer ist: Es gibt wenig Hoffnung dafür, dass sich der Abgrund zwischen Wunsch und Wirklichkeit schnell zuschütten ließe.

Die Ausrüstung der Bundeswehr, das zeigen viele Dutzend interner Dokumente, die dem SPIEGEL vorliegen, befindet sich nach wie vor in einem beklagenswerten Zustand. Hubschrauber fliegen nicht, Ersatzteile fehlen, die Auslieferung von Freigatteln droht sich weiter zu verzögern. Es fehlt an fast allem: Personal, Material, Geld und Zeit.

Nicht, dass von der Leyen untätig geblieben wäre. Dafür ist sie politisch viel zu clever. Sie hat Leute gefeuert, die Hierarchien verflacht, dafür gesorgt, dass die Amtsspitze ihres Hauses schneller und gründlicher über den Status von Rüstungsprojekten informiert wird. Doch die Katastrophen sind dadurch nicht weniger geworden, sie erreichen jetzt nur schneller die Ministerin.

Anfang September kommen die großen Rüstungsprojekte wieder auf den Prüf-

Teures Gerät

Gesamtkosten je Flugstunde 2013

Transport-Hubschrauber CH-53 G **25 896 €**
davon Betriebskosten: **22 237 €**



Kampf-Hubschrauber „Tiger“ **35 911 €**
22 074 €



Transport-Hubschrauber NH90 **44 208 €**
31 619 €



Aufklärungsflugzeug P-3C Orion **52 471 €**
41 167 €



„Eurofighter“ **71 316 €**
36 183 €



zum Vergleich: Regierungs-Airbus A340

47 294 €
davon Betriebskosten: **17 950 €**



DER SPIEGEL

stand, so wollte es von der Leyen. Penibel listen nun die Beamten die Milliardenrisiken ihrer Projekte auf. „Eintrittswahrscheinlichkeit“, „Schadensausmaß“, „finanzielle Auswirkungen“ steht über den endlosen Excel-Tabellen, die von der Leyen durcharbeiten muss.

Das ganze Ausmaß der Ausrüstungsmisere spiegelt sich dort in Pfeilen, Prozentangaben, Zahlenskalen, Zeitleisten und Tortendiagrammen. Alles bunt aufbereitet, in Ampelfarben. Allzu oft leuchtet Rot. Beamte aller Beschaffungsbereiche haben ihre Bedenken nach oben geleitet. „Melden macht frei“, nennt man es im Bundeswehrjargon, wenn sich Untergebene aus der Verantwortung befreien wollen, indem sie unangenehme Wahrheiten an ihre Vorgesetzten melden. So als würde sich ein Vorgang allein dadurch erledigen, dass man ihn niederschreibt.

Eines dieser Dokumente stammt aus dem Luftfahrtamt der Bundeswehr, jener Behörde, die nach dem Desaster um die „Euro Hawk“-Drohne gegründet wurde. „Auswertung Risikoberichte“, steht in der Betreffzeile, darunter folgt eine Hitliste jener besonders großen Probleme, die dafür sorgen, dass neue Flugzeuge fehlen, ausgelieferte Maschinen am Boden stehen und alte, die längst schon ausgemustert werden sollten, weiter fliegen.

Beim „Eurofighter“, dem mit rund 17 Milliarden Euro teuersten aller Beschaffungsprogramme, sind es die Risiken fünf, sechs, sieben, acht und zwölf, die „Schwierigkeiten bei den Prozessabläufen und Zulassungsverfahren“ bereiten.

Die Ministerin unterstreicht auf ihren Vorlagen Wörter wie „Gleichstromgenerator“. Denn am Ende, das weiß sie, kann ihre politische Zukunft auch an so einem Gerät hängen.

Unter Punkt III geht es um das Aufklärungsflugzeug „Orion“, betagte Lockheed-Maschinen, die zu völlig überhöhten Preisen den niederländischen Streitkräften abgekauft wurden. Ärger gibt es nicht nur mit den Flügeln, die ausgetauscht werden müssen, auch „die Missionsavionik“ bereitet Sorgen: „Zulassung auf Grundlage der US-Navy-Zulassung nicht ausreichend.“

Diesen Satz hat die Ministerin unterstrichen, vermutlich wegen des Reizworts „Zulassung“. Die gescheiterte Zertifizierung der Aufklärungsdrohne „Euro Hawk“ hatte ihren Vorgänger Thomas de Maizière vor gut zwei Jahren fast das Amt gekostet. Damals ging es um mehrere Hundert Millionen Euro, die versenkt wurden. Von der Leyen kämpft mit einem Dutzend ähnlicher Problemprojekte.

