

FLIEGENDES ARSENAL
Das Kampfflugzeug „Tornado“, zu dessen Bau 1969 eine europäische Dachfirma gegründet wurde, kostete pro Stück etwa 70 Millionen Mark – ein Mehrfaches des ursprünglich veranschlagten Preises. Zwei Maschinenkanonen, Luft-Luft- und Luft-Boden-Raketen, Marschflugkörper und Bomben machten den Jet zur hochgerüsteten Kampfmaschine.

Der sogenannte militärisch-industrielle Komplex prägte die Volkswirtschaften im Kalten Krieg nachhaltig. Er verschlang unvorstellbare Summen, produzierte Korruption und Skandale – und wirkt auch in Deutschland bis heute fort.

DIE RÜSTUNGSLOBBY

Von Alexander Szandar

Der Kalte Krieg war in vollem Gang, der Bau der Berliner Mauer nur noch sieben Monate entfernt. US-Präsident Dwight D. Eisenhower sprach im Rundfunk und Fernsehen lange über den „weltweiten Konflikt“ mit der „feindseligen Ideologie“ der sowjetischen Kommunisten, der nur mit militärischer Stärke zu begegnen sei. Dann wandte er sich real existierenden Gefahren an der Heimatfront zu.

Die Amerikaner dürften nicht zulassen, mahnte der Weltkriegs-General am 17. Januar 1961 in seiner Abschiedsrede, dass der „militärisch-industrielle Komplex“, der nach den Weltkriegen und dem Korea-Konflikt in den Vereinigten Staaten entstanden sei, „ungebührlich“ viel Macht und Einfluss anhäufe. Sonst drohe womöglich Gefahr für Freiheit und Demokratie.

Eisenhowers Definition der Rüstungslobby wurde zum geflügelten Wort. Ursprünglich war sie sogar präziser gefasst. Am Ende der Reihung befand sich in einem Redeentwurf noch das Wort „congressional“, was auf Deutsch so viel wie „parlamentarisch“ bedeutet.

Der Präsident wusste nur zu gut, dass es nicht allein waffenhungrige Militärs und profitgierige Industriekonzerne waren, die über die Ausrüstung der Streitkräfte bestimmen wollten. Entscheidend blieben vielmehr die Politiker.

Der Erhaltung von Macht und Pfründen, die Umsätze, Arbeitsplätze und – vor allem – Spenden von Waffenschmieden im Wahlkreis lagen ihnen erfahrungsgemäß mehr am Herzen als die Erfordernisse der Armee. Aber Eisenhower wollte die Senatoren und Abgeordneten nicht brüskieren, die alljährlich



Milliarden Dollar für das Militärbudget bewilligten: Er ließ den Hinweis auf die Rolle der Politik im Geschäft mit dem Tod unter den Tisch fallen.

Bewirkt hat Eisenhowers Mahnung vor dem Klüngel aus Generälen, Lobbyisten, Volksvertretern und Industriellen nichts. „Das Militär hat in den Vereinigten Staaten zweifellos viel zu viel Macht und Einfluss“, urteilte acht Jahre danach der Ökonomieprofessor und Präsidentenberater Kenneth Galbraith, „es hat seine Kreaturen und Mittelsmänner im Kongress.“

Gut 200 Senatoren und Abgeordnete genossen 1969 den fragwürdigen Ruf, eng mit der Rüstungsindustrie liiert zu sein. Mehr als 2000 ehemalige Offiziere standen im Sold der 95 wichtigsten Pentagon-Lieferanten, öffneten Türen der Beschaffungsbürokratie und priesen bei aktiven Kameraden die Produkte ihrer neuen Herren.

Allein die drei Luft- und Raumfahrtkonzerne Boeing, Lockheed und McDonnell Douglas hatten 520 Militärs unter Vertrag. Konkurrent General Dynamics hielt sich 27 ehemalige Generäle – und ergatterte gigantische Aufträge: Das Unternehmen durfte für viele Milliarden Dollar 563 Schwenkflügel-Bomber des Typs F-111 bauen, der durch Mängel und explodierende Kosten von sich reden machte, dazu den Kampfjet F-16.

