

RÜSTUNG

NEUES KAMPFFLUGZEUG

Gefahr durch Fortschritt

Bonn's neues Luftwaffenkonzept stammt aus dem Ausland. Inspekteur Johannes Steinhoff brachte es aus dem neutralen Schweden mit. Vergangene Woche sicherte der Generalleutnant sich auch die Maschine, die er für seine Pläne braucht: das „Neue Kampfflugzeug“ (NKF).

Steinhoffs Plan sieht vor, daß sich die Luftwaffe im Spannungsfall nach schwedischem Vorbild seitwärts in die Büsche schlägt. Schon bei den ersten Anzeichen eines möglichen Konflikts sollen alle bundesdeutschen Kampfflugzeuge von den großen Fliegerhorsten abgezogen und in Gruppen von jeweils sechs bis acht Maschinen auf kleine Sportpisten, Abstellplätze entlang der Autobahn oder in Deckungen an gut ausgebauten Bundesstraßen verlegt werden.

Dem Gegner ist bei dieser Verteilung unmöglich, was ihm heute noch relativ leichtfiel: durch überraschende Raketenschläge oder Luftüberfälle auf wenige wohlbekannte Flugplätze die Luftwaffe außer Gefecht zu setzen.

Vorläufig ist das neue Konzept freilich noch Zukunftsmusik. Mit den heutigen Einsatzmaschinen Starfighter F-104 G und Fiat G 91 läßt sich das Ausweichmanöver nicht durchführen: Beide Typen brauchen lange Betonpisten für Start und Landung.

Das NKF verdankt seine Entwicklung einer Initiative des deutschen Luftwaffen-Chefs Steinhoff, der am 13. August 1967 alle bisherigen Projekte stoppte und die Losung ausgab: „Jetzt fangen wir von vorne an. Wir brauchen ein einziges Flugzeug, das allen unseren Anforderungen entspricht.“

Bis zu diesem Zeitpunkt hatten sich deutsche und verbündete Ingenieure an mehreren technisch ehrgeizigen Projekten verzettelt: So sollten zunächst der Kurzstart-Jäger VJ 101, dann das Kampfflugzeug AVS den Starfighter und der Senkrechtstarter VAK 191 das Erdkampfflugzeug Fiat G 91 ablösen.

Neben technischen Komplikationen ergaben sich im Dezember 1967 strategische Umwälzungen: Vom Konzept der „Massiven Vergeltung“ ging die Nato zur Theorie der „Angemessenen Antwort“ über. Nun kam es nicht mehr unbedingt auf die Fähigkeit zum Atomschlag, sondern vornehmlich auf die konventionelle Abwehr begrenzter Aggression an.

Diese konventionellen Aufgaben aber — Erdkampfunterstützung, Erringung der Luftherrschaft, Ausschaltung der feindlichen Flugplätze und taktische Luftaufklärung — konnten nach Steinhoffs Vorstellungen von einem einzigen Flugzeugtyp gelöst werden. Grundforderung des Inspektors: Das NKF sollte von großen Pisten unabhängig sein und auf viele kleine Plätze verteilt werden können.

Nachdem er mit seinen hohen Ansprüchen die Techniker verblüfft hatte, begab sich der dynamische Ge-

Bezeichnung „Multi Role Combat Aircraft 1975“ (MRCA 75) erhielt.

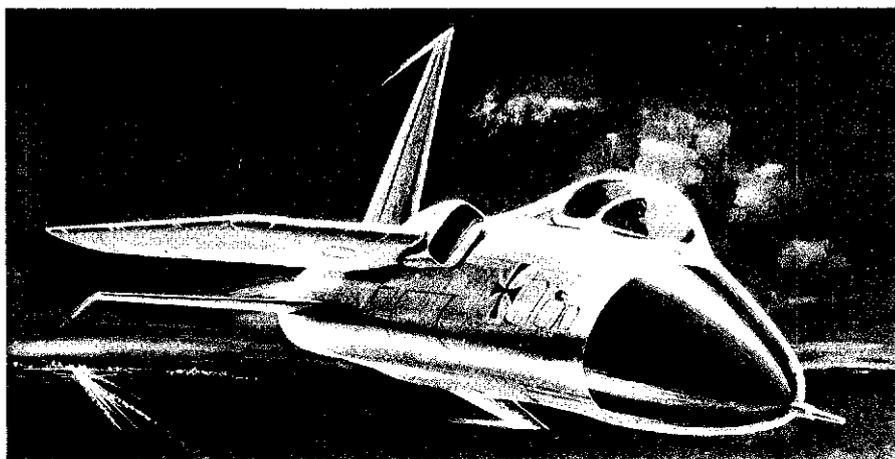
Unterschiedliche militärische Forderungen haben zur Folge, daß die Maschine in zwei Versionen gebaut werden muß. Da London auf größerer Reichweite bestand, als Bonn sie haben wollte, wird die englische Version neben dem Piloten noch einen Navigator aufnehmen und mit anderer Technik ausgestattet sein.