Das Schreiben aus dem Luftfahrtamt schließt deprimierend mit der „Gesamtzahl der Risiken“: 214. Unter den drei Ziffern die grüne Tinte der Ministerin.

Vor zehn Monaten hatte sich von der Leyen von den Wirtschaftsprüfern der KPMG einen ersten Risikobericht erstellen lassen. Seitdem ist die Lage nicht besser geworden. Mal sind es technische Mängel, mal juristische, vor allem aber hapert es am Personal. Das ist die größte Baustelle von der Leyens. Sie hat einen eklatanten Mangel an Mitarbeitern, die das Chaos in ihrem Zuständigkeitsbereich überhaupt durchschauen.

Das gilt für alle Milliardenvorhaben, vor allem aber für den „Eurofighter“. Der sei schon 136 Monate im Verzug und 6,7 Milliarden Euro teurer als geplant, konstatierte bereits im März ein erster Rechenschaftsbericht. Jetzt heißt es: „Die Situation bei der personellen Besetzung im Projekt hat sich seit dem letzten Bericht weiter verschärft.“ Es sei „ein kritisches Niveau“ erreicht, das die „umfassende Bearbeitung des Projektes nicht mehr zulässt“.

Verantwortlich ist dafür die Leitung des Wehrbeschaffungsamts in Koblenz, eines Behördenmolochs mit über 6200 Mitarbeitern, aber auch das Wehressort scheint seinen Aufgaben nicht gewachsen: „Im Ministerium ist die Auftragsbelastung und Fremdriorisierung der einzelnen Referenten ein wesentlicher Faktor.“

Ebenso bekomme auch der Koproduzent Airbus die Probleme nicht richtig in den Griff, wegen „personeller Probleme“. Offenbar haben die Rüstungsbeamten den Überblick über die Projektsteuerung so sehr verloren, dass es ihnen nicht mehr gelingt, jene Haushaltsmittel für den „Eurofighter“ auszugeben, die vom Parlament

Quelle: Interne Kostenaufstellung des BMWg
VON OBEN: WESTENDG1 RM / VARIO PRESS; PETER ROGGENTHIN; MATTHIAS KABEL;
LUFTFAHRTARCHIV M. WINKLER; GERARD VAN DER SCHAAP; GEP CHROSZCZ

und dem Bundesfinanzminister bereitgestellt worden sind. „Das wird auch dieses Jahr ein Problem“, heißt es im Haus.

Der Risikobericht „Eurofighter“ listet 40 Millionen Euro für Entwicklung und weitere 50 Millionen für Beschaffung auf, die dieses Jahr liegen bleiben könnten – ein guter Indikator für ineffiziente Arbeit von Behörden und Industrie. Ein „enttäuschender Mittelabfluss“ sei das, kommentiert der Bericht vom 9. Juni. Das Risiko wird deshalb hochgesetzt, von grün auf gelb.

Das Rüstungschaos hat direkte Auswirkungen auf die Schlagkraft der Luftwaffe. Das wird deutlich bei der geplanten Ausrüstung der „Eurofighter“ mit einem Radarsystem, das unter anderem dafür sorgen soll, dass die Flugzeuge schwerer vom Gegner geortet werden können. Für fast eine halbe Milliarde Euro sollen 31 dieser Geräte besorgt werden. Doch die Anschaffung droht, sich um „bis zu 24 Monate“ zu verzögern. Zudem sei „mit einer signifikanten Steigerung der Stückkosten zu rechnen“.

Die Kosten steigen, zwei Drittel der Maschinen bekommen das Radarsystem nicht, weshalb der strategische Wert der Waffe sinkt. Die Beamten im Verteidigungsministerium konstatieren „deutliche Fähigkeitsdefizite“ bei der „Wirkung gegen das gegnerische Luftkriegspotential“. Eine schlechte Nachricht für von der Leyen, eine gute für den russischen Staatspräsidenten Wladimir Putin. Denn es sind seine Maschinen, die der „Eurofighter“ abschrecken soll, den Nato-Luftraum zu verletzen.