Als Nachfolger des berüchtigten „Starfighters“ F-104 wurde die F-16 in 2231 Exemplaren für die U. S. Air Force beschafft – und zum weltweiten Exportschlager. Das bewahrte den Flugzeugbauer aber nicht davor, später vom Konkurrenten Lockheed teilweise geschluckt zu werden – im Zuge einer Serie von Fusionen, in deren Verlauf sich das Boeing-Imperium den Mitbewerber McDonnell Douglas einverleibte.

Im Filz von Militärbürokratie und Rüstungsmanagement, von Militärexperten, Lobby-Büros und Abgeordneten gediehen die Geschäfte. Und das nicht nur, wenn die USA Krieg führten, wie bis 1973 in Vietnam. Anlässe und Vorwände, mehr Geld in Rüstung zu stecken, fanden sich zuhauf: Ungarn-Aufstand 1956, Berlin-Krise 1958, Mauerbau 1961, Kuba 1962, der Prager Frühling 1968, Stellvertreterkriege in Afrika, Moskaus Einmarsch in Afghanistan 1979.

In trautem Zusammenspiel mit Geheimdiensten entdeckte der Komplex aus Militär, Industrie und Politik (MIP) unentwegt neue „Lücken“, die per Aufrüstung geschlossen werden müssten: In den Fünfzigern musste eine „Bomber-Lücke“ herhalten, um neues Gerät der Air Force zu rechtfertigen. Im Wahlkampf vor Eisenhowers Abschied debattierten der demokratische Bewerber John F. Kennedy und sein republikanischer Gegenspieler Richard Nixon über eine „Raketen-Lücke“. Präsident Ronald Reagan startete in den achtziger Jahren schließlich in seinem Kampf gegen das „Reich des Bösen“ das „Star Wars“-Programm zur Raketenabwehr im Weltraum – und das Pentagon traktierte die Verbündeten regelmäßig mit bunten Broschüren über wachsende „Soviet Military Power“.

Alles Unfug und Verschwendung von Ressourcen als Folge politischen Taktierens und gezielter Fehlinformation: Zu diesem Schluss kam 1998 die Brookings Institution, eine renommierte Washingtoner Denkfabrik. Historisch betrachtet habe es die „Lücken“ nicht gegeben. Nie habe Moskau mehr einsatzfähige Nuklearsysteme gehabt als die USA.

Die Brookings-Forscher ermittelten sogar eine Art Preis des Kalten Krieges: Zwischen 1940 und 1996 verschlang das atomare Wettrüsten, umgerechnet auf den Geldwert des Jahres 1996, allein in den USA die unvorstellbare Summe von 5,8 Billionen Dollar.

Bomber, Raketen, Sprengköpfe, Abwehrsysteme und deren Betrieb kosteten somit mehr, als Washington in einem halben Jahrhundert insgesamt für staatliche Krankenversicherung, Bildung und Erziehung, Straßenbau sowie zivile Wissenschaft und Forschung ausgab. Im letzten Jahr des Kalten Kriegs, 1989, verbuchten allein die drei Rüstungsriesen Boeing, Lockheed und Northrop zusammen einen Umsatz von 35,4 Milliarden Dollar.

In der Sowjetunion, in Frankreich und Großbritannien wäre Eisenhowers Warnung vor dem MIP-Komplex wohl völlig verrauscht. Im Ostblock galt auch für die Rüstung Planwirtschaft von oben. Die britische Rüstungsindustrie blieb noch bis in die achtziger Jahrzehnte staatlich gelenkt. In Frankreich unterliegen Werften und Panzerbauer noch heute dem Pariser Dirigismus.

Gut gepasst hätte Eisenhowers Mahnung dagegen auf die Deutschen. Denn auch die Bundeswehr-Rüstung zeigt, dass Industriepolitik und persönliche Interessen die „militärischen Beschaffungen“ oft stärker prägten als militärische Erfordernisse. Wohl in keinem anderen westeuropäischen Land wucherte der Filz so dicht wie in der Bundesrepublik. Nirgends sonst wurde die Interessenverquickung so leibhaftig. Die Verkörperung des militär-industriell-politischen Komplexes hatte einen Namen: Franz Josef Strauß.



