

# Fauler Tornado-Kompromiss

Milliardenteure Anschaffung von Eurofighter und F-18

von Jürgen Wagner

Seit mehr als zwei Jahren tobt in Deutschland der Streit um die Nachfolge der alternden Tornado-Flotte, die bis 2025 über die Bühne sein soll. Involviert sind dabei eine ganze Reihe interessierter Akteure vom Militär über die Industrie und die Gewerkschaften bis hin zur Politik. Zur Auswahl standen dabei lange drei Modelle: die F-35 von Lockheed Martin; die F-18 von Boeing; und dann noch die EU-Hausmarke Eurofighter von Airbus. Da jede Option für eine grundlegende Richtungsentscheidung steht, wurde die Entscheidung immer wieder verschoben. Nachdem die F-35 schon länger aus dem Rennen war, wurde Ende März 2020 aber berichtet, es sei eine Vorentscheidung gefallen, die man auch als faulen – und vor allem auch teuren – Kompromiss bezeichnen könnte: demzufolge soll eine Mischflotte aus Eurofightern und F-18 angeschafft werden.

Am 21. April 2020 informierte Verteidigungsministerin Annegret Kramp-Karrenbauer dann die Abgeordneten von Verteidigungs- und Haushaltsausschuss auch offiziell, ihr Haus präferiere die Anschaffung von 93 Eurofightern und insgesamt 45 F-18. Die SPD begegnet dem Vorschlag wiederum mit gemischten Gefühlen: Denn dort wird in Teilen aufgrund industriepolitischer Interessen eine ausschließliche Eurofighter-Lösung bevorzugt. Außerdem möchte man sich mit Blick auf die anstehenden Wahlen auch nicht mit einem Bekenntnis zu den F-18 und damit zur „Nuklearen Teilhabe“ und der damit zusammenhängenden Stationierung von Atomwaffen in Deutschland die Hände schmutzig machen. Dies hat zur Folge, dass der Bundestag erst Ende 2022 oder gar Anfang 2023 endgültig darüber befinden soll (lediglich über die Anschaffung von 38 Eurofightern der sog. Tranche 4 soll noch in diesem Jahr entschieden werden, da sie alte Eurofighter der Tranche 1 ersetzen sollen).

Das Verteidigungsministerium will mit seinem Vorschlag ganze Reihe von Fliegen mit einer riesigen Milliardenklappe schlagen: So kam die unmittelbar

kampfstärkste, kostengünstigste und deshalb von vielen Militärs bevorzugte F-35 deshalb nicht zum Zug, weil damit die Realisierungschancen des geplanten deutsch-französischen Kampfflugzeugs („Future Combat Air System“, FCAS), ein Kernprojekt bei der Herausbildung einer von den USA unabhängigeren Militärmacht EUropa, deutlich gesunken wären. Ein US-Produkt muss es aber aus Sicht der Politik schon allein deshalb sein, weil weiter krampfhaft an der Nuklearen Teilhabe der NATO festgehalten wird. Die dafür erforderlichen Trägerfähigkeiten werden bislang über die Tornados bereitgestellt. Deshalb führt aus diesem Blickwinkel an der F-18 kaum ein Weg vorbei, da die USA in gewohnter America First-Manier recht unverblümt signalisiert hatten, sie wären nur für die F-18 in der Lage das erforderliche Zertifikat rechtzeitig auszustellen. Dies rief allerdings dann wiederum Industrie, Politik und Gewerkschaften auf den Plan, die aus Sorge um Profite und Arbeitsplätze die Eurofighter-Variante stärkten.

Herauskommen wird aus diesem üblen Interessensgemisch augenscheinlich nun wohl also eine Art Kampfflieger-Gemischtwarenladen, der voraussichtlich Unsummen verschlingen wird.