Die Luftwaffe kommt mit einem Mann Besatzung aus. Italien ist sich angesichts der unübersichtlichen Lage im Mittelmeer über seine Version noch nicht im klaren. Einheitlich bleiben aber die äußeren Abmessungen, Schwenkflügel und zwei Triebwerke.

Auffallendste Errungenschaft der neuen Maschine werden die bisher in Deutschland noch nicht verwendeten Schwenkflügel sein. Obwohl mehrere Exemplare des amerikanischen Bombers F-111 mit dieser „variablen Geometrie“ in Vietnam aus technischen Gründen abstürzten, hält Steinhoff die Schwenktechnik für „eine völlig beherrschbare Größe“.

Die veränderliche Form der Maschine erlaubt gänzlich verschiedene Geschwindigkeiten: So kann das Flugzeug mit angelegten Flügeln in 10 000 Meter Höhe eineinhalbmal so schnell wie der Schall fliegen (1,5 Mach), in Bodennähe dagegen mit gespreizten Flächen als langsames Schlachtflugzeug operieren.

Während der Starfighter mit einer Aufsetzgeschwindigkeit von 150 Knoten (275 Stundenkilometer) auf die Piste knallt, wird das MRCA mit nur



NKF-Zeichnung*, Luftwaffen-Inspekteur Steinhoff: „Wir fangen von vorne an“



Erst vom Jahre 1975 an kann der Schwedenplan schrittweise verwirklicht werden. Dann nämlich sollen der deutschen Luftwaffe monatlich 20 Kurzstarter vom Typ NKF zufließen. Das Neue Kampfflugzeug wird maßgeblich nach deutschen Vorstellungen entwickelt und von der Bundesrepublik, Großbritannien und Italien in einer Auflage von 1185 Stück gebaut. Am vergangenen Mittwoch setzten Vertreter der drei Nato-Alliierten ihre Unterschrift unter den Vertrag.

* Nach ersten Plänen. Überholt, da die deutsche Version nun einsitzig geplant ist.

neral auf Partnersuche. Zwar hätte die deutsche Luftfahrtindustrie das Projekt notfalls auch im Alleingang bewältigen können. Aber Steinhoff versprach sich von jedem weiteren Partner Kostensenkung und eine breitere logistische Basis.

London, bedrängt von einer unterbeschäftigten, aber überdimensionierten Luftfahrtindustrie, und Rom machten nach zähen Verhandlungen schließlich mit: Die Bundesrepublik will 600, Großbritannien 385 und Italien 200 Maschinen des neuen Typs kaufen, der nun im Nato-Slang die

100 Knoten (185 Stundenkilometer) einschweben. Folge: 450 Meter reichen als Start- und Landerollstrecke aus. Als zusätzliche Bremshilfe verlangt Steinhoff die Schubumkehr der Triebwerke, wie sie bisher nur bei Passagier-Jets und dem schwedischen Viggen-Jäger üblich ist.

Von kleinen Plätzen aus — mit dann allerdings verminderter Zuladung entweder an Waffen oder Treibstoff — hat das künftige Europa-Flugzeug immer noch mehr als die halbe Reichweite des Starfighters. Kann die Maschine aber voll belastet von größte-

PARTEIEN

SPD

Früher verbrannt

Sie schimpften die Parteiführung „autoritär“ und „antidemokratisch“, bezichtigten die Mehrheit der „Minoritätenhetze“, wetterten gegen „obrigkeitsstaatliche Maßnahmen“, und schließlich zogen die Genossen vor den Kadi — gegen Genossen.