FRANZ JOSEF STRAUSS
Wie kein anderer verkörperte der CSU-Politiker und ehemalige Atomminister, der 1956 das Verteidigungsressort übernahm, die bedenkliche Verquickung der Interessen von Militär, Industrie und Politik.

DPA (R.); SVEN SIMON / IMAGO (O.)

Am 16. Oktober 1956 übernahm der CSU-Politiker, 41-jährig, das Bonner Wehrressort. Bald reihte sich Skandal an Skandal. Ende 1962 musste der Ober-Bayer wegen der SPIEGEL-Affäre zurücktreten.

Als CSU-Chef und Ministerpräsident blieb er dennoch bis zu seinem Tod im Oktober 1988 der Fixstern im schillernden MIP-Komplex.





MOGULN DER RÜSTUNG
Was in der frühen Bundesrepublik etwa der Krupp-Konzern war, wiederholte sich später in europäischem Format. Oben: Alfried Krupp von Bohlen und Halbach (l.), dahinter sein Generalbevollmächtigter Berthold Beitz, im ehemaligen Krupp-Wohnhaus Villa Hügel in Essen, 1957; unten: Bundeskanzler Gerhard Schröder (M.) bei der Pressekonferenz zur Gründung des EADS-Konzerns, 1999.

Als der Kalte Krieg mit der Berlin-Blockade 1948 einen frühen Höhepunkt erreichte, existierten weder die Bundesrepublik noch eine Rüstungsindustrie. Ein Verteidigungsbeitrag wurde vom westlichen Deutschland erst später verlangt: Im September 1955, nach der Proklamation der – bedingten – Souveränität der Bundesrepublik und ihrer Aufnahme in das Nato-Bündnis, versprach Kanzler Konrad Adenauer, zwölf Heeresdivisionen mit rund 400 000 Mann auszurüsten, eine Luftwaffe mit 80 000 Soldaten auf die Beine zu stellen, dazu eine Marine mit 20 000 Seeleuten.

Adenauers Sicherheitsberater Theodor Blank, am 7. Juni 1955 zum ersten Verteidigungsminister ernannt, hatte schon im Januar in einer Denkschrift den „Grundbedarf“ an Wehrmaterial aufgelistet. Das Sortiment umfasste 6000 Panzer, 8800 gepanzerte Fahrzeuge, 1250 Flugzeuge, 1400 Geschütze und 100 000 Kraftfahrzeuge. Die Marine sollte kleinere Einheiten erhalten, Schnellboote, Minensucher, U-Boote, aber auch Zerstörer und Fregatten. Die „Erstausstattung“ lieferten die Alliierten. Blank schrieb, das Gerät werde nicht sehr modern sein, und riet, bald eine „Zweitausstattung“ in Angriff zu nehmen.

Die Siegermächte des Weltkriegs hatten die Waffenschmieden demontiert, die Rüstungspolitik verboten, den Flugzeugbau untersagt. Bei der Aufnahme in die Westeuropäische Union, einem Pakt Frankreichs, Großbritanniens und der Benelux-Länder, der sich ursprünglich gegen ein wiedererstarkendes Deutschland richtete, musste Adenauer 1954 Rüstungsbeschränkungen etwa für Fluggerät und Kriegsschiffe akzeptieren. Tatsächlich wurden die letzten dieser Restriktionen erst in den neunziger Jahren aufgehoben, weit nach Ende des Kalten Kriegs.

Mit der „Wiederbewaffnung“ schlug die Stunde der Familien-Dynastien und Konzerne, die schon an Adolf Hitlers verbrecherischem Weltkrieg verdient hatten: Flick, Krupp, Röchling, Thyssen, Quandt und Diehl. Henschel und Wegmann in Kassel durften nicht fehlen, auch Daimler-Benz nicht und Werften wie Blohm und Voss in Hamburg oder der U-Boot-Spezialist Howaldt in Kiel.

Flugzeugbauer wie Dornier, Messerschmitt, Heinkel und Focke-Wulff, die sich teils mit Ersatzprodukten wie Kabinenrollern und Durchlauferhitzern beschäftigt oder Konstruktionsbüros im Spanien des faschistischen Diktators Francisco Franco errichtet hatten, hofften wieder auf Militäraufträge. Ebenso Firmen wie Siemens, AEG und Rohde & Schwarz, die schon die Wehrmacht mit Elektrotechnik, Mess- und Funkgeräten bestückt hatten.