## Kostenfresser Tornado

Aktuell verfügt die Bundeswehr über 234 Kampfflugzeuge, davon sind 141 Eurofighter und 93 Tornados, die nicht nur für konventionelle, sondern auch für atomare Einsätze im Rahmen der Nuklearen Teilhabe der NATO gedacht sind. Dabei geht es um 150 bis 200 in fünf europäischen Ländern lagernde US-Atomwaffen, die – nach alleiniger vorheriger Entscheidung der USA, wohlgemerkt – von Kampfflugzeugen und Piloten der jeweiligen Länder ins Ziel gebracht würden. Auch Deutschland ist daran laut Deutschlandfunk wie folgt beteiligt: „Der Tornado ist der einzige deutsche Kampfjet, der US-amerikanische Atombomben ins Ziel tragen kann. [...] In der NATO-Übung ‚Steadfast

Noon‘ trainiert die Bundeswehr einmal jährlich den Abwurf der US-Atombomben, von denen geschätzt 15 bis 20 Stück auf einem Luftwaffenstützpunkt im kleinen Ort Büchel im Südwesten Deutschlands lagern. Trainiert wird zwar mit Bombenattrappen, aber mit deutschen Kampfflugzeugen und ihren deutschen Besatzungen. Offiziell bestätigt hat die Bundesregierung die Existenz der Atombomben in Büchel allerdings nie - sie stuft das Thema als Staatsgeheimnis ein.“

Allerdings haben die Tornados seit ihrem Produktionsbeginn Anfang der 1970er schon einige Jahre auf dem Buckel. Dies entwickelte sich im Laufe der Zeit für die Bundeswehr insofern zu einem Problem, weil die Tornado-Wartungskosten durch die Decke schossen. So meldete die Deutsche Welle im Januar 2020: „Aus einem vertraulichen Dokument des Verteidigungsministeriums geht hervor, dass sich die Wartungskosten für das Jahr 2019 voraussichtlich auf mehr als 600 Millionen Euro belaufen. [...] Ein Grund für die lange Wartungsdauer ist, dass Ersatzteile für die betagten Maschinen fehlen. Manche müssen eigens angefertigt werden. Oder aber die Airbus-Mitarbeiter greifen zu einem Trick: Aus den neu ankommenden Flugzeugen werden Teile ausgebaut und in diejenigen Tornados eingebaut, die das Werk bald wieder über die angeschlossene Start- und Landebahn verlassen - die Teile rotieren also.“

Bereits im Juni 2018 rechnete das Beschaffungssamt der Bundeswehr laut Welt vor, „dass der Betrieb des Tornados bis 2025 noch 3,56 Milliarden Euro kosten werde. Soll das Flugzeug bis 2030 weiterbetrieben werden, lägen die Ausgabe für Materialerhalt, Entwicklung und Beschaffung schon bei 7,74 Milliarden Euro. Und für eine Nutzungsverlängerung über 2035 hinaus würden 13,48 Milliarden Euro fällig – nur, um einen museumsreifen Flieger in der Luft zu halten.“ Unter denen, die Kampfflugzeuge prinzipiell für eine prima Sache halten, ist man sich vor diesem Hintergrund einig, dass die Tornado-Flotte besser heute als morgen ausgetauscht gehört, am besten, wie gesagt, bis zum Jahr 2025.

### **F-35 vs. FCAS**

Aktuell werden Kampfflugzeuge grob vereinfacht in fünf Generationen unterteilt, wobei die Kampfkraft mit jeder neuen Altersgruppe zugenommen hat. Von den für die Tornado-Nachfolge zur Auswahl stehenden Kandidaten handelt es sich bei F-18 und Eurofighter um Abkömmlinge der vierten Generation. Dagegen gehört das Kampfflugzeug von Lockheed Martin zum aktuellsten, was derzeit auf dem Markt zu haben ist und ist zudem bereits für die Nukleare Teilhabe zertifiziert, weshalb etwa ein Papier aus dem Haus der „Deutschen

Gesellschaft für Auswärtige Politik“ für diese Option warb: „Die F-35A ist ebenfalls ein amerikanisches Kampfflugzeug, allerdings der 5. Generation. Sie ist das modernste Kampfflugzeug, als Trägersystem für taktische Nuklearwaffen ausgelegt und nach amerikanischen Angaben zertifiziert. Unter Experten ist wohl unbestritten, dass es die militärischen und technischen Anforderungen derzeit am besten erfüllt.“

Vor allem aus Sicht der Luftwaffe stellte die F-35 deshalb die Ideallösung dar. So schaltete sich der damalige Luftwaffenchef Karl Müllner bereits Ende 2017 in die Debatte um die Tornado-Nachfolge ein, wobei er keinen Hehl aus seinen Präferenzen machte: „Die Luftwaffe erwägt, die Fähigkeiten der F-35 als Richtschnur für den Auswahlprozess des Tornado-Nachfolgers zu verwenden [...]. Ich denke, ich habe mich klar ausgedrückt, welches Flugzeug der Favorit der Luftwaffe wäre.“ Offensichtlich ging Müllners Positionierung einigen einflussreichen Personen mächtig gegen den Strich, unter anderem der damaligen Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen, die ihn wenige Monate später, mutmaßlich aufgrund seiner F-35-Präferenz, in den Vorruhestand versetzte.