Denn zum ersten Male in der Geschichte der Berliner SPD trugen So-



Berliner Sozialdemokrat Schmidt
„Das ist blanker Stalinismus“

zialdemokraten parteiinternen Zwist vor Gericht aus. Wilmersdorfer SPD-Männer fochten die Wahl zur Kreisdelegiertenversammlung in der 3. Wilmersdorfer SPD-Abteilung an und erzwangen eine einstweilige Verfügung des West-Berliner Landgerichts. Seither ist der zum 30. Mai einberufene SPD-Landesparteitag in Gefahr.

Streitgrund war der 1958 vom Stuttgarter SPD-Bundesparteitag beschlossene und seit dieser Zeit unter Sozialdemokraten übliche Wahlmodus: das „Blockwahl-System“. Es schreibt vor, daß die Genossen, wann immer sie Delegierte für Kreis-, Landes- oder Bundesparteitage küren, jeweils mehrere Mandatsträger zu benennen haben, die komplett zu wählen sind. Die Anzahl der Kandidaten wird vom Mitgliederstand bestimmt; die Wahllisten werden von Mitgliederversammlungen zusammengestellt. Werden dann auf diesen Listen mehr oder weniger Namen angekreuzt, so ist der Stimmzettel ungültig.

So mußten denn auch bei der Delegiertenwahl in der 3. Wilmersdorfer Partei-Abteilung die Mitglieder, ob sie wollten oder nicht, von 40 aufgestellten — zumeist vorstandsloyalen — Kandidaten 24 Bewerber wählen.

Den Vorstandsgegnern blieb bei dieser Wahlordnung kaum eine Chance. Um ihre eigenen Kandidaten durchzu-

bringen, blieb ihnen nichts weiter übrig, als auch den Parteifreunden ihre Stimme zu geben, mit denen sie seit langem in Hader liegen. Rudi Schmidt, 30, Doktorand der Freien Universität und Wilmersdorfer SPD-Genosse: „Ich war gezwungen, auch Leute zu wählen, die überhaupt nicht mein Vertrauen hatten.“

Ihm erging es wie dem FU-Doktoranden und Genossen Jürgen Vietig aus der Wilmersdorfer Nachbarabteilung Nummer 2, dem gleichfalls mißfiel, daß nach dem sozialdemokratischen Delegationsritual Rechte Linke und Linke Rechte wählen müssen, wenn die Parteiflügel zu schwach sind, ausnahmslos ihre Parteigänger auf die Liste zu bringen.

Damit, so argumentieren die Kritiker, fördere die einheitsfromme Traditionsparterie, was ihr seit je ein Greuel ist: die Spaltung in straff organisierte Fraktionen. Schmidt: „Das hat mit innerparteilicher Demokratie nichts zu tun, das ist blanker Stalinismus.“

Auf der Suche nach juristischen Handhaben gegen vermeintliche Wahlmanipulateure prüften Schmidt und Genossen zunächst das Organisationsstatut ihrer Partei und das Bonner Parteiengesetz von 1967 — vergebens. In beiden Papieren fehlen klare Definitionen des Grundgesetzartikels 21, der fordert: Die „innere Ordnung“ der Parteien „muß demokratischen Grundsätzen entsprechen“.

Deshalb begründeten die Wilmersdorfer Rebellen ihren Antrag auf einstweilige Verfügung gegen den SPD-Landesvorstand mit einem Hinweis auf das Grundgesetz: Der Wahlmodus sei „mit demokratischen Grundsätzen nicht vereinbar, weil er bisher noch stets die Minderheiten diskriminiert hat“.

Die Attacke brachte das Kurt-Schumacher-Haus — das Parteihauptquartier in der Weddinger Müllerstraße — aus dem Häuschen. SPD-Pressesprecher Horst Vollrath: „Jetzt sind der Dummheit Tür und Tor geöffnet.“

Vorstands-Funktionäre fürchten Konsequenzen — nicht nur für die ohnehin mühsam bewahrte Berliner Parteidisziplin. Sie bangen überdies um ihren Landesparteitag: Denn wenn Berlins Landrichter auch in der Verhandlung zur Hauptsache den Argumenten der Opponenten folgen, wären die Wahlen der Parteitagsdelegierten wie die Parteitagsbeschlüsse hinfällig.