Auch die Marine kämpft damit, technologisch auf dem neuesten Stand zu bleiben. Die erste Fregatte der Klasse F125 sollte schon seit dem vergangenen Jahr Piraten jagen oder Waffenembargos überwachen. Jetzt warnen die Projektverantwortlichen davor, dass die „terminplangerechte“ Einführung der Schiffe in den Einsatz „weiter hochgradig risikobehaftet“ sei.

Auch das Computersystem, mit dem die Schiffstechnik gesteuert wird, leide weiterhin unter Qualitätsmängeln, was „möglichen Einfluss auf den Ablieferungstermin“ des ersten Schiffes habe. Die Inbetriebnahme des ersten Schiffes stelle „aufgrund der Vielzahl innovativer Systemkomponenten, des hohen Automationsgrads und der komplexen Systemintegration eine zentrale Herausforderung für das Projekt dar“, windet sich das Verteidigungsministerium. Nun soll die Lieferung „im Jahr 2017“ beginnen.

Die größten Sorgen allerdings bereiten dem Verteidigungsministerium die Hubschrauber, trotz der eigens eingerichteten „Taskforce Drehflügler“. Beim Kampfhubschrauber „Tiger“ stießen die Techniker im Mai auf Lecks am Tank, die dadurch noch brisanter werden, dass in diesem Bereich elektrische Kabel verlaufen.



Transportflieger A400M: Gute Nachrichten kommen nur aus dem Bereich der Fiktion

Beim Absturz eines „Tigers“ in den bayerischen Alpen bei Ettal brannte im März 2013 eine Maschine aus. Experten vermuten einen Zusammenhang zwischen dem Feuer und der Konstruktion des Kabelsystems. Das soll nun verbessert werden, doch das Luftfahrtamt der Bundeswehr zögert mit der Zulassung. Wegen des undichten Tanks droht ein „möglicher Entzug der Musterzulassung“.

Entsprechend düster sieht es bei der Einsatzbereitschaft der bislang ausgelieferten Modelle aus. Nur 26 Prozent der Hubschrauber dürfen abheben, Tendenz in den letzten zwölf Monaten: fallend. Schuld daran sei die schlechte Versorgungslage mit Reparaturmaterial, heißt es in einer internen Präsentation. Zudem gilt für fast jedes Exemplar ein anderer Zulassungsstand, sodass jedes Modell eigens angepasster Ersatzteile bedarf.

Noch schlimmer steht es nur noch um den Transporthubschrauber NH90. Von 39 ausgelieferten Modellen sind derzeit nur 4 Exemplare verfügbar. Der Hubschrauber, der mit über 158 Monaten Verspätung und einer Kostensteigerung von 1,1 Milliarden Euro ohnehin ein Sonderling ist, fiel im vergangenen Jahr bereits durch gefährliche Mängel am Triebwerk auf. Eine Maschine stürzte am Hindukusch nach einer Explosion der Turbine beinahe ab.

Die Pannenserie geht aber auch in diesem Jahr weiter. Derzeit hapert es sogar an den Sitzen im Frachtraum, deren Befestigungen einen voll ausgerüsteten Soldaten nicht aushalten. Die Seilwinde wiederum ist zu klein und schwach ausgelegt, um Personen sicher abzusetzen – essenzielle Eigenschaften eines Transporthubschraubers, der Soldaten möglichst schnell zum Einsatzort bringen und von dort abholen soll. Im Risikobericht heißt es denn auch, dass der NH90 einen „ggf. erforderlichen Nato-Einsatz nur unter Auflagen“ erledigen könne.

Die Maschinen, Stückpreis etwa 30 Millionen Euro, kosten pro Flugstunde er-

schreckende 44208 Euro (Stand 2013) – etwa so viel wie der große Regierungslinienflugzeug Airbus A340, der häufig von der Kanzlerin genutzt wird (siehe Grafik Seite 30). Und doch leistet der Hubschrauber nicht das, was er eigentlich sollte. Vor allem die Variante „Sea Lion“ nicht, von der 18 Stück in den kommenden Jahren an die Marine ausgeliefert werden sollen.

Wofür diese Maschinen zugelassen werden, scheint laut internem Risikobericht unklar zu sein. Teile der Behörden fordern, die Zertifizierungskriterien anzuwenden, die für zivile Hubschrauber erforderlich sind. Vor allem für den Fall, dass die Maschinen auch Rettungsdienste über Nord- und Ostsee übernehmen sollen.