Der wohl wichtigste Grund für die weitverbreitete Skepsis gegenüber der F-35 besteht darin, dass ihre Anschaffung die Realisierungschancen des geplanten deutsch-französischen Kampfflugzeugs der sechsten Generation (FCAS) erheblich senken würde. Dabei handelt es sich um ein Mammutprojekt, dessen Gesamtvolumen zwischen 100 Mrd. und 500 Mrd. Euro beziffert wird – theoretisch. Denn bislang wurden lediglich im Sommer letzten Jahres 65 Mio. Euro und Ende Februar 2020 weitere 150 Mio. Euro für erste Konzeptstudien freigegeben. Das ist weit entfernt von den geschätzten 8 Mrd. Euro, die das Projekt allein für den Bau eines Prototypen in den nächsten Jahren benötigen wird – ganz zu schweigen von den Baukosten für die ab 2040 geplante etwaige Auslieferung.

Der weitere Fortgang hängt deshalb entscheidend von der Wirtschaftlichkeit und damit von den Aussichten ab, wie hoch die Bestellungen sein dürften. Eine Entscheidung für die F-35 als Tornado-Nachfolge würde aber einen guten Teil des deutschen Bedarfs bereits decken und damit eine existentielle Bedrohung des FCAS-Vorhabens darstellen. Daran ließ auch der damalige Airbus-Chef Dirk Hoke keine Zweifel aufkommen, als er bereits im Frühjahr 2018 warnte: „Sobald Deutschland F-35-Nation wird, ist die Zusammenarbeit bei allen Kampfflugzeugthemen mit Frankreich gestorben. [...] Europa muss seine Souveränität klarer definieren und eindeutig dazu stehen, dass wir in der Verteidigung und Raumfahrt eine Unabhängigkeit bewahren müssen.“ Auch beim französischen FCAS-Partner zeigte sich ob der möglichen F-35-An-

schaffungspläne alles andere als erfreut: „Daher reagierte die französische Regierung verärgert, als sie von den deutschen Überlegungen hörte, parallel zur Entwicklung von FCAS Kampfflugzeuge in den USA einzukaufen. Etwa den Tarnkappenbomber F-35 des US-Rüstungsgiganten Lockheed Martin zu kaufen, das derzeit modernste Kampfflugzeug der Welt. Der Kauf der teuren F-35, so die Befürchtung in Paris, könnte das FCAS-Projekt ausbremsen und Gelder davon abziehen. Dem Vernehmen nach drohte die französische Regierung sogar mit dem Rauswurf Deutschlands aus dem gemeinsamen Rüstungsvorhaben, falls die Bundesregierung die F-35 kaufe. Der von vielen Luftwaffen-Generälen favorisierte Tarnkappenbomber flog daraufhin aus dem Rennen.“

Dass die F-35 schlussendlich also im Januar 2019 aus dem Rennen gekegelt wurde, war einer Kombination aus industrie- und machtpolitischen Interessen geschuldet, schließlich gilt das FCAS auch als Kernprojekt beim Aufbau einer – von den USA unabhängigeren – Militärmacht EUropa. Damit verblieben also zwei Optionen als „Brückenlösungen“ bis das FCAS voraussichtlich ab dem Jahr 2040 am Start sein soll.

### F-18 und Nukleare Teilhabe

Wurde im Jahr 2010 noch ein Antrag von allen damals im Bundestag sitzenden Fraktionen unterzeichnet, der einen Abzug der US-Atomwaffen und damit faktisch die Beendigung der Nuklearen Teilhabe gefordert hatte, hat sich der Wind inzwischen gedreht. Aktuell spielen solche Überlegungen in der politischen Debatte kaum eine Rolle mehr – allenfalls geht es noch um eine Ergänzung der Nuklearen Teilhabe um eine europäisierte französische Nuklearkomponente.