Zwar verlautbarte der Landesvorstand unverdrossen: „Die Partei hält an dem Termin des Landesparteitages fest.“ Die Frondeure von Wilmersdorf aber, über die ihr Genosse Wilhelm Werner sagt: „So was hat man früher verbrannt“, erzielten unterdessen einen weiteren Zwischenerfolg.

Die 14. Zivilkammer des West-Berliner Landgerichts bestätigte am Montag letzter Woche in der mündlichen Verhandlung die Bedenken der Kläger und verwarf damit einen Widerspruch des SPD-Vorstands.

Gerichtsvorsitzender Christoph Kuschwitz: „Wir müssen sozusagen hilfsweise tätig werden, weil die Parteisatzung in der Tat ein Loch hat.“

ren Plätzen starten, dann kommt sie an den Aktionsradius des Starfighters heran, kann 430 nautische Meilen (806 Kilometer) entfernte Ziele ansteuern und zur Basis zurückkehren.

Mit etwa 14 Millionen Mark pro Stück soll der geschätzte Endpreis zwar um gut 10 Millionen Mark unter den Stückkosten für die unlängst in Bonn bestellten amerikanischen Phantom-Aufklärer liegen. Dennoch ist schon dieser — erfahrungsgemäß immer zu niedrige — Schätzpreis vier Millionen höher als der von der Hardthöhe ursprünglich gesetzte Richtwert.

Bei der Abwägung der Unabdingbarkeit militärischer Forderungen und der zumutbaren Belastung des Bundeshaushalts entschied die Hardthöhe sich wiederum für Großzügigkeit im Ausgeben von Steuergeldern: Selbst bei Zugrundelegung nur der heutigen Kalkulation werden die 600 deutschen MRCA 2,4 Milliarden Mark teurer als ursprünglich geplant.

Zur Gesamtsumme von 8,4 Milliarden Mark kommt noch der Bonner Anteil an den umgelegten Entwicklungskosten in Höhe von mindestens 1,1 Milliarden sowie ein weiterer Milliarden-Betrag für die systemzugehörige Ausrüstung (Ersatzteile, Bodengeräte und so weiter).

Fette Aufträge stehen damit den Luftfahrtindustrien der Partnerstaaten ins Haus: Jedes der drei MRCA-Länder wird seine Exemplare auf eigenem Fließband fertigen und entsprechend seinem Abnahmeanteil an den Kosten, an der Fertigung und am Management beteiligt sein.

Entwicklung und Produktion des Riesenprojektes werden von der Panavia Aircraft GmbH in München geleitet, an der die British Aircraft Corporation und Messerschmitt-Bölkow mit je einem Drittel, Fiat und Fokker mit je einem Sechstel beteiligt sind.

Für die Überwachung des 19-Milliarden-Auftrags haben Bonn, London und Rom eine neue Organisationsform entwickelt, die den Regierungen ständige Einsicht in den Gang der Dinge ermöglichen soll. Der kommerziellen Panavia-Organisation mit ihren sechs Abteilungen steht spiegelbildlich genau eine Management-Organisation der drei Regierungen gegenüber. So kennt jeder seinen Partner und kann ihm ständig über die Schulter schauen. Nationale Projekt-offiziere sollen bei schleppendem Fortgang Dampf machen.

Durch schlechte Erfahrungen der deutschen Marine gewitzigt, deren Schiffe oft Jahre länger als geplant auf den Bauwerften lagen, haben Steinhoff und seine MRCA-Offiziere die Gefahr erkannt, die dem Projekt durch ungehemmten Fortschritt droht.

Zum Ende der jetzt eingeleiteten Definitionsphase, etwa Mitte nächsten Jahres, soll der dann erreichte Stand von Technik und Forschung „eingefroren“ werden; die Übernahme neuer Entwicklungen in das laufende Projekt wird nach diesem Termin ausgeschlossen. Steinhoff fürchtet: „Sonst kommen wir nie zu einem einsatzreifen Flugzeug.“