

Luftwaffe



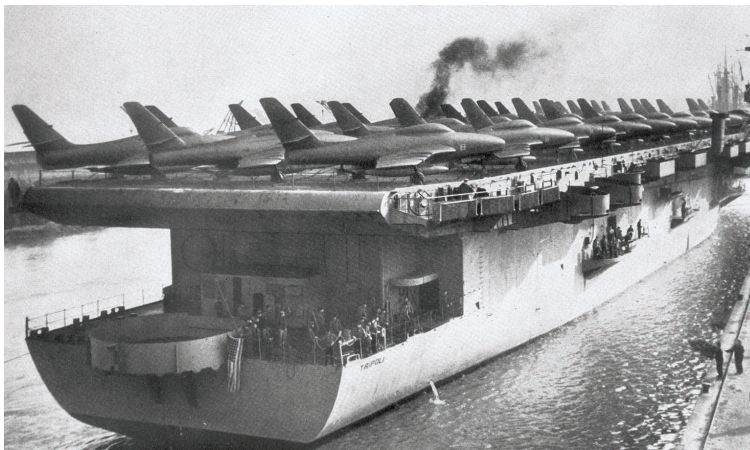
## Mit Schallgeschwindigkeit den Gegner bekämpfen

Mit der Einberufung der ersten Freiwilligen am 2. Januar 1956 zur Luftwaffen-Lehrkompanie auf den Fliegerhorst Nörvenich wurde die Aufstellung der Luftwaffe eingeleitet. Die ersten Piloten wurden in die USA und nach Großbritannien zur Umschulung auf modernste Kampffjets entsandt, denn den deutschen Fliegern fehlten seit 1945 die waffentechnischen Kenntnisse der vergangenen zehn Jahre. Auch die Grundsätze für die Luftkriegführung hatten sich mittlerweile stark verändert. Die Verbündeten stellten ihre Schulen und Ausbildungseinrichtungen in Europa und Übersee den deutschen Soldaten zur Verfügung. Parallel hierzu wurden in der Bundesrepublik Flugzeugführerschulen und die ersten Verbände aufgestellt. Aus Beständen der amerikanischen und britischen Luftstreitkräfte kamen - zum Teil als Geschenk - die ersten Flugzeuge. So verfügte die Luftwaffe zum Jahresende 1956 bereits über 450 Jagdbomber des Typs F-84F, 100 Aufklärer RF-84F, 300 Jagdflugzeuge F-86 Sabre MkIV und 88 F-86 K. Das Lufttransportgeschwader (LTG) 61 in Erding wurde am 24. August 1957 als erster fliegender Verband in Dienst gestellt. Wenige Wochen später begann die Aufstellung des ersten Jagdbombergeschwaders - 31 - in Büchel. Die Geschwader und Regimenter der Luftwaffe wuchsen ähnlich schnell wie die Verbände des Heeres und der Marine.

In den fliegenden Geschwadern gab es als erste Kommandeure keinen, der nicht ein hochdekorierter Fliegeroffizier des Zweiten Weltkrieges war:

- Jagdbomber-Geschwader (JaboG) 31: Major Gerhard Barkhorn (RKmES)\*,
  - JaboG 32: Oberstleutnant Siegfried Barth (RK),
  - JaboG 33: Major Walter Krupinski (RKmE),
  - JaboG 34: Major Carl-Heinz Greve (RK),
  - JaboG 35: Oberstleutnant Karl Henze (RKmE),
  - JaboG 36: Major Wilhelm Meyn (RK),
  - Aufklärungsgeschwader (AG) 51: Oberstleutnant Walter Grasemann (RK),
  - Jagdgeschwader (JG) 71: Oberstleutnant Erich Hartmann (RKmESB),
  - JG 72: Oberstleutnant Erich Hohagen (RK),
  - JG 73: Oberstleutnant Fritz Schröter (RK),
- \**(RK= Ritterkreuz, E= Eichenlaub, S= Schwerter, B= Brillanten)*