Sie alle wollten teilhaben an der profitverheißenden „Zweitausstattung“, für die in erster Linie Strauß die Verantwortung trug. Beherzt reduzierte der CSU-Mann die Aufstellungszeitpläne Blanks. Er gab die Devise aus: „Qualität vor Quantität“ – und trickste nebenbei, um sich selbst zu bereichern. Neben der SPIEGEL-Affäre erregten die FJS-Skandale „Fibag“ und „Bau-Union“ die Republik: Über Strohmänner hatte Strauß sich in fragwürdige Firmen eingekauft, um am Bau von Wohnungen für Soldaten mitzuverdienen. In die Beschaffungsära Strauß fiel auch der Lizenzbau der wegen zahlreicher Abstürze als „Witwenmacher“ berüchtigten „Starfighter“-Jets.

Doch kein Skandal erschütterte die Republik heftiger als die Flick-Spendenaffäre. 1981 beschlagnahmte Unterlagen legten nahe, dass Politiker aller Bundestagsparteien gezielt mit Spenden geschmiert worden waren: Ein Konzern hielt sich Politiker und Parteien, um seine Interessen durchzusetzen. „Pflege der politischen Landschaft“ hieß das System von Zuwendungen an Spitzenleute wie den späteren CDU-Bundeskanzler Helmut Kohl oder den FDP-Wirtschaftsminister Otto Graf Lambsdorff. Rund 214 Millionen Mark leitete Flick allein zwischen 1969 und 1980 in die Schatullen von CDU, CSU und FDP. Um die 4,3 Millionen gingen an die SPD.

Der üble Mief von Korruption umwehte auch die zweite große Spendenaffäre: Der Strauß-Spezi Karlheinz Schreiber löste sie 1999 aus, als eine Transaktion in Millionenhöhe für die CDU aufflog. Auch er war mit prallen Bargeld-Kuverts für Rüstungsfirmen unterwegs. Schwarzgeld ramponierte das Renommee der Union und Helmut Kohls ein weiteres Mal. Wie bei Flick mühte sich ein Untersuchungs-

DPA (U.); ERICH LESSING / AKG (O.)

ausschuss des Bundestags um den CDU-Spendenskandal. Noch immer verschweigt Altkanzler Kohl die Namen angeblicher Millionen-Spender.

Schon 1958, noch vor Eisenhowers Appell an die Amerikaner, trieb zwei deutsche Politiker die Sorge um, dass in der Bundesrepublik mit der Wiederaufrüstung Verhältnisse Einzug halten könnten wie in den USA. Sie hießen Gerhard Stoltenberg (CDU) und Helmut Schmidt (SPD).

Vor allem die von Strauß erwirkte Lizenzfertigung von US-Fluggerät bedeute den „Aufbau einer reinrassigen Rüstungsindustrie“, warnte Schmidt, „mit allen ihren hinreichend bekannten inneren Gesetzmäßigkeiten und Zwangsläufigkeiten, mit allem voraussehbaren zukünftigen Druck auf die Rüstungspolitik der Bundeswehr“. Wenn Kapazitäten erst einmal aufgebaut seien, so die Sorge, verlangten sie permanent nach Auslastung, sei es durch heimische Aufträge oder Exporte.

Beide Politiker ahnten nicht, dass sie selbst als Verteidigungsminister – Schmidt von 1969 bis 1972, Stoltenberg von 1989 bis 1992 – unter Druck kommen würden, die vom Hobbypiloten Strauß gehätschelte Branche mit Aufträgen zu füttern.

Schmidt begann das „größte Rüstungsprojekt seit Christi Geburt“, die Entwicklung des Jagdbombers „Tornado“, der im Tiefflug Atombomben der Amerikaner bis in die Sowjetunion tragen sollte. Er stoppte aber immerhin auch die Unsitte, dass hohe Offiziere nach der Pensionierung sofort bei Rüstungskonzernen anheuern durften, indem er eine Karenzzeit von mindestens drei Jahren verordnete.