Doch damit wären die Anforderungen so hoch, dass der „Sea Lion“ nach den Vorschriften der europäischen Flugsicherheitsbehörde EASA überhaupt nicht über offenem Meer operieren dürfte. „Eine aufwendigere Zulassung auf Basis der zivilen Vorschriften verzögert den Zulauf des SEA LION“, halten die Fachleute im Verteidigungsministerium fest. Dem Projekt drohen deshalb weitere Kostensteigerungen.

Kaum besser sieht es bei der A400M aus, dem Transportflieger, der wie kein anderer durch Verzögerungen und Verteuerungen in den vergangenen Jahren gezeigt hat, wie Rüstungsprojekte aus dem Ruder laufen können. Kurz nachdem der erste Flieger an die Luftwaffe ausgeliefert wurde, stürzte beim spanischen Sevilla eine A400M ab. Seitdem ist die Auslieferung gestoppt.

Nun steht die Bundeswehr vor kaum lösbaren Aufgaben. Das Risiko für eine „Fähigkeitslücke taktischer Lufttransport“ bewerten die Experten mit 90 Prozent. „Produktion und Entwicklung der A400M unterliegen gravierenden Verzögerungen“, schreiben die Beamten in dem Risikobericht für das Flugzeug, „ein Rebaselining des Programms ist erforderlich“. Hinter

dem englischen Wortungetüm verbirgt sich eine einfache Wahrheit: Es muss grundlegend neu geplant werden.

Der Schaden ist so gravierend, dass bereits darüber nachgedacht wird, wie die Verantwortung des Herstellers festgehalten werden könnte. „Es ist in der Kommunikation in Richtung Öffentlichkeit klarzustellen, dass die Verzögerungen allein in der Verantwortung der Industrie liegen.“

Die Bundeswehr bleibt eine Baustelle, auch anderthalb Jahre nachdem die Ministerin mit einem aufwendigen Programm, einer Transparenzoffensive und neuem Personal alles besser machen wollte. Einige Risiken konnten abgestellt werden, andere sind dazugekommen, die meisten aber sind geblieben.

Noch immer hat das Ministerium die wichtigsten Rüstungsvorhaben nicht im Griff. Und noch immer wird Deutschland im Ernstfall hilflos mit den Schultern zucken müssen, wenn das Gerät irgendwo gebraucht werden sollte.

Von Monat zu Monat rücken die Ausrüstungsprobleme näher an die Ministerin heran. Bald wird sie sich nicht mehr damit entschuldigen können, dass ihre Vorgänger für die Probleme verantwortlich waren. Es sei denn, die Verhältnisse bessern sich, doch dafür gibt es keine Anzeichen.

Im Verteidigungsministerium gibt man sich kleinlaut. Dass so wenige NH90 einsatzbereit seien, liege daran, dass der Transporthubschrauber noch wie in der Einführungsphase durchgecheckt werde. Dies erfordere „mehr und häufigere Wartungsmaßnahmen“ als im Normalbetrieb.

Damit die Projekte in Zukunft verlässlicher laufen, haben die Experten im Bandlerblock nun über „120 Maßnahmenpakete identifiziert“. So soll es in Zukunft mehr Personal und Ersatzteile und weniger Typenvielfalt geben. Auch zusätzliches Geld will von der Leyen in die Hand nehmen. „Die zur Umsetzung angewiesenen Maßnahmen haben einen Zeithorizont zwischen sechs Monaten und sieben bis acht Jahren und einen Finanzbedarf von bis zu sechs Milliarden Euro“, lässt das Verteidigungsministerium mitteilen.

Gute Nachrichten kommen im Moment nur aus dem Bereich der Fiktion. Der Katastrophenflieger A400M spielt eine wichtige Rolle in einem neuen Hollywood-Film. Superstar Tom Cruise sprintet dabei über die Tragflächen und springt im letzten Moment an die Tür der Maschine. Mit wehenden Haaren hängt er an der Tür, als die A400M abhebt. „Öffne die Tür“, schreit er, während sich der Boden entfernt.

Der Titel des Films taugt auch als Motto für von der Leyens Kampf gegen die Ausrüstungskrise der Bundeswehr: „Mission: Impossible“.

Gordon Repinski, Gerald Traufetter