Sie alle waren insbesondere für die jungen Flugzeugführer nicht nur Vorgesetzte, sondern auch erfahrene soldatische Vorbilder. Und auch in den verbündeten Nato-Luftstreitkräften genossen sie aufgrund ihrer Leistungen in Krieg und Frieden eine hohe Wertschätzung. Unter ihrer Führung gelang es in kürzester Zeit, den Anschluß an den technischen Stand



Die ersten Einsatzflugzeuge vom Typ RF-84F werden mit dem US-Flugzeugträger „Tripoli“ in die Bundesrepublik transportiert.

der Luftstreitkräfte in der westlichen Welt herzustellen und einen Bereitschaftsstand zu erreichen, der die Übernahme von Einsatzaufgaben innerhalb der Nato möglich machte.

Die Luftwaffe war und ist der beweglichste und präsenteste Teil der Bundeswehr. Sie bildete schon sehr bald das Herzstück in der europäischen Luftverteidigung. Dafür waren alle fliegenden Geschwader sowie die Flugabwehrverbände und Frühwarnrichtungen den Nato-Kommandobehörden unterstellt und rund um die Uhr einsatzbereit. Allerdings erhielt die Luftwaffe ausschließlich taktische Aufgaben. Die operativen und strategischen Planungen waren nicht Sache der Deutschen, sie fanden in



Die ersten Piloten der Luftwaffe auf der US-Luftwaffenbasis Luke: Friedrich Obleser, Günther Rall, Paul Schauder, Fritz Wegner, Erich Hartmann, Ernst-Dieter Bernhard und ihr Fluglehrer Gert Tetteroo (v.li.).

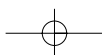
den hohen Nato-Stäben statt. Atomare Trägermittel waren für die Luftwaffe der Bundeswehr nicht vorgesehen.

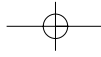
Dies änderte sich jedoch bald nach dem Amtsantritt von Verteidigungsminister Franz Josef Strauß. Noch 1957 entschied Luftwaffeninspekteur Kammhuber, nicht das zur Diskussion stehende französische Kampfflug-

zeug „Mirage“, sondern den amerikanischen Kampffjet „Starfighter“ für die Luftwaffe zu beschaffen. Damit wurden zwei politisch gravierende Ziele verfolgt: Zum einen konnte durch den Lizenzbau des „Starfighters“ (F-104G) erstmals seit Ende des Zweiten Weltkrieges wieder eine leistungsstarke deutsche Luftfahrtindustrie aufgebaut werden. Zum anderen war der „Starfighter“ auch als Waffenträger von Atombomben konzipiert und so erhoffte sich die Bundesregierung auf diese Weise eine gewisse Mitsprache in Nuklearfragen erreichen zu können.

In der Tat erreichte die Politik von Strauß, dass die Luftwaffe von 1961 an auch über atomare Trägermittel verfügte. In der Nato galt damals noch der strategische Grundsatz der „Massiven Vergeltung“ (MC 14/2 – Massive Retaliation). Diese Doktrin verlor im Laufe der Jahre immer mehr an Glaubwürdigkeit und wurde 1967 durch das neue strategische Konzept der „Angemessenen Abschreckung“ (MC 14/3 – Flexible Response) abgelöst. Die Luftwaffe besaß sogenannte QRA-Einheiten (Quick Reaction Alert), die das ganze Jahr über rund um die Uhr sofort einsatzbereit waren.

In den vier Jagdbombergeschwadern 31, 32, 33 und 34 standen jeweils zwei Alarmrotten mit Atombomben startklar. Diese Maschinen waren betankt und bewaffnet in einem besonders gesicherten Bereich des Flugplatzes am Rande der Startbahn positioniert. Der Sicherheitsbereich war durch eine weiße Linie markiert und wurde durch amerikanische Soldaten; die auf jeden Unbefugten, der die Linie überschritt, sofort zu schießen hatten, bewacht. US-Offiziere hatten die Schlüsselge-