So erklärte SPD-Verteidigungspolitiker Fritz Felgentreu schon im Oktober 2019: „Nukleare Abschreckung bleibt auf absehbare Zeit ein wesentlicher Bestandteil der europäischen Sicherheitsarchitektur. Die nukleare Teilhabe sichert Deutschland einen größeren Einfluss auf die Nuklearstrategie der Nato.“ Auch Verteidigungsministerin Annegret Kramp-Karrenbauer sprach sich zuletzt noch einmal im Februar 2020 deutlich für den Erhalt der Nuklearen Teilhabe aus.

Insofern wird der Bereitstellung entsprechender Trägersysteme in Form der Tornados oder eines Nachfolgers hohe Bedeutung zugemessen, auch wenn zumindest in Teilen der SPD gerne der Anschein erweckt wird, man lehne die Nukleare Teilhabe ab. Dafür müssen sie allerdings, wie bereits angedeutet, von den USA erst für diese Aufgabe zertifiziert werden. Washington signalisierte in diesem Zusammenhang mehr als deutlich, dass dies für die europäische Konkurrenz deutlich länger dauern werde. In der Welt hieß es dazu im Herbst 2019: „Bei der Entscheidung über einen Nachfolger des Kampfflugzeugs Tornado in der Luftwaffe gibt es laut US-Regierung einen deutlichen Zeitvorteil für das US-Modell F-18. Die Zertifizierung des Konkurrenzmodells Eurofighter für die sogenannte nukleare Teilhabe der Bundeswehr an US-Atombomben werde drei bis fünf Jahre länger dauern als beim US-Flugzeug, schreibt die Regierung in Washington in einem Bericht an das deutsche Verteidigungsministerium.“

Interessant ist in diesem Zusammenhang die Einschätzung der Europäischen Sicherheit und Technik, dem wohl wichtigsten deutschen Publikationsorgan an der Schnittstelle von Militär, Politik und Industrie, die im Januar 2020 hinter den US-Verlautbarungen eine Art Verkaufsstrategie in Sachen F-18 vermutete: „Dass der Eurofighter alle Rollen des Tornados übernehmen können soll, bedeutet auch, dass es grundsätzlich keine unüberwindlichen Hindernisse für seine Zertifizierung geben kann – was jedoch nicht heißt, dass sie nicht doch schwieriger und damit langwieriger und teurer werden könnte als die der F-18. Manche argwöhnen, dass ein deutliches Delta im Zeitbedarf und den Kosten bewusst geschaffen werden könnte, um ein gewichtiges Argument für die Auswahl der F-18 zu gewinnen.“

### Eurofighter: Söder und IG Metall an einem Strang

Wenn also weder eine Beendigung des FCAS-Projektes noch der Nuklearen Teilhabe infrage kommt, hätte eigentlich die Entscheidung zugunsten der F-18 ausfallen müssen. Und tatsächlich wurde noch im Oktober 2019 in der Welt berichtet, die Bundeswehr neige

Quelle: Wikipedia.

Kampfflugzeug Tornado.



dazu, dem US-Produkt auf Kosten des Eurofighter den Zuschlag zu erteilen. In ungeahnter Einigkeit zogen daraufhin CSU-Chef Markus Söder und die IG Metall an einem Strang.

Der bayerische Ministerpräsident, in dessen Land (Manching) der Eurofighter endmontiert wird, zog Ende Februar 2020 in Sachen Eurofighter-Werbung nahezu alle Register: „Ich bin skeptisch, für die Nachfolge des Tornado-Jets ältere amerikanische Flugzeuge kaufen zu wollen. Wir sollten eine eigene Airbus-Entwicklung vorantreiben. Franz Josef Strauß hätte eine europäische Flugidee bevorzugt.“

Und auch die IG Metall wollte sich hier augenscheinlich nicht lumpen lassen. Kam aus Reihen der Airbus-Betriebsräte gemäß der selbstverstandenen Jobbeschreibung schon länger scharfer Gegenwind gegenüber jedweder „US-Lösung“, ging das Ganze dann Ende März 2020 noch einmal eine Etage höher. In einem Brandbrief, der augenscheinlich nicht nur im Namen diverser Betriebsräte, sondern auch der gesamten IG Metall an die Adresse der Bundesregierung gerichtet wurde, hieß es:

„Die IG Metall und wir Arbeitnehmervertreter sorgen uns sehr um die Zukunft unserer Standorte. Die Entscheidung, ob die alten Tornados mit dem europäischen Eurofighter oder wenn auch nur teilweise den amerikanischen Jets F-18 ersetzt werden, wirkt sich direkt auf unsere Arbeitsplätze aus. Eine Entscheidung gegen den Eurofighter gefährdet die Zukunft unserer Belegschaften. Nicht zuletzt da viele neue Fähigkeiten des Eurofighters, wie zum Beispiel die elektronische Kampfführung (ECR) und Luftgestütztes Wirken im Elektromagnetischen Spektrum (LuWES) für das spätere Großprojekt Future Combat Air System (FCAS) benötigt werden. FCAS verfügt über das Potential, das wichtigste verteidigungs- und industriepolitische Projekt in Europa in den kommenden Jahrzehnten zu werden. Damit ist es ein zentrales Projekt der deutschen Industrie und ihren Beschäftigten. [...] Wir erwarten, dass die Bundesregierung diese Aspekte bei der Entscheidung über die Tornado-Nachfolge angemessen einbezieht. Die europäische Verteidigungsindustrie, ihre Technologiefähigkeiten und die damit verbundenen Arbeitsplätze in Deutschland dürfen nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden. Der Kauf der F-18 würde nicht nur deutsches Steuergeld in Milliardenhöhe in die USA fließen lassen, sondern gleichzeitig die Zukunft der militärischen Luft- und Raumfahrt in Deutschland gefährden. Eine Split-Lösung kann nicht die bevorzugte Wahl sein. Eine Entscheidung gegen deutsche und europäische Unternehmen wäre unseren Beschäftigten und den deutschen Steuerzahlern nicht zu erklären.“

## Teurer Kompromiss

Wenn nicht der einzig richtige Standpunkt wäre, gar keine Kampfflugzeuge anzuschaffen, könnte einem die Bundesregierung angesichts der gegenläufigen Interessen fast leidtun, die es in Sachen Tornado-Nachfolge zu befriedigen gilt. Kosten und Kampfkraft waren augenscheinlich für die nun gefällte Vorentscheidung keine ausschlaggebenden Kriterien, wohl aber die Nukleare Teilhabe, die dazu geführt hat, dass F-18 angeschafft werden sollen. Industriepolitische Erwägungen, vor allem jedoch auch die machtpolitischen Ambitionen, die hinter dem FCAS-Projekt stecken, führten aber gleichzeitig dazu, dass auch der Eurofighter und damit vor allem Airbus „bedacht“ werden sollen.

So war dann schon am 26. März 2020 bei der dpa von dem „Kompromiss“ zu lesen, dem schlussendlich auch offiziell vom Verteidigungsministerium am 21. April 2020 der Vorzug gegeben wurde. Dort wurde berichtet, „interne Planungen des Verteidigungsministeriums“, die bereits „auf politischer Ebene sowie mit Industrievertretern besprochen wurden“, hätten zu einer Vorentscheidung geführt: „Die überalterte Tornado-Flotte der Bundeswehr soll vom Jahr 2025 an durch bis zu 90 weitere Eurofighter-Jets sowie 45 F-18-Kampfflugzeuge des US-Herstellers Boeing abgelöst werden.“ Dabei seien 30 der F-18 in der Version „Super Hornet“ für die Nukleare Teilhabe vorgesehen, 15 weitere F-18 „Growler“ für den „elektronischen Luftkampf - das Stören, Niederhalten und Bekämpfen gegnerischer Luftabwehrstellungen“. Die Eurofighter seien für „den Einsatz konventioneller Bomben und als Jagdflugzeug“ gedacht.

Damit scheint die Tendenz klar in Richtung der denkbar teuersten Variante zu gehen, die außer den Interessen aus Teilen des Militärs nach einer möglichst raschen Bereitstellung kampfkraftiger Flugzeuge der fünften Generation mit einer finanzpolitischen Gießkanne alle anderen Interessen zu befriedigen sucht. Gleichzeitig ermöglicht es die um den Preis immer weiter steigender Tornado-Wartungskosten erkaufte Verschiebung der endgültigen Entscheidung auf Ende 2022 oder Anfang 2023 der SPD, ihre Hände in Unschuld zu waschen und sich dann – mutmaßlich aus der Opposition heraus – als Gegner der Nuklearen Teilhabe (und Befürworter der „einheimischen“ Eurofighter-Lösung) in Stellung zu bringen.