Der Oberlobbyist Strauß stellte mit seinen Personalentscheidungen Weichen für den MIP-Komplex, die noch über seinen Tod hinaus funktionierten. Er drängte dem Fliegernarren Manfred Wörner, der von 1982 bis 1988 als Verteidigungsminister amtierte, seinen vormaligen Büroleiter Ludwig-Holger Pfahls als Staatssekretär auf. Als Zubrot kassierte Pfahls, wie sich später herausstellte, Millionen vom Waffenhändler und Strauß-Spezi Schreiber. 1992 wechselte Pfahls aus dem inzwischen von Gerhard Stoltenberg geführten Ministerium zu DaimlerChrysler.

Der Auto-Konzern hatte in den Siebzigern den Transport-Panzer „Fuchs“ entwickelt, von dem die Bundeswehr noch heute an die 900 Stück besitzt. Nach dem Flugzeugbauer Dornier übernahm Daimler Ende der Achtziger auch die Rüstungsschmiede Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB). Für Hobbyflieger Strauß, Aufsichtsratschef der MBB-gelenkten Deutschen Airbus, hielt die Firmen-Flugbereitschaft sogar eine Maschine bereit, deren Kennzeichen das Kürzel FJS enthielt.

Den im Mai 1989 aus MBB und Dornier geformten Raumfahrtkonzern Deutsche Aerospace (Dasa), später im französisch-deutsch dominierten Rüstungsriesen EADS aufgegangen, regierte der spätere Daimler-Chef Jürgen Schrempp. Er beanspruchte die Hälfte aller staatlichen Mittel für Forschung und Entwicklung, die damals insgesamt etwa 15 Milliarden Mark betrugen, für den Daimler-Konzern. Und er gab die Losung aus: „Wenn der Staat sagt, wir brauchen Kühlschränke, dann entwickeln wir Kühlschränke; wenn er sagt, ich brauche ‚Eurofighter‘, entwickeln wir eben ‚Eurofighter‘.“

So bekam die Bundeswehr ein Flugzeug, das in dieser Form zunächst nicht einmal die sonst so technikgläubigen Militärs wollten. Vielmehr hatte der Luftwaffenchef Eberhard Eimler dafür plädiert, relativ preiswerte Triebwerke, Radargeräte und Raketen zur Bewaffnung in den USA zu kaufen. Lediglich Elektronik und Hülle sollten „made in Europe“ sein. Der General machte seine Rechnung freilich ohne Strauß und die Rüstungslobby: Praktisch jede Schraube durfte danach in Europa neu entwickelt werden, sehr zur Freude der beteiligten Firmen in Deutschland, Großbritannien, Italien und Spanien, denn das kostet.





„Sons of the Brave“, Söhne der Tapferen, spielte eine Militärkapelle, als CDU-Verteidigungsminister Wörner im Juli 1988 im Moltke-Saal der Bonner Hardthöhe das Regierungsabkommen zur Entwicklung des Flugzeugs unterschrieb. 1997 sollte es bei der Luftwaffe einsatzbereit sein.

Tatsächlich begonnen hat die Serienproduktion allerdings erst 2003. Geplant sind 180 Exemplare. Allein 25 Milliarden Euro werden mittlerweile für die Beschaffung und Bewaffnung veranschlagt. Bis der letzte „Eurofighter“ – so etwa gegen 2040 – in der Schrottpresse landet, wird der Flieger einschließlich Wartung und Betrieb die Steuerzahler wohl um die 75 Milliarden Euro gekostet haben, mindestens.

Viel Geld für ein Relikt des Kalten Krieges. ✦

DUNKLE KONTAKTE
Ludwig-Holger Pfahls (oben l., 1992 als Staatssekretär im Verteidigungsministerium, mit General Jörg Schönbohm), war einst Büroleiter bei Franz Josef Strauß und bekam von dessen Freund, dem Waffenhändler Karlheinz Schreiber, Millionenbeträge zugeschoben. Noch Jahre nach dem Abgang von Strauß ist Schreiber (unten: 1982 in Mexico City neben Strauß-Sohn Max) eine Skandalfigur deutscher Rüstungspolitik.

FRANK DARCHINGER (O.)