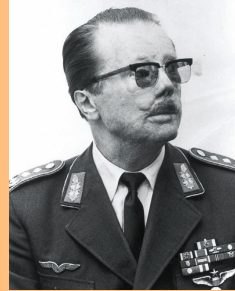
## Die Inspektoren der Luftwaffe



*General Josef Kamhuber  
1. Juni 1957 bis 30. Sept. 1962*



*Generalleutnant Werner Panitzki  
1. Okt. 1962 bis 25. Aug. 1966*



*Generalleutnant Johannes Steinhoff  
2. Sept. 1966 bis 31. Dez. 1970*



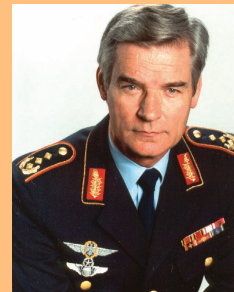
*Generalleutnant Günther Rall  
1. Jan. 1971 bis 31. März 1974*



*Generalleutnant Gerhard Limberg  
1. April 1974 bis 30. Sept. 1978*



*Generalleutnant Friedrich Obleser  
1. Okt. 1978 bis 31. März 1983*



*Generalleutnant Eberhard Eimler  
1. April 1983 bis 30. Sept. 1987*



*Generalleutnant Horst Jungkurth  
1. Okt. 1987 bis 31. März 1991*



*Generalleutnant Hans-Jörg Kuebart  
1. April 1991 bis 30. Sept. 1994*



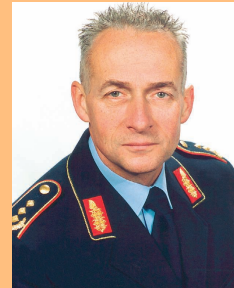
*Generalleutnant Bernhard Mende  
1. Okt. 1994 bis 30. Sept. 1997*



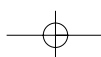
*Generalleutnant Rolf Portz  
1. Okt. 1997 bis 31. März 2001*



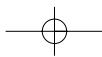
*Generalleutnant Gerhard Back  
1. April 2001 bis 12. Jan. 2004*



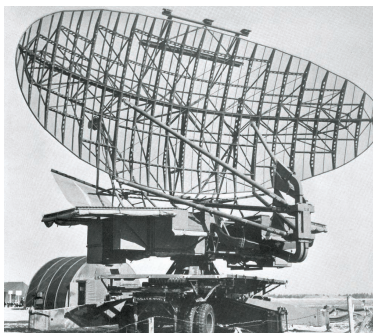
*Generalleutnant Klaus-Peter Srieglitz  
Seit 13. Januar 2004*



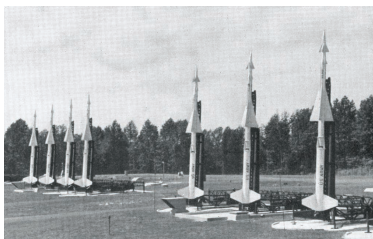




Luftwaffe



Radargeräte überwachen den Luftraum.



Fla-Raketeneinheit „Nike“ in Feuerstellung.



Jagdbomberpilot in Sitzbereitschaft.



Eine Alarmrotte „Starfighter“ startet.

walt und verfügten über die Codes zur Schärfung der Bomben. Die deutschen „Starfighter“-Piloten befanden sich in unmittelbarer Nähe ihrer Flugzeuge. Bei Alarmierung mussten sie innerhalb von fünf Minuten mit ihren Maschinen in der Luft sein. In versiegelten Umschlägen befanden sich die anzufliegenden Zielkoordinaten.

Neben den atomar ausgerüsteten Jagdbombergeschwadern verfügte die Luftwaffe noch über die beiden Flugkörpergeschwader (FKG) 1 und 2, die mit nuklearen „Pershing 1A“-Raketen ausgerüstet waren. Jeweils eine Flugkörperstaffel befand sich mit ihren neun „Pershing“ feuerbereit in Einsatzstellungen. Jedes Flugkörpergeschwader hatte etwa 200 Stellungen vorerkundet und bezog nachts auf streng geheimehaltenen Fahrstrecken eine dieser Feldstellungen. Dort waren die Soldaten einer Einsatzstaffel von Montag bis Montag in ständiger Alarmbereitschaft. Innerhalb von drei Minuten mussten die „Pershing“-Raketen mit den montierten Atomsprengköpfen startklar sein. Alle Soldaten, von denen 90 Prozent Wehrpflichtige waren, lebten in einer permanent hohen Anspannung. Insgesamt verbrachten die Soldaten eines Flugkörpergeschwaders etwa 110 Tage im Jahr in Einsatzstellungen. Die übrige Zeit teilte sich in Kasernendienst und „Verlegebereitschaft“, was bedeutete, dass bei Alarmierung die im Bereitschaftsdienst befindliche Truppe innerhalb einer Stunde ausrücken musste.

Der Auftrag der Luftwaffe war kriegsnah perfekt definiert und galt bis 1990 unverändert: Die Einsatzverbände waren jederzeit – auch ohne Mobilmachung – kampfbereit. Sie hatten die Luftherrschaft zu sichern und zu behaupten. Die Nato konnte somit auf einen Überraschungsangriff sofort reagieren. Zur Erfüllung dieses Auftrages wurden drei Aufgabenkategorien gebildet:

1) Luftraumüberwachung: Um in Mitteleuropa den gesamten Luftraum überwachen zu können, wurden sogenannte Großraumradarstellungen installiert, die alle Flugbewegungen bis weit in den Ostblock hinein verfolgen konnten. Diese wurden von deutschen, niederländischen, belgischen und amerikanischen Soldaten betrieben. Ihre Aufgabe war es, Flugbewegungen rechtzeitig zu orten, die Flugzeugtypen zu identifizieren und deren Absichten zu deuten. Die Luftwaffe verfügte über Großraumradarstellungen, die einem Anteil von etwa 60 Prozent der gesamten Radarführungsorganisation der Nato in Mitteleuropa entsprachen.

2) Luftverteidigung: Die Luftverteidigungskräfte - Jagdfliegergeschwader und Flugabwehrraketeneinheiten - waren ebenfalls schon im Frieden der Nato unterstellt und in das Luftverteidigungssystem des Bündnisses eingebunden. Sie waren eng verzahnt mit der Luftraumüberwachung. Der Einsatz der Luft-

verteidigungskräfte erfolgte von Nato-Gefechtsständen ((Sector Operation Center = SOC).

■ Im Flugabwehrraketen-Gürtel „Hawk“ stellte die Luftwaffe mit 36 Batterien zirka 46 Prozent der Kräfte.

■ Im Flugabwehrraketen-Gürtel „Nike“ entsprach der Anteil der Luftwaffe mit 55 Batterien 44 Prozent.

■ Bei den Jagdkräften stellte die Luftwaffe etwa 60 Jagdflugzeuge. Der Anteil betrug damit rund 28 Prozent.

Zum Schutz der Luftwaffenanlagen wurden die 20-Millimeter-Flugabwehrkanonen Anfang der achtziger Jahre durch das Flugabwehrraketen-System „Roland“ ersetzt, wodurch die Effektivität erheblich gesteigert wurde.

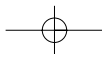
3) Luftangriff: Die Luftangriffsverbände hatten den Auftrag, feindliche Luftstreitkräfte möglichst noch am Boden auf ihren Flugplätzen zu bekämpfen, die eigenen Landstreitkräfte auf dem Gefechtsfeld vor feindlichen Luftangriffen zu schützen und feindliche Bodentruppen zu bekämpfen. Über Fliegerverbindungs-offiziere bestand eine enge Zusammenarbeit mit den eigenen Heeresverbänden. Die Luftangriffskräfte wurden von den amerikanischen, deutschen, britischen, niederländischen, belgischen und kanadischen Luftstreitkräften gestellt. Die Luftwaffe war mit ihren Bundeswehr-Jagdbombergeschwadern beteiligt. Der Beitrag der Luftwaffe entsprach einem Anteil von 26 Prozent an den Gesamtkräften.

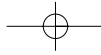
Binnen drei Jahren bereits schaffte es die Luftwaffe, vier Divisionen mit fünf Jagdbomber-, zwei Aufklärungs- und einem Jagdgeschwader aufzustellen und somit die Schlagkraft der Nato-Luftstreitkräfte in Mitteleuropa wesentlich zu verstärken. Der erste Auslandseinsatz im Rahmen der Erdbebenhilfe für Agadir fand 1960 mit Unterstützung der Luftwaffe statt, die seitdem an nahezu allen Auslandseinsätzen beteiligt war.

Als sichtbare Anerkennung der Leistungen einer mittlerweile 80 000 Soldaten umfassenden Luftwaffe verlieh Luftwaffeninspekteur Kammlhuber, der übrigens der einzige Vier-Sterne-General auf dem Posten eines Inspektors war, am 21. April 1961 - dem 43. Todestag des erfolgreichsten Jagdfliegers des Ersten Weltkrieges, Rittmeister Manfred von Richthofen - in Ahlhorn drei Geschwadern bedeutende Traditionsnamen:

- „Richthofen“ an das Jagdgeschwader 71,
- „Boelcke“ an das Jagdbombergeschwader 31 und
- „Immelmann“ an das Aufklärungsgeschwader 51.

Wenige Wochen nach dem Bau der Berliner Mauer sorgten am 14. September 1961 zwei Piloten des Jagdbombergeschwaders 32 aus Lechfeld für politischen Wirbel. Die beiden Piloten mit geringer Flugerfahrung hatten sich aufgrund eines defekten Navigationsinstruments in den Luftraum der DDR „verfranz“

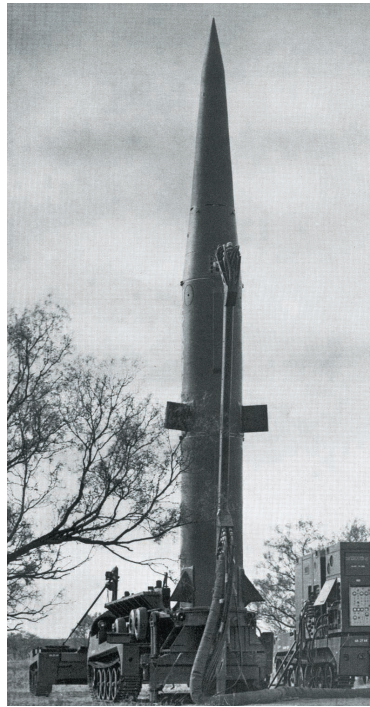




und mussten auf dem französischen Militärflugplatz in Berlin-Tegel landen. Der Kommandeur des Geschwaders, Oberstleutnant Barth, wurde von Minister Strauß seines Postens enthoben. Barth beschwerte sich erfolgreich über diese rechtlich nicht einwandfreie Enthebung und wurde nach langem Rechtsstreit rehabilitiert. Schon im Oktober 1959 hatte es einen ähnlichen Vorfall gegeben: Damals hatten zwei Flugzeugführer des Jagdbombergeschwaders 34 während eines Gewitters die Orientierung verloren und konnten sich im tschechoslowakischen Luftraum nach einer Kollision beider Maschinen nur noch mit dem Schleudersitz retten. Die beiden Bundeswehrsoldaten wurden nach einigen Wochen Haft in Prag an die Bundesrepublik ausgeliefert.

Für Schlagzeilen sorgten auch die ersten Flugunglücke. Wie keine andere Teilstreitkraft, wurde die Luftwaffe immer wieder von spektakulären Unfällen getroffen. Am 19. Juni 1962 stürzten vier F-104G der Waffenschule 10 bei einem Übungsflug für eine Kunstflugvorführung ab. Alle vier Piloten starben dabei. Am 15. September 1964 stürzte Oberleutnant Ludger Hölker vom Jagdbombergeschwader 32 mit seiner T-33 nahe Augsburg ab. Zuvor wies er einen mitfliegenden Offizier an, mit dem Schleudersitz „auszusteigen“. Hölker gelang es noch, das Flugzeug über die Wohnhäuser zu steuern – dann zerschellte die Maschine mit ihm auf einem Feld.

Im Verlauf des Jahres 1965 stürzten insgesamt 26 „Starfighter“ F-104G ab. 15 Piloten kamen dabei ums Leben. Im Sommer 1966 verging fast keine Woche, ohne dass der Verlust eines „Starfighters“ gemeldet werden musste. Die „Starfighter“-Krise erreichte ihren Höhepunkt. Luftwaffeninspekteur Panitzki trat wegen vorenthaltener Kompetenzen von seinem Posten zurück. In seiner moralischen Bedrängnis holte Verteidigungsminister von Hassel den kriegs- und jeterfahrenen Generalleutnant Steinhoff aus Brüssel auf die Bonner Hardthöhe. Dieser stellte dem Minister harte Bedingungen und verlangte Garantien. Erst als er völlige Handlungsfreiheit zugesichert erhielt, übernahm Steinhoff den Posten des Luftwaffeninspektors. Den Kommodores und Staffelführern aller Geschwader gab er die Parole aus: „Fliegen, fliegen, immer mehr fliegen!“ Andere hatten nämlich während der Krisenmonate 1965/66 aus Besorgnis über jeden „Starfighter“-Start die Ansicht vertreten, alle schwierigen Flugmanöver seien zu vermeiden. Hassel hatte sogar kurzzeitig Startverbot erteilt. Steinhoff indes befahl nun sogar die Aufhebung von einschneidenden Beschränkungen der Tief- und Nachtflugausbildung. Gleichzeitig ordnete er für die Wartung und Technik auf den Fliegerhorsten ein modernes Industriemanagement an. In der Tat gingen jetzt die zahlreichen Abstürze drastisch zurück. Waren es 1965 und 1966 insgesamt 47 gewe-



Eine „Pershing“-Rakete in Stellung.

sen, so wurden 1967 nur noch elf sogenannte Totalverluste registriert.

Die Ursachen für die Unfallserie waren vielfältiger Natur. Die Luftwaffenspitze zeigte sich zunächst bei der Anschaffung des supermodernen, einsitzigen Kampfflugzeuges beeindruckt. Sie forderte sogar, das Aufgabenspektrum des US-Abfangjägers zu erweitern, um die deut-

sche Version F-104G auch als Aufklärer und taktischen Bomber einsetzen zu können. Diese Hardthöhen-Forderung bedeutete: Die mit Schlechtwetter-Instrumentierung und Trägheits-Navigationssystem ausgestattete deutsche Variante machte den ursprünglichen Schönwetter-Jäger um anderthalb Tonnen schwerer und war deshalb auch in kritischen Situationen komplizierter zu handhaben und somit anfälliger. Das Triebwerk musste verstärkt werden. Die mehr als 2000 technischen Änderungen wurden vorgenommen. 340 Millionen Mark – der Kaufpreis von „Starfightern“ – kostete den deutschen Steuerzahler die „überstürzte Anschaffung“, stellte der Rechnungshof 1971 fest.

Im Frühjahr 1960 hatte die Hardthöhe dann sogar beschlossen, das Programm von 250 auf 700 Jets aufzustocken. Im Mai 1961 warnte Steinhoff vor übereilten Einkäufen und riet, zunächst nicht mehr als 200 Maschinen zu kaufen – die Luftwaffe sei personell und technisch mit dem überzüchteten Flugzeug überfordert. Die Katastrophe zeichnete sich ab. Erst nach seinem Amtsantritt als Luftwaffeninspekteur gelang es Steinhoff, die Krise in den Griff zu bekommen und den Piloten das fliegerische Selbstvertrauen zurückzugeben. Obwohl kein Waffensystem der Bundeswehr bislang derart viele Verluste erlitten hatte, haben die meisten Piloten „ihre“ F-104G gern geflogen. Die Maschine galt als ein hervorragendes Flugzeug, das nur vorsichtig behandelt werden musste und höchste Konzentration vom Piloten verlangte. Etwa 2000 deutsche Piloten haben den „Starfighter“ geflogen, 110 von ihnen verloren dabei ihr Leben. Von den zwischen 1960 und 1988 ausgelieferten 916 „Starfightern“ gingen 292 durch Abstürze und Unfälle verloren. Mitte Oktober 1987 war nach 27 Jahren die turbulente Ära des Jets zu Ende – beim Jagdbombergeschwader 34 in Memmingen flog der letzte „Starfighter“. Das



Fiat G-91 im Verbandsflug.

